

Der DMSB - Deutsche Motor Sport Bund e.V. schreibt die

"DKM - Deutsche Kart Meisterschaft 2010"

zu nachstehenden Bedingungen aus:

Präambel

Grundlage dieser Ausschreibung sind das Internationale Sportgesetz (ISG) der FIA (Fédération Internationale de l'Automobile), die DMSB-Reglements, die Allgemeinen Meisterschaftsbestimmungen, die Allgemeinen Ausschreibungsbestimmungen, die Besonderen Prädikatsbestimmungen, die Rechts- und Verfahrensordnung (RuVO), die DMSB-Umweltrichtlinien und die sonstigen FIA/CIK- und DMSB-Bestimmungen.

Der DMSB behält sich vor, die „DKM 2010“ bei weniger als 12 eingeschriebenen Teilnehmern nicht durchzuführen.

1. Teilnehmer

Teilnahmeberechtigt sind Fahrer mit einer Internationalen Kart-Lizenz, mindestens Kategorie „B“ des DMSB oder eines anderen der FIA angeschlossenen ASN gem. CIK-Lizenzbestimmungen; jeweils gültig für 2010. DKM-teilnahmeberechtigt sind grundsätzlich nur eingeschriebene Fahrer.

2. Fahrzeuge

2.1. Allgemeines

Es sind nur Motoren der CIK-Kategorie KF2 zugelassen (gem. CIK- und DMSB-Bestimmungen). Die eingesetzten Chassis müssen nicht homologiert sein (gemäß CIK-Gruppe 1).

Für Zeittraining, Qualifikationsläufe (Heats), Hoffnungslauf, Warm up, Sprint und Finale sind maximal zwei Chassis gleicher Marke und zwei Motoren gleicher Marke zugelassen. Auspuff (inkl. Dämpfer und dazugehörige Verbindungen), Vergaser und Zündung dürfen gewechselt werden.

Der Bewerber nennt mit seiner Einschreibung/Nennung jeweils die Marke für Chassis, Motor und Reifen. Wird keine Marke benannt, so gilt eine nicht fristgerechte Nachnennung als Umnennung. Er darf während der gesamten DKM-Serie 2010 nur einmal die jeweilige Marke wechseln. Für Chassis und Motor muss ein Wechsel spätestens bei der Dokumentenabnahme einer DKM-Veranstaltung durch den Bewerber angezeigt werden. Ein Wechsel der Reifenmarke muss grundsätzlich mindestens 10 Tage vor der jeweiligen Veranstaltung schriftlich beim DMSB-Koordinator durch den Bewerber angezeigt werden. Ein Fahrer kann unter einer neuen Bewerbung nur mit schriftlicher Zustimmung des bisherigen Bewerbers weiter teilnehmen.

[Der Bewerber hat sicherzustellen, dass eine Verplombung seiner Motoren technisch möglich ist.](#) Die Kennzeichnung der Chassis und ggf. die Verplombung der Motoren erfolgt grundsätzlich gemäß Zeitplan (DMSB-Prädikatszeitplan) der jeweiligen Veranstaltung.

2.2. Reifenvorschrift

Slickreifen: Für Zeittraining, Qualifikationsläufe (Heats), Hoffnungslauf, Sprint und Finale sind max. 3 Vorderreifen und 3 Hinterreifen (CIK/FIA-homologiert, Klassifikation Medium) zugelassen.

Regenreifen: Für Zeittraining, Qualifikationsläufe (Heats), Hoffnungslauf, Sprint und Finale sind grundsätzlich max. 3 Vorderreifen und 3 Hinterreifen (CIK/FIA-homologiert, Klassifikation Wet) zugelassen. Die Sportkommissare haben die Möglichkeit, zusätzlich 1 Vorderreifen und 1 Hinterreifen (CIK/FIA-homologiert, Klassifikation Wet) zuzulassen, sofern dies die Witterungsumstände erfordern.

