

BRIDGESTONE

Motor 
ASKÖ
Sport
© Motorsport ASKO
motorradmeisterschaft.at

www.kd2000.at

NetHope

iKART DIVISION



SAISON 2007

Ausschreibung:

Österreichische ASKÖ 4-Takt
Team-Kart Staatsmeisterschaft

Inhaltverzeichnis

1.)	Termine	2
2.)	Veranstalter und Organisator	2
3.)	Status der Veranstaltungen/Bewerbe	2
4.)	Teilnahmebedingungen	2
5.)	Versicherung	3
6.)	Registrierung	3
7.)	Fahrzeuge und Ausrüstung	3
8.)	Strecke	3
9.)	Rennerklärung	4
10.)	Allgemeines Reglement	5
10.1)	Teamoffizieller	5
10.2)	Sicherheit	5
10.3)	Tankvorgang	5
10.4)	Boxengasse	6
10.5)	Technische Kontrolle	6
10.6)	Fahrerwechsel	6
10.7)	Werbefläche für Sponsoren am Kart	7
11.)	Technisches Reglement	7
11.1)	Reifen und Felgen	7
	Verstöße gegen Punkt. 11.1 – Reifen und Felgen	8
11.2)	Chassis	8
	Verstöße gegen Punkt. 11.2 - Chassis	8
11.3)	Bremsanlage	9
	Verstöße gegen Punkt. 11.3 – Bremsanlage	9
11.4)	Abmessungen	9
11.5)	Motor	9
11.5.1)	Kupplung, Auspuff, Antrieb, Luftfilter	10
11.5.2)	Technik, Verplombung	11
11.5.3)	Leistung, Leistungsmessung, Kontrolle	11
11.5.4)	Airrestriktor	12
11.6)	Überprüfung der Motore	13
11.7)	Reparaturen	13
11.8)	Gewichtslimit	13
11.9)	Zusätzliche Bestimmungen	14
12.)	Start	14
13.)	Safety Car	14
14.)	Parc ferme	14
15.)	Disziplin	15
16.)	Strafenkatalog	15
17.)	Proteste	15
18.)	Flaggensignale, Lichtsignalanlage	15
19.)	Wertung der einzelnen Rennen	15
20.)	Preisgeld	17
21.)	Allgemeines	17
22.)	Nennung	18
23.)	Offizielle Funktionäre	18
	Strafenkatalog	19
	Flaggensignale	20
	Anlage 1.) Aufbau Ansaugtrakt & Anbringung Airrestriktor	21

Ausschreibung und Reglement 2007

1.) Termine

04.05. – 06.05.2007	Jesolo / Italien	24 Stundenrennen
07.06. – 09.06.2007	Vysoke Myto / CZ	9 Stundenrennen/Short Race
06.07. – 08.07.2007	Greinbach / Stmk.	9 Stundenrennen/Short Race
03.08. – 05.08.2007	Wackersdorf / Deutschland	24 Stundenrennen
31.08. – 02.09.2007	Laa - Zettling / Stmk.	24 Stundenrennen
28.09. – 30.09.2007	Rechnitz / Bgld.	9 Stundenrennen/Short Race

2.) Veranstalter und Organisator

Veranstalter: Kart Division Müllner KEG
Promenadestrasse 34
A-1220 Wien
Osmunde Dolischka, Martin Müllner

3.) Status der Veranstaltungen/Bewerbe

Die oben angeführten Veranstaltungen sind nationale Bewerbe die unter der sportlichen Aufsicht des Motorsport ASKÖ (in Folge kurz MSA genannt), sowie dem Karting Reglement der CIK-FIA unterliegen. Die oben angeführten Termine können bei Bedarf durch andere Termine unter Aufsicht gemäß den MSA-Bestimmungen ersetzt werden. Der Veranstalter hält sich vor, die Termine ohne Regressanspruch abzusagen. Bei einer Absage wird jedoch das Nenngeld retourniert.

4.) Teilnahmebedingungen

Teilnahmeberechtigt sind alle Fahrer, die am Tag Ihres Einsatzes das 12. Lebensjahr bereits vollendet haben und im Besitz einer gültigen MSA Lizenz bzw. Tageslizenz sind. Jedes Team muss zumindest vier und maximal zwölf Fahrer pro Rennveranstaltung nennen bzw. einsetzen. Sollte ein Team mit zwei Karts an den Start gehen so müssen pro Kart wieder vier oder maximal zwölf Fahrer an den Start gehen. Diese Teams müssen vor Rennbeginn bzw. Rennveranstaltung die Fahrer zu den jeweiligen Karts bekannt geben. Teams mit zwei Karts werden getrennt gewertet.

5.) Versicherung

Jeder Fahrer muss eine Versicherung im Rahmen der Akkreditierung/Abnahme Vorort bei dem Event lösen bzw. zahlen (Ausnahme: Der Fahrer hat bereits eine MSA - Jahresversicherung abgeschlossen und ist dadurch im Training bzw. Rennen versichert. Die Besitzer einer österreichischen Fahrerversicherung der MSA, sind automatisch bei jeder Veranstaltung über die UNIQA versichert.

Jeder Fahrer muss eine gültige MSA Versicherung lösen, wobei es zwei Möglichkeiten gibt:

1. Die MSA Fahrerversicherung für das gesamte Wochenende um € 15,-- inkl. Mwst.
2. Die MSA Fahrerversicherung für die gesamte Saison um € 90,-- inkl. Mwst.

6.) Registrierung

Sämtliche Teammitglieder werden speziell gekennzeichnet (Akkreditierung). Um den Zugang zu den Boxen und Anzeigebereich zu ermöglichen erhalten alle Fahrer und Betreuer Ausweise, welche pro Person € 10,-- excl. Mwst kosten.

7.) Fahrzeuge und Ausrüstung

Zugelassen sind Kartchassis der Marke MS und der Motor Honda GX 390. Die Karts (Chassis) und Motore müssen den technischen Reglements entsprechen (siehe technisches Reglements). Jeder Fahrer ist verpflichtet, einen gemäß den für Clubsportmeisterschaften vorgesehenen Bestimmungen der MSA entsprechenden unbeschädigten Vollvisierhelm zu verwenden. Die Anbringung von Lampen etc. am Helm ist nicht zulässig. Die Helme sind bei jeder Veranstaltung bei der Abnahme den technischen Kommissären vorzulegen und werden von Diesen abgenommen. Die Bekleidung muss den gesamten Körper sowie Arme und Beine jederzeit bedecken, Overalls werden daher vorgeschrieben. Das gleiche gilt auch für die Schuhe, Rennschuhe oder zumindest feste Schuhe die über den Knöchel reichen, müssen getragen werden. Desgleichen muss jeder Fahrer mit Handschuhen unterwegs sein. Über den Veranstalter können auch Leihkarts angemietet werden, welche für ein Wochenende um € 800,-- exkl. MwSt. erhältlich sind. Die Teams müssen für jeglichen Schaden an diesem Kart selbst aufkommen, und Reparaturen selbständig durchführen. Ein Satz angefahrene Trainingsreifen(Slicks) werden zur Verfügung gestellt. Regenreifen, Slicks und ein eigener Mechaniker können vom Veranstalter bei zeitgerechter Bestellung besorgt werden.

8.) Strecke

Gefahren wird auf permanenten Rennstrecken, die den MSA - Normen und Vorschriften (Bestimmungen für 4-Takt Karts) entsprechen und die von offiziellen Funktionären der MSA/ASNS abgenommen sind.

9.) Rennerklärung

24 STUNDEN RENNEN:

Training: 2 x 135 Minuten
Qualifying: 3 x 15 Minuten, die letzte Session dauert 10 Minuten.
Zwischen den Sessions sind 10 min Pause vorgesehen.

