





DutchRacingSeries WinterCup 2024/2025

Willkommen zum Dutch Racing Series Winter Cup 2024/2025, der in 3 GPs auf allen unseren Kartbahnen ausgetragen wird. Schön, dass Sie dabei sind! Dieses Reglement dient als Leitfaden während der 3 GPs des DRS Wintercup 2024/2025

Wir wünschen allen Fahrern viel Glück und Spaß! Obwohl es sich um einen Wettbewerb handelt, bei dem um den Sieg und die damit verbundene Ehre gekämpft wird, möchten wir schon im Vorfeld betonen, dass es bei diesem Wettbewerb in erster Linie um den Spaß geht! Wir erwarten daher von allen Fahrern ein sportliches Verhalten gegenüber ihren Mitfahrern, der Organisation, der Rennleitung, dem Material und natürlich allen Streckenposten der Dutch Racing Series, die dies alles ermöglichen. Sportlichkeit ist also die Grundlage dieses Wettbewerbs.

Das vorliegende Reglement ist in mehrere Abschnitte gegliedert. Die Inhalte, Regeln und Bestimmungen dieses Reglements wurden mit Sorgfalt zusammengestellt, um einen möglichst unterhaltsamen und fairen Wettbewerb zu gewährleisten. Dieses Reglement kann von der Organisation jederzeit geändert werden, wenn sie es für notwendig erachtet. Zu diesem Zeitpunkt ersetzt das aktualisierte und geänderte Reglement automatisch die vorherige Version und wird auf der Website veröffentlicht. Dies ist die Version des Reglements:

Version 1.4 DE | 15 Dezember 2024

Dieses Reglement wurde in niederländischer Sprache verfasst. Soweit diese Vorschriften in anderen Sprachen angeboten werden, wurden diese mit größtmöglicher Sorgfalt übersetzt, um so genau und repräsentativ wie möglich zu sein. Im unwahrscheinlichen Fall von (Auslegungs-)Unterschieden zwischen den verschiedenen Sprachversionen ist immer die niederländische Fassung und die Auslegung der Organisation maßgebend.

Bei der Zusammenstellung dieser Vorschriften wurde versucht, sie so umfassend wie möglich zu gestalten. Die Realität kann sich jedoch manchmal als unberechenbar erweisen. Die Rennleitung/Organisation behält sich jederzeit das Recht vor, von diesem Reglement abzuweichen, wenn sie es für notwendig erachtet. Falls diese Regeln eine bestimmte Situation nicht vorsehen, liegt die endgültige Entscheidung immer bei der Organisation. Die Entscheidung der Rennleitung/Organisation ist immer bindend und kann nicht angefochten werden.

Jeder Teilnehmer/Besucher erklärt sich mit der Teilnahme am DRS Wintercup 2024/2025 automatisch mit der in diesem Reglement genannten Haftungsklausel einverstanden.

Angaben zur Organisation:

Dutch Racing Series B.V.
Heinoseweg 10-b
8026PC Zwolle
KVK: 92349838





1.0 Allgemeine Regeln, Einträge und Bestimmungen

Dieses Kapitel befasst sich mit den allgemeinen Regeln und Vorschriften. Von jedem Teilnehmer wird erwartet, dass er diese Regeln und ihren gesamten Inhalt sorgfältig liest und mit seiner Teilnahme die hier beschriebenen Inhalte, Bestimmungen und Regeln akzeptiert.

1.1 Verhaltensregeln

Es liegt in der Verantwortung eines jeden Fahrers, dafür zu sorgen, dass der Wettbewerb für alle ein Vergnügen bleibt. Sowohl für Sie selbst, Ihre Mitfahrer, die Besucher als auch für die Organisation und ihre Mitarbeiter und Freiwilligen!

Unsere Verhaltensregeln orientieren sich an den Richtlinien des Zentrums für sicheren Sport des NOC*NSF.

Der Sportler:

- a) Ist offen und ehrlich.
- b) Respektiert andere.
- c) Er respektiert Vereinbarungen und Entscheidungen der Wettkampfleitung.
- d) Behandelt die Umgebung, die Karts, die Strecke usw. auf anständige Weise.
- e) Er hält sich von anderen fern, sowohl auf als auch außerhalb der Strecke.
- f) Hält sich an die Regeln.
- g) Verletzt nicht die Würde von anderen.
- h) Er diskriminiert nicht.
- i) ist fair und sportlich.

Diese Verhaltensregeln gelten für jeden, der das Gelände der Dutch Racing Series B.V. betritt, ob Fahrer oder nicht.

Bei Verstößen gegen die Verhaltensregeln kann eine Verwarnung oder ein Verweis/Ausschluss von der Veranstaltung und dem Gelände ausgesprochen werden. In sehr schwerwiegenden Fällen wird der Zuwiderhandelnde von allen Kartbahnen und -geländen, die der Karting Group gehören, verbannt: Die Karting Group und alle ihre zukünftigen Unternehmen. Alle anderen Kartbahnen in den Niederlanden, Belgien und Deutschland werden ebenfalls benachrichtigt.





1.2 Allgemeine Pflichten von Fahrern und Besuchern

- a) Der Gebrauch von Betäubungsmitteln und Drogen ist NIE erlaubt. Falls dies festgestellt wird, erfolgt ein Ausschluss von der gesamten Veranstaltung.
- b) Der Konsum von Alkohol vor und während der Veranstaltung ist NICHT erlaubt, erst nach der Veranstaltung wird der Konsum von Alkohol toleriert. Im Falle eines Verstoßes wird der Zuwiderhandelnde für den Tag, an dem der Verstoß festgestellt wird, disqualifiziert.
- c) Der Konsum von Betäubungsmitteln ist auf dem gesamten Gelände nicht gestattet. Auch der Konsum von weichen Drogen wird nicht toleriert und führt bei Feststellung zum Verweis vom Gelände und zum Ausschluss von der Veranstaltung.
- d) Der Reiter ist grundsätzlich für seine Grundausrüstung selbst verantwortlich. Dies bedeutet geschlossene Schuhe, lange Hosen und enganliegende Kleidung. Dutch Racing Series B.V. hält bei Bedarf einen geeigneten Helm, eine Rennjacke und einen Regenoverall bereit.
- e) Der Fahrer ist zu jeder Zeit dafür verantwortlich, dass keine losen Haare, Schals oder andere Kleidungsstücke abstecken oder herunterhängen. Dies kann sehr gefährlich sein, und wenn dies entdeckt wird, wird der betreffende Fahrer ebenfalls zum sofortigen Anhalten aufgefordert, ohne dass eine Entschädigung geleistet wird.
- f) Der Fahrer muss sicherstellen, dass sein Helm ordnungsgemäß befestigt ist.
- g) Die Verwendung von mehr als einem Sitz ist aus Sicherheitsgründen untersagt.
- h) Es sind nur Integralhelme erlaubt. Topfhelme, Crosshelme, Jethelme, Fahrradhelme, etc. sind ausdrücklich NICHT erlaubt.
- i) Fahrer, die jünger als 15 Jahre sind, müssen einen Rippenschutz und einen Nackenschutz mitbringen.
- j) Das Fahren mit einer GoPro oder einer anderen Action-Kamera ist erlaubt, vorausgesetzt, sie ist DOPPELT am Helm befestigt (mit Basis und extra Kabel), um einen Verlust auf der Strecke zu verhindern. Der Fahrer ist zu jeder Zeit für diese Gegenstände verantwortlich und die Organisation übernimmt keine Haftung im Falle von Verlust, Beschädigung oder Diebstahl.
- k) Der Fahrer ist dafür verantwortlich, in dem ihm zugewiesenen Kart zu sitzen und pünktlich zu den angegebenen Zeiten an den vorgesehenen Plätzen zu sein. Eine Verspätung oder das Sitzen im falschen Kart beeinträchtigt das Rennen.
- l) Der Fahrer muss mindestens 1,40 m groß sein, um teilnehmen zu können!

1.3 Gewicht

Bei diesem Wettbewerb wird mit einem Mindestkörpergewicht gearbeitet, das von der Klasse abhängt, in der er gemeldet ist. Wenn ein Fahrer in seiner Klasse mit Ausrüstung das Mindestkörpergewicht nicht erreicht, muss er Gewichte aufnehmen, wofür es strenge Regeln gibt.