[Für die Slickreifen wird ein Reifen Parc-fermé analog den CIK-Bestimmungen durchgeführt. Am Freitag vor der jeweiligen Veranstaltung erfolgt gemäß Zeitplan der Erwerb der Coupons bei dem jeweils autorisierten Reifenhersteller/Reifenhändler für Zeittraining, Qualifikationsläufe \(Heats\), Hoffnungslauf, Sprint und Finale. Die Reifen werden gemäß Zeitplan im Parc-fermé ausgegeben und markiert. Dies bedeutet dass die Reifen im Start-Servicing-Bereich von den Fahrern bzw. seinem autorisierten Mechaniker montiert werden. Alle markierten Reifen müssen im Start-Servicing-Bereich während der gesamten Veranstaltung gelagert werden \(analog CIK-Bestimmungen\).](#)

Teilnehmer können ausschließlich Regenreifen, die bei einer [DKM-Veranstaltung des laufenden Jahres](#) im Parc-fermé entsprechend gekennzeichnet wurden, auch bei darauf folgenden Veranstaltungen nutzen, sofern die Markierung von einer vorhergehenden Veranstaltung noch eindeutig identifizierbar ist. [Eine zusätzliche Kennzeichnung dieser Reifen wird bei Bedarf im Vorstartbereich durchgeführt.](#)

2.3. Kraftstoff

Es ist ausschließlich Einheitskraftstoff der Marke Aral ultimate vorgeschrieben. Dieser ist an öffentlichen Aral-Tankstellen des gesamten Bundesgebietes zu beziehen. Der Kraftstoff muss den CIK-Bestimmungen (Techn. Reglement Art. 2.21.1 sowie der DIN EN 228 (unverbleiter Otto-Kraftstoff) entsprechen. Zur Kontrolle können Kraftstoffproben entnommen werden. Die Karts müssen nach jedem Training und Rennen noch soviel Kraftstoff im Tank haben, dass auf Anweisung der Sportkommissare mindestens 2 Liter entnommen werden können. Ein Protest gegen die Kraftstoffrestmenge ist nicht zulässig.

Dem Kraftstoff darf ausschließlich ein Schmiermittel beigelegt werden, welches in der offiziellen CIK-Liste 2010 (s. CIK-Reglement) aufgeführt ist.

2.4. Startnummern

Die Startnummern von 1 bis 20 werden in der Reihenfolge der Platzierung in der DKM 2009 vergeben. Die weitere Vergabe erfolgt nach Eingang der Einschreibungsanträge. Die Startnummern sind für alle DKM-Veranstaltungen permanent.

An allen Karts sind einheitliche Startnummernfelder und Startnummern zur Verwendung bei allen Veranstaltungen vorgeschrieben, die ausschließlich über den DMSB zu beziehen sind. Mit dem Beginn des „Freien Training“ sind die Startnummernfelder und Startnummern bei jeglichem Befahren der Rennstrecke am jeweiligen Kart, entsprechend den DMSB-Bestimmungen, anzubringen.

2.5. UNIPRO UniLog Datenspeicher

Für alle Karts ist ein UNIPRO UniLog-Datenspeicher (Messwerterfassungsgerät) verbindlich vorgeschrieben. Dieser Datenspeicher wird vom DMSB zur jeweiligen Veranstaltung gestellt und jedem Fahrer verbindlich zugeteilt (ein Austausch ist nicht zulässig). Mit dem Beginn des „Freien Training“ ist der UniLog-Datenspeicher bei jeglichem Befahren der Rennstrecke am jeweiligen Kart, entsprechend den DMSB-Bestimmungen, anzubringen. Die dazugehörigen Kabel mit den Aufnehmern für Motordrehzahl und Radgeschwindigkeit (originaler „Assembly kit“) sind vom jeweiligen Fahrer/Team beim Hersteller UNIPRO ApS zu erwerben und gemäß der DMSB-Anbau-Anleitung am Kart anzubringen.

Die Verantwortung der ordnungsgemäßen Funktionsfähigkeit des UniLog-Systems während der gesamten Veranstaltung liegt beim Fahrer/Bewerber. Verstöße werden von den Sportkommissaren sportrechtlich geahndet.