Modus:

1. Session: Die Teams mit der Platzierung >24 scheiden aus.
2. Session: Die Teams mit der Platzierung 24-17 scheiden aus.
3. Session: Die Teams mit der Platzierung 16-9 scheiden aus.
4. Session: Die restlichen Teams fahren um die Platzierungen 8-1

Pro Team darf derselbe Fahrer in nur einer Qualifying-Session teilnehmen. Ein Fahrerwechsel innerhalb der laufenden Qualifying-Session ist nicht erlaubt. Reparaturen sind jederzeit gestattet. Sollte ein Team nicht am Qualifying teilnehmen, startet dieses Team das Rennen aus der Boxengasse. Defekte Karts werden erst nach Ende der jeweiligen Session vom Abschleppfahrzeug in die Boxengasse geschleppt. Die Startaufstellung erfolgt nach den Platzierungen der 4 Qualifying Sessions. Das Auftanken der Karts ist nur nach dem Ende der letzten Qualifying-Session erlaubt.

Renndauer: 24 Stunden

Die maximale Fahrzeit pro Turn beträgt zwei Stunden (beinhaltet auch eventuelle Stopps beim Tanken, technische Kontrolle, Stopp & Go, etc.). Jeder Fahrer muss mindestens drei Stunden zwischen seinen Turns pausieren. Es gelten die festgestellten Fahr- und Ruhezeiten der offiziellen Zeitnahme.

SHORT RACES (Samstag):

Training: 20 Minuten
Qualifying: beste von 5 Runden innerhalb 20 Minuten (für jede zuviel gefahrene Runde wird die schnellste Zeit annulliert)
Anzahl / Renndauer: 3 x 2,5 Stunden

Es müssen pro Team mindestens vier Fahrer zum Einsatz kommen. Ein Turn ist die Zeit zwischen zwei offiziellen Fahrerwechseln. Die offizielle Fahrerwechselzeit ist ein Zeitfenster von 10 Minuten zu jeder vollen und halben Stunde. Während der Fahrerwechselzeit und zwischen den Short Races ist die Tankstelle geschlossen.

Wenn ein Fahrer öfters fährt, muss er dazwischen mindestens 2 Turns pausieren.

Ein Fahrer darf pro Renntag maximal 4 Turns fahren, muss in diesem Fall aber an jedem Short Race teilnehmen.

LANGSTRECKENRENNEN (Sonntag):

Startaufstellung:

Renndauer: 9 Stunden

Es müssen pro Team mindestens vier Fahrer an den Start gehen. Pro Team darf nur ein Fahrer dreimal in das Kart einsteigen und einen Turn absolvieren. Eine Stunde ist gleich mindestens 55 maximal 65 Minuten. Wenn ein Fahrer öfters fährt, muss er dazwischen mindestens eine Stunde (55 maximal 65 Minuten) pausieren. Die anderen Fahrer dürfen maximal nur zwei Stunden bestreiten. Es besteht auch die Möglichkeit öfter zu wechseln als zu den vorgegebenen Zeiten. Es muss nur die Standzeit sowie die maximale Fahrzeit eingehalten werden.

An einem Short Race / 9 Stundenwochenende müssen alle genannten Fahrer an den Start gehen und einen Turn absolvieren.

Das Qualifying ist Teil des Rennens und Verstöße werden laut Strafenkatalog geahndet.

Bei Nichteinhaltung der oben angeführten Zeitlimits Stopp & Go laut Strafenkatalog.

10.) Allgemeines Reglement

Alles was nicht ausdrücklich erlaubt ist, ist verboten! Missachtung des allgemeinen Reglements wird gemäß den MSA – Bestimmungen durch die Rennleitung bzw. offiziellen Funktionären geahndet und kann bis zum Ausschluss des Teams führen.

10.1) Teamoffizieller

Jedes Team benötigt einen Teamchef / sportlichen Leiter. Es ist nur dem Teamchef / sportlichem Leiter mit offiziellem Ausweis gestattet, mit dem Veranstalter bzw. der Rennleitung in offiziellen Belangen zu sprechen.

Somit wird jegliches undisziplinierte Verhalten von Fahrern mit einer Verwarnung bzw. Stopp & Go Strafe geahndet.

10.2) Sicherheit

Kinder bis 10 Jahren, sowie Tiere jeglicher Art dürfen nicht in den Rennstreckenbereich/Boxenbereich mitgenommen werden.

Das Befahren der Boxenstraße und des gesamten Boxenbereiches ist während der offiziellen Rennzeiten nur mit akkreditierten Fahrzeugen gestattet.

Wird von Teameigenen oder Begleitpersonen gegen diese Vorschrift verstoßen, so kann eine Strafe gegen das Team ausgesprochen werden.

10.3) Tankvorgang

Getankt wird ausschließlich vom Veranstaltungspersonal in einem dafür gesonderten Bereich, welcher bei der Fahrerbesprechung bekannt gegeben wird. Der Treibstoff wird vom Veranstalter gestellt. Es dürfen keine Zusätze dem Treibstoff zugefügt werden. Jeder andere Treibstoff ist unzulässig. Benzinproben können jeder Zeit entnommen werden und müssen in der chemischen Analyse den Werten des vom Veranstalter ausgegebenen Benzins völlig übereinstimmen. Sollte sich der Treibstoff als nicht regelkonform herausstellen, wird das Team aus der Wertung genommen und trägt zusätzlich die Prüf – und Analysekosten in Höhe von € 1.500,--

Der Tankbereich ist durch eine markierte Zone gekennzeichnet, innerhalb dieser Zone muss das Kart zum Stillstand kommen, der Tankdeckel muss innerhalb dieser Zone vom Team selbst geöffnet werden. Entweder bleibt der Fahrer bei laufendem Motor im Kart sitzen (auf eigene Gefahr), oder bei Stillstand wird der Motor abgedreht und der Fahrer verlässt das Kart. Danach wird mit dem Betanken durch das Tankpersonal begonnen.

Der Tankvorgang dauert 90 Sekunden, gestoppt wird ab Stillstand des Karts in der markierten Tankzone (nach 90 Sekunden muss das Kart den markierten Bereich verlassen). Während des Tankvorgangs darf der Fahrer die markierte Zone nicht verlassen.

In der Regel werden sämtliche Karts vom Tankpersonal voll getankt – außer ein Fahrer besteht auf eine geringere Menge Tankinhalt, dann nämlich kann das Tankpersonal den Tankvorgang abbrechen.

Die Tankzeit bleibt jedoch 90 Sekunden. Nach Beendigung des Auftankens wird der Tankverschluss vom Fahrer verschlossen. Der Fahrer nimmt im Kart Platz und ein Teammitglied, das den Tankbereich betreten darf startet den Motor. Wenn das aufgetankte Kart die markierte Zone verlassen hat, kann das nächste Kart in diese Zone einfahren.

Sollten alle Tankstellen besetzt sein, muss sich der Fahrer mit seinem Kart anstellen und warten, bis eine Tankzone, in der Fahrerwechsel – Verbot gilt, frei wird.

Während des Tankvorgangs dürfen folgende Tätigkeiten durchgeführt werden: Zusatzgewichte und Pedalverlängerungen montieren bzw. demontieren und Rücklicht anstecken und aktivieren. Jede weitere Veränderungen am Kart sind im Tankstellenbereich nicht gestattet.

Bei Missachtung der obigen Vorgangsweise wird eine Stopp & Go Strafe laut Strafenkatalog ausgesprochen.

Das eigenmächtige Tanken auf einem nicht vom Veranstalter vorgesehenem Platz ist strengstens untersagt und führt zum sofortigem Ausschluss des gesamten Teams für die ganze Veranstaltung.

10.4) Boxengasse

Der Fahrer muss das Kart beim Einfahren in die Boxengasse auf der Waage zum Stillstand bringen. Beim Einfahren/Schieben in die Boxengasse gilt ab der vorgegebenen Markierung ein Speedlimit (Schrittgeschwindigkeit 5 km/h).

Sämtliche Veränderungen am Kart dürfen nur in einer teameigenen Box durchgeführt werden.

Bei Missachtung der obigen Vorgangsweise wird eine Stopp & Go Strafe laut Strafenkatalog ausgesprochen.

Die Boxengasse sollte zu jedem Zeitpunkt unbedingt freigehalten werden. Missachtung kann auch hier durch die Rennleitung bestraft werden.

