

Ausschreibung zur German Team Championship 2010

Die Aktiv Events GmbH schreibt in Zusammenarbeit mit dem ADAC die German Team Championship (GTC) aus. Die Serie ist vom **ADAC Nordbaden**, unter der **801/2010** als Serie nach dem aktuellen Clubsport Reglement genehmigt worden.

Präambel

Um den Freizeit Kartsport zu fördern und eine Langstreckenserie im Kartsport zu etablieren ist diese Serie geschaffen worden. Dabei soll den teilnehmenden Teams eine Klasse geboten werden, die mit möglichst geringem finanziellen sowie zeitlichen Aufwand viel Fahrspaß bietet. Den Teilnehmern wird dabei sämtliches benötigtes Equipment zur Verfügung gestellt. Angefangen von dem Kart sowie sämtlichen Verschleiß- und Betriebsmittel. Jedoch sind auch Teams mit eigenem Material zugelassen. Durch ein straffes Reglement ist Chancengleichheit gewährleistet. Die Faszination Langstreckenrennen findet auch im Kartsport immer mehr Freunde. Den Teilnehmern wird mit dieser Serie ein interessantes und zugleich kostengünstiges Betätigungsfeld geboten.

1. Grundlagen der Serie

- ISG mit Anhängen
- vorliegende Ausschreibung, inkl. Technischer Bestimmungen in Art.3 und deren Ergänzungen
- Ausschreibung der jeweiligen Veranstalter und deren Ergänzungen
- DMSB-Kart-Reglement
- DMSB 4-Takt Basis Reglement Kategorie I
- DMSB Clubsport Reglement
- Rechts- und Verfahrens Ordnung des DMSB (RuVO)
- Bestimmungen und Beschlüsse des DMSB
- DMSB-Umweltrichtlinien
- DMSB-Dopingbestimmungen

1.1 Lizenz

Mindest-Anforderung: Tagesversicherung über den ADAC. Zugelassen sind außerdem Teilnehmer mit: Mitgliedsausweis des DMV, T1 Clubsportausweis des ADAC und Clubsportausweis des AvD. Nationale DMSB Kart Lizenz und jede höhere DMSB Lizenz oder eine vergleichbare Lizenz eines anderen ASN. Startberechtigt sind Teilnehmer ab Jahrgang 1997.

1.2 Bekleidung

Gemäß DMSB-Kart-Reglement, Art.3 Die dort aufgeführten Ablaufdaten der Homologation von Fahreroveralls haben keine Gültigkeit

1.3 Einschreibung und Nennungen

Eine Einschreibung für die gesamte Serie ist nicht vorgeschrieben. Sämtliche Rennen können einzeln genannt werden. Nennungsschluss ist jeweils 2 Wochen vor der jeweiligen Veranstaltung. Nur Eingeschriebene Teams erhalten Punkte zum Preisgeldcup sowie weitere Vergünstigungen, Sach- oder Ehrenpreise. Die Einschreibe- & Nennungsformulare können bei der Aktiv Events GmbH angefordert werden. Diese Formulare sind mit der Schreibmaschine oder in Druckschrift auszufüllen, mit Datum zu versehen und persönlich zu unterschreiben. (Teamname sowie sämtlicher Fahrer eines Teams) Die Einschreibgebühr beträgt € 300.—

Maximale 30 Mannschaften können sich für die Saison einschreiben und haben damit bei allen Läufen zur GTC 2009 einen Startplatz sicher. Weitere Teilnehmer werden nur bis zur jeweiligen maximalen Starterzahl einer Strecke angenommen. Die freien Startplätze werden strikt nach Nennungseingang vergeben.

Die Einschreibung/Nennung ist zu senden an: **Aktiv Events Motorsport GmbH**
Burgenäckerstr.18
74889 Sinsheim

Nennungen werden erst nach vollständigen Eingang des Nenngeldes akzeptiert. Die Nennung erfolgt über eine sogenannte Blocknennung von der Aktiv Events an den Veranstalter.

1.4 Werbung

Die Aufkleber der Aktiv Events, sowie eventueller Seriensponsoren müssen gemäß Vorgaben am Kart, und/oder an der Fahrerbekleidung angebracht werden. Die Werbeanweisungen sind Teil dieses Reglements. Bei Zuwiderhandlung kann der Teilnehmer/Team vom Training und Rennen ausgeschlossen werden. Unterhalb jeder Startnummer ist ein Race-Report Aufkleber anzubringen. Ein GTC Aufkleber ist auf dem Kart sichtbar anzubringen.

1.5 Anerkennung des Reglements

Jeder Teilnehmer der German Team Championship bestätigt durch die Einschreibung die Anerkennung des vorliegenden Reglements und die Ausschreibung des jeweiligen Veranstalters.

1.6 Klasseneinteilung

Die Serie wird für drei Klassen ausgeschrieben.

Division I, für Teams mit Karts gemäß den techn. Bestimmungen Artikel 3 - 3.11

Division II, für Teams mit Briggs & Stratton Motoren gemäß den techn. Best. Artikel 3 - 3.10. & 3.12.

Division III, für Teams mit Karts gemäß den techn. Best. Artikel 3 - 3.10. & 3.13

Der Veranstalter ist berechtigt Klassen zusammenzulegen, wenn die Teilnehmerzahl 7 Mannschaften unterschreitet.

1.6.1 Gaststarter

Gaststarter mit einem Viertakt-Kart, können auch dann zugelassen werden, wenn Sie die technischen Voraussetzungen gemäß den techn. Bestimmungen § 3, nicht erfüllen. Gaststarter fahren außerhalb der Punktwertung.