Bei Verlust, Totalschaden oder selbst herbeigeführten Defekt eines UNIPRO UniLog-Datenspeicher wird vom betreffenden Fahrer/Bewerber eine Pauschalgebühr in Höhe von € 250,- erhoben.

3. Einschreibung / Nennung

Die Einschreibungen sind auf dem vom DMSB herausgegebenen Vordruck zu beantragen. Der Antrag muss unter Beifügung der u.a. Einschreibengebühren und Nenngelder bis zum 31.03.2010 der DMSB-Geschäftsstelle vorliegen.

Anschrift: **DMSB e.V., Hahnstraße 70, 60528 Frankfurt/Main**

Konto des DMSB e.V. für die Überweisung der Einschreibengebühren/Nenngelder und der Kautions:

Deutsche Bank Frankfurt

Konto-Nr.: 0923037

BLZ: 500 700 10

BIC-CODE: DEUTDEFF

IBAN: DE34 5007 0010 0092 3037 00

Zahlungsgrund: **Deutsche Kart Meisterschaft 2010, #Fahrername#**

Der DMSB behält sich vor, die „DKM 2010“ bei weniger als 12 eingeschriebenen Teilnehmern (bis zum 31.03.2010) nicht durchzuführen.

Der DMSB behält sich vor, Anträge auf Einschreibung, die nach dem 31.03.2010 eingehen, anzunehmen.

Der DMSB behält sich vor, Anträge auf Einschreibung mit Angabe von Gründen abzulehnen.

Die Zahl der DKM-Teilnehmer ist grundsätzlich auf maximal 51 begrenzt.

Ein Bewerber muss bis zum o.g. Einschreibeschluss auch seine Fahrer benannt haben und darf die Fahrer nach dem Einschreibeschluss grundsätzlich nicht mehr austauschen.

4. Einschreibengebühren / Nenngelder

Die DKM-Teilnahmegebühren betragen (inkl. Nenngeld und MwSt.)

Einschreibung eines Fahrers bis zum 31.03.2010 € 1.850,--

Einschreibung eines Fahrers nach dem 31.03.2010 € 2.000,--

Um ein gleichmäßiges Teilnehmerfeld bei allen Veranstaltungen zu gewährleisten, wird zusätzlich eine Kautions in Höhe von € 500,- erhoben. Bei Teilnahme an mindestens 4 der 5 Veranstaltungen wird diese Kautions an den eingeschriebenen Teilnehmer nach der letzten Veranstaltung zurückerstattet.

Die Einschreibengebühren / Nenngelder werden nicht, auch nicht teilweise zurückgezahlt, wenn Bewerber/Fahrer an der DKM 2010 nicht oder nicht weiter teilnehmen.

5. Nennungen zu den Wertungsläufen

Mit der Abgabe des Nennformulars gem. Art. 3 beauftragt und bevollmächtigt der Bewerber den DMSB und dessen Beauftragte, in seinem Namen Nennungen zu allen Veranstaltungen, bei denen Wertungsläufe zur DKM 2010 durchgeführt werden, abzugeben (Blocknennung). Der Veranstalter ist berechtigt, für die gesamte Veranstaltung **eine Gebühr für Duschen, Strom, Müll und Sicherheitsdienst in Höhe von € 30,-- / pro Teilnehmer zu erheben.**

Gastfahrer sind grundsätzlich zugelassen. Gastfahrer erhalten keine Punkte oder Preisgelder. Eingeschriebene Teilnehmer rücken punkte- und preisgeldmäßig auf.

Gastfahrer geben ihre Nennung bei dem betreffenden DKM-Veranstalter ab. Das Nenngeld pro Gaststart beträgt € 200,-. Es sind generell nur 2 Gaststarts pro Fahrer (serienübergreifend / klassenübergreifend) in der Saison zulässig.

6. Meisterschaftsläufe

15./16. Mai 2010	Int. DMV-Kartrennen Erftlandring, Kerpen
29./30. Mai 2010	Int. ADAC-Kartrennen Oschersleben
19./20. Juni 2010	Int. Großer DMV Kartpreis von Wackersdorf
17./18. Juli 2010	Int. ADAC-Kartrennen Ampfing
21./22. August 2010	Int. ADAC-Kartrennen Hahn/Hunsrück

7. Durchführungsbestimmungen

7.1. Allgemeines / Definitionen

Die Veranstaltungen werden gemäß dem in der Veranstaltungsausschreibung veröffentlichten Zeitplan (DMSB-Prädikatszeitplan) durchgeführt. Genehmigte Änderungen gibt der Veranstalter in Bulletins bekannt.

