



ORGANIZED BY:
BERNER KART RACING CLUB
LUGANO KART TEAM
BSC ORGANISATION

ALLGEMEINES REGLEMENT BRIDGESTONE-CUP 2010

INHALT

1. ALLGEMEINES
2. AUSTRÜSTUNG DER FAHRER
3. FAHRERBESPRECHUNG
4. EINSCHREIBUNG
5. ADMINISTRATIVE KONTROLLE / SICHERHEITSKONTROLLE
6. MATERIALREGISTRIERUNG – TECHNISCHE ABNAHME
7. GÜLTIGE REGLEMENTE
8. SPORTSTRAFEN
9. AUSSCHLUSS AUS DEM RENNEN / DISQUALIFIKATION
10. FLAGGEN
11. STARTAUFSTELLUNG
12. ABLAUF DES ZEITFAHRENS
13. START
14. RENNABBRUCH
15. PARC FERME – TECHNISCHE KONTROLLE
16. TECHNISCHER REGELVERSTOSS
17. RANGLISTE DES RENNENS
18. RANGLISTE DER MEISTERSCHAFT
19. EINSPRUCH
20. EINSPRUCHFRIST
21. UNTERSUCHUNG EINES EINSPRUCHS
22. ZUSÄTZLICHES

1. ALLGEMEINES

Karting ist ein Sport, der in der Regel von Amateuren gemäss Reglementen und mit Fair-Play praktiziert wird.

Ein korrektes Verhalten ist an allen Rennveranstaltungen des BRIDGESTONE-CUPS oberstes Gebot und es werden keine Ausnahmen gemacht. Dies gilt sowohl für die Fahrer, als auch für die Begleitpersonen und die Teammanager, die an allen Rennen als Vorbilder auftreten sollten, sowohl auf der Rennstrecke, als auch in den Hotels und während den Preisverteilungen.

Im folgenden Reglement wird der Ausdruck «Fahrer» für «Fahrer/Bewerber oder gesetzlicher Vertreter» verwendet.

Am BRIDGESTONE-CUP sind alle Fahrer zugelassen, die im Besitz einer **nationalen oder internationalen Lizenz** sind, die durch einen von der CIK-FIA anerkannten Verband ausgestellt wurde.

Sämtliche Rennen des BRIDGESTONE-CUPS sind im Internationalen Kalender mit dem Status «ENPEA» eingetragen, d.h. «nationales Rennen mit internationaler Beteiligung». Der BRIDGESTONE-CUP wird vom Lugano Kart Team, dem Berner Kart Racing Club und von Monsieur Amedeo Crosilla gemeinsam organisiert.

Die Rennen werden gemäss den folgenden Regelwerken ausgetragen: Die sportlichen internationalen Richtlinien der FIA und deren Anhänge, dem nationalen sportlichen Reglement des ASN, den Bestimmungen der NSK und dem separaten hier vorliegenden Reglement.

Der LO Swiss ROK Cup findet mit eigenem Reglement im Rahmen des Bridgestone-Cup statt.

2. AUSTRÜSTUNG DER FAHRER

Der Fahrer muss unter allen Umständen, sobald er sich mit seinem Kart in Bewegung setzt:

- Einen homologierten und seiner Kopfgrösse angepassten Integralhelm tragen, der mit seinem originalen Schliesssystem versehen ist, korrekt befestigt ist und die Augen schützt (mit geschlossenem Visier oder, falls es regnet, mit einem Turbomisier).
- Der Rennanzug muss den ganzen Körper, inklusive Arme und Beine bedecken. Ein Regenoverall darf nur über einem homologierten Rennanzug getragen werden.
- Ein Paar Schuhe, die so hoch geschnitten sind, dass sie die Fussknöchel bedecken (bei Regen dürfen Gummistiefel getragen werden).
- Geschlossene Handschuhe, die aus Leder oder solidem Stoff und in gutem Zustand sind.

Die Ausrüstung muss homologiert sein.

Ein Rippenschutz sowie eine Halskrause, die **in ihrem Originalzustand belassen werden**, werden wärmstens empfohlen und **sind obligatorisch für die Kategorien Mini und Super Mini**.