- a) Die Karts sind mit einer Gewichtsbox an der Seite ausgestattet, in der bis zu 30 kg Blei transportiert werden können.
 - a. Die DRS hat diese Bleiblöcke in verschiedenen Varianten zur Verfügung
 - b. Die Gewichte sind in Blöcken von 10 kg (blau), 5 kg (rot) und 2,5 kg (gelb) erhältlich.
- b) Es liegt in der Verantwortung des Fahrers, sicherzustellen, dass er/sie mit dem richtigen Mindestgewicht fährt.
- c) Die Verwendung eigener Bleiplatten (andere Gewichte) ist nur unter den folgenden Bedingungen zulässig;
 - a. Die Bleiplatten sollten sicher an ihrem eigenen Einsatzstuhl befestigt werden.
 - b. Es ist verboten, mit losen Bleiplatten zu fahren, indem man sie z. B. in den Sitz legt und sich daraufsetzt.
 - c. Wenn der Fahrer nicht über einen eigenen Einsatzstuhl verfügt, muss er mit dem Gewicht der Organisation fahren.
 - d. Es ist strengstens untersagt, Bleiplatten oder Bleiblöcke am Körper zu tragen, z.B. in der Jackentasche, Hosentasche usw.
 - e. Die Nichteinhaltung dieser Regeln wird streng bestraft!
- d) Der Fahrer darf mit einer Kombination aus seiner eigenen Leine und der Leine des Veranstalters antreten, sofern das Gesamtgewicht 30 kg nicht überschreitet.
- e) Der Fahrer ist verpflichtet, das erforderliche Gewicht selbst zu entnehmen, in das Kart zu legen und beim Verlassen des Karts wieder herauszunehmen.
 - a. Maximal 1 Person pro Fahrer ist in der Boxengasse als Begleitperson erlaubt, um dieses Gewicht zu tragen.
 - b. Der Fahrer ist verpflichtet, die Gewichte nach dem Wiegen wieder ordentlich in den dafür vorgesehenen Bereich zu legen, andernfalls kann er von der Rennleitung bestraft werden.
- f) Nach der Einfahrt in die Boxengasse muss der Fahrer das vom Kart abgenommene Gewicht abnehmen und zur Waage bringen, wo es zusammen mit dem Gewicht vom Wiegemeister kontrolliert wird.
 - a. Während der Endurance Rennen ist es verboten, das Gewicht an den Fahrerwechsel weiterzugeben, der Fahrerwechsel muss das korrekte Gewicht selbst gewährleisten.
 - b. Das Verlassen oder die Weitergabe des Gewichts an den Wechselfahrer führt zu einer Untergewichtung und zieht eine Strafe nach sich.
- g) Wenn der Fahrer mit dem maximalen Zusatzgewicht von 30 kg das Mindestgewicht der jeweiligen Klasse nicht erreicht, muss er vorher eine Ausnahmegenehmigung bei der Rennleitung beantragen.
 - a. Die Wettbewerbsleitung wird entscheiden, ob und welche Art von Lösung angeboten werden soll.
- h) Wird das Mindestgewicht beim Wiegen nicht erreicht, werden Strafen entsprechend der Anzahl der fehlenden (Kilo)Gramm verhängt.
 - a. Schauen Sie sich die Tabelle der Strafen an, um zu sehen, wie hoch die Strafen für die einzelnen Klassen/Disziplinen sind.





1.4 Körperhaltung, Fahrverhalten und Ausrüstung

Um die Sicherheit aller Fahrer, Streckenposten, Rennleiter und Zuschauer zu gewährleisten, wurden Regeln und bewährte Verfahren für die Körperhaltung, die Ausrüstung und das Fahrverhalten im Kart aufgestellt.

- a) a) Die Fahrer müssen mindestens 1,40 m groß sein, um teilnehmen zu können.
- b) b) Aus Sicherheitsgründen darf maximal 1 Einlegesitz pro Fahrer verwendet werden.
 - a. Die DRS verfügt über eine begrenzte Anzahl von Leihsitzen, die ebenso wie die Gewichte nach jedem Rennen ordnungsgemäß an dem dafür vorgesehenen Ort zurückgegeben werden müssen.
- c) c) Es ist strengstens untersagt, Gewichte, Einlagen oder andere von der Organisation zur Verfügung gestellte Materialien zwischen den Läufen aufzubewahren.
- d) d) Das Eintauchen oder Ducken des Fahrers ist aus Gründen der Sicherheit der anderen Fahrer und der Streckenposten nicht erlaubt.
 - a. Abtauchen oder Ducken bedeutet, die Position im Kart so zu verändern, dass die Sicht auf die Strecke behindert oder entfernt wird.
 - b. Das gesamte Visier und die Augen des Fahrers müssen sich zu jeder Zeit über dem oberen Ende des Lenkers befinden.
 - c. Der Fahrer muss die Strecke und die anderen Fahrer jederzeit im Blick haben, wenn er sich auf der Strecke befindet.
 - d. Die Nichteinhaltung dieser Regeln wird mit Strafen geahndet.
- e) Der Fahrer ist verpflichtet, mit geschlossenem Visier zu fahren, wenn er auf der Strecke ist.
 - a. Nur während der Wartezeiten auf der Strecke, wie z.B. am Set-up-Point, ist es erlaubt, das Visier zu öffnen, um ein Beschlagen zu verhindern.
 - b. Sobald der Fahrer wieder losfährt oder der Startvorgang begonnen hat, muss das Visier sofort geschlossen werden.
- f) Ab Sonnenuntergang und/oder dem Einschalten der Streckenbeleuchtung dürfen nur noch blanke Visiere verwendet werden.
 - a. Gefärbte, getönte, folierte und beschichtete Visiere sind NICHT erlaubt.
 - b. Photochromatische, selbsttönende oder anderweitig selbsttönende Visiere sind ebenfalls NICHT erlaubt.
 - c. Im Zweifelsfall behält sich die Organisation das Recht vor, die Teilnahme zu verweigern oder den Fahrer von der Strecke zu nehmen, ohne Entschädigung in jeglicher Form.
 - d. Bei starkem Niederschlag, Nebel oder anderen sichtbehindernden Wetterbedingungen kann die Rennleitung diese Regel vorzeitig anwenden, dies wird von der Organisation bekannt gegeben.





- g) Bei diesem Wettbewerb sind nur Integralhelme mit einer anerkannten Sicherheitsnorm von ECE 22.05 und höher oder einer vergleichbaren Zertifizierung nach den Normen DOT, SNELL, SHARP oder FIM zugelassen.
 - a. Die DRS verfügt über eine begrenzte Anzahl von Leihhelmen, das Tragen einer Sturmhaube ist dann Pflicht.
- h) Es ist verboten, mit Schals, langen Kapuzen oder anderweitig locker sitzender Kleidung und/oder Haaren zu fahren.
 - a. Dies ist so gefährlich, dass sich die Organisation jederzeit das Recht vorbehält, jeden Fahrer, der sich nicht daran hält, ohne jegliche Entschädigung von der Strecke zu verweisen oder abzuweisen.
- i) Der Fahrer ist verpflichtet, geschlossene Schuhe und lange Hosen zu tragen.
 - a. Hausschuhe, Sandalen, Pantoffeln und kurze Hosen sind ausdrücklich verboten.
 - b. Wir empfehlen das Tragen von Sport- oder Rennschuhen
 - c. Das Tragen von Rennoveralls wird empfohlen.
 - d. Das Tragen von (Renn-)Handschuhen wird empfohlen.
- j) Der Fahrer muss sich darüber im Klaren sein, dass er/sie Karts fahren wird, die der Organisation gehören und die erhebliche Anschaffungs- und Wartungskosten verursachen.
 - a. Der Fahrer ist angehalten, alle zur Verfügung gestellten Materialien sauber und anständig zu behandeln.
 - b. Dem Fahrer ist es verboten, die Karts als Autoscooter oder Waffe zu benutzen.
 - c. Im Falle von Schäden, die durch bewusste Missachtung dieser Regeln oder bewusste Unvorsichtigkeit des Fahrers verursacht werden, wird die Organisation den Verursacher in vollem Umfang haftbar machen und ihm die Reparaturkosten unbeschadet in Rechnung stellen.

1.5 Karts, Technik, Gebote und Verbote

Die Organisation stellt ihre eigenen Karts für diesen Wettbewerb zur Verfügung. Die Karts und anderes (zur Verfügung gestelltes) Material im Besitz der Organisation stellen eine erhebliche (laufende) Investition dar, um sie in bestmöglichem Zustand zu halten. Daher wurden die folgenden Regeln, Gebote und Verbote aufgestellt.

- a) Alle Teilnehmer müssen die Ausrüstung zu jeder Zeit ordnungsgemäß behandeln.
- b) Es ist sowohl auf als auch neben der Strecke verboten, gegen die Karts zu treten, zu schlagen, zu rammen oder andere Formen der Gewalt anzuwenden.
- c) Das Einstellen der Pedale, zum Beispiel, muss kontrolliert erfolgen und es ist ausdrücklich verboten, gegen die Pedale zu treten.
- d) Wenn die Einstellung z.B. der Pedale nicht erfolgreich ist, sollte der Fahrer die Hand hochhalten, damit ein (Boxen-)Streckenposten Hilfe leisten kann.





- e) Die Klappe der Gewichtsbox muss während der Fahrt geschlossen sein, der Fahrer muss dies vor dem Verlassen der Boxengasse überprüfen
 - a. Auch dieses Klappe muss ohne Gewalt fixiert werden
- f) Dem Fahrer ist es verboten, auf bestimmten Teilen des Karts zu sitzen bzw. zu verstellen, um die Sicherheit, die Einstellung und die Gleichheit der Karts zu gewährleisten. Es ist verboten, auf folgenden Teilen zu sitzen bzw. diese zu verstellen
 - a. Auf dem Motor, dem Startknopf und dem Zugseil
 - b. Dem Vergaser und allen Anbauteilen des Vergasers, wie z.B.;
 - i. Der Choke
 - ii. Der Kraftstoffhahn
 - iii. Die Drosselklappe usw.
 - c. Abschrauben des Tankdeckels
 - d. Werden diese Verbote missachtet, verhängt der Rennleiter eine Strafe.
- g) Die Organisation bemüht sich nach Kräften, alle Ausrüstungsgegenstände so sorgfältig und gleichmäßig wie möglich zu warten und einzustellen, und setzt zu diesem Zweck verschiedene Mittel ein, wie
 - a. Testen der Karts durch beauftragte Fahrer
 - b. Häufige Wartung und Reparatur der Karts
 - c. Überprüfen und Korrigieren der Karts vor jedem Rennen
 - d. Testen und Einstellen der Leistung mit unserer Prüfstand
 - e. Organisation von Testfahrten für die Teilnehmer usw.
- h) Trotz aller Bemühungen der Organisation wird vom Teilnehmer erwartet, dass er erkennt und akzeptiert, dass mögliche technische Defekte dem motorisierten (Kart-)Sport eigen sind und von Zeit zu Zeit unerwartet auftreten können.
- i) Wenn der Fahrer einen technischen Defekt an einem Kart feststellt, unabhängig davon, ob es ihm zugewiesen ist, ist er aufgefordert, dies der Organisation so schnell wie möglich zu melden.