Am Donnerstag vor der jeweiligen Veranstaltung besteht für alle eingeschriebenen Teilnehmer sowie Gaststarter Testverbot.

Die DKM-Wettbewerbe haben den Status „International“.

Die blaue Flagge mit rot gekreuzter Diagonale in Verbindung mit der Startnummer (gem. DMSB-Kartreglement) wird bei Bedarf während einer DKM-Veranstaltung im Hoffnungslauf, Sprint und Finale gezeigt.

Start-Servicing-Bereich

Der Start-Servicing-Bereich ist ein abgetrenntes Areal, zu dem nur berechtigte Personen Zutritt haben.

Sobald der Zugang zum Start-Servicing-Bereich für eine Klasse durch den Veranstalter gestattet ist, haben Fahrer dieser Klasse die Berechtigung, mit max. 2 Karts und grundsätzlich 1 Mechaniker je Fahrer, dieses Areal zu betreten. Jedem Fahrer ist es erlaubt, seine für die Veranstaltung gekennzeichneten Regenreifen sowie Werkzeug mit in den Start-Servicing-Bereich zu nehmen.

Vorstartbereich

Der Vorstartbereich ist ein vom Fahrerlager und Start-Servicing-Bereich abgetrenntes Areal, zu dem nur berechtigte Personen Zutritt haben.

Sobald der Zugang zum Vorstartbereich für eine Klasse durch den Veranstalter gestattet ist, haben Fahrer dieser Klasse die Berechtigung, mit dem rennfertigem Kart und grundsätzlich 1 Mechaniker je Fahrer, dieses Areal zu betreten.

Reparaturzone

Der Ort dieser Zone wird vom Veranstalter festgelegt. Sie muss über eine Einfahrt und eine Ausfahrt zur Rennstrecke verfügen. Nur in der Reparaturzone dürfen während der Qualifikationsläufe und der Rennen an den Karts Reparaturen durch berechtigte Personen durchgeführt werden.

7.2. Registrierung / Technische Abnahme

Die Registrierung wird am Freitag vor dem Rennen gem. DMSB-Prädikatszeitplan durchgeführt.

Das zum Wettbewerb vorgesehene Material muss von den Technischen Kommissaren (TK) abgenommen und gekennzeichnet werden. Der zur Registrierung ausgehändigte Materialpass muss zur Technischen Abnahme vollständig ausgefüllt abgegeben werden.

Bei der Registrierung werden die Transponder der Zeitnahme ausgegeben. Mit dem Beginn des „Freien Training“ ist der Transponder bei jeglichem Befahren der Rennstrecke am jeweiligen Kart, entsprechend den DMSB-Bestimmungen, anzubringen.

7.3. Freies Training

Das Training findet nach CIK-Bestimmungen gemäß DMSB-Prädikatszeitplan vor den Rennen statt.

Der Trainingszeitpunkt und die Trainingsdauer sind innerhalb des vorgesehenen Trainingszeitraumes für jeden Fahrer frei wählbar.

7.4. Briefing

Für alle Teilnehmer findet am Freitag der jeweiligen Veranstaltung ein Briefing gemäß DMSB-Prädikatszeitplan statt. Die Teilnahme ist Pflicht. Für die Teilnehmer am Sprint und Finale kann am Sonntag vor dem Sprint oder Finale ein weiteres Briefing stattfinden. Die Teilnahme ist Pflicht.

Eine festgestellte Nichtteilnahme (gem. Unterschriftenliste) zieht ohne besonderem Strafverfahren eine Geldbuße von € 100,00 nach sich.

Hat ein Veranstalter veranstaltungsbezogene Mitteilungen an die Teilnehmer zu geben, so hat er dieses in schriftlicher Form zur Papierabnahme jedem Teilnehmer / Bewerber auszuhändigen.