Diejenigen Fahrer, die sich nicht an diese Vorschrift halten, **werden vom Rennen oder den Tests ausgeschlossen**. Wenn dieser Artikel nicht respektiert wird, wird der Fahrer sofort angehalten.

3. FAHRERBESPRECHUNG

Die **Fahrerbesprechung**, die vom Rennleiter organisiert wird, ist für alle Fahrer und deren gesetzliche Vertreter und gegebenenfalls deren Mechaniker **obligatorisch**.

Das Ziel der Fahrerbesprechung ist es, nochmals an bestimmte Punkte des Reglements sowie die allgemeinen Sicherheitsvorschriften und spezifischen

Punkte, die die aktuelle Rennstrecke betreffen, zu erinnern und den Rennablauf genau zu erläutern. **Es kann eine Anwesenheitskontrolle durchgeführt werden! Jeder Fahrer, der nicht an der Fahrerbesprechung teilgenommen hat, wird mit einer Busse von 150.- CHF bestraft, die vor dem offiziellen Rennbeginn bezahlt werden muss.**

4. EINSCHREIBUNG

Die Teilnahme für die Fahrer der Kategorie Puffo ist gratis. Für alle anderen Kategorien beträgt die Einschreibgebühr pro Rennen **220.- CHF**. Die Streckenmiete für das freie Samstag-Training kann zusammen mit dem Startgeld eingefordert werden.

Für das letzte Rennen der Meisterschaft (Bridgestone-Cup Grand Finals) beträgt die Einschreibgebühr **250.- CHF**. Die Bezahlung der Einschreibgebühr muss per Banküberweisung erfolgen. Bitte als Zahlungsgrund den Namen des Fahrers und die Kategorie angeben. Die Zahlung muss bis spätestens 10 Tage vor dem Rennen überwiesen werden. **Die Zahlungsbestätigung/Quittung muss ans Rennen mitgenommen werden und gegebenenfalls vorgewiesen werden.**

Der Rennveranstalter hat das Recht, die Teilnahme eines Fahrers abzulehnen, wenn dieser sich nicht an die gemäss Reglement vorgeschriebenen Anmeldefristen gehalten hat oder die Anmeldung nicht vollständig ausgefüllt wurde. Jeder Fahrer darf sich pro Rennen nur in einer Kategorie einschreiben.

Der Rennveranstalter kann die letzten Einschreibungen ablehnen, falls die Anzahl der Fahrer die maximal homologierte Fahreranzahl der Strecke übersteigt und eine Aufteilung der Kategorie in zwei Gruppen nicht rechtfertigen würde.

Wenn in einer Kategorie nur 5 Fahrer oder weniger eingeschrieben sind, kann der Veranstalter die besagte Kategorie annullieren. Die betroffenen Fahrer werden folglich nicht berechtigt am Rennen teilzunehmen. Die Einschreibgebühr wird ihnen zurückerstattet und sie können somit keinen weiteren Anspruch gegenüber dem Organisator geltend machen. Der Rennveranstalter hat das Recht, eine Einschreibung ohne Angaben von Gründen zurückzuweisen.

5. ADMINISTRATIVE KONTROLLE / SICHERHEITSKONTROLLE

Jeder Fahrer ist zu folgenden Punkten verpflichtet (ansonsten kann seine Einschreibung zurückgewiesen werden):

- Dem Rennveranstalter seine Einschreibung schriftlich per Post/Fax oder On-line zukommen zu lassen, persönlich seine Lizenz vorzuweisen und die Bedingungen an den administrativen und Sicherheitskontrollen zu erfüllen.
- Das Reglement und die Weisungen des Organisators sowie des Rennleiters und den Technischen- und Sport-Kommissaren zu befolgen. Der Rennveranstalter hat die Aufgabe, die Lizenzen zu kontrollieren. Der Sportkommissar kann die Lizenzen bis zum Ende der Veranstaltung zurückbehalten. Der Fahrer darf erst an den offiziellen Trainings teilnehmen, nachdem er sämtliche administrative Formalitäten, Kontrollen und Registrierungen durchlaufen hat.

Die Einschreibgebühr wird auf keinen Fall zurückerstattet. Für eine Rückerstattung kann kein Grund geltend gemacht werden und es kann auch keine Abfindung verlangt werden.