1.6 Organisation der Klassen und Zuständigkeiten

Bei diesem Wettbewerb gibt es verschiedene Disziplinen und Klassen, wie z. B. die Sprintrennen, die einzeln gefahren werden, und die Langstreckenrennen, die im Team gefahren werden.

- a) Die Sprintrennen werden in den folgenden Klassen ausgetragen:
 - a. FUN Heavy&Light (90kg&70kg) gleichzeitig auf der Bahn
 - b. PRO (85kg)
 - c. Junior (60kg und 14 Jahre oder jünger)
- b) Endurance Teamrennen werden in den folgenden Klassen ausgetragen:
 - a. Heavy&Light (90kg&70kg) gleichzeitig auf der Strecke





- c) Die Kategorie PRO ist für erfahrene Fahrer gedacht, d.h. Fahrer, die regelmäßig an Kartrennen teilnehmen und ein überdurchschnittliches Niveau haben.
- d) Die FUN-Kategorie ist für unerfahrene Fahrer gedacht, oder für Fahrer, bei denen der Spaß den Wettbewerb überwiegt.
- e) Klassen, die gleichzeitig mit einer anderen Klasse auf der Strecke fahren, kämpfen jeweils um ihre eigene Wertung.
- f) Um die unterschiedlichen Niveaus pro Klasse und die entsprechende Wettbewerbsfähigkeit für jeden Teilnehmer zu gewährleisten, behält sich die Organisation das Recht vor, einen Fahrer für ein bestimmtes Rennen oder eine bestimmte Klasse abzulehnen oder ihn in eine andere Klasse einzustufen.

1.7 Bildmaterial und soziale Medien

Das Aufnehmen von bewegten oder unbewegten Bildern und die Nutzung sozialer Medien ist heutzutage nicht mehr wegzudenken. Viele haben eine GoPro oder eine andere Art von Action-Kamera und einen Social-Media-Account, und die Organisation nutzt dies auch ausgiebig für Werbezwecke. Für die Organisation dieses Wettbewerbs haben wir jedoch Folgendes festgelegt:

- a) Jegliche Form von Bildmaterial mit oder ohne Tonaufnahmen, die während des DRS-Wintercups aufgenommen werden, dürfen nur für persönliche oder Werbezwecke verwendet werden.
- b) Bildmaterial in jeglicher Form darf nicht verwendet werden, um eine Strafe, einen Verstoß oder eine Entscheidung des Rennleiters anzufechten oder zu verhängen.
 - a. Dies gilt unabhängig von seiner Herkunft oder Quelle.
- c) Bei der Verwendung von Bildern in sozialen Medien und deren Weitergabe bitten wir alle Teilnehmer, sich gegenseitig mit Respekt zu behandeln.
- d) Die Organisation weist darauf hin, dass alle (Verhaltens-)Regeln in diesem Reglement auch in den sozialen Medien gelten.
 - a. Die Organisation ist bestrebt, eine wettbewerbsorientierte, gemeinschaftliche und einladende Gemeinschaft zu schaffen.
- e) Die Organisation fordert dazu auf, ihre relevanten Social-Media-Kanäle zu markieren, wenn sie Bilder oder Aktualisierungen in Bezug auf die Dutch Racing Series und alle ihre Wettbewerbe teilt.
- f) Die Organisation und/oder von ihr beauftragte Dritte machen Foto-, Video- und Tonaufnahmen von Fahrern, Zuschauern usw. während dieses Wettbewerbs.
 - a. Mit der Teilnahme an diesem Wettbewerb oder dem Besuch dieses Wettbewerbs erklärt sich jeder damit einverstanden, dass diese Bilder von Dutch Racing Series B.V. für das Teilen in sozialen Medien und/oder für Marketing- und Werbezwecke verwendet werden können.





1.8 Besondere Vorschriften / Sonderregeln

Dieser Wettbewerb besteht aus mehreren Renntagen an verschiedenen Veranstaltungsorten. Diese Hauptregeln beschreiben den weitaus größten Teil der Dinge, aber bestimmte Veranstaltungsorte erfordern zusätzliche oder geänderte Regeln. Diese Besonderheiten sind in den Sonderregeln beschrieben, die für jeden Veranstaltungsort vor der Veranstaltung bekannt gegeben werden. Die Sonderregeln dienen als Ergänzung zu den Hauptregeln und stellen in keiner Weise eine Alternative oder einen Ersatz für die Hauptregeln dar. Es wird von den Teilnehmern erwartet, dass sie beide Regeln sorgfältig studieren.

1.9 Einschreiben, Registrierung, Anmeldung Trainingssessions

Die Anmeldung zu diesem Wettbewerb ist nur über die Webseite(n) des DRS-Wintercups 2024/2025 möglich. Die Organisation eines solchen Wettbewerbs ist komplex, deshalb die folgenden Bestimmungen:

- a) Die Anmeldung und Bezahlung für diesen Wettbewerb und alle seine Teile ist nur über die Website der Dutch Racing Series möglich.
- b) Die Teilnahme an einer oder mehreren Veranstaltungen wird nur nach Zahlung und Anmeldung über die Website akzeptiert.
- c) Eine Rückerstattung des Startgeldes, aus welchem Grund auch immer, ist nicht möglich.
- d) Überlegen Sie genau, in welcher Klasse und/oder Disziplin Sie teilnehmen wollen, nach der Anmeldung ist es nicht mehr möglich, die Klasse zu wechseln.
 - a. Das bedeutet auch, dass, wenn Ihre Wunschklasse ausgebucht ist, es keine Möglichkeit gibt, sich für eine andere Klasse anzumelden und dann zu wechseln, denn: VOLL=VOLL.
- e) Alle Anmeldungen schließen automatisch 24 Stunden im Voraus, stellen Sie sicher, dass Sie sich rechtzeitig anmelden.
- f) Es ist niemals möglich, ohne Anmeldung an diesem Wettbewerb und allen seinen Teilen teilzunehmen
 - a. Dies gilt auch für alle vor der Veranstaltung angebotenen Trainingseinheiten.
- g) Es ist niemals möglich, sich vor Ort anzumelden und für die Teilnahme zu bezahlen.
- h) Nur in sehr schwerwiegenden Fällen kann die Organisation entscheiden, davon abzuweichen und behält sich das alleinige Recht und die Befugnis dazu vor.





2.0 Wettbewerb

Zu den Wettbewerben gehören alle Teile eines Renntages, an dem die Karts gefahren werden, um bestimmte Ergebnisse zu erzielen, um ein oder mehrere Ziele zu erreichen.

2.1 Kart-Zuteilung

Die Auslosung der Karts wird von den Organisatoren vor der Veranstaltung vorgenommen. Die Karts haben **KEINE** feste Nummer, sie rotieren also. Sollte ein Kart ein technisches Problem haben, wird der Transponder zusammen mit der Transponderplatte ausgetauscht. Achten Sie genau darauf, welche Nummer Sie in einer bestimmten Sitzung zugeteilt bekommen haben, es liegt immer in der Verantwortung des Fahrers, in das richtige Kart zu steigen.

2.2 Qualifizierung und Training

Das Qualifying wird vor einem Rennen durchgeführt. Das Format bei den Sprintrennen ist wie folgt; vor Rennen 1 gibt es ein 5-minütiges Qualifying und vor Rennen 2 ein 1-Runden-Qualifying, Rennen 3 und 4 haben kein weiteres Qualifying und werden auf Basis der Zwischenposition pro Wertung ausgetragen. Während des Qualifyings verlassen alle Fahrer gleichzeitig und nacheinander die Boxengasse, die Fahrer dürfen maximal 3 Kartlängen Abstand zu ihrem Vorgänger haben. Es ist ausdrücklich verboten, stehen zu bleiben oder absichtlich andere Fahrer zu überholen, dies wird bestraft! Unmittelbar nach der Zielflagge werden alle Fahrer eingesammelt und in eine Reihe gestellt. Am Sortierpunkt sollten sich die Fahrer in 2 Reihen auf beiden Seiten der Strecke mit ca. 1 Kartlänge Abstand zum Vorgänger aufstellen. Dies soll das Ausfahren und Aufstellen der Fahrer erleichtern. Sollte während des 1-Runden-Qualifyings ein technisches Problem auftreten, kann der Fahrer dies nur in der Outlap, d.h. nach Verlassen der Boxengasse, anzeigen, indem er bei nächster Gelegenheit ruhig wieder in die Boxengasse einfährt und die Boxencrew informiert. Ein Wechsel des Karts ist nur mit Erlaubnis des Boxenkapitäns erlaubt. Der Fahrer wird jedoch von hinten starten, da keine Rundenzeit aufgezeichnet wird.