7.5. Zeittraining

Am Tag vor dem Rennen findet das Zeittraining statt. Zwischen dem freien Training und dem Beginn des Zeittrainings muss mindestens eine Pause von 45 Minuten eingehalten werden.

Es wird nur ein Zeittraining (10 min) durchgeführt. Sind bei einer Veranstaltung mehr als **20** Teilnehmer registriert, werden die Fahrer in zwei Zeittrainingsgruppen nach dem Zufallsprinzip eingeteilt.

Der Trainingszeitpunkt und die Trainingsdauer sind innerhalb des vorgesehenen Trainingszeitraumes für jeden Fahrer frei wählbar. Sobald ein Fahrer sein Zeittraining begonnen hat und mit seinem Kart von der Strecke die Reparaturzone bzw. den Servicepark aufsucht, ist für diesen Fahrer das Zeittraining beendet.

a) Wird das Zeittraining in einer Gruppe durchgeführt, erfolgt die Platzierung nach den jeweils erzielten Zeiten, beginnend mit dem Schnellsten.

b) Wird das Zeittraining in zwei Gruppen durchgeführt und die schnellste erzielte Trainingszeit liegt nicht über 101% der schnellsten erzielten Trainingszeit der langsameren Gruppe, erfolgt die Platzierung nach den jeweils erzielten Zeiten, beginnend mit dem Schnellsten.

c) Liegt die schnellste erzielte Trainingszeit der langsameren Gruppe über 101% der schnellsten erzielten Trainingszeit der schnelleren Gruppe, wird das Trainingsergebnis aus den Platzierungen in den einzelnen Gruppen wie folgt gebildet:

<u>Ergebnis der Zeittrainingsgruppen</u>	<u>Platz im Gesamt-Zeittraining</u>
Platz 1 Gruppe 1 (schnellste Zeit)	1. Platz
Platz 1 Gruppe 2	2. Platz
Platz 2 Gruppe 1	3. Platz
Platz 2 Gruppe 2	4. Platz
Platz 3 Gruppe 1	5. Platz
Platz 3 Gruppe 2	6. Platz
usw.	

Bei Zeitgleichheit wird zur Unterscheidung die zweitschnellste Runde der betreffenden Fahrer herangezogen (danach die drittschnellste usw.)

7.6. Startaufstellung / Start

Die Startaufstellungen zu den Heats, Sprint und Rennen werden auf der Rennstrecke vollzogen.

Der Start-Countdown beginnt mit dem 5-Minuten-Signal. Beim 3-Minuten-Signal müssen alle Mechaniker den Startplatz räumen und diesen bis 2 Minuten vor dem Start geräumt haben.

Die Startaufstellung erfolgt gemäß DMSB-Prädikatszeitplan 10 Minuten vor der offiziellen Startzeit. Die Einfahrt zum Vorstartareal wird zu dieser Zeit geschlossen.

Karts, die nach dem Zeigen der grünen Flagge die Formationsrunde nicht aufnehmen können, müssen durch Helfer des Veranstalters in den Vorstartbereich oder die Reparaturzone (legt der Race Direktor zum Briefing fest) verbracht werden. Dort kann die Hilfe des Mechanikers in Anspruch genommen werden.

Erst wenn das gesamte Feld den Rennstart vollzogen hat, dürfen diese Fahrer nachstarten. Liegt die Zufahrt aus dieser Zone zur Rennstrecke nach der Ziellinie, haben diese nachgestarteten Fahrer die erste Runde beendet, wenn sie das erste Mal die Linie überqueren.

Alle Starts zu den Heats/Hoffnungslauf/Sprint/Finale werden rollend vollzogen. Vor dem Start wird mindestens eine Formationsrunde gefahren.

Start Delayed

Wenn der Race Direktor aufgrund von geänderten Wetterbedingungen „START DELAYED“ anzeigt, können Reparaturen/Änderungen am Kart im Start-Servicing-Parc vorgenommen werden. Wenn es dieses Areal nicht gibt, legt der Race Direktor fest, wo sich dieser Bereich befindet. Der Vorstartbereich kann unter diesen Bedingungen ebenfalls zum Start-Servicing-Parc erklärt werden.