1.7 Punkteverteilung

Die Punkteverteilung wird wie folgt vorgenommen:

Für 3 und 6	Stunden Rennen:	10/8/6/5/4/3/2/1 (sowie je 1 Punkt bis Platz 12)	
Für 9 und 12	Stunden Rennen:	30/26/23/20/18/17/15/14/12/11/9/8/6/5/3/2	Punkte
Für 24	Stunden Rennen:	50/45/40/36/32/28/24/20/16/14/12/10/8/6/4/2	Punkte
Driver Cup	und		
für Sonderwertungen im Rennen:		10/8/6/5/4/3/2/1	

Die Punktverteilung erfolgt für die festgelegten Startnummern/Teamnamen. Bei Punktgleichheit entscheidet die höhere Anzahl von Siegen, danach das bessere Ergebnis vom Bavarian 24h Rennen. Bei erneuter Punktgleichheit entscheiden dann die besseren Platzierungen. Punkte erhalten nur Teams die fristgerecht genannt haben und das Nenngeld spätestens zwei Wochen vor der jeweiligen Veranstaltung bezahlt haben.

1.7.1 GTC – Driver - Cup

In der GTC Driver Cup sind nur eingeschriebene Fahrer Punkteberechtigt, die von der Teamleitung in der Serieneinschreibung benannt wurden. Die Fahrer erhalten die Punkte analog des Punktesystems 1.7. Außerdem: Je Division ein Sonderpunkte für Zeittraining/Single-Qualifying bzw. Qualifikationsrennen, "schnellsten Rennrunden" und die Sieger der Sprintwertungen. 1 Punkt. Fahrer werden nur gewertet, wenn sie mindestens 15% der Renndistanz absolviert haben. Zusätzlich werden drei Sprintrennen ausgetragen. Jeder genannte Fahrer darf nur an einem der drei Sprintrennen teilnehmen. Im Endergebnis wird das schlechteste Ergebnis eines jeden Fahrers gestrichen. Sonderpunkte werden nicht gestrichen.

1.7.2 Junior Trophy

Die Wertung erfolgt bei allen Rennen, nach Absolvierung von 3 Stunden Renndistanz. Die Teilnehmer werden mit der „GTC-Flagge“ abgewunken, ohne das das Hauptrennen unterbrochen wird. Die Teams dürfen in dieser Zeit nur Fahrer einsetzen, die die Altersbestimmungen des Artikel 1.1 – Junior Trophy entsprechen und maximal 17 Jahre alt sind. Teams die sowohl am Junior Cup, als auch am Hauptrennen teilnehmen, dürfen erst nach Absolvierung der 3h Marke ältere Fahrer einsetzen. Die Punkteverteilung erfolgt analog Artikel 1.7. für 3h Rennen. Maximale Fahrtzeiten und Fahrerwechsel entsprechend § 2. J

1.7.3 Senior Masters

Die Wertung erfolgt bei allen Rennen, nach Absolvierung von 3 Stunden Renndistanz. Die Teilnehmer werden mit der „GTC-Flagge“ abgewunken, ohne das das Hauptrennen unterbrochen wird. Die Teams dürfen in dieser Zeit nur Fahrer einsetzen, die 40 Jahre oder älter sind oder Fahrer die schwerer sind als 90 Kg. Teams die sowohl am Senior Masters, als auch am Hauptrennen teilnehmen, dürfen erst nach Absolvierung der 3h Marke Fahrer einsetzen, die jünger bzw. leichter sind. Die Punkteverteilung erfolgt analog Artikel 1.7. für 3h Rennen. Maximale Fahrtzeiten und Fahrerwechsel entsprechend § 2. J

1.7.4. Sprintrennen,

werden zusätzliche für die Wertung Junior & Senior Trophy ausgetragen. Es sind je zwei Doppelläufe vorgesehen, davon wird ein Doppellauf als Streichresultat gewertet.

1.8 Ehrenpreise

Bei den einzelnen Rennen sind Medaillen für jeden Fahrer der besten 5 Teams pro Division, sowie Teampokale für das Endklassement vorgesehen.

1.9 Technische Kontrolle / Abnahme

Bei der Technischen Abnahme vor dem Rennen, werden die Fahrzeuge nur auf sicherheitsrelevante Dinge überprüft. Mit Beginn des offiziellen freien Trainings dürfen nur Fahrzeuge die Strecke befahren, die abgenommen worden sind, in vollem Umfang den Technischen Bestimmungen dieser Ausschreibung entsprechen und einen funktionstüchtigen Zeitnahmetransponder montiert haben. Eine Überprüfung der Fahrzeuge auf Einhaltung der Technischen Bestimmungen, kann sowohl vor, während und nach den offiziellen Trainingssitzungen und Rennen erfolgen. In jedem Fall findet nach jedem Wertungslauf eine technische Kontrolle von den Fahrzeugen statt, welche zuvor von den Sportkommissaren in Abstimmung mit den Technischen Kommissaren festgelegt wurden. Für die Division II gilt generell: Die ersten drei jedes Rennens müssen nach Rennende ihre Motoren zur Kontrolle zerlegen. Zur Demontage haben die Mannschaften geeignetes Werkzeug und Behälter zur Ölabsorgung selbst mitzuführen. Ist das Team nicht in der Lage den Motor zu zerlegen wird diese Arbeit der GTC-Service gegen eine Gebühr von € 200.—übernehmen. Bei Race-Weekends findet die Kontrolle im Anschluss des zweiten Rennens am Sonntag statt. Für dort festgestellte Verstöße kann ein Team - ungeachtet von den Sportstrafen des DMSB- für beide Läufe des Wochenendes disqualifiziert werden. Die GTC-Organisation ist berechtigt, Motoren zur vollständigen Kontrolle einzubehalten. Die Kosten der Technischen Nachkontrollen trägt das betreffende Team.