Der Ablauf der Langstreckenrennen ist wie folgt: Es gibt ein 10-minütiges freies Training, in dem ein Kartwechsel erlaubt ist. Danach folgt ein 10-minütiges Qualifying, bei dem das Kart nicht gewechselt werden darf. Das Rennen wird auf Basis der besten Zeiten des Qualifyings gestartet und dauert 120 Minuten.





2.3 Rennen

Die Startaufstellung für die Rennen 1 und 2 der Sprints und das Langstreckenrennen erfolgt auf der Grundlage der schnellsten Runden des Qualifyings, die Startaufstellung für die Rennen 3 und 4 der Sprints auf der Grundlage des Zwischenstandes pro Wertung. Zwischen dem Aufstellungspunkt und der Startaufstellung dürfen sich die Fahrer nicht gegenseitig überholen, da sie der Reihe nach auf die Strecke geschickt werden. Die Rennen werden bei vorhandener Startampel oder der Nationalflagge gestartet und haben zum Ziel, so viele Runden wie möglich innerhalb der vorgegebenen Zeit zu fahren. Im Falle eines Fehlstarts entscheidet die Rennleitung über die Konsequenzen, was zumindest eine Strafe für den Verursacher zur Folge hat. Sollte es aus irgendeinem Grund zu einem Neustart kommen, werden alle Fahrer wieder in eine Reihe gestellt, die Rennuhr läuft jedoch weiter. Während des Rennens sollten die Fahrer ihre Hände so weit wie möglich am Lenkrad lassen, (unsportliche) Handgesten untereinander, gegenüber dem Publikum oder der Rennleitung werden nicht akzeptiert und werden mit einer Verwarnung und/oder Strafe geahndet. Nach der Zieldurchfahrt darf der Fahrer eine Hand vom Lenker nehmen, um z. B. die Einfahrt in die Boxengasse zu signalisieren. Nach dem Abwinken werden die Fahrer gebeten, sich nicht gegenseitig zu überholen und ruhig in die Boxengasse zu fahren. Sollte das Rennen, aus welchen Gründen auch immer, vorzeitig abgebrochen werden, entscheidet die Rennleitung, welche Runde und welcher Durchgang als Ergebnis gewertet werden. Während des Rennens kann es zu verschiedenen Situationen kommen, in denen die Rennleitung eine Strafe verhängt. Ein Beispiel für eine mögliche Situation ist das unsportliche Überholen eines anderen Fahrers, d.h. das Abdrängen eines anderen Fahrers von der Strecke, um eine Position zu gewinnen. Hierfür wird die Rennleitung eine Strafe verhängen! Wenn der Fahrer, der das Vergehen begangen hat, selbst erkennt, dass die Aktion unerlaubt war, kann er sich dafür entscheiden, die gewonnene Position zurückzugeben; dies entbindet ihn jedoch nicht von seiner Handlung, und die Rennleitung kann in schwerwiegenden Fällen dennoch eine Strafe verhängen. Einen Überblick über die (möglichen) Strafen finden Sie in der Übersicht der Strafen in diesem Reglement.

2.4 Boxenstopps und Fahr-Zeit

Während des Langstreckenrennens muss jedes Team mindestens 3 Boxenstopps einlegen. Ein Boxenstopp wird eingelegt, indem man sich in der letzten Kurve an der Seite der Boxeneinfahrt aufstellt und die linke Hand hochhält, um den Fahrern hinter dem eigenen Kart zu signalisieren, dass er in die Boxengasse einfahren will. Beim Einfahren in die Boxengasse sollte der Fahrer die Geschwindigkeit schnell, aber sicher reduzieren. In der Boxengasse ist eine Schrittgeschwindigkeit einzuhalten, um die Sicherheit der Fahrer, Zuschauer, Teamkollegen sowie der Streckenposten und der Boxencrew zu gewährleisten. Die Nichteinhaltung dieser Geschwindigkeit führt zu einer Strafe. Für die Boxenstopps gilt eine Mindestdauer, die von Strecke zu Strecke variieren kann und im Sonderreglement angegeben wird. Die Boxenstoppzeit wird vom Passieren der „PIT IN“-Zeitschleife bis zum Passieren der „PIT OUT“-Zeitschleife gezählt. Dies dient dazu, dass kein Fahrer übereilt gewechselt werden muss und Unfälle





vermieden werden. Die verstrichene Zeit wird auf dem Bildschirm in der Boxengasse angezeigt, damit die Fahrer eine genaue Vorstellung von der verstrichenen Zeit haben. Wird die Boxengasse zu schnell und damit innerhalb der vorgegebenen Zeit verlassen, folgt automatisch eine Strafe in Form von 2 Strafrunden.

Bei den Langstreckenrennen gibt es für die Fahrer eine maximale Stint-Zeit von 50 Minuten. Das bedeutet, dass die Fahrer maximal 50 Minuten am Stück auf der Strecke sein dürfen, bevor sie einen Boxenstopp einlegen müssen. Die Stint-Zeit wird vom Passieren der Zeitschleife „PIT OFF“ bis zum Passieren der Zeitschleife „PIT IN“ gezählt. Wird diese Maximalzeit überschritten, folgt automatisch eine Strafe, wie in der Strafenübersicht beschrieben.

2.5 Ziel

Das Rennen ist beendet, wenn die Zielflagge von einem Streckenposten der Organisation am Start/Ziel geschwenkt wird. Dies geschieht, wenn die Rennzeit abgelaufen ist und der Führende die Ziellinie als Erster überquert hat. Jeder Fahrer wird nach dem Führenden abgewinkt und fährt die Runde nach dem Schwenken der Flagge ruhig zu Ende und begibt sich dann leise in den hinteren Teil der Boxengasse. Jeder Fahrer befolgt die Anweisungen der Streckenposten. Vor, während und natürlich auch nach dem Zieleinlauf gelten die Verhaltensregeln. Wenn ein Fahrer sich nach dem Ende des Rennens nicht zu benehmen weiß, kann die Organisation eine Strafe verhängen, die von einer Zeit-, Positions- oder Rundenstrafe bis hin zur Disqualifikation reichen kann. Wenn ein Fahrer vor, während oder nach dem Rennen von der Rennleitung bestraft wird, steht dies nicht zur Diskussion. Wenn der Fahrer eine Erklärung und/oder Klärung der Strafe wünscht, kann er sich bei der Rennleitung melden, die nur dann Fragen beantworten wird, wenn Zeit und Raum vorhanden sind.

2.6 Schlingern / Reifenwarmhalten

In allen Teilen dieses Wettbewerbs ist es verboten, zu „Schlingern“ oder anderweitig zu schwanken oder wilde und unnötige Lenkbewegungen zu machen. Dies ist ein Phänomen, das vor allem aus der Formel 1 bekannt ist, wo die Fahrer versuchen, die Reifen z. B. während eines Safety-Car-Einsatzes warm zu halten, um durch die dadurch entstehende hohe Reibung die Haftung beim Neustart zu maximieren. Während dies in der Formel 1 tatsächlich sinnvoll ist, weil dort viel länger und mit viel höheren Geschwindigkeiten gefahren wird, hat es bei diesem Wettbewerb und den relativ niedrigen Geschwindigkeiten, die wir fahren, einen praktisch unermesslich geringen Effekt. In Verbindung mit der Tatsache, dass die DRS-Karts immer auf „Hard Compound“-Reifen unterwegs sind, relativ kurze Stints gefahren werden und es relativ große Niveauunterschiede zwischen den Fahrern gibt, wirkt sich dies so negativ auf den Rennfluss und die Sicherheit für Fahrer und Streckenposten aus, dass die Organisation beschlossen hat, es ganz zu verbieten. Die Missachtung dieses Verbots wird geahndet.





2.7 Rücksichtsloses Fahren und Überschreiten der Streckenbegrenzungen

Während dieses Wettbewerbs werden wir auf verschiedenen Strecken fahren, jede mit einem anderen Layout, Rennlinien und Herausforderungen. Jeder Fahrer hat die Möglichkeit, die Strecke während der Trainingssitzungen und des Qualifikationstrainings vor dem Sprintrennen und dem freien Training vor dem Langstreckenrennen zu erkunden. Allen Fahrern wird dringend empfohlen, diese Gelegenheit zu nutzen, um sich mit den Karts und dem Streckenlayout vertraut zu machen. Das Ziel auf jeder Strecke ist es, auf dem Asphalt zu fahren, d.h. zwischen den weißen Linien und Bordsteinen. Kieselsteine, Betonplatten, Kiesbehälter, Reifenstapel, Auffang- oder Leitplanken, Kunststoffbehälter, Kissen, Pflastersteine oder jede andere Form von Auslaufspuren, Warnbegrenzungen oder stoßdämpfendem Material dienen ausschließlich der Sicherheit der Fahrer im Falle einer Notsituation. Es ist ausdrücklich NICHT beabsichtigt, Auslaufstreifen als Verlängerung oder Verbreiterung der Strecke zu verwenden. Es ist auch ausdrücklich NICHT beabsichtigt, dass Warn-, Begrenzungs- oder Aufprallminderungsmaterial absichtlich oder durch wiederholte Unvorsichtigkeit getroffen, verschoben oder beschädigt wird. Wird festgestellt, dass ein Fahrer wiederholt aus Unwissenheit, Übermut oder Leichtsinn von der Strecke abweicht und/oder wiederholt Warn-, Begrenzungsmarkierungs- oder Aufprallabschwächungsmaterial berührt, so hat dies exponentiell ansteigende Konsequenzen. Der betreffende Fahrer wird zunächst an sein Fahrverhalten erinnert, erhält dann eine Warnflagge und schließlich eine schwarze Flagge und damit eine Disqualifikation.