Zum Tausch des Karts muss aber das bisherige Kart aus dem Vorstartbereich **in den Start-Servicing-Bereich** verbracht werden, bevor das andere Kart in den Vorstartbereich eingebracht werden darf.

7.7. Qualifikationsläufe (Heats)

Die Heats dienen der Qualifikation zum Sprint. Ein Heat hat eine Länge von 13 +/- 1 km (nur Rennrunden).

Entsprechend dem Ergebnis des Zeittrainings wird die Gruppeneinteilung vorgenommen (1. Platz = Gruppe A, 2. Platz = Gruppe B, 3. Platz = Gruppe C, 4. Platz = Gruppe A, usw.).

Die Zusammensetzung der Heats ergibt sich aus der Paarung verschiedener Gruppen nach folgendem Schema:

1. Heat: Gruppen **B und C**
2. Heat: Gruppen **A und B**
3. Heat: Gruppen **A und C**

Bei weniger als 21 Startern werden zwei Heats ohne Gruppeneinteilung gefahren.

Die Startaufstellung zu den Heats ergibt sich aus dem Zeittrainingsergebnis gem. CIK.

Für die erreichte Platzierung in den Heats werden jedem Fahrer Punkte zugeschrieben (1. = 0 Punkte, 2. = 2 Punkte, 3. = 3 Punkte, usw.). Alle Fahrer werden entsprechend der zurückgelegten Runden platziert. Alle Fahrer, die nicht gestartet sind (nach dem Startsignal nicht die Startlinie überquert haben), erhalten für diesen Lauf die volle Punktzahl + 1 Punkt. Fahrer, denen die „Schwarze Flagge“ gezeigt wurde oder die ausgeschlossen wurden, erhalten für diesen Lauf die volle Punktzahl + 2 Punkte. Die volle Punktzahl ist gleich der Anzahl der Fahrer, die für den Heat gemäß Startaufstellung vorgesehen ist.

Nach Beendigung der Heats wird eine Punktwertung (Addition der Heatpunkte) erstellt. Der Teilnehmer mit der geringsten Punktzahl wird auf Platz 1 geführt usw. Bei Punktgleichheit entscheidet die bessere Platzierung im Zeittraining. Die Teilnehmer, die nach dieser Punktwertung einen Platz von 1 bis 28 erreicht haben, sind für den Sprint und das Finale direkt qualifiziert.

Wenn gemäß Art. 7.9 kein Hoffnungslauf durchgeführt, sind die Teilnehmer bis Platz 34 dieser Punktwertung für den Sprint und das Finale qualifiziert.

7.8. Warm up

Am Rennsonntag wird ein Warm up für alle die Teilnehmer angeboten, die sich für Sprint und Finale qualifiziert haben. Die Teilnahme ist freiwillig. Nur die Reifen sind freigestellt.

7.9. Hoffnungslauf

Ein Hoffnungslauf wird nur dann durchgeführt, wenn nach Absolvierung der Heats mindestens 9 Fahrer für den Hoffnungslauf qualifiziert sind. Bei Durchführung eines Hoffnungslaufes nehmen alle Teilnehmer ab Platz 29 der Punktwertung nach den Heats am Hoffnungslauf teil. Die Startaufstellung entspricht der Reihenfolge der Punktwertung nach den Heats.

Der Hoffnungslauf hat eine Länge von 13 +/- 1 km (nur Rennrunden).

Der Sieger des Hoffnungslaufes steht zum Sprint auf Startplatz 29, der Zweitplatzierte auf Startplatz 30 usw. bis die maximal zulässige Starterzahl erreicht ist.

Ein Nachrücken weiterer nachfolgender Teilnehmer ist bis 1 Stunde vor der Startzeit zum Sprint nur dann möglich, wenn sich ein qualifizierter Teilnehmer schriftlich beim Veranstalter abgemeldet hat. Diese Abmeldung ist unwiderruflich. Das Starterfeld kann danach nicht nochmals ergänzt werden.