Die Transponder werden an der administrativen Kontrolle oder vor dem Zeitfahren verteilt. Der Transponder muss hinten am Sitz befestigt werden. **Bei der Teilnahme am Warm-up und den offiziellen Trainings ist der Transponder am Kart obligatorisch.** Falls der Transponder verlorengeht oder beschädigt wird, entstehen dem Fahrer Kosten von CHF 250.00. Die zugeteilte Startnummer muss spätestens ab dem offiziellen Training am Kart montiert sein.

6. MATERIALREGISTRIERUNG – TECHNISCHE ABNAHME

Der Fahrer ist für die Konformität seines Materials und die Funktionsfähigkeit sämtlicher Sicherheitsvorkehrungen verantwortlich.

Die technischen Kommissare haben das Recht, während der Registrierung des Materials Markierungen und Plombierungen vorzunehmen sowie Messungen und Gewichtskontrollen.

Das Ziel der technischen Kontrolle ist es, sich von der Konformität des Materials und der Ausrüstung zu überzeugen.

Diese Kontrollen können aus Sicherheitsgründen, zum Vergleichen, für die Überprüfung der Konformität etc. zu jedem Zeitpunkt der Rennveranstaltung, also auch ausserhalb der Abschluss-Kontrolle des Materials durchgeführt werden.

Es sind höchstens 2 Chassis pro Rennveranstaltung erlaubt. Diese müssen beide an der technischen Abnahme vorgeführt werden und müssen von derselben Marke sein. Die Anzahl der Motoren pro Fahrer ist frei.

7. GÜLTIGE REGLEMENTE

Alle Veranstaltungen zum Bridgestone-Cup werden durchgeführt in Übereinstimmung mit dem Internationalen Sportgesetz der CIK-FIA und seinen Anhängen, dem Nationalen Sportreglement des ASS, den Bestimmungen der NSK sowie dem «Allgemeinen Reglement» des BS-Cup sowie der jeweiligen Ausschreibung der Veranstaltung.

8. SPORTSTRAFEN

Es gilt das Reglement der Schweizermeisterschaft, sowie das internationale Reglement der CIK/FIA.

Einzig die Sportkommissare entscheiden an den Veranstaltungen über die Strafen.

9. AUSSCHLUSS AUS DEM RENNEN / DISQUALIFIKATION

Ein Fahrer wird durch das Anzeigen der laut Reglement geltenden Flagge aufgrund eines Entscheides der Sportkommissare und / oder des Rennleiters aus dem Rennen genommen.

Wenn ein Fahrer aus dem Rennen genommen wird, erscheint er trotzdem auf der Rangliste.

Ein Ausschluss aus der Rennveranstaltung kann bei einem Regelverstoss sowie bei Missachten der Weisungen des Rennleiters und/oder der Sportkommissare ausgesprochen werden.

Bei einem Ausschluss aus der Rennveranstaltung wird der Fahrer nicht mehr auf der Rangliste geführt und erhält keine Punkte.

Ein bestrafter Fahrer erhält keinesfalls sein Startgeld zurück.

10. FLAGGEN

Jeder Fahrer muss die Flaggen, die ihm während des Rennens gezeigt werden, strikte befolgen! Die Bedeutung ist wie folgt:

1. Die Flaggen, die vom Rennleiter oder seinem Stellvertreter gebraucht werden:

– Nationalflagge: Rennstart oder Beginn des Zeitfahrens

– Grüne Flagge mit gelbem «V»: Fehlstart

– Blaue Flagge, die den Fahrern angezeigt wird, die überrundet werden, weil sie mindestens eine Runde im Rückstand sind:

· Unbewegt: Behalte deine normale Linie, du wirst von einem oder mehreren Fahrern überholt.

· Geschwenkt: Behalte deine normale Linie, du wirst von einem oder mehreren Fahrern überholt, mache den Weg frei.

Wichtige Präzision: Wenn eine Gruppe von Fahrern überrundet wird, müssen diese die ersten/den ersten Fahrer vorbeilassen, ohne sich gegenseitig zu überholen, sonst kann eine Strafe ausgesprochen werden.

Gemäss dem Entscheid des Rennleiters kann dieser auch seinen Stellvertreter oder andere Offizielle bevollmächtigen, eine blaue Flagge zu verwenden.