2.8 Protest

Die Entscheidung(en) der Rennleitung sind immer bindend. Es ist nicht möglich, gegen Entscheidungen der Rennleitung Berufung einzulegen. Nur die Rennleitung kann eine gegebene Strafe aufheben oder ändern, wenn sie es für notwendig hält.

2.9 Strafen

Etwaige Strafen werden so schnell wie möglich in die Zeitmessung einbezogen, sofern dies möglich ist. Dies bedeutet, dass die Ergebnisse während des Rennens beeinflusst werden können. Wenn eine Strafe ausgesprochen wird, erscheinen Informationen darüber auch auf den Bildschirmen über der Bar, unten in der Boxengasse, auf der Streckenanzeigetafel und auf der Live-Zeitnahme. Bitte beachten Sie, dass diese Informationen nur indikativ sind, da eventuelle Korrekturen nicht (immer) korrekt angezeigt werden.





3.0 Flaggen, Safetylights und Safetykart

Der Organisation stehen mehrere Mittel zur Verfügung, um den bestmöglichen Verlauf des Rennens zu gewährleisten. So sind einige Strecke zum Beispiel mit einer Startampel (FIA-zugelassen) und 5 Safetylights ausgestattet, die alle Farben des Rennens anzeigen können. Wir haben aber auch noch physische Flaggen, die von Streckenposten geschwenkt werden können. Die Strecke verfügt auch über ein echtes Sicherheitskart mit auffälliger Lackierung und Beleuchtung.

3.1 Gelb

Gelb kann durch eine gelbe Flagge, ein gelb leuchtendes Sicherheitslicht oder eine gelbe oder bernsteinfarbene Lampe angezeigt werden. Eine gelbe Flagge kann, muss aber nicht immer, von geschwindigkeitsreduzierenden Handzeichen der Marshalls am oder in der Nähe des Unglücksortes begleitet sein.

- a) Eine gelbe Flagge oder ein Sicherheitslicht wird verwendet, um vor einer unsicheren Situation auf der Strecke zu warnen
 - a. Alle Fahrer, die eine gelbe Flagge passieren, müssen sofort das Gas zurücknehmen und mit höchstens 30 % der normalen Geschwindigkeit vorsichtig weiterfahren.
 - b. Während einer gelben Flagge oder einer Sicherheitsampel ist das Überholen NICHT erlaubt und alle Fahrer müssen sauber hintereinander bleiben.
 - c. Das Ende einer gelben Flagge wird durch eine grüne Flagge angezeigt, Beschleunigung und Überholen sind erst nach Passieren dieser grünen Flagge erlaubt.
 - i. Also nicht vom „Sehen“ dieser grünen Flagge.
- b) Bei einer „Full Course Yellow“-Situation blinken alle möglichen Sicherheitslichter gelb oder alle Streckenposten zeigen gelb auf der Strecke an.
 - a. Alle Fahrer sollten sofort das Gas drosseln und nicht schneller als 20% der normalen Geschwindigkeit fahren.
 - b. Während einer Gelbphase ist das Überholen NICHT erlaubt und alle Fahrer müssen hintereinander bleiben.
 - c. Eine „Full Course Yellow“ wird durch eine grüne Flagge am Start/Ziel beendet.
- c) Während einer „full course yellow“ läuft die Rennuhr wie gewohnt weiter
 - a. Sollte die Rennzeit während einer „Full Course Yellow“-Situation ablaufen, bestimmt die Rennleitung, welcher Zieleinlauf und/oder welche Runde als Ergebnis gewertet wird.





3.2 Grün

Grün kann durch eine grüne Flagge oder ein Sicherheitslicht angezeigt werden.

- a) Nach dem Passieren der grünen Flagge kann die Strecke als frei betrachtet werden und das Rennen kann ungehindert fortgesetzt werden.
- b) Die grüne Flagge dient auch dazu, den Beginn der Hotlap anzuzeigen.
- c) Es ist nicht erlaubt, vor dem Passieren der nächsten grünen Flagge zu beschleunigen oder zu überholen, dies wird als Missachtung einer gelben Flagge gewertet und bestraft.
- d) Grün wird durch den nächsten Streckenposten nach einer oder mehreren gelben Flaggen gegeben.
- e) Im Falle von Grün nach einer „Full Course Yellow“ darf das Rennen nur vom Passieren der Start-/Ziellinie aus wieder aufgenommen werden, d.h. nicht vom „Sehen“ der grünen Flagge
 - a. Die Missachtung dieser Regel führt zu einer Strafe.

3.3 Rot

Rot kann durch eine Flagge, ein Sicherheitslicht und/oder die Startampel angezeigt werden.

- a) Bei blinkendem Rot wird das Rennen sofort unterbrochen, jeder Fahrer wird angewiesen, das Gas sofort loszulassen und bei der nächsten roten Ampel (durch einen Streckenposten) ordentlich in 2 Reihen auf beiden Seiten der Strecke anzuhalten.
- b) Alle Fahrer werden angewiesen, beim Anhalten hintereinander zu stehen und sich so weit wie möglich an den Rand der Strecke zu stellen, um zumindest eine freie Linie auf der Strecke zu gewährleisten
 - a. Dies ist für eventuell eintreffende Rettungsdienste äußerst wichtig.
- c) Jeder Fahrer ist verpflichtet, bis auf weiteres in seinem Kart zu bleiben und den Fuß auf der Bremse zu lassen.
- d) Die Organisation wird automatisch Informationen für das weitere Vorgehen zur Verfügung stellen, dies kann je nach Situation einige Zeit dauern.
 - a. Die erste Priorität der Organisation in der Basis ist die Sicherheit der Fahrer und des Personals und wird die Abrechnung und die Weitergabe von Informationen nach Priorität durchführen.
- e) Im Falle eines Neustarts des Rennens wird die Zwischenposition von 2 Runden vor dem Vorfall mit roter Flagge nach Möglichkeit beibehalten
 - a. Ein Neustart kann auf verschiedene Weise erfolgen und wird von der Rennleitung festgelegt
- f) Während einer Situation mit roter Flagge läuft die Rennuhr zu jeder Zeit weiter. Sollte die Rennzeit während einer Situation mit roter Flagge ablaufen, gilt als Ergebnis die Zwischenposition von 2 Runden vor dem Vorfall mit roter Flagge.





3.4 Schwarz-Weiß-Diagonale (Warnflagge)

Die Verwarnungsflagge wird durch eine physische Flagge angezeigt und soll den Fahrer darauf hinweisen, dass er eine Verwarnung erhält.

- a) Die Verwarnungsflagge wird nur bei Start/Ziel gegeben und wird mit der Kartnummer des Verursachers durch das Nummernschild begleitet.
- b) Von dem Fahrer, der die Verwarnung erhalten hat, wird erwartet, dass er auf sein Fahrverhalten achtet, aber das Rennen fortsetzen kann.

3.5 Schwarz

Die schwarze Flagge wird durch eine physische Flagge angezeigt und zielt auf die Disqualifikation eines Fahrers zumindest für den aktuellen Stint ab.

- a) Die schwarze Flagge wird nur bei Start/Ziel gezeigt und wird mit der Kartnummer des Verursachers durch das Nummernschild begleitet.
- b) Einer schwarzen Flagge geht oft, aber nicht immer, eine Warnflagge voraus
 - a. Bei einem schwerwiegenden Vergehen kann eine schwarze Flagge auch ohne vorherige Verwarnung ausgesprochen werden.
- c) Nach Erhalt einer schwarzen Flagge muss der Fahrer die Runde beenden und bei nächster Gelegenheit in die Boxengasse einfahren, natürlich unter Berücksichtigung der in der Boxengasse geltenden Geschwindigkeits- und Sicherheitsvorschriften.
- d) In jedem Fall wird der Fahrer für den laufenden Stint disqualifiziert und ein Teamkollege muss das Rennen fortsetzen.
- e) Der Grund für die schwarze Flagge und die weiteren Konsequenzen werden dem betroffenen Fahrer von der Rennleitung in der Boxengasse mitgeteilt.
- f) Ein Boxenstopp aufgrund einer schwarzen Flagge wird immer als normaler Boxenstopp gewertet und unterliegt daher den Regeln für einen Boxenstopp.

3.6 Meatball (schwarz mit orangefarbenem Kreis)

Die Meatball-Flagge wird durch eine physische Flagge angezeigt und soll dem Fahrer mitteilen, dass die Rennleitung einen technischen Defekt am Kart oder an der Ausrüstung des Fahrers festgestellt hat.

- a) Die Meatball-Flagge wird nur am Start/Ziel vergeben und wird von einem Fingerzeig an den Fahrer begleitet, für den sie bestimmt ist.
- b) Wenn der Fahrer eine Meatball-Flagge erhält, wird von ihm erwartet, dass er seine Runde in Ruhe beendet und bei nächster Gelegenheit in die Boxengasse einfährt, natürlich unter Berücksichtigung der geltenden Geschwindigkeits- und Sicherheitsregeln in der Boxengasse.