7.10. Eröffnungszeremonie

Die Eröffnungszeremonie findet gemäß DMSB-Prädikatszeitplan am Sonntag statt. Die für das Rennen qualifizierten Teilnehmer nehmen an dieser Zeremonie in Rennausrüstung teil. Der Ablauf der Zeremonie wird vom DMSB-Koordinator in Abstimmung mit dem Veranstalter festgelegt.

7.11. Sprint

Die Distanz des Sprint beträgt 13 +/- 1 km (nur Rennrunden).

Die Startaufstellung zum Sprint ergibt sich aus der Punktwertung nach den Qualifikationsläufen (Art. 7.7.) und dem Ergebnis des Hoffnungslaufes (Art. 7.9.).

7.12. Finale

Die Distanz des Finale beträgt 25 +/- 1 km (nur Rennrunden).

Die Startaufstellung zum Finale erfolgt entsprechend dem Ergebnis vom Sprint. Der Sieger steht auf Startplatz 1 usw.

7.13. Kontrollen nach dem Training / Heat / Sprint / Finale

Für alle Teilnehmer besteht die Pflicht, sich unmittelbar nach Beendigung des Trainings / Heats / Sprints / Finales den Technischen Kommissaren vorzustellen. Vom Abwinken bis zum Verlassen der Technischen Abnahme gelten die Bestimmungen des Parc fermé.

Ausschließlich bis zum Verlassen des Bereiches der Technischen Kontrolle (inkl. Waage-Bereich) hat der Teilnehmer die Möglichkeit, etwaige beschädigte Materialkennzeichnungen (Sticker, Barcode-Labes, Plomben u.ä.) beim Technischen Kommissar anzuzeigen, die dann unmittelbar erneuert werden können.

7.14. Siegerehrung

Unverzüglich nach Beendigung des letzten Finales der Veranstaltung findet nur für die jeweiligen Finalläufe die Siegerehrung statt. Die betreffenden Teilnehmer müssen sich gemäß Zeitplan oder unmittelbar nach dem Wiegen dafür bereithalten.

Die Teilnahme an der Siegerehrung im Fahreroverall (mit Pflicht-Werbeaufnäher) ist Pflicht. Abweichend von den „Allgemeinen Prädikatsbestimmungen“ des DMSB zieht das Fehlen bei der Siegerehrung ohne besonderes Strafverfahren eine Geldstrafe von € 100,00 nach sich. Sind am Fahreroverall keine Pflicht-Werbeaufnäher aufgebracht, wird für die betreffende Veranstaltung an den Fahrer kein Preisgeld ausgezahlt.

7.15. Permanent-Tickets

Permanent-Tickets werden ausgegeben für:

Fahrer:	1 Stück
Mechaniker A:	1 Stück
Mechaniker B:	2 Stück
Bewerber, Industrie, Organisation, TV, Presse	

Nur diese Tickets werden bei den Prädikats-Veranstaltungen akzeptiert. Die Tickets bleiben Eigentum des Serienausschreibers.

Darüber hinaus werden CIK-Industrie-Tickets und CIK-Official-Tickets bei den Prädikats-Veranstaltungen ebenfalls akzeptiert.

7.16. Werbeflächen / Preisgeld

Mit den Einschreibeunterlagen werden die Pflicht-Werbeflächen am Kart und Fahreranzug mitgeteilt (Anhang). Der Teilnehmer akzeptiert mit dem Antrag auf Einschreibung diese Werbeflächen. Diese Bestimmungen sind Bestandteil des Reglements und werden entsprechend unter anderem beim Einlass in den Vorstartbereich überprüft. Sind am Kart und/oder am Fahreranzug die entsprechenden Aufkleber/Aufnäher nicht aufgebracht, erhält der betreffende Teilnehmer keinen Zugang in den Vorstartbereich.

Preisgeld DKM je Finallauf (Beträge inkl. MwSt.)