1.10 Titel

Die Teams, die in Ihrer Division die meisten Punkte erreicht haben, erhalten den "German Team Championship Pokal 2010" ihrer Division

2. Durchführungsbestimmungen

- a.) Nennungen zu Rennen werden nur nach Zahlung der Nenngeldgebühr angenommen. Startberechtigt sind nur Teams die Ihr Nenngeld vollständig vor der Veranstaltung gezahlt haben. Aktiv Events behält sich das Recht vor, Nennungen mit Angaben von Gründen, abzulehnen
- b.) Die Teilnahme an der Fahrerbesprechung und Siegerehrung ist für alle Fahrer Pflicht.
- c.) Wenn es die Umstände erforderlich machen, kann der Veranstalter den Zeitplan ändern, die Veranstaltung verschieben oder absagen. Im Falle einer Absage wird das Nenngeld zurückgezahlt.
- d.) Die Rennen gehen über 3/6/9/12 oder 24 Stunden. Falls es die Umstände erforderlich machen kann der Veranstalter das Rennen vorzeitig abbrechen oder verkürzen.
- e.) Der Start kann als sogenannter Indianapolisstart, Le Mans Start oder G.P. Start erfolgen. Die Starts können auch Gruppenweise erfolgen. Die Art des Startes wird den Teilnehmern mit der Nennungsbestätigung mitgeteilt.
- f.) Fahrerwechsel sind nur auf den dafür vorgesehen Boxenplatz zulässig. Wie oft oder wann gewechselt wird ist jedem Team freigestellt. Es sei denn das Rennen ist durch die rote Flagge unterbrochen, in diesem Falle ist weder ein Fahrerwechsel noch Reparaturen/Nachtanken erlaubt.
- g.) Motoren dürfen auf der Strecke nur gestartet werden wenn das Kart in Fahrtrichtung steht und sich der Fahrer vergewissert hat das die Drosselklappe geschlossen ist. Das Starten der Motoren im Fahrerlager, Boxengasse, Tank- oder Strafbox sowie vor der Waage (gilt auch für die Boxeneinfahrt) ist nur erlaubt, wenn ein Fahrer bremsbereit im Kart sitzt. Handelt es sich hierbei um eine Zone die eine weitere Person/Helfer nicht betreten darf, muss der Fahrer das Kart an eine Position schieben wo dieses erlaubt ist oder auf Anweisung eines Offiziellen warten. Keinesfalls darf ein Kart außerhalb der abgesicherten Rennstrecke gestartet werden solange keine Person bremsbereit im Kart sitzt oder das Kart so gesichert ist das ein selbständiges davonfahren unmöglich ist.
- h.) Bei Unfällen oder mechanischen Problemen auf der Strecke wird sofort eine Gelbphase eingeleitet, erst dann darf nach Genehmigung der Rennleitung die Strecke betreten werden und das Kart an die Box zurückgeholt werden. Reparaturen auf der Strecke dürfen nur vom Fahrer selbst vorgenommen werden.
- i.) Der Rennleiter behält sich das Recht vor, überforderte oder Fahrer mit augenscheinlich gesundheitlichen Problemen aus dem Wettbewerb zu nehmen.
- j.) Mindest- Teilnehmerzahl pro Team: bei 3 & 6 Std. 2 Fahrer, bei 9 & 12 Std. & Super-Raceweekend 3 Fahrer und beim 24 Std./ 4 Fahrer. Jeder genannte Fahrer muss zumindest eine gewertete Rennrunde fahren. Karts der Division I&III müssen alle 75 Minuten auf der Waage stehen. Karts der Division II alle 50 Minuten. Anfahrten zur Strafbox zählen nicht zur 75/50 Minuten Regelung. Außerdem sind vorgeschrieben: Bei 3h=2 Fahrerwechsel, 6h=5 FW, 9 Std.=8 FW, 12Std.=11 FW. Regelung nur für 24h Rennen: Maximale Fahrtzeit eines Fahrers bis zum Fahrerwechsel 150 Minuten. Minimum Pausenzeit: 20 Minuten. Die 75/50 Minuten Regelung bleibt bestehen. Die Teams haben sich spätestens 15 Minuten nach einem Fahrerwechsel, beim Boxenrichtertisch zu melden, um den Fahrerwechsel anzumelden.

2.10 Pace Kart oder Gelb-Phase

Diese wird bei Start/Ziel durch das Schild Pace-Kart signalisiert. Zusätzlich zeigen alle Streckenposten die Gelbe Flagge, bzw. wird das gelbe Blinklicht der gesamten Strecke aktiviert. Die Gelbphase wird bei einer größeren Gefahrenstelle oder Unterbrechung eingeleitet. Es besteht Überholverbot auf der ganzen Strecke, das Tempo ist deutlich zu reduzieren und gegebenenfalls auf Schrittgeschwindigkeit zu drosseln. Das Pace-Kart fährt auf die Strecke, alle Teilnehmer müssen hinter dem Pace-Kart in Einerreihe aufschließen. Bevor die Pace-Kart Phase beendet werden kann, wird das Teilnehmerfeld hinter dem Pace-Kart sortiert. Zu diesem Zweck wird bei Start/Ziel eine Tafel mit der Startnummer des führenden Teams hinausgehalten. Der Pace-Kart-Fahrer winkt, mit deutlichen Handzeichen, alle Teams mit Ausnahme des Führenden an dem Pace-Kart vorbei. Die vorbei gewunkenen Teams dürfen das Pace-Kart überholen und sich dann wieder hinter dem Pace-Kart anschließen. Die Teams dürfen sich dabei nicht gegenseitig überholen. Für die Beendigung der Pace-Kart-Phase wird beim Pace-Kart das gelbe Rundumlicht ausgeschaltet. Das Pace-Kart fährt noch eine weitere Runde, bevor es in die Boxengasse abbiegt. Der Wettbewerb wird mit der grünen Flagge oder grüner Ampel wieder freigegeben. Überholen ist dann erst wieder ab der Start/Ziellinie erlaubt.