- c) Ein Streckenposten wird dem Fahrer in der Boxengasse die Art des technischen Defekts mitteilen.
- d) Wenn es sich um einen technischen Defekt des Karts handelt, bietet die Organisation ein Ersatzkart an, mit dem das Rennen fortgesetzt werden kann.
- e) Wenn es sich um einen technischen Defekt an der Ausrüstung des Fahrers handelt, wird vom Fahrer erwartet, dass er das Problem behebt, wonach das Rennen fortgesetzt werden kann.
- f) Ein Boxenstopp aufgrund einer Meatball-Flagge wird immer als normaler Boxenstopp gewertet und unterliegt daher den für einen Boxenstopp geltenden Regeln.

3.7 Safetykart

In besonderen Fällen und/oder in Fällen, in denen die Rennleitung es für notwendig hält, die Sicherheit von Fahrern und/oder Mitarbeitern zu gewährleisten, wird das Safetykart eingesetzt. Es ist an seiner unverwechselbaren gelb-schwarzen Lackierung, der Aufschrift „Safetykart“ und den gelben Blinklichtern zu erkennen.

- a) Vor dem Safety-Kart wird immer eine „Full Course Yellow“ gezeigt.
- b) Das Safety-Kart fährt von der Boxenausfahrt auf die Strecke und versucht, den Führenden des Rennens einzuholen.
 - a. In Fällen, in denen dies aus irgendeinem Grund nicht gelingt, sucht das Sicherheitskart im Feld den Führenden und fährt vor ihm her.
- c) Von allen Fahrern wird erwartet, dass sie hinter dem Sicherheitskart und hintereinander bleiben und dem Tempo des Sicherheitskarts und der von ihm genommenen Spur so genau wie möglich folgen.
- d) Es ist nicht erlaubt, andere Fahrer oder das Sicherheitskart zu überholen, wenn es sich auf der Strecke befindet.
- e) Die Teilnehmer dürfen während eines Safety Karts eine Übrerrundung nicht gutmachen.
- f) Es ist strengstens verboten, hinter dem Safety-Kart zu schlängeln, d.h. absichtliche Ausweichbewegungen zu machen, egal aus welchem Grund.
- g) Während eines Safety Karts ist es den Fahrern **VERBOTEN**, die Boxengasse zu betreten
 - a. Das Betreten der Boxengasse oder das Verlassen der Karts hinter dem Safety-Kart wird bestraft.
 - b. Wenn die Formation aus irgendeinem Grund gebrochen oder verlassen wird, muss der fehlbare Fahrer immer wieder in die letzte Reihe zurückkehren und muss das Rennen als Letzter wieder aufnehmen.
 - c. Verlorene Runden, Fahrzeit, Position(en) oder Strafen, die aus der Nichtbeachtung dieser Regeln resultieren, werden **NIE** korrigiert.





- h) Wenn die Situation, die zum Einsatz des Safety-Karts geführt hat, behoben ist, verlässt das Safety-Kart die Strecke über den Eingang zur Boxengasse.
 - a. Das Safety-Kart kündigt dies an, indem es im letzten Sektor seine Lichter ausschaltet und die linke Hand hochhält.
 - b. Der Rennleiter hinter dem Safety-Kart wird angewiesen, das Tempo des Safety-Karts beizubehalten, nachdem es die Strecke verlassen hat.
 - c. Ab Start/Ziel wird das Rennen fortgesetzt. Und jeder Fahrer darf erst NACH dem Überqueren der Start-/Ziellinie beschleunigen und überholen.
 - d. Überholen, neben einem anderen Fahrer fahren oder beschleunigen, bevor die Start-/Ziellinie überquert wurde, gilt als Überholen unter Gelb und wird bestraft!
- i) Während einer Safety-Kart-Situation läuft die Rennuhr zu jeder Zeit weiter.
 - a. Sollte die Rennzeit während einer Safety-Kart-Situation ablaufen, entscheidet die Rennleitung, welche Runde und/oder welcher Durchgang als Ergebnis gewertet wird.





4.0 Übersicht über Strafen und Verwarnungen

Es versteht sich von selbst, dass der Grundgedanke dieses Wettbewerbs und aller Teilnehmer sein sollte, dass sie fair miteinander konkurrieren und dass jeder Verstoß einer zu viel ist. Da dies aber eine Utopie wäre, hier eine Liste von möglichen Strafen und Verwarnungen, die bei bestimmten Vergehen während des DRS-Wintercups 2024/2025 ausgesprochen werden können. Diese Liste ist so umfassend wie möglich, kann aber nicht alle Situationen umfassen, die während des Wettbewerbs auftreten können. Die Rennleitung behält sich jedoch das Recht vor, in allen beschriebenen und nicht beschriebenen Situationen von diesen Richtlinien abzuweichen, wenn sie dies für notwendig erachtet. Um die Anzahl der Strafen so gering wie möglich und den Fahrspaß aller Teilnehmer so hoch wie möglich zu halten, haben wir in dieser Ausgabe exponentiell ansteigende Strafen eingebaut, die bei wiederholten Verstößen mit einem DQ enden, um Wiederholungstäter dieser Verstöße zu stoppen. Aus dieser Liste können keine Rechte abgeleitet werden, diese Übersicht ist ein Leitfaden und spiegelt nicht notwendigerweise wider, ob und was ein Fahrer als Strafe für einen Verstoß erhalten wird, noch ist sie notwendigerweise in chronologischer Reihenfolge.

4.1 Allgemeine Strafen

Verstöße	Mögliche Strafe(n)	Referenz
Nichteinhaltung der Verhaltensregeln	Disqualifizierung und Entfernung aus dem Gelände.	Artikel 1.1
Nachweis des Konsums/Besitzes von Alkohol, Drogen oder anderen Betäubungsmitteln	Disqualifizierung und Entfernung aus dem Gelände.	Artikel 1.2-a) Artikel 1.2-c)
Alkoholkonsum vor oder während des Rennens	Disqualifikation von der Teilnahme in der Mannschaft an diesem Tag.	Artikel 1.2-b)
Nichtvorhandensein einer ordnungsgemäßen Grundausrüstung	Warnung und Aufforderung zur Mängelbeseitigung. Meatball-Flagge. Disqualifikation von der aktuellen Runde.	Artikel 1.2-d) Artikel 1.2-e) Artikel 1.2-f) Artikel 1.4-g) Artikel 1.4-h)-a. Artikel 1.3-c) a. bis e. Artikel 3.6
Nichtanwesenheit (oder nicht pünktlich) bei einem oder mehreren Teilen des Auswahlverfahrens	Start von hinten. Start aus der Boxengasse. Disqualifikation für den Tag.	Artikel 1.2-k)





4.2 Strafen im Qualifying und im Aufstellen

Verstöße	Mögliche Strafe(n)	Referenz
Behinderung eines anderen Fahrers	Verwarnung. Disqualifikation des aktuellen Fahrers für den aktuellen Stint.	Artikel 2.2
Abbremsen, Verweilen, Zögern oder sonstiger Rückstand auf den Vorgänger von mehr als 3 Kartlängen	Zeitstrafe. Positionsstrafe. Start von der letzten Reihe. Disqualifikation.	Artikel 2.2
Vorsätzlich andere Fahrer beim Beginn überholen lassen	Zeitstrafe. Positionsstrafe. Start aus der letzten Reihe. Disqualifikation.	Artikel 2.2
Ignorieren einer gelben Flagge oder nicht genügend Geschwindigkeit beibehalten	von Hinten Starten	Artikel 2.2 Artikel 3.1-a)-a.
Überholen bei Gelb	von Hinten Starten Disqualifikation	Artikel 3.1-a)-b.
Einfahren in die Boxengasse während der Hotlap oder nach Abpiff der Hotlap (Sprint)	Start am Ende des Feldes. Disqualifikation für dieses Rennen.	Artikel 2.2
Zu schnelles Fahren in der Box oder bei der Einfahrt	Warnung. Zeitstrafe. Positionsstrafe. Start in der letzten Reihe. Disqualifikation.	Artikel 2.4
Schlangenlinien fahren oder unnötige Lenkbewegungen machen	Zeitstrafe. Positionsstrafe.	Artikel 2.2 Artikel 2.6
bei der Aufstellung die Anweisungen des Marshalls oder eine Abkürzung zu ignorieren oder den Aufstellungsprozess anderweitig zu stören	Start von hinten. Disqualifikation.	Artikel 2.2 Artikel 2.3 Bijzonder reglement
Überholen eines anderen Fahrers, nachdem er am Draftingpoint losgeschickt wurde	Start von hinten.	Artikel 2.2 Artikel 2.3
In das falsche Kart steigen/aus der Boxengasse fahren	Achteraan starten.	Artikel 1.2-k) Artikel 2.1 Artikel 2.2