– Gelbe Flagge mit roten senkrechten Streifen: Änderung der Streckenhaftung aufgrund von Öl, Wasser oder Aquaplaning wegen Regenschauern.

– Weisse Flagge: Ein langsames Fahrzeug ist auf der Strecke unterwegs.

Wenn die drei folgenden Flaggen gebraucht werden, muss die Startnummer des betroffenen Fahrers mitangezeigt werden:

– Schwarze Flagge mit oranger Scheibe: Halten an der vorgeschriebenen Stelle (Reparaturbereich) wegen eines technischen Defekts am Kart oder an der Ausrüstung/Bekleidung. Der Fahrer darf nach der Reparatur das Rennen wieder aufnehmen.

– Flagge diagonal unterteilt in ein schwarzes und ein weisses Dreieck: Letzte Warnung für den Fahrer, dass er wegen unsportlichem Verhalten aus dem Rennen genommen wird.

– Schwarze Flagge: Ausschluss. Der Fahrer muss sofort in den Parc Fermé und sich nach dem Rennen beim Rennleiter oder den Sportkommissaren melden. Der schwarzen Flagge muss nicht unbedingt eine Verwarnung vorausgehen.

– Rote Flagge: Das Rennen wird abgebrochen. Langsam fahren, absolutes Überholverbot, an der Stelle, die der Rennleiter an der Fahrerbesprechung für diesen Fall bezeichnet hat, anhalten. Sobald die rote Flagge gezeigt wird, schwenken alle Flaggenposten die gelben Flaggen, um den Rennabbruch anzuzeigen.

– Schwarz-weiss karierte Flagge: Zielflagge. Ende des Rennens, der Trainings, des Zeitfahrens.

2. Flaggen, die von den Streckenkommissaren oder dem Rennleiter gezeigt werden:

– Gelbe Flagge still gehalten: Gefahr, langsam fahren, Überholverbot, Beginn der neutralisierten Zone. Die Flagge ist gültig bis nach dem Hindernis oder bis zur nächsten grünen Flagge.

– Gelbe Flagge geschwenkt: Grosse Gefahr, Überholverbot, seien Sie bereit sofort anzuhalten.

– Grüne Flagge: Ende der neutralisierten Zone; diese Flagge kann auch gebraucht werden, um den Beginn einer Trainingsserie oder den Start der Einführungsrounden anzuzeigen.

11. STARTPLÄTZE

Ein Rennen besteht aus Vorläufen und einem Final, gemäss der Streckenkapazität und den Homologationsbestimmungen.

Der Startplatz wird nach folgenden Kriterien vergeben:

– Für den ersten Vorlauf gilt das Resultat des Zeitfahrens für die Startaufstellung.

– Für den zweiten Vorlauf gilt das Resultat des ersten Vorlaufs für die Startaufstellung.

– Für das Finale gilt die Addition der Rangpunkte des ersten und des zweiten Vorlaufs für die Startaufstellung.

Kommt es zur Punktgleichheit (ex-aequo) aus den Vorläufen, hat der Fahrer, der die schnellere Zeit im Zeitfahren gefahren hat Vorrang. Ist die Zeit aus dem Zeitfahren identisch, entscheidet das Resultat des 2. Vorlaufs.

Wenn gemäss der Streckenhomologation nicht alle Fahrer der gleichen Kategorie in einem Feld fahren können, werden die Fahrer nach dem Zeitfahren in Gruppen unterteilt. Die Aufteilung wird wie folgt vorgenommen:

1. Fahrer im Zeitfahren = Gruppe A, 2. Fahrer im Zeitfahren = Gruppe B, 3. Fahrer im Zeitfahren = Gruppe A, etc.

Die Fahrer, die gemäss dem Zwischenklassement nach den Vorläufen auf den Rängen der Anzahl der für die Strecke zugelassenen Fahrer klassifiziert sind, sind fürs Finale qualifiziert.

Beim Rennen des «Bridgestone-Cup Grand Finals» entscheidet das Zwischenklassement nach den Vorläufen sowohl über die Startaufstellung für das Sprintrennen als auch für das grosse Finale.