2.11 Schwarze Flagge + angezeigte Startnummer

Der betreffende Fahrer muss innerhalb der nächsten drei Runden an die Strafbox fahren und bekommt eine Zeitstrafe. Während der Zeitstrafen darf nicht am Kart gearbeitet werden oder der Fahrer gewechselt werden.

2.12 Flaggen und Lichtsignale

Es gelten die Flaggen und Lichtsignale der CIK-Bestimmungen.

2.13 Box

Sämtliche Arbeiten am Kart, dürfen nur an den dafür vorgesehen Plätzen erledigt werden. Die Fahrspur in der Box ist unter allen Umständen freizuhalten. Das Speedlimit in der Boxengasse beträgt Schrittgeschwindigkeit. Zur besseren Überwachung, hat ein Teammitglied vor dem Kart herzugehen. Während des Wettbewerbes steht die Boxenampel immer auf grün. Die Einfahrt in die Rennstrecke ist jederzeit möglich. Der Verkehr auf der Strecke darf aber weder behindert oder gefährdet werden.

2.13.1 Fast Lane in

Fahrer mit einem Gewicht von 95kg oder mehr, dürfen ohne Wiegevorgang, an der Waage vorbei bzw. über die Waage fahren. Alle betreffenden Fahrer haben einen deutlich sichtbaren Aufkleber unterhalb des Visier auf ihren Helm anzubringen und müssen nach jedem Turn und absolvierten Fahrerwechsel sofort auf die Waage, um das 95kg Mindestgewicht zu überprüfen. Die Haltelinie vor der Waage gilt auch für die Fast Lane in Fahrer.

2.14 Nachtanken

Das Betanken der Fahrzeuge, inklusive öffnen und schließen des Tankes, darf während der gesamten Veranstaltung nur auf den dafür vorgesehenen Plätzen durchgeführt werden. Während des Tankvorganges sind keine weiteren Arbeiten oder Fahrerwechsel erlaubt. Die Motoren müssen während des Tankvorganges abgestellt werden. Kein Fahrer darf im Kart sitzen. Es darf nur der Fahrer am Tankvorgang beteiligt sein. Der Fahrer hat den Vorgang mit einem Feuerlöscher abzusichern. Motoren müssen vor der Tankbox abgeschaltet sein und dürfen erst nach verlassen der Tankbox wieder gestartet werden. Die Tankplätze dürfen nur in Fahrtrichtung angefahren werden.

2.15 Zeitnahme

Als alleinige Zeitnahme, wird eine Transponder-Zeitnahme verwendet. Bei Ausfall der Zeitnahme wird der Wettbewerb mittels Pace-Kart neutralisiert. Es gilt der jeweilige Rennstand der zuletzt von der Zeitnahme erfasst wurde, bzw. in der Backup Datei abgespeichert wurde. Die Fahrer sind selbst für die einwandfreie Funktion der Transponder verantwortlich. Bei Nichtfunktion eines Transponders werden keine Runden gutgeschrieben. Transponder können gegen eine Gebühr von € 30 pro Veranstaltung ausgeliehen werden. Der Transponder muss im vorderen Drittel, an der Innenseite des linken Seitenkastens montiert sein.

3. Technische Bestimmungen:

- a) Es gilt das DMSB 4-Takt-Basis-Reglement der Kategorie I, mit den nachfolgenden Restriktionen. Alles nicht ausdrücklich durch diese Bestimmungen Erlaubte, ist verboten. Erlaubte Änderungen dürfen keine unerlaubten Änderungen oder Reglementverstöße nach sich ziehen.

Es gelten die DMSB-Geräuschvorschriften (siehe aktuelles DMSB-Kart-Reglement).

3.1 Chassis

Gemäß Artikel 2.2 des DMSB 4-Takt Basis Reglement.

3.2 Karosserie und Schutzbügel

Folgende Anbauteile und Schutzbügel müssen am Kart jederzeit montiert sein:

- a) Seitenkästen, vordere Spoiler, Nummerntafel hinten und vorn

Die Konstruktion und Ausführung der Karosserieteile muss von den permanenten Technischen Kommissaren abgenommen sein.

- b) hinterer Schutzbügel, der die Hinterreifen so abdeckt, dass ein Auffahren auf die Hinterreifen nicht möglich ist. Der Schutzbügel muss mindestens einen Durchmesser von 25 mm aufweisen und aus Stahl gefertigt sein. Die Unterkante des Schutzbügels darf höchstens 60 mm hoch sein. Die Oberkante des Schutzbügels muss mindestens 180 mm hoch sein. Der hintere Schutzbügel muss mindestens zwei senkrechte Verstrebungen aufweisen, die so angebracht sind, das ein Ausheben oder Verhaken eines auffahrenden Karts nicht möglich ist. Der hintere Schutzbügel muss in horizontaler Ebene mindestens 2/3 des Hinterreifens abdecken. Zugelassen sind auch die Heckschutzbügel nach DMSB Reglement.

3.3 Hinterachse

Für die Div.I sind nur 30 mm Hohl- oder Vollachsen aus Stahl zulässig. Für alle anderen Klassen sind maximal 40 mm Hohl- oder Vollachsen aus Stahl zulässig.