10.5) Technische Kontrolle

Jedes Team kann zur Durchführung einer technischen Kontrolle durch die Rennleitung aufgefordert werden. Nach Aufforderung muss sich das Team innerhalb der nächsten drei Runden auf direktem Weg in den dafür vorgesehenen Bereich finden. Ist die technische Kontrolle beendet, muss das Kart direkt auf die Rennstrecke zurückkehren. Das Anfahren der Box, der Tankstelle und ein Fahrerwechsel sind nicht erlaubt.

Bei der technischen Kontrolle dürfen nur der Fahrer und ein Teammitglied anwesend sein. Während dieser Zeit dürfen keine Arbeiten am Kart durchgeführt werden. Eine vom Techniker angeordnete Reparatur hat unverzüglich in einer teameigenen Box durchgeführt zu werden. Die Anzahl der technischen Kontrollen ist für jedes Team gleich.

10.6) Fahrerwechsel

Bei jedem Fahrerwechsel muss das Kart stillstehen und ein Teammitglied muss vor dem Kart stehen um ein unbeabsichtigtes Wegfahren des Karts zu verhindern. In der Fahrerwechselzone dürfen nur die Fahrer, Gewichte und Pedalverlängerungen gewechselt werden, sowie das Rücklicht angesteckt und aktiviert werden. Andere Veränderungen am Kart sind nicht gestattet.

24 STUNDEN RENNEN:

Jeder Fahrer hat eine Driverscard mit Code, welche kurz vor dem Fahrerwechsel über den im Wechselbereich platzierten Scanner gezogen werden muss. Eine Nichtbeachtung kann eine Stopp & Go Strafe nach sich ziehen.

9 STUNDEN RENNEN:

Der Fahrerwechsel wird von der Rennleitung angezeigt. Jeweils zwischen der 55. und 65. Minute (also 8-mal) müssen die Fahrerwechsel durchgeführt werden. Der Fahrerwechsel muss in der dafür vorgesehenen und markierten Zone stattfinden. Jeder Fahrer hat eine Driverscard mit Code, welche kurz vor dem Fahrerwechsel über den im Wechselbereich platzierten Scanner gezogen werden muss. Sollte zu diesem Zeitpunkt das Kart in der Box stehen, muss der Fahrer in der Box gewechselt werden, jedoch muss er seine Driverscard über den Scanner ziehen. Eine Nichtbeachtung kann eine Stopp & Go Strafe nach sich ziehen.

SHORT RACE:

Der Fahrerwechsel wird von der Rennleitung angezeigt. Zu jeder vollen und halben Stunde müssen die Fahrerwechsel durchgeführt werden. Der Fahrerwechsel muss in der dafür vorgesehenen und markierten Zone stattfinden. Jeder Fahrer hat eine Driverscard mit Code, welche kurz vor dem Fahrerwechsel über den im Wechselbereich platzierten Scanner gezogen werden muss. Sollte zu diesem Zeitpunkt das Kart in der Box stehen, muss der Fahrer in der Box gewechselt werden, jedoch muss er seine Driverscard über den Scanner ziehen. Eine Nichtbeachtung kann eine Stopp & Go Strafe nach sich ziehen.

10.7) Werbefläche für Sponsoren am Kart

Die vom Veranstalter vergebenen Startnummern und Sponsorflächen (Frontspoiler und Frontschild) müssen eingehalten werden. Bei Nichteinhaltung kann das Team ausgeschlossen werden. Den Teams stehen die kompletten seitlichen Abdeckungen zur Verfügung.

Die Bekleidung kann ebenfalls für teameigene Sponsoren genutzt werden. Die Reklame mit Erfolgen aus dieser Veranstaltung ist nach Maßgabe der nationalen Sportgesetze der MSA gestattet.

11.) Technisches Reglement

Die Missachtung des technischen Reglements wird gemäß den MSA – Bestimmungen durch die Rennleitung bzw. offiziellen Funktionären geahndet und kann bis zum Ausschluss des Teams führen. Technische Details das Kart betreffend werden vor/während/nach dem Qualifying bzw. Rennen strengstens überprüft und bei Bedarf ebenso geahndet.

Im Falle einer technischen Kontrolle gelten jene Teile, die vom Veranstalter als Referenzteile zur Verfügung gestellt werden, als Grundlage für eine Entscheidung über die Regelkonformität der geprüften Teile. Bei begründetem Zweifel wird gegen das Team entschieden.

11.1) Reifen und Felgen

Die Reifen müssen vom Team selbst in ausreichender Menge gekauft werden.

Die Verantwortung, ob ein Team über ausreichend Reifen verfügt um die Rennen zu bestreiten lehnt der Veranstalter ab.

Reifen:	Marke Bridgestone (YDS u. YGR) Ausgabe ausschließlich durch den Veranstalter. Kennzeichnung der Reifen durch Stempel und Startnummer
Luftdruck:	frei
Füllung:	ausschließlich Druckluft zulässig
Felgen HI:	handelsübliche Alufelge, Breite 210mm für Slicks und 180mm für Regen.
Felgen VO:	handelsübliche Alufelge bei denen die Radlager direkt in der Felge sitzen sowie handelsübliche Alufelgen für fixe Radsterne, ohne Schnellverstellung bei denen die Radlager direkt im Radstern sitzen. Breite 125mm für Slicks u. Regen
Radaufnahmen:	frei
Magnesiumteile:	verboten
Allgemeines:	Behandeln der Reifen durch chemische, thermische oder mechanische Bearbeitung der Lauffläche ist nicht gestattet
Wet Race:	Wet Race wird nur vor dem Start der Läufe angezeigt und erlaubt die Verwendung von Regenreifen.

Verstöße gegen Punkt. 11.1 – Reifen und Felgen

- Training: Das Team wird auf den letzten Startplatz zurückgesetzt, darf am Qualifying nicht mehr teilnehmen und muss aus der Boxengasse das Rennen aufnehmen.
- Rennen: Im Rennen wird das Team ausgeschlossen und aus der kompletten Tageswertung genommen.

11.2) Chassis

- Chassis: MS-RC23 – KD oder MS-RC26 - KD mit Seitenkastensystem Duo
- Anbauteile: grundsätzlich original MS lt. Ersatzteilliste
- Hinterachse: Hinterachse as21-1060x40x5mm, unbearbeitet
Hinterachse as21-1050x40x5mm, unbearbeitet
Hinterachse ms300e-1060x40x4mm, unbearbeitet
- Freigegeben: Sitz u. Sitzbefestigungen
Lenkrad und Lenkradaufnahme
Zahnkranz- u. Bremsscheibenaufnahme
Achslagerschalen
Spurstangen und Gelenke mit M8 Gewinde
Exzenter zur Spur- Sturz und Nachlaufverstellung
Achsschenkelbolzen
Achskeile
Antriebskette
Pedale
alle Normteile wie Seile, Schläuche, Federn, Lager, Schrauben und sonstiges Befestigungsmaterial.
Das Einschweißen von zusätzlichen Sitzstreben
Das Einschweißen von Knotenblechen im Bereich der Sitzstreben
Das Einschweißen von Knotenblechen an der hinteren Stoßstange
- Startnummer: vorne auf gelbem Untergrund,
hinten an der Stoßstange mit gelber Kunststofftafel
- Transponder: Befestigung auf der Höhe der hinteren Sitzkante max. 20cm über dem Boden (Oberkante Transponder). Die Art der Befestigung ist frei, jedoch hat jedes Team für die ordnungsgemäße Montage selbst Sorge zu tragen. Kommt es wegen zu hoher oder schlechter Montage zum Verlust bzw. zu eingeschränkter Funktion des Transponders wird keine Rennzeit gutgeschrieben. Daher empfiehlt es sich den Transponder hinten am Sitz zu montieren.
- Ölauffanggefäß: Fassungsvermögen mind. 0.75ltr. und muss mit der Motorentlüftung mittels Schlauch verbunden sein.
- Tank: Original MS 8,5ltr und am Überlauf mit einem Auffanggefäß (Fassungsvermögen max. 0.25Ltr.) verbunden sein.
Jede mechanische und optische Veränderung des Tankes sowie das Markieren desselben ist verboten.