12. ABLAUF DES ZEITFAHRENS

Das Zeitfahren wird während einer zeitlich limitierten Sitzung mit einer automatischen Zeitnahme gefahren. Die Zeit beträgt maximal 10 Minuten pro Gruppe. Falls die Streckenkapazität kleiner ist als das Starterfeld, wird die Kategorie in Gruppen eingeteilt. Der Rennleiter entscheidet über die Anzahl Fahrer pro Gruppe, die Startaufstellung und die Zusammensetzung der Gruppen. In keinem Fall ist es dem Fahrer erlaubt, in einer anderen als der seinen Gruppe zu fahren, auch nicht wenn er einen Unfall oder ein technisches Problem hat.

Wenn der Fahrer nicht in seiner zugeteilten Gruppe startet, wird keine Rundenzeit gewertet.

– Allgemeine Bestimmungen: Die schnellste Runde wird gewertet. Kommt es zu einem Gleichstand, entscheidet die zweischnellste Runde.

Am Ende des Zeitfahrens muss jeder Fahrer obligatorisch auf die Waage.

Wenn ein Fahrer während des Zeitfahrens ein technisches Problem hat, darf ihm nicht geholfen werden. Hält ein Fahrer im Parc Fermé, ist das Zeitfahren für ihn definitiv beendet. Er darf nicht nochmals auf die Strecke, auch wenn das Zeitfahren noch nicht beendet ist. Wenn ein Fahrer aus irgendeinem Grund auf der Strecke stehen bleibt, muss er sich und seinen Kart in Sicherheit bringen und beim Kart warten, bis das Zeitfahren zu Ende ist.

13. START

Beim Vorstart wird jeder Fahrer auf den Startplatz gestellt, den er während des gesamten Startprozederes zu den verschiedenen Rennen (Vorlauf, Finale, etc) einhalten muss.

Die Startaufstellung erfolgt gemäss der Streckenhomologation. Wenn die erste Kurve eine Rechtskurve ist, erhält der besser platzierte Fahrer der Startreihe die rechte Spur, ist die erste Kurve eine Linkskurve, erhält der bessere der beiden Fahrern in der gleichen Startreihe die linke Spur. Der Fahrer, der auf der Poleposition startet, darf auswählen, auf welcher Seite er gerne starten möchte. Diese Entscheidung hat keinerlei Einfluss auf die restlichen Startreihen/Fahrer.

Startmöglichkeiten:

Die Starts werden wie folgt gegeben:

Stehender Start:

Dieser Start wird ausschliesslich bei den Schaltkarts durchgeführt: Alle Karts werden in Zweierreihen angehalten, mit laufendem Motor. Startsimulationen während der Einführungsrounden sind verboten.

Fliegender Start:

Für alle Karts ohne Getriebe: In Zweierreihen mit einer reduzierten Geschwindigkeit. Die Karts müssen mit gedrosselter und konstanter Geschwindigkeit gerade auf die Startlinie zufahren. Der Fahrer auf der Pole-Position ist für eine moderate Geschwindigkeit verantwortlich. Es ist verboten, vor dem Startsignal zu überholen, die Spur zu wechseln oder sich zu versetzen. Dieses Startvorgehen gilt auch für die Kategorien mit Kupplung.

Formationsrunde:

Das Ziel der Formationsrunde ist es, die mechanischen Elemente am Kart auf Temperatur zu bringen und die Karts vor dem Start zu formieren, gemäss dem Startplatz der jedem Fahrer am Vorstart zugewiesen worden ist. Ein Fahrer, der seinen Startplatz nicht einhalten konnte, kann versuchen, diesen während der Formationsrunde wieder einzunehmen, unter der Bedingung, dass er dies vorsichtig macht. Ein verlorener Startplatz darf nur bis zur vom Rennleiter vordefinierten roten Linie wieder eingenommen werden. Die anderen Fahrer müssen dafür den Weg freimachen.

Startprozedere:

Sobald der Starter den Vorstart mit der grünen Flagge freigibt und das Feld sich in Bewegung setzt, dürfen die Fahrer keine Hilfe von aussen mehr in Anspruch nehmen. Sei es für Reparaturen oder Materialeinstellungen. Es gilt jedoch, dass ein Fahrer, der sich nicht weiter als 100 Meter vom Vorstart entfernt befindet und ein technisches Problem hat, mit Hilfe seines Mechanikers den Kart in den Vorstartbereich zurückschaffen darf (aber nur, wenn er dabei seine Konkurrenten nicht behindert – ein Karttransportwagen ist nicht erlaubt) und den Defekt zusammen mit seinem Mechaniker reparieren kann.