4.3 Strafen während des Rennens

Verstöße	Mögliche Strafe(n)	Referenz
Zusammenstoß mit Platzgewinn pro Folgevergehen	Zeitstrafe von 3 Sekunden. Zeitstrafe von 6 Sekunden. Zeitstrafe von 9 Sekunden. Disqualifikation für dieses Rennen.	Artikel 2.3 Artikel 4.0
Unsportliche Handgesten	Warnung. Zeitstrafe.	Artikel 2.3
Unsportliches Fahren pro Folgevergehen (Sprint)	Zeitstrafe von 3 Sekunden. Zeitstrafe von 6 Sekunden. Zeitstrafe von 9 Sekunden. Disqualifikation für dieses Rennen.	Artikel 2.3 Artikel 1.1 Artikel 4.0
Unsportliches Fahren pro Folgevergehen (Endurance)	Zeitstrafe von 3 Sekunden. Zeitstrafe von 6 Sekunden. Zeitstrafe von 9 Sekunden. Disqualifikation für diesen Fahrer und Stint.	Artikel 2.3 Artikel 1.1 Artikel 4.0
Ignorieren einer gelben Flagge oder nicht genügende Reduzierung der Geschwindigkeit	Zeitstrafe von mindestens 3 Sekunden.	Artikel 3.1-a)-a. Artikel 3.1-b)-a.
Überholen bei Gelb	Zeitstrafe von mindestens 5 Sekunden.	Artikel 3.1-a)-b. Artikel 3.1-b)-b.
Boxenstopp mit weniger als der Mindestzeit (Endurance)	Rundenstrafe von 2 oder mehr Runden (automatisch).	Artikel 2.4
Überschreitung der maximalen Stint-Zeit (Endurance)	Rundenstrafe von 2 oder mehr Runden (automatisch).	Artikel 2.4
Zu schnelles Fahren in der Box oder bei der Einfahrt	Zeitstrafe. Rundenstrafe von mindestens 1 Runde	Artikel 2.4
Zu wenige Boxenstopps innerhalb der Rennzeit (Endurance)	Im Endergebnis als letzter platziert werden bzw. Endpositionsstrafen anhand der Anzahl aller anwesenden Teams.	Artikel 2.4
Wiederholtes Verlassen der Bahn und/oder Anschlagen der Anlage bei aufeinanderfolgenden Vergehen	Der Fahrer wird an sein Fahrverhalten erinnert. Verwarnung. Schwarze Flagge/Disqualifikation für dieses Rennen.	Artikel 2.7
Ein Fehlstart	Zeitstrafe von mindestens 10 Sekunden.	Artikel 2.3
Überholen, Ausweichen oder Vollgas vor dem Passieren einer grünen Flagge oder dem Ende einer gelben Flagge auf der gesamten Strecke	Zeitstrafe von mindestens 5 Sekunden.	Artikel 3.1-a)-c. Artikel 3.1-b)-b Artikel 3.2-c) Artikel 3.2-e)
Ignorieren einer Meatball-Flagge	Schwarze Flagge	Artikel 3.6-b)
Ignorieren einer schwarzen Flagge	Disqualifikation für dieses Rennen/Fahrer & Stint	Artikel 3.5-c)





4.4 Strafen während einer Safety-Kart-Situation

Verstöße	Mögliche Strafe(n)	Referenz
Ignorieren einer gelben Flagge oder nicht genügende Reduzierung der Geschwindigkeit	Zeitstrafe von mindestens 3 Sekunden.	Artikel 3.1-a)-a. Artikel 3.1-b)-a. Artikel 3.7-c)
Überholen unter Gelb/Safety-Kart	Zeitstrafe von Mindestens 5 Sekunden Positionsstrafe. Rundenstrafe Diskqualifikation.	Artikel 3.1-a)-b. Artikel 3.1-b)-b. Artikel 3.7-c) Artikel 3.7-d)
Schlingern zur Zeit des Safety-Karts	Zeitstrafe von mindestens 5 Sekunden.	Artikel 3.7-f) Artikel 2.6
Nutzen der Boxengasse oder anderweitige Unterbrechung/Unterbrechung der Formation der Karts hinter dem Safety-Kart	Zeitstrafe. Rundenstrafe von mindestens 1 Runde. Obligatorisches Einreihen am Ende des Feldes, bevor das Rennen fortgesetzt wird. Disqualifikation.	Artikel 3.7-g) Artikel 3.7-g)-a. Artikel 3.7-g)-b.
Überholen, Versetzt fahren oder Vollgas vor dem Passieren von Start/Ziel, nachdem das Safety-Kart die Strecke verlassen hat	Zeitstrafe von mindestens 5 Sekunden. Positionsstrafe.	Artikel 3.7-h)-a. Artikel 3.7-h)-b. Artikel 3.7-h)-c. Artikel 3.7-h)-d.





5.0 Tagesergebniss, Saisonergebniss und Punkttestand

Beim DRS-Wintercup 2024/2025 wird nicht nur an den Renntagen selbst um die Top-3-Podestplätze des Tages gekämpft, sondern es werden auch Punkte für die Top-3-Podestplätze der Saison gesammelt. Die während der 3 GPs gesammelten Punkte werden zusammengezählt, um die Tages- und Saisonsieger zu ermitteln.

5.1 Punkte

Die Punkte werden nach den Endplatzierungen der einzelnen Rennen vergeben, wobei die ersten drei Plätze einen Vorteil erhalten. Dieser wird nach Klassen berechnet und setzt sich wie folgt zusammen:

POSITION	PUNKTE
1	75
2	73
3	71
4	69
5	68
6	67
7	66
8	65
9	64
10	63
11	62
12	61
13	60
14	59
15	58
16	57
17	56
18	55
19	54
20	53
21	52
22	51
23	50 und so weiter bis Platz 72, ab dem alle Positionen 1 Punkt erhalten





5.2 Saisonergebniss / Stand der Saison

Die pro Rennen erzielten Punkte werden am Ende jedes (Sprint-)Rennens in die Rangliste eingetragen und auf der Webseite des DRS-Wintercups 2024/2025 bekannt gegeben, wobei es zu einer gewissen Verzögerung kommen kann.

- a) Bei den Sprintrennen werden für jedes der 4 Rennen Punkte vergeben.
 - a. Die Punkte werden nach jedem Rennen pro Klasse für die Tageswertung berechnet.
- b) Beim Langstreckenrennen werden die Punkte pro Team für das Rennen vergeben.
- c) Alle erzielten Punkte werden in die Saisonwertung aufgenommen.
 - a. Das bedeutet, dass bei den Sprintrennen pro GP 4 Punkte gezählt werden.
- d) Die 3 Fahrer oder die 3 Teams mit den meisten Punkten am Ende des Wintercups gewinnen somit die Saisonwertung.

5.3 Gleichstand Tageswertung (Sprint only)

In dem seltenen Fall, dass am Ende des Tages 2 oder mehr Fahrer genau die gleiche Punktzahl haben, wird das Endergebnis wie folgt ermittelt:

- a) Zunächst wird die Anzahl der Siege betrachtet. Derjenige mit den meisten Siegen wird vor dem/den Fahrer(n) mit weniger Siegen gewertet.
- b) Dann wird die Anzahl der besseren Platzierungen im Vergleich zu den anderen Fahrern berücksichtigt. Der Fahrer mit den meisten besseren Platzierungen wird vor dem/den Fahrer(n) mit den weniger guten Platzierungen gewertet.
- c) Danach wird die beste Rundenzeit, die in der 1. Qualifikation erzielt wurde, zur Ermittlung des Ergebnisses herangezogen. Der Fahrer mit der schnellsten Zeit wird vor dem/den Fahrer(n) mit einer weniger schnellen Zeit gewertet.
- d) Für den astronomisch kleinen Fall, dass es zu diesem Zeitpunkt immer noch einen Gleichstand gibt, entscheidet der Rennleiter in Absprache mit den Tiebreakern über einen geeigneten Tiebreaker, der allen Beteiligten gerecht wird.

5.4 Gleichstand Saisonwertung

In dem seltenen Fall, dass am Ende der Saison 2 oder mehr Fahrer oder Teams genau die gleiche Punktzahl erreichen, wird das Endergebnis wie folgt ermittelt:

- a) Zunächst wird die Anzahl der Siege berücksichtigt. Der Fahrer oder das Team mit den meisten Siegen wird vor dem Fahrer oder dem Team mit weniger Siegen platziert.
- b) Als nächstes wird die Anzahl der besseren Platzierungen im Vergleich zu dem/der anderen Fahrer/in oder Team berücksichtigt. Der Fahrer oder das Team mit den meisten besseren Platzierungen wird vor dem Fahrer oder dem Team mit den wenigsten Platzierungen gewertet.





- c) Dann wird die beste Rundenzeit aller bisherigen 1. Qualifikanten pro GP berücksichtigt.
 - a. Pro 1. Qualifikation pro GP wird anhand der schnellsten Rundenzeit ermittelt, wer der „Sieger“ ist.
 - b. Bei Gleichstand werden alle „Siege“ zusammengezählt, und der Fahrer oder das Team mit den meisten „Siegen“ wird vor dem Fahrer oder dem Team mit weniger „Siegen“ gewertet.
- d) In dem astronomisch kleinen Fall, dass dann immer noch ein Gleichstand besteht, entscheidet der Rennleiter in Absprache mit den Tie-Breakern über einen geeigneten Tie-Breaker, der allen Beteiligten gerecht wird.

6.0 Sodi World Series

Bei den Rennen des DRS Winter Cup 2024/2025 können auch Punkte für die SODI World Series, kurz SWS, gesammelt werden. In diesem Abschnitt erklären wir kurz, was das bedeutet, wie es funktioniert und was die Details sind. Für alle (aktuellen) Informationen sollten die Fahrer die SWS-Website besuchen. Die SWS ist nicht Teil der Dutch Racing Series B.V. oder ihrer Veranstaltungen und alle SWS-Logos, Materialien, Namen und Veranstaltungen sind rechtmäßiges Eigentum von SODIKART S.A.