3.4 Antrieb

Nur ein Kettenritzel pro Motor ist zulässig

3.5 Übersetzung

Div. II & III Übersetzung ist freigestellt. Div.I Übersetzung wird mit der Nennbestätigung bekannt gegeben.

3.6 Reifen

Zugelassen sind nur mit dem "Dunlop-Vogel" gestempelte Reifen. Die zu verwendeten Reifentypen werden den Teams mit der Nennbestätigung mitgeteilt. Als Slick können Dunlop SL1, Dunlop DFK2 oder Bridgestone YDS vorgeschrieben werden. Als Regenreifen eine spezielle Mischung des Dunlop KT6 die nur über den GTC-Service zu beziehen sind. Die Reifen dürfen weder chemisch, thermisch oder mechanisch bearbeitet werden. Die Teams sind selbst dafür verantwortlich, das nur Reifen verwendet werden, die dem Reglement entsprechen. Dies gilt auch für den Fall, das vom Veranstalter falsch gestempelte bzw. falsche Reifenmischungen ausgegeben werden.

3.7 Felgen

Zugelassen sind Metall-, Aluminium- oder Plastik-Felgen mit einem Außendurchmesser von 5". Sie können ein- oder zweiteilig ausgeführt sein, vorausgesetzt die hinteren Felgen werden mit mindestens drei Sicherungsbolzen gehalten. Die maximale Breite inkl. Reifen beträgt: vorne 135mm, hinten 215 mm.

3.8 Bremse

Die Bremsanlage muss dem Art. 2.3 des DMSB-VT-Basis-Reglements entsprechen. Die Bremsscheibe muss aus Metall bestehen. Vorderradbremmen sind nicht zugelassen.

3.9 Gewicht

Das Mindestgewicht für die Divisionen I&II beträgt 185kg (Kart inkl. Fahrer) und für die Division III 175kg. Dieses Mindestgewicht darf zu keinem Zeitpunkt der Veranstaltung unterschritten werden. Ein Hinzufügen von Ballast gem. Art.11.5 des DMSB-Kart-Reglements ist zulässig. Maximal 10 kg dürfen als Zusatzgewicht am Sitz befestigt werden. Davon dürfen maximal 5 kg außen am Sitz und 5 kg innerhalb des Sitzes (Einlage-Sitzschale mit Blei oder ähnliches) befestigt werden. Eventuelle „Wechselgewichte“ müssen in geeigneter Form gegen Verlust gesichert sein. Die vom Veranstalter gestellte Waage gilt als einzig maßgebliche Waage.

3.10 Kraftstoff

Es darf nur der vom Veranstalter bzw. Aktiv Events Service zur Verfügung gestellte handelsübliche Kraftstoff (gemäß DIN EN 228) verwendet werden. Der Veranstalter behält sich vor zu jedem Zeitpunkt Kraftstoffproben zu entnehmen.

3.11 Anbauteile Motoren

Das äußere Motorengehäuse sowie die Anbauteile des Motors, dürfen bearbeitet werden um eine Freigängigkeit von Rädern, Kette, Kupplung, Gaszug zu Gewährleisten. Bohrungen zur Verplombungen sind ebenso zulässig, wie eine äußere Bearbeitung des Gehäuses zur Aufnahme einer Motorabdeckung.

3.11 Motoren für die Division I

- a.) Für die Div. I werden Motoren der Marke Honda GX 200 verwendet. Bei diesen Motoren handelt es sich um sogenannte serienmäßige "Kistenmotore" die nur über Aktiv-Events bezogen werden können.
- b.) Die Motoren sind verplombt und versiegelt. Eventuelle Wartungs- und Service-Arbeiten können nur, bei Aktiv-Events in Auftrag gegeben werden, oder unter Aufsicht einer von AEM beauftragten Person durchgeführt werden. Hiervon ausgenommen sind folgende Wartungsarbeiten, die vom Team selbst durchgeführt werden dürfen: Ölwechsel, Vergaser-Einstellung und Hauptdüsenwechsel, Ventilspeleinstellung.
- c.) Die Verwendung einer verstärkten Ventilfeder, ist freigestellt
- d.) Die Verwendung des Originalluftfilters ist vorgeschrieben; das umlaufende Schaumstoffband darf entfernt werden.
- e.) Ein zusätzlicher Wasserschutz für die Vergaser ist zulässig.
- f.) Die Vergaser-Hauptdüse ist freigestellt, der Düsenstock muss der Serie entsprechen.
- g.) Als Abgasanlage zugelassen sind die Original Auspuffanlagen der Motorentypen: Honda GX 160 & Honda GX 200 der Baureihe QHQ4 und QX4. Eventuelle Funkenflugsiebe und Abstützungen dürfen entfernt werden.

Maximal 4 Motoren dürfen in der Saison verwendet werden. Jeder Motor darf nur einmal pro Saison revidiert werden. Alle im Homologationsblatt oder Reglement nicht definierten Maße und Anbauteile, müssen dem beim TK ausgestellten "Mustermotor" (Serienmotor) entsprechen. Motoren mit beschädigten Siegel oder Plomben werden nicht zum Rennen zugelassen. Bei der Veranstaltung beschädigte Plomben oder Siegel sind unverzüglich beim Technischen Kommissar anzuzeigen und werden durch den TK ersetzt. Diese Meldung muss unverzüglich nach Beendigung des freien Trainings, Zeittrainings und Rennen erfolgen. Die Teilnehmer sind selbst dafür verantwortlich, dass alle Plomben und Siegel keine Beschädigungen aufweisen.

3.12 Motoren für die Div. II

Es gilt das DMSB 4-Takt Basis Reglement der Kategorie I, mit folgenden Einschränkungen.