Verstöße gegen Punkt. 11.2 - Chassis

Andere Veränderungen am Chassis als die ausdrücklich Erlaubten, Veränderungen am Tank oder die Verwendung nicht erlaubter Anbauteile führen zum sofortigen Ausschluss.

Bei schadhaftem Zustand des Chassis oder aller für den sicheren Rennbetrieb maßgeblichen Anbauteile wird das Kart von der Rennleitung zur Reparatur an die Box geholt, bei festgestellten groben Mängeln auch in die Box geschleppt.

11.3) Bremsanlage

Bremsanlage:	original MS
Bremsbeläge:	frei, ein Sicherungsdraht für Befestigungsschrauben ist vorgeschrieben
Vorderradbremse:	verboten
Bremsgestänge:	frei, parallel dazu ist ein zusätzliches Sicherungsseil vorgeschrieben
Bremsscheibe:	Stahl, Durchmesser mind. 195mm, Stärke mind. 8mm
Bremsbelüftung:	verboten

Verstöße gegen Punkt. 11.3 – Bremsanlage

Die Verwendung nicht erlaubter Teile führen zum sofortigen Ausschluss.

Bei schadhaftem Zustand der Bremsanlage oder einer Beanstandung durch den Techniker wegen sicherheitstechnischer Bedenken, wird das Kart von der Rennleitung zur Reparatur in die Box geholt, bei festgestellten groben Mängeln auch in die Box geschleppt.

Nach einer durch den Techniker angeordneten Reparatur an der Bremsanlage muss das Kart beim Techniker zur Nachkontrolle vorgeführt werden.

Die Wiederaufnahme des Trainings oder des Rennens ist ohne Freigabe des Technikers verboten und wird mit einer Stop & Go Strafe geahndet!

11.4) Abmessungen

Die maximalen Breiten ergeben sich durch die Verwendung der vom Veranstalter vorgeschriebenen Achsschenkel und Hinterachsen (siehe Ersatzteilliste).

Max. Spurbreite an der Vorderachse: 1200mm

Max. Spurbreite an der Hinterachse: 1400mm

11.5) Motor

Im Motor dürfen sich grundsätzlich nur originale und unbearbeitete Bauteile befinden. Das Weglassen bzw. Hinzufügen von Teilen ist nicht gestattet.

Motor:	Honda GX390
Hub:	64mm
Bohrung:	88mm
Hubraum:	max. 399cm ³ (entspricht 0,75mm Übermaß)
Zylinderbearbeitung:	verboten, ausgenommen Übermaßbearbeitung
Erlaubte Blockbearbeitung:	entfernen der Tankhalterungen Ausfräsen zweier Nuten am Kupplungsseitigen Motordeckel zur Verwendung eines Kupplungsabziehers Entfernen des Fliehkraftreglers Entfernen des Ölstandschalters
Kurbelwelle:	frei
Pleuel:	frei
Untere Pleuellagerung:	frei (Gleitlager oder Rollenlager) mit der damit verbundenen Bearbeitung des Pleuels
Ausgleichswelle:	darf bearbeitet bzw. weggelassen werden

Ventile:	frei Einlassventil: max. Ø 36mm, mind. 38g (-10%) Auslassventil: max. Ø 31mm, mind. 35g (-10%)
Ventilschaftführung:	frei
Federteller:	frei
Ventilfedern:	frei, jedoch nur eine pro Ventil
Schwung:	original Honda, Mindestgewicht 3500g
Zünderstellung:	frei
Zündung:	original Honda GX390, jedwede Art der Zündverstellung ist verboten
Kerzenstecker:	frei
Zündkerze:	frei
Zylinderkopf:	darf nur durch Wegnahme von Material bearbeitet werden (Reparaturschweißungen sind gestattet- außer im Innenbereich des Brennraumes)
Ansaugtrakt:	der Einbau zusätzlicher Teile vom Vergasereingang bis zum Einlassventil ist nicht gestattet
Motorabdeckung:	frei
Vergaser:	original Honda GX390, lt. Ersatzteilnummer Starterklappe darf entfernt werden darf aufgebohrt werden
Düsenstock:	frei
Bedüsung:	frei
Benzinpumpe und Filter:	frei
Gasantrieb:	frei

11.5.1) Kupplung, Auspuff, Antrieb, Luftfilter

Kupplung:	Suco F05, original und unbearbeitet (ausgenommen Konusbearbeitung)
Kupplungsglocke:	es dürfen vier Löcher (Durchmesser 6mm, Toleranz+ 0.50mm) gebohrt werden, weiters darf sie motorseitig auf einer Breite von 6mm um dm 2mm abgedreht werden.
Kupplungsfedern:	frei, jedoch nur 2 Stk.
Kupplungsnahe:	an der Stirnseite der Nabe dürfen M6 Gewindebohrungen zur Demontage angebracht werden.
Kupplungsmontage auf KW:	frei
Flansch für Ritzel:	frei
Stützlager:	frei
Kettenrad:	frei
Ruckdämpfer f. Kettenrad:	frei
Übersetzung:	vom Veranstalter vorgeschrieben
Ansaugstutzen:	Es wird der Aufbau des Ansaugstutzens wie folgt vorgeschrieben: (siehe Zeichnung Anlage 1 zur Ausschreibung) Einbau nach dem Vergasereingang / Dichtung / eventueller Airrestriktor (Richtlinien siehe 11.5.4) Mittlere Länge : max. 20 cm Muß in einem Stück gefertigt sein - nicht linear - Der Winkel vom Flansch ist nicht vorgegeben, muss auf der gesamten Länge eine Innendurchmesser von mindestens 25 mm aufweisen und darf einen maximalen Aussendurchmesser von 40 mm nicht

überschreiten. Die Verjüngungen des Ansaugtraktes dürfen NICHT mittels leicht veränderlichen Teilen hergestellt werden.

Es dürfen sich weder nur gesteckte Hülsen noch sonstige Teile, die nicht permanent fixierbar sind, in diesem befinden, d.h. der Ansaugtrakt muss einen fixen, nicht veränderlichen Querschnitt aufweisen. Nach dem Ansaugtrakt ist die Anbringung weiterer Aufbauten frei. Anschliessend muss ein Luftfilter (siehe Ausschreibung) angebracht werden.

Im Zweifelsfalle einer korrekten Messung am Leistungsprüfstand, behält sich der technische Kommissär vor, den freien Aufbau nach dem Ansaugtrakt (wie oben beschrieben) zu entfernen und einen bei der Technik aufliegenden NEUEN, TROCKENEN Luftfilter (Bauart wie vorgeschrieben) direkt an dem reglementierten Ansaugtrakt zu montieren und eine weitere Leistungsprüfung durchzuführen, welche dann als die zu wertende Leistungsprüfung gilt!

Luftfilter:	Green K1.40 oder bauartgleich
Regenabdeckung:	frei
Krümmer:	AS19, es dürfen Versteifungen eingeschweißt werden
Endtopf:	AS18, es dürfen Versteifungen eingeschweißt werden

Bei der Verbindung zwischen Krümmer und Endtopf darf ein Konus angebracht werden. Ansonsten sind keinerlei Arbeiten, die Gesamtlänge sowie eine Funktions- oder Leistungsveränderung der Auspuffanlage zur Folge haben, erlaubt.

11.5.2) Technik, Verplombung

Vor der technischen Abnahme ist vom Team gemäß den Angaben des Veranstalters die Plombierung vorzubereiten (Bohrungen, Plombendraht und Plombe). Plombendraht und Plombe sind zuvor beim technischen Kommissär abzuholen. Ausschließlich die Plombe und der Plombendraht vom technischen Kommissär sind erlaubt. Diese müssen jederzeit frei sichtbar sein und dürfen nicht verdeckt werden.

Sollte eine Plombe zu Reparaturzwecken entfernt werden, muss das unter Aufsicht oder Genehmigung eines Technikers geschehen. Wird eine Plombe beschädigt oder verloren ist die weitere Vorgangsweise im Strafenkatalog festgelegt.

11.5.3) Leistung, Leistungsmessung, Kontrolle

Die maximale Leistung beträgt 20,40 laut Prüfstand. Die maximale Leistung darf zu keinem Zeitpunkt der Veranstaltung überschritten werden.