6.1 Konto

Um Punkte zu erhalten, ist es wichtig, dass der Fahrer ein SWS-Konto hat, das einfach über die SWS-Website erstellt werden kann. Jeder Fahrer muss sich nach dem Anlegen seines Kontos im Profil mit einer Strecke oder Organisation „verbinden“. Alle Kartbahnen innerhalb von The Karting Group sowie die Organisation Dutch Racing Series sind auf SWS verfügbar, um sich mit ihnen zu verbinden.

6.2 Punkte für die Staatsangehörigkeit

Unabhängig davon, in welchem Beruf oder bei welcher Organisation Sie tätig sind und ob diese im selben Land wie Ihre Nationalität liegt, sammeln Sie Punkte für Ihre eigene Nationalität. Das bedeutet, dass Sie als Niederländer Punkte für Ihre Chance sammeln, zum Finale der Sodi World Series eingeladen zu werden und die Niederlande zu vertreten.

6.3 Verschiedene Kategorien

Bei der SWS kann man für verschiedene Kategorien Punkte sammeln. Die Kategorien, für die man bei der DRS Punkte sammeln kann, sind der SWS Sprint Cup, der SWS Endurance Cup und der SWS Junior Cup.





6.4 SWS Endurance Cup

Um Punkte für den SWS Endurance Cup zu sammeln, müssen Sie in Ihrem SWS-Konto ein Team mit mindestens einem anderen Fahrer als Teamkollegen erstellen. Die Fahrer pro Team müssen MANUELL hinzugefügt werden und sind nicht automatisch, also vergessen Sie das nicht! Wenn Sie keine Teammitglieder zu Ihrem Team hinzugefügt haben, können Sie KEINE Punkte für den SWS Endurance Cup erhalten.

6.5 Gleicher Kontoname

Da wir als DRS die SWS-Konten der Teilnehmer manuell verknüpfen und überprüfen müssen, bevor wir die Ergebnisse an die SWS übermitteln, ist es wichtig, dass Ihr SWS-(Team-)Name mit dem Namen übereinstimmt, den Sie bei der Erstellung eines Kontos bei DRS oder bei der Anmeldung verwendet haben. Wenn die Namen so unterschiedlich sind, dass wir keine Übereinstimmung in der SWS-Datenbank finden, können Sie keine Punkte für die SWS sammeln.

6.6 Unterschiede in den Regeln

Die SWS ist eine unabhängige Organisation und hat ihr eigenes Reglement, auf das die Dutch Racing Series keinen Einfluss hat. Dies kann dazu führen, dass bestimmte SWS-Kategorien und die dazugehörigen Regeln, Mindest- und Höchstalter usw. nicht mit den von der DRS festgelegten Kategorien und den dazugehörigen Regeln und Altersklassen übereinstimmen. Dies führt in einigen Fällen dazu, dass man keine Punkte für die SWS sammeln kann. Daran können wir nichts ändern.

6.7 mehrere Klassen gleichzeitig auf der Strecke

Während des DRS sind manchmal 2 oder mehr Klassen pro Kategorie gleichzeitig auf der Strecke. Während es für uns möglich ist, diese Klassen zu unterscheiden und sie um ein separates Podium kämpfen zu lassen, ist dies für SWS leider nicht der Fall. Jede Session, die wir durchführen, kann bei SWS nur als 1 Rennen registriert werden. Das bedeutet, dass z.B. im Falle des DRS Sprint FUN Light&Heavy die Gesamtergebnisse beider Klassen zusammen an die SWS geschickt werden. Daran können wir nichts ändern.





6.8 Unterschiede zwischen den Regelungen 2024 und 2025

Die SWS aktualisiert ihre Verordnungen jedes Kalenderjahr. Die Verordnungen von 2025, die am 1. Januar 2025 in Kraft treten, bringen viele neue Änderungen mit sich, von denen die wichtigsten für uns die folgenden sind:

- a. Im Jahr 2024 könnten wir bis zu 3 Sprintrennen und 1 Langstreckenrennen pro Tag bei SWS anmelden
 - i. Dies bedeutete, dass wir den Endstand jeder Sprintkategorie als Ergebnis verwenden mussten und nicht jedes Sprintrennen einzeln einreichen konnten.
- b) Im Jahr 2025 wird diese Beschränkung auf maximal 3 Sprintrennen pro Tag entfallen, die Beschränkung auf 1 Langstreckenrennen pro Tag bleibt bestehen
 - a. Das bedeutet, dass wir ab 2025 alle einzelnen Sprintrennen als Einzelrennen bei SWS einreichen werden, so dass es mehr Punkte zu sammeln gibt!
- c) Ab 2025 wird es leider nicht mehr möglich sein, die verschiedenen Klassen in einer Sitzung aufzuteilen.

6.9 Ermittlung und Vergabe von Punkten

Die Dutch Racing Series hat keinen Einfluss auf die Höhe der Punktevergabe, keinen Einfluss auf das Reglement und keinen Einfluss auf andere Angelegenheiten im Zusammenhang mit der SWS. Die SWS ist eine unabhängige Organisation und ist weder der Dutch Racing Series B.V. untergeordnet noch Teil von ihr. Die DRS hat nur eine Partnerschaft mit der SWS. Wir können nur die Ergebnisse der einzelnen Rennen übermitteln und haben keinen weiteren Einfluss auf den Prozess. Sobald die Ergebnisse übermittelt sind, können wir nichts mehr ändern. Vergewissern Sie sich also bitte vor jedem Rennen, dass Ihr SWS-Name, Ihr Konto und Ihr Team in Ordnung sind. Wir können den übermittelten Ergebnissen nachträglich keine Teams und Fahrer hinzufügen.

6.10 Spezifische Fragen SWS

Da wir als DRS nicht mehr tun können, als Rennen zu registrieren und die Ergebnisse zu übermitteln, bitten wir alle Teilnehmer mit spezifischen Fragen zur SWS, diese an die SWS zu richten. An uns gerichtete Fragen, Kommentare, Beschwerden und Vorschläge, die sich auf die SWS, ihr Reglement, ihre Website und Veranstaltungen beziehen, auf die wir keinen Einfluss haben, werden daher von uns nicht bearbeitet.





Haftung:

1.1 Die Teilnahme an Aktivitäten und das Betreten von Örtlichkeiten, die von Dutch Racing Series B.V. zur Erfüllung ihrer Verträge genutzt werden (wie z.B. Rennstrecken, Kartbahnen, Fahrerlager und Hospitality-Bereiche), erfolgt auf eigenes Risiko des Kunden. Der Kunde ist sich bewußt, daß durch die Teilnahme an einer Veranstaltung sowie durch das Betreten der Orte, an denen Dutch Racing Series B.V. tätig ist, ein erhöhtes Risiko für mögliche Verletzungen besteht.

1.2 Dutch Racing Series B.V. haftet nicht für Schäden, die während einer Veranstaltung entstehen und die der Kunde direkt oder indirekt erleidet, gleich welcher Art, wie z.B. Verletzungen, Knochenbrüche, körperliche oder geistige Schäden oder Schäden infolge des Todes.

1.3 Dutch Racing Series B.V. ist nicht haftbar für Verlust, Diebstahl oder Beschädigung von Eigentum.

1.4 Wenn und soweit Dutch Racing Series B.V. haftbar ist, beschränkt sich die Haftung von Dutch Racing Series B.V. auf den Betrag, der von ihrer Versicherungsgesellschaft ausgezahlt wird, zuzüglich des in den Versicherungsbedingungen festgelegten Selbstbehalts. Wenn aus irgendeinem Grund keine Zahlung im Rahmen der Versicherung erfolgt, ist die Haftung auf den Rechnungsbetrag mit einem Höchstbetrag von € 10.000 (zehntausend Euro) begrenzt.

1.5 Die Haftung von Dutch Racing Series B.V. ist zu jeder Zeit auf direkte Schäden beschränkt. Dutch Racing Series B.V. ist nicht haftbar für indirekten Schaden, einschließlich Folgeschaden.

1.6 Es wird davon ausgegangen, dass dem Kunden bekannt ist, dass die Fahrzeuge (die Karts) bei einer Veranstaltung nicht gemäß dem Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsgesetz (WAM) versichert sind. Im Falle eines Zusammenstoßes, einer Kollision und einer rücksichtslosen Fahrweise, die zu Schäden führt, kann die Gegenpartei den Kunden haftbar machen.

1.7 Dutch Racing Series B.V. kann den Kunden haftbar machen, wenn ein Fahrzeug (Kart) oder die Rennstrecken einschließlich Zubehör durch unvorsichtiges Verhalten des Kunden beschädigt werden.

1.8 Eltern oder gesetzliche Vertreter tragen zu jeder Zeit das volle Schadensrisiko, wenn ein Minderjähriger (< 18 Jahre) eine Veranstaltung besucht oder daran teilnimmt und akzeptieren dieses erhöhte Risiko.

1.9 Die in Artikel 1.1 bis 1.8 genannten Haftungsbeschränkungen gelten nicht, sofern der Schaden auf Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit seitens der Dutch Racing Series B.V. oder ihrer Geschäftsführung zurückzuführen ist.