Bevor der Rennstart gegeben wird, absolvieren die Fahrer mindestens eine Formationsrunde.

Während der Formationsrunde müssen sich die Fahrer an folgende Regeln halten (ansonsten werden sie bestraft):

– Keine Abkürzung nehmen, sondern nur die reglementäre Streckenführung, die auch fürs Rennen gebraucht wird.

– Die Startposition, die beim Vorstart zugewiesen wurde, einhalten.

– Keinen Fehl- oder Frühstart machen.

Präzision: Die Geschwindigkeit, die in der Formationsrunde gefahren wird, wird vom Fahrer auf der Pole-Position angegeben. Kein Fahrer darf den Erststartenden in der Formationsrunde überholen.

Folgende Verstösse gegen das Reglement werden mit Zeitstrafen (Sekunden) geahndet, die mittels einer Tafel mit der Startnummer des/der bestrafte(n) Fahrer vom Rennleiter angezeigt wird:

Jegliches Vorrücken in der Startreihe oder das Wechseln der Startreihe, jeglicher Versuch, einen Frühstart zu provozieren oder den Start hinauszuzögern. Im Wiederholungsfall kann der Fahrer vom Rennen ausgeschlossen werden.

Start:

Der Start wird nach dem Ermessen des Rennleiters gegeben, ohne dass dieser dazu verpflichtet ist, auf einen verspäteten Fahrer zu warten. Er gibt den Start frei, sobald er mit der Formation des Feldes einverstanden ist. Das Rennen beginnt erst in dem Moment, wenn die Startflagge gehoben wird oder die roten Ampellichter ausgehen.

Die Fahrer, die beim Startzeichen des Rennleiters die Startlinie nicht überqueren, werden als «nicht gestartet» deklariert.

Wenn das Rennen vom Rennleiter als «Regenrennen» deklariert wird, sind die Fahrer dazu verpflichtet, mit Regenreifen zu starten.

Wenn das Rennen nicht speziell als Regenrennen deklariert wird, hat jeder Fahrer die freie Reifenwahl zwischen Slicks oder Regenreifen. Der Rennleiter darf sich aber vorbehalten, Fahrer, die aufgrund ihrer Reifenwahl zu langsam oder zu gefährlich für die anderen Fahrer sind mit der schwarzen Flagge aus dem Rennen zu nehmen.

14. RENNABBRUCH

Falls es aufgrund eines Unfalls, aus sicherheitstechnischen oder irgendwelchen anderen Gründen zu einem Rennabbruch kommt, zeigt der Rennleiter die rote Flagge. Gleichzeitig zeigen alle Streckenposten die gelbe Flagge. Somit wird angezeigt, dass das Rennen abgebrochen wird.

Alle Fahrer sind in diesem Fall sofort dazu aufgerufen, nicht mehr zu überholen und die Geschwindigkeit zu drosseln. Die Fahrer halten an dem Ort an, der an der Fahrerbesprechung für diesen Fall angegeben wurde.

Diese Anhaltezone ist neutral. Es gelten die Parc-fermé Regeln, ausser der Rennleiter gibt andere Anweisungen.

Im Anschluss an einen Rennabbruch:

a) wenn mindestens 60% des Rennens gefahren worden sind, wird das Rennen als absolviert gewertet und das Rennergebnis ist gültig. Dabei zählt die letzte Runde, die vor dem Rennabbruch komplett gefahren worden ist.

b) wenn weniger als 60% des Rennens gefahren worden sind, wird das Rennen nochmals gestartet und der erste Start wird nicht gewertet. Dabei wird nochmals in derselben Startaufstellung gestartet, die zu Beginn vorgesehen war.