Vorgang Prüfstandmessung:

Bei der Erstabnahme, vor Beginn des offiziellen Teils der Veranstaltung, wird prinzipiell jede Messung zwei mal durchgeführt. Im Zuge der technischen Kontrolle während des offiziellen Teils der Veranstaltung wird grundsätzlich nur einmal gemessen. Sollte es bei der Prüfung zu einer Leistungsüberschreitung kommen, kann ein befugter Teamvertreter zwei weitere Messungen verlangen (ausser bei der Erstabnahme). Es wird dann in kurzer Folge noch zweimal gemessen, wobei die Mehrzahl der Messergebnisse letztendlich über die Leistung entscheidet.

Beispiel:

Wenn die 1ste Messung = 20.41, die 2te Messung = 20.39 und die 3te Messung = 20.44 so ist das Gesamtergebnis der Messung eine Leistungsüberschreitung. Sollte eine nochmalige Messung verlangt werden, darf das Kart nicht vom Prüfstand entfernt und der Motor nicht abgestellt werden!

Bei der Schlussabnahme nach den Rennen muss in den Hinterreifen ein Mindestluftdruck von 1,5 bar vorhanden sein. Gemessen wird mit einem nicht geeichten Luftdruckmesser, welcher vom Veranstalter zur Verfügung gestellt wird. Dieser Luftdruckmesser liegt jederzeit bei der Technik auf und kann von jedem Team zum Abgleichen verwendet werden.

Der Techniker kann zu jeder Zeit der Veranstaltung eine technische Kontrolle durchführen. Die Motore (Honda GX 390) werden von den technischen Kommissären der MSA vor Ort bei der technischen Abnahme und einer Kontrolle am Motorprüfstand verplombt.

Jedes Originalteil steht den MSA Funktionären und den Teamvertretern vor, während und nach den Rennen jederzeit zum Vergleich zu Verfügung.

11.5.4) Airrestriktor

Art und Aufbau des Airrestriktors sind wie folgt definiert:

Die Verengung hat mindestens 2 mm lang zu sein - das bedeutet die Mindeststärke darf in keinem Fall 2 mm unterschreiten.

Art des Materials: Metall Rohlinge. Diese sind bei der Technik gegen einen Selbstkostenbeitrag direkt zu beziehen und sofort zu bezahlen.

Der Airrestriktor muss bereits eine Bohrungen für die ordnungsgemäße Durchführung des Plombendrahtes und für die Montage nach dem Vergasereingang aufzuweisen (Schlitzösen sind nicht erlaubt).

Wird während der Erstabnahme eine Leistungsüberschreitung festgestellt, besteht die Möglichkeit an Ort und Stelle, mit einem bei der Technik aufliegendem Referenzairrestriktorsatz (welcher für die schnelle Abwicklung allerdings Schlitzösen aufweist), eine Leistungsreduktion herbeizuführen.

Wenn der passende Airrestriktor ermittelt wurde, wird ein Restriktor gemäss dem Reglement am Vergasereingang montiert.

Es erfolgt eine erneute Leistungskontrolle (2 mal), der höhere Wert wird in das Motorenblatt, inkl. dem Vermerk des Airrestriktors (auch der Querschnitt) eingetragen. Der Motor inkl. Airrestriktor wird vom Techniker verplombt, und die Richtigkeit mit einer Unterschrift im Erstabnahmeblatt bestätigt.

Wird während des offiziellen Teils der Veranstaltung (Training, Qualifying, Rennen) bei einem bereits verplombten Motor eine Leistungsüberschreitung festgestellt, darf die Leistung nur mehr mittels eines vom Techniker ausgegebenen Airrestriktors verringert werden und sind an Ort und Stelle vor dem Vergaser einzubauen.

Nach erfolgter Leistungskontrolle wird der Airrestriktor vom Techniker verplombt, der Einbau im Motorenblatt vermerkt und muss bis zum Ende der Veranstaltung in unveränderter Lage vorhanden sein, gilt auch für Airrestriktoren die bei der Erstabnahme eingebaut wurden.

Veränderungen des Airrestriktors oder der Verplombung - siehe Strafenkatalog

Missachtung des technischen Reglements wird gemäß den MSA - Bestimmungen durch die Rennleitung bzw. offiziellen Funktionären geahndet und kann bis zum Ausschluss des Teams führen. Technische Details das Kart betreffend werden vor/während/nach dem Qualifying bzw. Rennen strengstens überprüft und bei Bedarf ebenso geahndet.

11.6) Überprüfung der Motore

Der Veranstalter kann nach einem Event einige oder sämtliche Motore einbehalten, um gemeinsam mit dem technischen Kommissär die Motore zu zerlegen und zu überprüfen, ob diese dem technischen Reglement entsprechen.

Weiters wird ein technisches Komitee, bestehend aus Josef Lukas, Wolfgang Brozek und Alfred Moser, anwesend sein. Diese werden aber nur herangezogen, wenn der technische Kommissär eine Regelwidrigkeit feststellt, um diesen Punkt mit ihnen zu behandeln.

Die Motore werden nach der Veranstaltung in Kisten gegeben, verplombt und entweder vom Veranstalter oder vom Team mitgenommen.

Der Zeitpunkt der Überprüfung wird den Teams bekannt gegeben und es darf auch ein Teamvertreter bei der Kontrolle seines Motors anwesend sein.

Bei Fehlen der Plombe oder Nichterscheinen wird das Team aus der Wertung genommen. Dem Teammechaniker ist gestattet den eigenen Motor selbst auf Anweisung des technischen Kommissärs zu zerlegen. Sollte sich herausstellen, dass der Motor nicht Regelkonform ist, wird das Team nachträglich aus der Wertung genommen. Die letzte Entscheidung, ob ein Motor regelkonform ist oder nicht obliegt dem technischen Kommissär und/oder der Rennleitung.

11.7) Reparaturen

Jedes Team muss eigene Mechaniker haben, welche die Reparaturen am eigenen Kart selbst durchführen. Reparaturarbeiten sind nur in einer teameigenen Box gestattet.

Weiters muss die Kartreparatur auf einer Plane durchgeführt werden. Es dürfen nur Teile laut technischem Reglement verwendet werden. Es dürfen keine befüllten Ersatztanks verwendet werden. Reparaturschweißungen am Rahmen sind grundsätzlich gestattet. Jedes Team ist für die benötigten Teile selbst verantwortlich.

Wenn ein Ersatzkart benötigt wird, muss das bei der Rennleitung gemeldet und vom Techniker abgenommen werden. Das Verwenden dieses Ersatzkarts wird mit einer Zeitstrafe von 60 Minuten geahndet. Die Zeitstrafe beginnt mit der Meldung bei der Rennleitung- frühestens jedoch mit Einfahrt in die Boxengasse.

Sollten Karts auf der Strecke zum Stillstand kommen, werden sie vom Veranstalter mit Abschleppfahrzeugen zu den jeweiligen Boxen gebracht. Der Fahrer muss mit dem Abschleppfahrzeug zur Box fahren.

11.8) Gewichtslimit

Das Gesamtgewicht von Kart und Fahrer muss zu jedem Zeitpunkt der offiziellen Veranstaltung mindestens 170kg betragen. Ausnahme:

Short Race: jeweils beim 4. Turn eines Short Races wird das Gesamtgewicht auf 190 kg erhöht.

9 Stundenrennen: in der 3. und 7. Stunde wird das Gesamtgewicht auf 190 kg erhöht.

Das Zusatzgewicht muss auf einer Gewichtshalterung, welche fix am Kart montiert ist, angebracht sein.

Es werden bei jedem Rennen Gewichtskontrollen durchgeführt.

Hat ein Team Untergewicht, wird dieses mit einer Stopp & Go Strafe (siehe Strafenkatalog) geahndet.