Zugelassene Motoren gemäß ONS/DMSB - Homologation:

- KM 09/97 Briggs & Stratton 11HP Vanguard mit Einlassrestriktor (22mm)

- a) **Schwungrad:** Das Schwungrad darf nicht bearbeitet werden.
- b) **Zylinderkopf/Steuerung:** Die Ventile müssen mit Ausnahme der Federtelleraufnahme (Einstich für Teller-Sicherung) der Homologation entsprechen.
- c) **Vergaser:** Honda Vergaser der Baureihe KEIHIN BE. Abmessungen nach Homologationsblatt Honda Motor 340 KM 05/95 mit 02/01 ER. Der Adapter muss folgenden Abmessungen entsprechen: Max. Länge: 20 mm. Durchmesser rund gleich über die Gesamte Länge: min 27mm Ø - max 30 mm Ø. Das Kunststoff – Isolierteil muss verbaut sein
- .d) **Ansaugeräuschkämpfer:** Ein zusätzlicher Wasserschutz ist zugelassen. Am Ansaugeräuschkämpfer ist eine „Entwässerungsbohrung“ zulässig. Maximale Größe 8mm.
- e) **Abgasanlage:** Der Auspuff muss entweder ein CIK-homologierter Auspuff der Klasse ICA sein, oder ein baugleicher Auspuff, der dem CIK-homologierten entspricht. Zugelassen sind auch die Original-Auspuffanlagen des jeweiligen Motors.
- f) **Tank:** Das maximale Fassungsvermögen darf 7,8 Liter, nicht überschreiten. Bei Verwendung eines Zentraltanks, muss der Serientank entfernt werden und die entstandene Öffnung mit einer geeigneten Platte abgedeckt werden.
- g) **Zündanlage:** Die Zündanlage und der Zündzeitpunkt müssen der Homologation entsprechen. Eventuell vorhandene elektrische Anlasser dürfen entfernt werden. Der Zündzeitpunkt (gemäß Werkstatthandbuch) darf nicht verändert werden. Die Original Passfeder der Schwungscheibe muss unbearbeitet verwendet werden.
- h) **Air-Restriktor:** Der Air-Restriktor, muss aus magnetischen Material gefertigt sein und eine Dicke von mindestens 2,0 mm und maximal 5,0 mm aufweisen. Der Innendurchmesser (max. 22mm – min. 21,5mm) muss durchgehend die gleiche Größe aufweisen. Der Restriktor muss zwischen Motor und Zwischenstück verbaut sein. Der Auslass-Restriktor wird vom Veranstalter gestellt.
- j) **Lagerschalen** für Briggs & Stratton Motor 11HP Vanguard sind zugelassen

3.13 Motoren für die Div. III

- a.) Für die Div. III werden Motoren der Marke Honda GX 390 verwendet. Bei diesen Motoren handelt es sich um sogenannte serienmäßige "Kistenmotore" die nur über Aktiv-Events bezogen werden können. Zur Erhöhung der Chancengleichheit werden alle Motoren auf ein einheitliches, im Homologationsblatt festgehaltenes, Brennraumvolumen gebracht. Die Kosten dafür trägt der Auftraggeber.
- b.) Die Motoren sind verplombt und versiegelt. Eventuelle Wartungs- und Service-Arbeiten können nur, bei Aktiv-Events in Auftrag gegeben werden, oder unter Aufsicht einer von AEM beauftragten Person durchgeführt werden. Hiervon ausgenommen sind folgende Wartungsarbeiten, die vom Team selbst durchgeführt werden dürfen: Ölwechsel, Vergaser-Einstellung und Hauptdüsenwechsel, Ventilspeleinstellung.
- c.) Die Verwendung einer verstärkten Ventillfeder, ist freigestellt
- d.) Die Vergaser-Hauptdüse ist freigestellt, der Düsenstock muss der Serie entsprechen.
- e.) Als Luftfilter sind zugelassen: MIW (AEM Teilnr.M1502) und K&N (AEM Teilnr.:M1505)
- f.) Unter Verwendung des Original Knierohrs und vorgeschriebenen Luftfilters, ist ein Spritzwasserschutz bei Regen freigestellt.
- g.) Abgasanlage: Der Auspuff muss entweder ein CIK-homologierter Auspuff der Klasse ICA sein, oder ein baugleicher Auspuff, der dem CIK-homologierten entspricht. Unter Verwendung der Original Auspuffdichtung ist der Krümmer freigestellt
- h.) Tank: Das maximale Fassungsvermögen darf 7,8 Liter, nicht überschreiten.
- i.) Der Kurbelwellenzapfen Kupplungsseitig, darf nicht bearbeitet werden.

Maximal 3 Motoren dürfen in der Saison verwendet werden. Jeder Motor darf nur einmal pro Saison revidiert werden. Alle im Homologationsblatt oder Reglement nicht definierten Maße und Anbauteile, müssen dem beim TK ausgestellten "Mustermotor" (Serienmotor) entsprechen. Motoren mit beschädigten Siegel oder Plomben werden nicht zum Rennen zugelassen. Bei der Veranstaltung beschädigte Plomben oder Siegel sind unverzüglich beim Technischen Kommissar anzuzeigen und werden durch den TK ersetzt. Diese Meldung muss unverzüglich nach Beendigung des freien Trainings, Zeittrainings und Rennen erfolgen. Die Teilnehmer sind selbst dafür verantwortlich, dass alle Plomben und Siegel keine Beschädigungen aufweisen.