15. PARC-FERME – TECHNISCHE KONTROLLE

Der Zutritt zum Parc Fermé ist nur dem Fahrer, seinem Mechaniker und den Offiziellen gewährt. Es ist verboten, im Parc-fermé den Motor zu starten (sei es vor oder nach dem Rennen), ausser dies wird von einem technischen Kommissar verlangt. Die technischen Kommissare sind zu jeder Zeit einer Rennveranstaltung befugt, das Material und die Ausrüstung/Rennbekleidung auf ihre Konformität zu prüfen und sind die Einzigen, die über den Umfang der Kontrollen, die sie gerne durchführen möchten, entscheiden dürfen. Sie können, wenn sie wollen, das Material und die Ausrüstung der Fahrer ihrer Wahl kontrollieren und dabei die Demontage sämtlicher Teile verlangen. Jeder Fahrer ist dazu verpflichtet, an der technischen Kontrolle zu erscheinen. Nach dem Finallauf müssen alle Karts im Parc-fermé abgestellt werden.

16. TECHNISCHER REGELVERSTOSS

Der Fahrer ist für die Konformität seines Materials verantwortlich. Jeder Fahrer, der gegen die technischen Regeln verstösst, wird vom Zeitfahren, vom Vorlauf oder vom Finallauf deklassiert oder von der ganzen Rennveranstaltung, an der dieser Regelverstoß bemerkt worden ist ausgeschlossen.

Im Falle einer Nichtübereinstimmung, die von einem technischen Kommissar oder nach einem Einspruch festgestellt worden ist, wird im Beisein des Fahrers oder des Mechanikers ein Protokoll erstellt, auf dem das nicht-konforme Material aufgelistet wird. Dieses Material wird vom technischen Kommissar zurückgehalten. Das Protokoll wird danach den Sportkommissaren übergeben, damit diese eine Entscheidung treffen können.

Falls das Material beschlagnahmt wird, kann mit keinem Grund irgendeine Rückforderung der entstandenen Kosten gemacht werden. Es wird weder Schadensersatz noch sonst eine Entschädigung bezahlt.

17. RENNKLASSEMENT

Der Fahrer, der im Finallauf als erster die Ziellinie überquert, wird unter Vorbehalt von technischen und sportlichen Entscheidungen zum Sieger erklärt. Jeder Fahrer, der am Rennlauf gestartet ist, wird gemäss der Reihenfolge, in der die Zieleinfahrt nach dem Anzeigen der Zielflagge und der absolvierten Rundenanzahl gewertet. Die Fahrer, die während der Formationsrunde ausgeschieden sind und dadurch die Startlinie nicht überqueren konnten, werden als «nicht gestartet» deklariert.

Das Klassement wird gemäss der Reihenfolge der Zieleinfahrt des Finallaufes erstellt. Die ersten 5 Fahrer jeder Kategorie erhalten einen Preis. In der Kategorie Mini und Super Mini erhalten jeweils die ersten 10 Fahrer einen Preis. In der Kategorie Puffo erhält jeder Fahrer einen Preis. Es wird erwünscht, dass am Ende jeder Rennveranstaltung alle Fahrer an der Preisverteilung teilnehmen. Die Fahrer, die nicht persönlich an der Preisverteilung anwesend sind, erhalten ihren Preis nicht. Für die ersten 3 Fahrer jeder Kategorie ist die Preisverteilung obligatorisch und sie müssen **im Rennoverall** erscheinen.

18. MEISTERSCHAFTSKLASSEMENT

Die Meisterschaft besteht aus 5 Rennen, mit total 11 gültigen Resultaten, die zusammengezählt werden (2 Resultate pro Rennen, ausser beim **Rennen des Bridgestone-Cup Grand Finals gibt es 3 Resultate für die Meisterschaft**: ein Resultat aus dem Zwischenklassement nach den Vorläufen, ein Resultat nach dem Sprintrennen und eines für den Finallauf).

Das Meisterschafts-Endklassement wird durch das Zusammenzählen sämtli-

cher Punkte, die während der Meisterschaft gesammelt wurden, errechnet (keine Streichresultate).

Der **Meistertitel des Schweizer BRIDGESTONE-CUP** wird dem Fahrer, der während der Meisterschaft die meisten Punkte gesammelt hat verliehen.