11.9) Zusätzliche Bestimmungen

Alle elektronischen Zusatzgeräte sind am Kart verboten, ausgenommen Laptimer auch mit Drehzahlmesser. Das Kabel für den Drehzahlmesser muss sichtbar verlegt sein. Die Drehzahlabnahme darf nur direkt vom Zündkabel ausschließlich induktiv abgenommen werden. Eine Funksprechanlage darf der Fahrer am Körper tragen, eine Verbindung zum Kart ist untersagt. Mindestens ein rot leuchtendes Rücklicht ist zwingend vorgeschrieben und muss von 20.00 Uhr bis 06.00 Uhr eingeschaltet sein.

Sollte an einem Kart während der Veranstaltung ein technisches Gebrechen auftreten, wird von der Rennleitung mittels der Technikfahne in Verbindung mit der Startnummer das Kart zur Behebung des Schadens in die Box geholt.

Das Begehen oder Queren der Rennstrecke ist grundsätzlich verboten. Das Schieben des Karts auf der Rennstrecke (ausgenommen entfernen aus einer Gefahrenzone) ist verboten. Ein Schieben des Karts ist nur im Bereich des Speedlimits erlaubt, an jedem anderem Punkt der Strecke muss auf das Abschleppfahrzeug gewartet werden.

Die Teilnahme an der Veranstaltung (also auch bereits des freien Trainings) ist erst nach der technischen Abnahme zulässig. Werden bei der technischen Abnahme Mängel aufgezeigt ist deren Behebung noch vor dem freien Training durchzuführen und das Kart nochmals dem technischen Kommissär vorzuführen.

Um Treibstoffproben entnehmen zu können müssen am Ende des Rennens gem. den MSA-Bestimmungen mind. 1,5 L Treibstoff im Tank sein.

12.) Start

Der Start erfolgt Mittels „Le Mans“ Start, wobei die Karts schräg zur Fahrbahn in einer Reihe aufgestellt werden und die Fahrer von der gegenüberliegenden Seite auf Startkommando zu ihren Karts laufen.

Hinter dem Kart selbst steht ein Teammitglied, welches das laufende Kart mit einer Schnur, solange zurückhält bis der Fahrer im Kart sitzt und selbständig wegfährt.

Anschieben und Frühstart wird mit einer Stop & Go Strafe laut Strafenkatalog geahndet

13.) Safety Car

Das Safety Car ist ein durch Blinkanlage gekennzeichnetes Fahrzeug, welches nach Ermessen der Rennleitung aufgrund von Unfällen oder witterungsbedingten Einschränkungen zum Neutralisieren des Starterfeldes eingesetzt werden kann. Das Safety Car kann sich unabhängig vom Stand des Rennens inmitten des Feldes einreihen. Während des Zeitraums einer Safety Car Phase ist zugleich auch Gelbphase und herrscht daher absolutes Überholverbot. Sollte während der Gelbphase überholt werden, wird dies mit einer Strafe laut Strafenkatalog geahndet. Die Neutralisierung des Rennens wird am Start mit einer grünen Flagge aufgehoben.

14.) Parc ferme

Der Parc ferme ist ein für alle Teams gesperrter Bereich der Strecke und darf nur auf Anweisung der Rennleitung betreten werden. Im Parc ferme steht das Kart dem Team nicht zur Verfügung. Reparaturen im dortigen Bereich dürfen nur auf Anweisung der Rennleitung und im Beisein von offiziellen Funktionären durchgeführt werden. Sollte ein Kart nicht im Parc ferme stehen wird dieses aus der Wertung genommen.

15.) Disziplin

Außerhalb der Rennstrecke und auf den Zufahrten der Rennstrecke ist das Fahren mit dem Kart verboten. Flaggensignale der Rennleitung bzw. der Streckenposten sind besonders zu beachten. Bei Nichteinhaltung der Flaggensignale muss das Team mit einer Bestrafung und im Wiederholungsfall mit einem Ausschluss von der Veranstaltung rechnen. Schnelleren Teams sollte in jedem Fall Platz gemacht werden. Ein Verstoß wird mit einer Strafe laut Strafenkatalog geahndet.

16.) Strafenkatalog

Die Anzahl bzw. die Länge der verschiedenen Stopp & Go Strafen entnehmen Sie bitte dem in Anhang zur Ausschreibung angefügten Strafenkatalog.

17.) Proteste

Proteste regeln sich nach den Vorschriften der Sportgesetze. Die Protestgebühr beträgt € 150,- Diese ist beim Rennleiter oder den Sportkommissären mit einer vom Teamchef rechtskräftig 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.

Erkenntnisse und Analysen des technischen Kommissärs und der technischen Beiräte bzw. der Rennleitung über mögliche Reglementverletzungen können bis zum Ende der Veranstaltung eingebracht werden und bedürfen keines schriftlichen Protestes innerhalb der Protestfrist. Die Veranstaltung endet mit der Erklärung der Rennleitung am Ende der Motorenzerlegung.

18.) Flaggensignale, Lichtsignalanlage

Die Teamführung verpflichtet sich, alle Flaggensignale sowie die Anzeigen der Lichtsignalanlage (ESPo) jedem einzelnen Fahrer zur Kenntnis zu bringen. Eine Übersicht ist in der Anhang zur Ausschreibung beigefügt.

19.) 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 der nächsten Überquerung der Ziellinie abgewunken, ohne Rücksicht auf die Anzahl der zurückgelegten Runden. Teams mit derselben Rundenzahl werden nach der Reihenfolge ihres letzten Überfahrens der Ziellinie gewertet.

In der Wertung werden auch jene Teams entsprechend berücksichtigt, welche die Zielflagge nicht gesehen haben.

Punktevergabe pro 24 STUNDENRENNEN:

1. Platz: 100 Punkte	11. Platz: 44 Punkte	21. Platz: 20 Punkte
2. Platz: 90 Punkte	12. Platz: 40 Punkte	22. Platz: 18 Punkte
3. Platz: 80 Punkte	13. Platz: 36 Punkte	23. Platz: 16 Punkte
4. Platz: 72 Punkte	14. Platz: 34 Punkte	24. Platz: 14 Punkte
5. Platz: 68 Punkte	15. Platz: 32 Punkte	25. Platz: 12 Punkte
6. Platz: 64 Punkte	16. Platz: 30 Punkte	26. Platz: 10 Punkte
7. Platz: 60 Punkte	17. Platz: 28 Punkte	27. Platz: 8 Punkte
8. Platz: 56 Punkte	18. Platz: 26 Punkte	28. Platz: 6 Punkte
9. Platz: 52 Punkte	19. Platz: 24 Punkte	29. Platz: 4 Punkte
10. Platz: 48 Punkte	20. Platz: 22 Punkte	30. Platz: 2 Punkte

Punktevergabe pro LANGSTRECKENRENNEN:

1. Platz: 50 Punkte	11. Platz: 22 Punkte	21. Platz: 10 Punkte
2. Platz: 45 Punkte	12. Platz: 20 Punkte	22. Platz: 9 Punkte
3. Platz: 40 Punkte	13. Platz: 18 Punkte	23. Platz: 8 Punkte
4. Platz: 36 Punkte	14. Platz: 17 Punkte	24. Platz: 7 Punkte
5. Platz: 34 Punkte	15. Platz: 16 Punkte	25. Platz: 6 Punkte
6. Platz: 32 Punkte	16. Platz: 15 Punkte	26. Platz: 5 Punkte
7. Platz: 30 Punkte	17. Platz: 14 Punkte	27. Platz: 4 Punkte
8. Platz: 28 Punkte	18. Platz: 13 Punkte	28. Platz: 3 Punkte
9. Platz: 26 Punkte	19. Platz: 12 Punkte	29. Platz: 2 Punkte
10. Platz: 24 Punkte	20. Platz: 11 Punkte	30. Platz: 1 Punkte

Punktevergabe pro SHORT RACE (Tageswertung):