3.13.1 Sonderregelung für „Bestandsmotoren“

Für die Saison 2010 sind auch Motoren zugelassen, die nicht über AEM bezogen wurden. Diese müssen vor der Saison bei AEM zerlegt werden und auf Basis des 2009er Reglements kontrolliert werden. Nur reglementkonforme Motore werden von AEM verplombt und sind bis Ende 2010 zugelassen. Die Kosten für die Kontrolle trägt das Team.

4. Allgemeines

Aktiv Events behält sich das Recht vor, auch während der laufenden Saison, nach Genehmigung durch den ADAC und dem GTC Beirat, das Reglement zu verändern, insbesondere wenn diese der Sicherheit dienen. Der Serienausschreiber behält sich das Recht vor, alle durch höhere Gewalt oder aus Sicherheitsgründen oder von Behörden angeordneten erforderlichen Änderungen der Ausschreibung vorzunehmen oder auch die Veranstaltung oder einzelne Wettbewerbe abzusagen, falls dies durch außerordentliche Umstände bedingt ist.

Die Auslegung der Ausschreibung obliegt dem Veranstalter. Den Anordnungen des Veranstalters und der von ihm eingesetzten Sportwarte und Funktionäre ist Folge zu leisten. Der Veranstalter hat dafür Sorge zu tragen, dass während der gesamten Dauer der Veranstaltung ein ausgebildeter Sanitätsdienst anwesend ist.

4.01 Maßgeblicher Reglementstext

Nur der deutsche, vom ADAC genehmigte, Text ist verbindlich.

5. Allgemeine Vertragserklärungen von Bewerber und Fahrer

Bewerber/Fahrer versichern, dass

- die in der Nennung gemachten Angaben richtig und vollständig sind,
- der/die Fahrer uneingeschränkt den Anforderungen der Rennwettbewerb gewachsen ist/sind,
- das Fahrzeug in allen Punkten den technischen Bestimmungen entspricht,
- das Fahrzeug in allen Teilen durch die Technischen Kommissare untersucht werden kann und es für mindestens zwei - von den Sportkommissaren von Amts wegen angeordneten - technischen Nachuntersuchungen den Techn. Kommissaren ohne Kostenerstattung zur Verfügung gestellt wird,
- sie das Fahrzeug nur in technisch und optisch einwandfreiem Zustand bei der jeweiligen Veranstaltung einsetzen werden.

Sie erklären mit ihrer Unterschrift weiter, dass,

- sie von dem Internationalen Sportgesetz (ISG) der FIA (Fédération Internationale de l'Automobile), dem DMSB-Veranstaltungsreglement, dem DMSB-Kart-Reglement, den DMSB-Umweltrichtlinien, den Allgemeinen Meisterschafts-Bestimmungen, den Besonderen Serien-Bestimmungen, der Rechts- und Verfahrensordnung (RuVO) und den sonstigen FIA- und DMSB-Bestimmungen Kenntnis genommen haben,
- sie diese als für sich verbindlich anerkennen und sie befolgen werden, der DMSB, seine Gerichtsbarkeit, die Sportkommissare und die Veranstalter - jeweils im Rahmen ihrer Zuständigkeit - berechtigt sind, neben anderen Maßnahmen auch Strafen bei Verstößen gegen die sportlichen Regeln, sportgesetzlichen Bestimmungen und vertraglichen Pflichten - im ISG, der RuVO, den Reglements, Ausschreibungen und sonstigen Bestimmungen vorgesehen - festzusetzen - unbeschadet des Rechts, den im ISG, der RuVO und den Reglements geregelten Sportrechtsweg zu beschreiten, diese Regeln und Bestimmungen und die Erklärungen in diesem Antrag mit ihrer Zustimmung Bestandteil des Vertrages mit dem DMSB und den Veranstaltern werden.

Protest und Berufungsvollmacht

Bewerber und Fahrer (auch mehrere für ein Fahrzeug genannte Fahrer) bevollmächtigen sich mit Abgabe der Nennung gegenseitig, den jeweils anderen im Protest- und Berufungsverfahren zu vertreten. Sie bevollmächtigen sich insbesondere gegenseitig zur

- Abgabe von Protesten und deren Rücknahme
- Ankündigung, Einlegung, Bestätigung, Rücknahme und Verzicht der Berufung und
- Stellung aller im Rahmen der Protest- und Berufungsverfahren möglichen Anträge sowie Abgabe bzw. Entgegennahme von Erklärungen.

Bewerber und Fahrer (auch mehrere für ein Fahrzeug genannte Fahrer) haften für alle Verpflichtungen aus dem Nennungsvertrag als Gesamtschuldner. Bewerber und Fahrer müssen Tatsachen in der Person oder dem Verhalten eines Teammitgliedes (Bewerber, Fahrer, Mechaniker, Helfer usw.), die das Vertragsverhältnis mit dem Veranstalter berühren oder einen Schadensersatzanspruch begründen, für und gegen sich gelten lassen.

Versicherungen:

Der Veranstalter hat eine Haftpflichtversicherung mit folgenden Deckungssummen abgeschlossen:

- € 1.022.600,- für Personenschäden (€ 255.650 pro Person)
- € 511.300,- für Sachschäden
- € 20.452,- für Vermögensschäden

Der Veranstalter hat ebenfalls eine Funktionärs- und Zuschauer-Unfallversicherung abgeschlossen.

Für Mitglieder des DMV besteht durch die Mitgliedschaft eine Unfallversicherung.

Haftung/Haftungsverzicht:

Die Teilnehmer nehmen auf eigene Gefahr an den Veranstaltungen teil. Sie tragen die alleinige Verantwortung für alle von ihnen und ihren Mitarbeitern oder Helfern, oder dem von ihnen benutzten Fahrzeug verursachten Schäden.