1. Platz	€ 750,--
2. Platz	€ 500,--
3. Platz	€ 350,--
4. Platz	€ 250,--
5. Platz	€ 150,--

Es wird darauf hingewiesen, dass soweit das Preisgeld an ausländische Fahrer gezahlt wird, der DMSB verpflichtet ist, die vom Fahrer zu tragende Abzugssteuer nach § 50a EStG für Rechnung des ausländischen Fahrers einzubehalten und an das Finanzamt abführen muss. Der Fahrer erhält das um die Abzugssteuer geminderte Preisgeld ausgezahlt.

7.17. TV-Bordkameras

Nach dem Zeittraining kann festgelegt werden, an welchem Kart eine Bordkamera installiert wird, sofern der Teilnehmer zustimmt. Nur diese Bordkamera ist zugelassen.

Das Gewicht der Kamera gehört zum Wettbewerbs-Gesamtgewicht.

8. Punkteverteilung

Zeittraining

Die Punkteverteilung für das Zeittraining erfolgt wie folgt:

Platz	1.
Punkte	2

Sprint

Die Punkteverteilung für den Sprint erfolgt wie folgt:

Platz	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
Punkte	13	10	8	7	6	5	4	3	2	1

Finale

Die Punkteverteilung für das Finale erfolgt wie folgt:

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

Für die Jahresauswertung werden jeweils die punktschlechtesten Ergebnisse von einem Sprint-Lauf und einem Final-Lauf gestrichen. Das Nichterreichen von Meisterschaftspunkten bei Teilnahme, der Gaststart und die Nichtteilnahme können als Streichresultat gelten. Schreibt sich ein Fahrer erst nach der ersten Veranstaltung ein, kann die Nichtteil-

nahme an der ersten Veranstaltung ebenfalls als Streichresultat gelten. Ein Wertungsausschluss (Sportstrafe) sowie Wertungsverlust durch den Rennleiter können nicht als Streichresultat herangezogen werden.

Bei Punktegleichheit nach dem letzten Wertungslauf (ex aequo) entscheidet die größere Anzahl der ersten, dann der zweiten und eventuell weiteren Plätze der punktgleichen Fahrer in den Finalläufen über ihre Reihenfolge in der DKM-Wertung. Sofern auch dabei keiner der punktgleichen Fahrer Vorteile hat, entscheiden die größere Anzahl der ersten, dann der zweiten und eventuell weiteren Plätze in den Sprintläufen über die Reihenfolge in der DKM-Wertung. Sollte auch dann keiner der punktgleichen Fahrer Vorteile aufweisen, entscheidet die bessere Platzierung im letzten Finallauf.

9. Titel

Der Fahrer, der gem. Art. 8 die höchste Punktzahl erreicht hat, erhält den Titel:

"Deutscher Kart-Meister 2010"

10. Team-Wertung

Alle Bewerber, die mindestens 2 Fahrer in der DKM-Serie 2010 eingeschrieben haben, nehmen automatisch an der Team-Wertung teil.

Die Punkteverteilung für den Sprint erfolgt wie unter „8. Punkteverteilung“.

Die Punkteverteilung für das Finale erfolgt wie unter „8. Punkteverteilung“.

Nur die jeweils besten 2 platzierten Fahrer eines Bewerbers erhalten je Veranstaltung für Sprint und Finale Punkte für die Team-Wertung. Für die Endwertung werden alle Sprint- und Final-Läufe eines Bewerbers gewertet.

Bei Punktegleichheit nach dem letzten Wertungslauf (ex aequo) entscheidet die größere Anzahl der ersten, dann der zweiten und eventuell weiteren Plätze der punktgleichen Bewerber in den Finalläufen über ihre Reihenfolge in der Team-Wertung. Sofern auch dabei keiner der punktgleichen Bewerber Vorteile hat, entscheiden die größere Anzahl der ersten, dann der zweiten und eventuell weiteren Plätze in den Sprintläufen über die Reihenfolge in der Team-Wertung. Sollte auch dann keiner der punktgleichen Bewerber Vorteile aufweisen, entscheidet die bessere Platzierung im letzten Finallauf.

Der Bewerber der gem. Art. 8 die höchste Punktzahl erreicht hat, erhält den Titel:

"Sieger Deutsche Kart-Team-Wertung 2010"