1. Platz: 50 Punkte	11. Platz: 22 Punkte	21. Platz: 10 Punkte
2. Platz: 45 Punkte	12. Platz: 20 Punkte	22. Platz: 9 Punkte
3. Platz: 40 Punkte	13. Platz: 18 Punkte	23. Platz: 8 Punkte
4. Platz: 36 Punkte	14. Platz: 17 Punkte	24. Platz: 7 Punkte
5. Platz: 34 Punkte	15. Platz: 16 Punkte	25. Platz: 6 Punkte
6. Platz: 32 Punkte	16. Platz: 15 Punkte	26. Platz: 5 Punkte
7. Platz: 30 Punkte	17. Platz: 14 Punkte	27. Platz: 4 Punkte
8. Platz: 28 Punkte	18. Platz: 13 Punkte	28. Platz: 3 Punkte
9. Platz: 26 Punkte	19. Platz: 12 Punkte	29. Platz: 2 Punkte
10. Platz: 24 Punkte	20. Platz: 11 Punkte	30. Platz: 1 Punkte

Punktevergabe pro SHORT RACE (Laufwertung):

1. Platz: 50 Punkte	11. Platz: 22 Punkte	21. Platz: 10 Punkte
2. Platz: 45 Punkte	12. Platz: 20 Punkte	22. Platz: 9 Punkte
3. Platz: 40 Punkte	13. Platz: 18 Punkte	23. Platz: 8 Punkte
4. Platz: 36 Punkte	14. Platz: 17 Punkte	24. Platz: 7 Punkte
5. Platz: 34 Punkte	15. Platz: 16 Punkte	25. Platz: 6 Punkte
6. Platz: 32 Punkte	16. Platz: 15 Punkte	26. Platz: 5 Punkte
7. Platz: 30 Punkte	17. Platz: 14 Punkte	27. Platz: 4 Punkte
8. Platz: 28 Punkte	18. Platz: 13 Punkte	28. Platz: 3 Punkte
9. Platz: 26 Punkte	19. Platz: 12 Punkte	29. Platz: 2 Punkte
10. Platz: 24 Punkte	20. Platz: 11 Punkte	30. Platz: 1 Punkte

20.) Preisgeld

Gesamtausschüttung: **€ 7.000,--**

Aufteilung:

Österreichische Team Kart Meisterschaft

1. Platz:	€ 2.000,--
2. Platz:	€ 1.000,--
3. Platz:	€ 700,--
4. Platz:	€ 500,--
5. Platz:	€ 400,--
6. Platz:	€ 300,--
7. Platz:	€ 200,--
8. Platz:	€ 100,--

24 Stundenmeisterschaft

1. Platz:	€ 300,--
2. Platz:	€ 200,--
3. Platz:	€ 100,--

Langstreckenmeisterschaft

1. Platz:	€ 300,--
2. Platz:	€ 200,--
3. Platz:	€ 100,--

Short Race Meisterschaft

1. Platz:	€ 300,--
2. Platz:	€ 200,--
3. Platz:	€ 100,--

Preisgelder sind inkl. Mwst.

21.) Allgemeines

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 MSA, die Funktionäre, Helfer und Fahrer oder irgendwelcher anderer Personen, die mit der Organisation der Veranstaltung in Verbindung stehen.

22.) Nennung

9 Stundenrennen und Short Race (Wochenendevent):	€ 1.100,--
24 Stundenrennen:	€ 1.600,--
Gesamtpaket (bei Zahlung bis 20.04.2007):	€ 5.900,--
SPEZIALPAKET(inkl. Mechaniker u. Leihkarts mit Motor):	€ 9.600,--
Alle Preise excl. Mwst.	

Die Nennung erfolgt direkt im Büro der Kart Division. Anmeldeformulare können nur bei Frau Dolischka Osmunde abgegeben werden. Bei Abgabe der Nennung für einen Einzelevent muss eine Anzahlung von € 800,-- geleistet werden. Bei der Nennung für ein Gesamtpaket muss eine Anzahlung von € 2.000,-- erfolgen. Der restliche Betrag muss bis spätestens 20. April 2007 an die Kart Division bezahlt werden.

Jeder Fahrer/Teamchef/sportliche Leiter muss die Anmeldung unterschreiben. Alle Teammitglieder haften mit Ihrer Unterschrift solidarisch für die Begleichung der Verbindlichkeiten (Nenngeld) des Teams gegenüber dem Veranstalter. Nennungen für die gesamte Saison werden bevorzugt behandelt.

Eine Kopie der Zahlungsbestätigung und Fotos ist unbedingt an die Organisation zu schicken bzw. zur Veranstaltung mitzubringen. Jedes Teammitglied erhält eine Driverscard die sie während der ganzen Veranstaltung mitzuführen hat.

Der Veranstalter behält sich das Recht vor, eine Nennung bzw. einzelne Fahrer ohne Angabe von Gründen abzulehnen.

Adresse: Kart Division Müllner KEG
Promenadestrasse 34
A - 1220 Wien

Fax Nr.: 01/256 2003

Der Betrag kann auch auf folgendes Konto überwiesen werden:

Kart Division Müllner KEG
Oberbank
BLZ: 15151
Konto Nr.: 4201 0403 77

Kontaktpersonen: Osmunde Dolischka: 0664/413 50 91
Martin Müllner: 0664/515 75 83
E-Mail: office@kd2000.at

Ein Rücktritt von der Nennung ist aus organisatorischen Gründen nicht möglich.

23.) Offizielle Funktionäre

Sportkommissäre:	MSA/siehe Datenblatt
Technischer Kommissäre:	Ingrid Kuzmanic
Veranstaltungsleitung:	Martin Müllner, Osmunde Dolischka
Rennsekretär:	Osmunde Dolischka
Rennleitung:	Harald Scherzer, Wolfgang Eipeldauer
Streckenposten:	KD ESPo Race Security
Zeitnahme:	KD Timing

Anhang zu Punkt 16 der Ausschreibung

Strafenkatalog

Folgende Strafen können von der Rennleitung bzw. den Sportkommissären ausgesprochen werden, ab Beginn des Qualifying:

Rennausschluss: Sollte der technische Kommissar die Nachahmung bzw. das Fehlen einer Plombe oder einen nicht dem Reglement entsprechenden Airrestriktor bei der Kontrolle nach Rennende bei einem Kart feststellen, kann dieses Kart aus der Wertung genommen werden.

Das Kart entspricht bei der technischen Überprüfung (Endabnahme) nicht dem Reglement.

Sollte ein Team die Kontrolle des Motors verweigern, zieht dies den Ausschluss aus der Wertung nach sich.

Leistungsüberschreitung bei der Endabnahme.

30 Minuten: Bei Überschreitung der maximalen Motorleistung, während dem Rennen.
Nicht dem Reglement entsprechender Airrestriktor
Regelwidrige Übersetzung.

10 Minuten: Bei Unterschreitung des Gewichtslimits.
Missachtung des Aufrufs zur Stopp & Go Strafe bzw. des Aufrufes zur technischen Kontrolle, wenn das Kart nicht innerhalb von drei Runden nach Aufruf zur Strafe antritt.

5 Minuten: Bei Nichtbefolgung einer Anweisung der Rennleitung, z.B. Aufforderung einer Reparatur.
Fahrzeitüberschreitung bei den 24 Stundenrennen.
Schieben des Karts auf der Rennstrecke.
Fahren gegen die Fahrtrichtung.

3 Minuten: Nichteinhaltung des Speedlimits im Boxen- und Tankstellenbereich. Gefährliche Fahrweise, Stoßen, Abdrängen, u.s.w. Nach Ermessen der Rennleitung kann dies vorerst durch eine Verwarnung geahndet werden. Im Wiederholungsfall werden diese Vergehen mit Stopp & Go Strafen geahndet. Abkürzen der Rennstrecke, wenn sich daraus ein Vorteil ergibt.
Fahrzeitüberschreitungen.
Überschreiten der zugelassenen Spurbreite.
Nichterlaubte Arbeiten/Reparaturen außerhalb eines teameigenen Boxenbereiches.
Wiederholtes Überholen bei Gelb oder überholen während der Safty-Car-Phase

1 Minute: Überholen bei Gelb, Wiederholte Behinderung eines schnelleren Teams
Anschieben beim Startvorgang bzw. Frühstart

Ermessen der Rennleitung bzw. der Sportkommissäre: Alle weiteren Vergehen

Bei der Endkontrolle wird die Einhaltung des technischen Reglements überprüft. Diese Endkontrolle ist ein Bestandteil des Wettbewerbes und wer dieser Kontrolle nicht nachkommt wird von diesem ausgeschlossen.