Bewerber und Fahrer erklären mit Abgabe dieser Nennung den Verzicht auf Ansprüche jeder Art für Schäden, die im Zusammenhang mit der Veranstaltung entstehen, und zwar gegen:

- die FIA, die CIK, die FIM, die UEM, den DMSB, die Mitgliedsorganisationen des DMSB, die Deutsche Motor Sport Wirtschaftsdienst GmbH, deren Präsidenten, Organe, Geschäftsführer, Generalsekretäre
- die ADAC-Gaue, den Promotor/Serienorganisator
- den Veranstalter, die Sportwarte, die Rennstreckeneigentümer
- Behörden, Renndienste und alle anderen Personen, die mit der Organisation der Veranstaltung in Verbindung stehen,
- den Straßenbaulastträger, soweit Schäden durch die Beschaffenheit der bei der Veranstaltung zu benutzenden Straßen samt Zubehör verursacht werden, und die Erfüllungs- und Verrichtungsgehilfen aller zuvor genannten Personen und Stellen, außer für Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit, die auf einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzung - auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises - beruhen, und außer für sonstige Schäden, die auf einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzung - auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises - beruhen; gegen:

- die anderen Teilnehmer (Bewerber, Fahrer, Mitfahrer), deren Helfer, die Eigentümer, Halter der anderen Fahrzeuge,
- den eigenen Bewerber, den/die eigenen Fahrer, Mitfahrer (anderslautende besondere Vereinbarungen zwischen Bewerber, Fahrer/n, Mitfahrer/n gehen vor!) und eigene Helfer

verzichten sie auf Ansprüche jeder Art für Schäden, die im Zusammenhang mit dem Wettbewerb (Training, Wertungsläufe) entstehen, außer für Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit, die auf einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzung - auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises - beruhen, und außer für sonstige Schäden, die auf einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzung - auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises - beruhen.

Der Haftungsausschluss wird mit Abgabe der Nennung allen Beteiligten gegenüber wirksam. Er gilt für Ansprüche aus jeglichem Rechtsgrund, insbesondere sowohl für Schadensersatzansprüche aus vertraglicher als auch außervertraglicher Haftung und auch für Ansprüche aus unerlaubter Handlung.

Stillschweigende Haftungsausschlüsse bleiben von vorstehender Haftungsausschlussklausel unberührt.

Termine/Nennfelder Saison 2010

Datum	Strecke	Distanz	Nenngeld
24./25.04.	Hahn	9h geteilt (6&3h)	€ 690.00
22/23.05.	Emsbüren	Super-Raceweekend(4 x 3h) bei Einzelstart	€ 880,00 pro 3h € 235,00
26/27.06.	Aschersleben	24h Wertung als 24h Rennen und die letzten 6h als 6h Rennen	€ 1.650,00
31.7./1.8.	Belleben	9h Nachtrennen Wertung als 9h Rennen und die letzten 3h als 3h Rennen	€ 690.00
04./05.09.	Bavarian 24h	24h Wertung als 24h Rennen und die letzten 6h als 6h Rennen	€ 1.650.00
09./10.10.	Wittgenborn	12h geteilt (7&5h) Wertung als 12h Rennen und die letzten 3h als 3h Rennen	€ 880.00

Punktwertung für „Rennen im Rennen“ in Aschersleben, Belleben, Wackersdorf und Wittgenborn, nach §1.7 Driver Cup. Die Nennfelder beinhalten jeweils das Nenngeld für die Junior Trophy und Senior Masters
Eingeschriebene Teams erhalten € 100.— Nennfeldermaßigung auf die Rennen in Hahn, Emsbüren, Belleben und Wittgenborn..

Nur Junior Trophy und Senior Masters Rennen: 3h € 220.00
Sprintmeeting € 35,00

Nennungsschluss ist jeweils zwei Wochen vor der jeweiligen Veranstaltung. Nennungsunterlagen können im GTC-Rennbüro angefordert werden.

Nennfelder sind zu entrichten an:

Aktiv Events GmbH	Volksbank Pattensen e.G.
Frank Jelinski	BLZ 251 933 31
Burgenäckerstr.18	Kto 852 193 000
74889 Sinsheim	

Serieneinschreibung / Preisgelder

Teams können sich auch für die gesamte Serie einschreiben. Die Einschreibgebühr beträgt € 300.—

Es werden maximal 30 Seriennennungen angenommen. Seriennennungen nur für Junior oder Senior Masters können nicht angenommen werden. Nur eingeschriebene Teams erhalten Preisgeld und sonstige Vergünstigungen. Eingeschriebene Teams, die an einer oder mehrerer Veranstaltungen nicht teilnehmen, verlieren sämtlichen Anspruch auf Preisgelder und sonstige Vergünstigungen. Preisgelder werden im Rahmen der Meisterehrung (Kart-Messe) ausgezahlt.

Preisgelder 2010* pro Rennen

Für alle Klassen: pro Punkt 0,50 Euro.

schnellste Runde je Klasse	50 €
Langsamste, der schnellsten Rennrunden	25 €
Erster Motorwechsel	50 €
Erster Schaden Achsschenkel/Spurstange	25 €
Erster Schaden Kette/Ritzel/Kupplung	25 €
Sieger Sprintwertung	50 €
Sieger Qualifying Div. I, II und III je	25 €
Best Performance	50 €

Weiterhin werden jedem Team, die das „Profi-Paket“ gebucht haben und alle Rennen der Saison bestritten haben, mindestens 800 Euro auf dem Preisgeldkonto gutgeschrieben.

GTC RENNBÜRO
FRANK JELINSKI
BURGENÄCKERSTR.18
74889 SINSHEIM
TEL: 0170 / 7869266