Die Punkte werden an jedem Rennen den ersten 15 Fahrern des Zwischenklassements nach den Vorläufen vergeben und an die ersten 15 Fahrer im Finale. Für die Punkteverteilung gilt die folgende Tabelle, gemäss internationalem Standard:

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

Im Falle von Punktgleichheit entscheidet die Anzahl Siege, danach die Anzahl zweiter Plätze, dritter Plätze, etc. Falls nach diesem Verfahren immer noch ein Gleichstand vorliegt, gilt das Resultat des letzten Rennens als entscheidend.

19. PROTESTE

Einzig der Fahrer oder dessen gesetzlicher Vertreter hat das Recht, Protest einzulegen. Ein Fahrer, der gegen mehrere Konkurrenten Rekurs einlegen möchte, muss so viele Proteste machen, wie Fahrer an der Aktion beteiligt sind. Ein Protest muss schriftlich gemacht werden und zusammen mit 500.- CHF Kautionsbar bei einem Sportkommissar eingereicht werden. Diese Kautionsbar wird nur zurückbezahlt, wenn der Protest anerkannt wurde. Gegen einen Entscheid der Sportkommissare kann kein Protest eingelegt werden.

20. PROTESTFRIST

Die Proteste, die sich auf einen Rennlauf beziehen, müssen innerhalb von 15 Minuten nach Rennende einem Sportkommissar gemeldet werden.

Proteste, die sich auf die Publikation der Resultate eines Zeitfahrens oder eines Vorlaufs beziehen, müssen innerhalb von 15 Minuten nach Aushang der Resultate einem Sportkommissar gemeldet werden.

Proteste, die sich auf die Publikation der Resultate des Finals beziehen, müssen innerhalb von 15 Minuten nach Aushang der Resultate einem Sportkommissar gemeldet werden.

Die Ranglisten müssen mit der Uhrzeit des Aushangs und der Unterschrift eines Offiziellen versehen sein.

21. UNTERSUCHUNG EINES EINSPRUCHS

Jeder Protest wird von den Sportkommissaren untersucht. Diese sind dazu verpflichtet, ihre Entscheidung zu begründen und den Proteststeller darüber zu informieren. In jedem Fall müssen die Sportkommissare die Bewerber oder die betroffenen Fahrer anhören, bevor sie eine Entscheidung über den Rekurs treffen, der gegen sie eingelegt wurde.

Die Anhörung des Klägers und sämtliche vom Protest betroffenen Personen findet so rasch wie möglich nach Eingang des Protestes statt. Bei Bedarf haben die Sportkommissare die Möglichkeit auch Zeugen anzuhören.

Die Sportkommissare müssen sich davon überzeugen, dass die Vorladung den Adressaten persönlich erreicht hat. Bei Abwesenheit eines Betroffenen kann im Abwesenheitsverfahren entschieden werden.

Es ist klar:

– Falls der Protest gutgeheissen wird, wird dem Proteststeller die Kautionsbar zurückbezahlt.

– wird der Protest nicht gutgeheissen, verliert der Proteststeller seine Kautionsbar.

22. ZUSÄTZLICHES

Für alle Sachverhältnisse, die nicht durch das Sport- oder das technische Reglement vorgesehen sind, wird das Reglement, das an der Schweizermeisterschaft vorgeschrieben ist und in letzter Instanz das internationale Reglement der CIK/FIA geltend gemacht.

22.1. Es ist strengstens verboten im Fahrerlager, beim Vorstart, bei der Streckeneinfahrt, etc. zu rauchen. Zudem ist Grillieren, Kochen, oder allgemein das Entzünden von Feuern (mit Gas, Kohle, Holz, etc.) im Paddock verboten. Jeder Fahrer, der sich nicht an diese Vorschriften hält, wird von der Rennveranstaltung ausgeschlossen.

22.2. Den Organisatoren ist es erlaubt, Sponsoren für die Veranstaltung zu suchen und damit auf allen Karts, die an der Veranstaltung teilnehmen, Werbung zu machen. Diese Werbung wird über den Startnummern befestigt. Falls diese Platzierung nicht möglich ist, kann die Werbung sonst nahe der Startnummer befestigt werden, aber nur so, dass die Startnummer noch gut ersichtlich ist. Jeder Fahrer muss die Werbung befestigen, ansonsten wird er bestraft. Die maximale Grösse der Werbeaufkleber beträgt 12cm x 4cm.

23. URTEXT

Als Urtext gilt die deutsche Version.