Dieser Strafenkatalog erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit und kann von der Rennleitung, sowohl die Art der Vergehen, als auch die Dauer der Strafen betreffend, im Rahmen des nationalen Sportgesetzes, jederzeit ergänzt, abgeändert und erweitert werden.

Anhang zu Punkt 18 der Ausschreibung

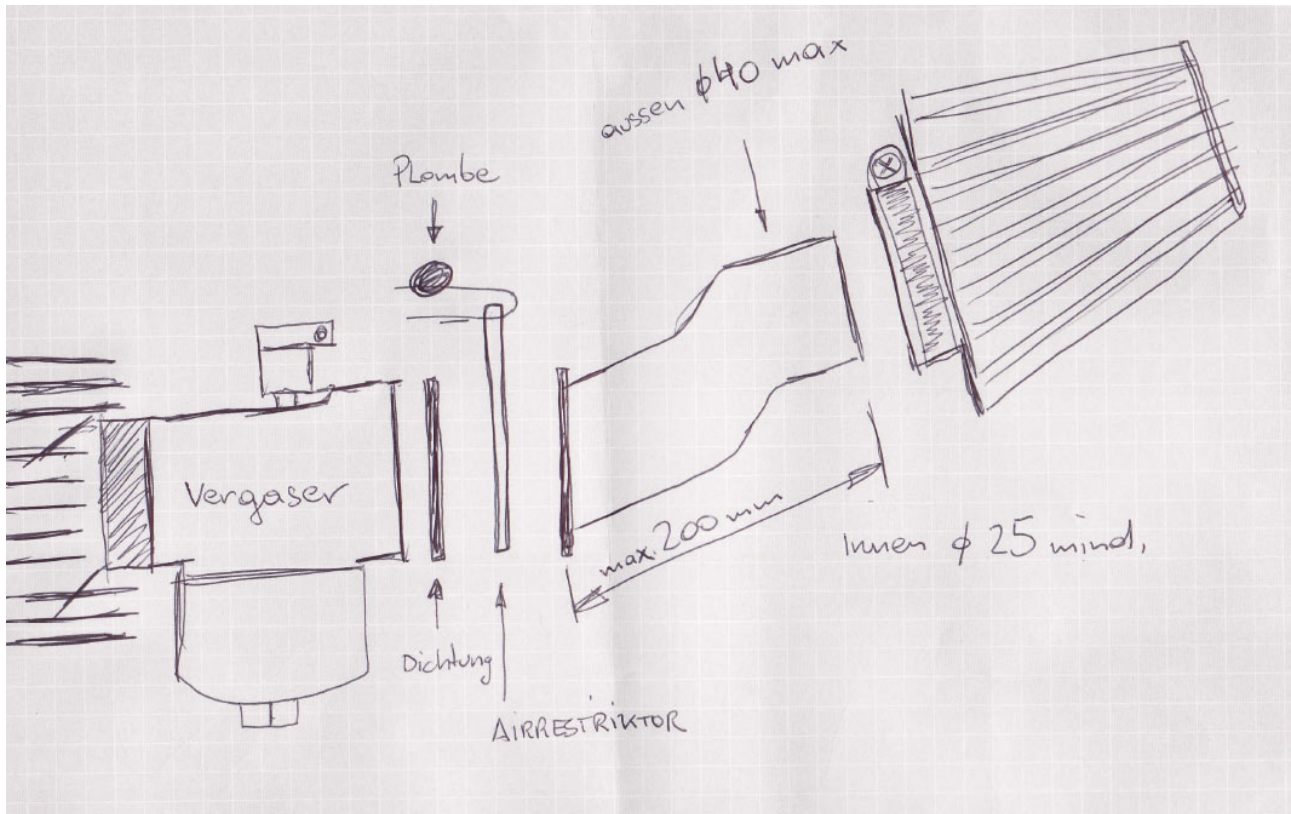
Flaggensignale

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

Rot-Weiss-Rot:	Startflagge
Rot:	Zur Verfügung der Rennleitung. Wird bei Rennabbruch auch von den Streckenposten gezeigt. Sofort Geschwindigkeit verringern und zu dem vom Rennleiter angezeigtem Platz fahren. Überholverbot, zum sofortigen Anhalten bereit sein. Kann auch zur Streckensperre verwendet werden.
Schwarz:	Wird von der Rennleitung gezeigt, in Verbindung mit einer Startnummer. Der Fahrer des Fahrzeuges mit dieser Startnummer muss sich unbedingt beim nächsten Passieren der Boxeneinfahrt bei einem vom Rennleiter angezeigtem Platz einfinden.
Schwarzweiß diagonal geteilt:	Wird von der Rennleitung gezeigt, in Verbindung mit einer Startnummer. Verwarnung des Fahrers des Fahrzeuges mit dieser Nummer für unsportliches Verhalten.
Schwarz mit orangen Punkt:	Wird von der Rennleitung gezeigt, in Verbindung mit einer Startnummer. Das Fahrzeug mit dieser Nummer hat ein technisches Gebrechen oder es brennt. Der Fahrer muss sich in den nächsten drei Runden in seiner Box einfinden.
Gelb geschwenkt:	Besondere Gefahr! Geschwindigkeit reduzieren, da Gefahrenstelle vom Fahrer nicht einsehbar ist. Überholen ab dem Flaggenposten bis unmittelbar nach dem Gefahrenpunkt verboten.
Weiß:	Ein langsam fahrendes Fahrzeug, Kranken- oder Einsatzwagen ist auf der Strecke unterwegs.
Blau:	Schnelleren Teilnehmer überholen lassen.
Schwarzweiß kariert:	Zielflagge! Ende des Rennens.
Rotgelb gestreift:	Rutschige Piste. Öl oder Wasser auf der Fahrbahn.
Grün:	Aufhebung der Gefahrensituation, freie Fahrt
Safety Car:	Neutralisierung des Rennens von der Rennleitung. Absolutes Überholverbot

Die vollständige Bedeutung aller Flaggensignale ist dem internationalen CIK Reglement der FIA zu entnehmen.

Anlage 1.) Aufbau Ansaugtrakt & Anbringung Airrestriktor



NENNUNG

Wir nehmen verbindlich am Event teil und bestätigen mit der Unterschrift des Teamchefs die Ausschreibung gelesen und zur Kenntnis genommen zu haben. Eine Kopie der Einzahlungsbestätigung, Fotos und Anmeldung jedes Fahrers für die Kart Division liegen bei. Ein Rücktritt ist aus organisatorischen Gründen nicht möglich.

- | | | | |
|----------|-----------------------|----------------------|----------------------------|
| Termine: | <input type="radio"/> | 04.05. – 06.05. 2007 | Jesolo / Italien |
| | <input type="radio"/> | 07.06. – 09.06. 2007 | Vysoke Myto / CZ |
| | <input type="radio"/> | 06.07. – 08.07. 2007 | Greinbach/Hartberg / Stmk. |
| | <input type="radio"/> | 03.08. – 05.08. 2007 | Wackersdorf / D |
| | <input type="radio"/> | 31.08. – 02.09. 2007 | Laa - Zettling / Stmk. |
| | <input type="radio"/> | 28.09. – 30.09. 2007 | Rechnitz / Bgld. |

TEAMNAME:

Teamchef: _____	
Adresse: _____	
Tel. Nummer: _____	
Fax: _____	
Email: _____	
1. Fahrer: _____	7. Fahrer: _____
2. Fahrer: _____	8. Fahrer: _____
3. Fahrer: _____	9. Fahrer: _____
4. Fahrer: _____	10. Fahrer: _____
5. Fahrer: _____	11. Fahrer: _____
6. Fahrer: _____	12. Fahrer: _____

LEIHKART:
 zutreffendes einkreisen

JA

NEIN

Datum:

Unterschrift:

ANMELDUNG

TEAMNAME: _____

Vorname: _____
Zuname: _____
Geb. Datum: _____
Straße: _____
PLZ: _____
Ort: _____
Tel. Nr.: _____
Email: _____

Fahrer

Teamchef

Betreuer

zutreffendes einkreisen

Datum:

Unterschrift: