

Gesamtausschreibung

25. Internationaler Oberösterreichischer Slalom-Cup für Automobile 2011

Stand 14.03.2011



ZV Haag
MSC Wels
MSC-Rosenau
ARBÖ-Team-Steyr
SK-Voest
IMSC-Ried/Innkreis
ARBÖ-RT Steyrtal
HSV Amstetten
Ü 30

Termine:

Sa	16. April 2011	ZV Haag	Haag / ehm. Platzergelände	Hr. Stollberger	0669 / 1036 16 25
Sa	14. Mai 2011	MSC Rosenau	Spital a.P. / Wurzeralmparkplatz	Hr. Hofstätter	0664 / 2411 919
So	29. Mai 2011	MSC Wels	Wels / SCW	Hr. Lininger	0664 / 6158 486
So	12. Juni 2011	Arbö Team Steyr	Steyr / MAN Parkplatz	Hr. Feldhofer	0664 / 211 12 10
So	03. Juli 2011	IMSC Ried i. I.	Ried i. I. / Messegelände ?????	Hr. Berschl	0664 / 401 01 03
So	10. Juli 2011	SK Vöest	Linz / Felbermayr	Hr. Leibetseder	0664 / 583 40 33
Sa	31. Juli 2011	Ü30	St.Valentin / Engelparkplatz		
So	21. August 2011	HSV Amstetten	Amstetten / Mega Baumax	Hr. Keusch	0676/ 3838 475
So	11. Sep. 2011	MSC Rosenau	Spital a.P. / Wurzeralmparkplatz	Hr. Hofstätter	0664 / 2411 919
Sa	15. Oktober 2011	RT Steyrtal ??			
CUPSIEGEREHRUNG (Ort wird noch bekannt gegeben)					

Ausführung der Gesamtausschreibung

Die Gesamtausschreibung wird inhaltlich geschlechtsneutral ausgeführt und gilt sowohl für Frauen als auch für Männer gleich.

Einhaltung der in Gesamtausschreibung und Reglement enthaltenen Vorschriften

Für die Einhaltung der in Gesamtausschreibung und Reglement enthaltenen Vorschriften sind die Veranstalter und deren ausführende Organe, wie technische Kommissäre, Sicherheitskommissäre etc. verantwortlich, ebenso für auffällige oder angebliche nicht rechtmäßige Veränderungen an Fahrzeugen von Teilnehmern. Die Cupleitung ist lediglich für den administrativen Teil des OOE-CUP's zuständig, also für Belange, die nicht direkt mit Veranstaltungen, Veranstaltern und / oder Teilnehmern zu tun haben, ausgenommen der Koordination der Termine der Veranstaltungen sowie das Unterziehen von Fahrzeugen zur technischen Überprüfung lt. Pkt. "Fahrzeugabnahme" in dieser Gesamtausschreibung.

Die Veranstalter übernehmen diese Verantwortung ab dem Zeitpunkt, ab dem sie die für das entsprechende Jahr vorliegende Gesamtausschreibung und das entsprechende Reglement mehrheitlich per Abstimmung akzeptiert haben.

Sportgesetz

Die Veranstaltungen werden nach den Bestimmungen der OSK (genehmigungsfreier Autoslalom) abgehalten.

Zivil- und strafrechtliche Grundsätze

Der Veranstalter ist verpflichtet, für die gesamte Dauer der Veranstaltung eine Haftpflichtversicherung für die Veranstaltung abzuschließen. Jedem Teilnehmer wird darüber hinaus empfohlen, eine eigene Haftpflicht- und / oder Unfallversicherung und / oder Rennkaskoversicherung abzuschließen.

Die Veranstalter sind berechtigt, die Veranstaltung abzusagen oder zu verschieben ohne Schadenersatz leisten zu müssen.

Haftungsausschluss

Die Teilnehmer kennen und verstehen alle Risiken und Gefahren des Motorsports und akzeptieren sie völlig.

Sollte ein Teilnehmer während einer Veranstaltung verletzt werden, erklärt er durch Abgabe seiner Nennung zu dieser Veranstaltung ausdrücklich, dass er jede medizinische Behandlung, Bergung, Beförderung zum Krankenhaus oder anderen Notfallstellen gutheißt. All diese Maßnahmen werden durch vom Veranstalter dafür abgestelltes Personal in bestem Wissen sowie in dessen Abschätzung des Zustandes des Teilnehmers ergriffen.

Die Teilnehmer verpflichten sich, alle damit verbundenen Kosten zu übernehmen, sofern diese nicht durch die Fahrer-Unfallversicherung bzw. andere Versicherungsverträge abgedeckt sind.

Jegliche Haftung für jegliche Schäden (inklusive Folgeschäden) seitens der Veranstalter des OÖ Slalom Cups, der Funktionäre, des Veranstalters bzw. Organisators oder Rennstreckenhalters, sowie jeder weiteren Person oder Vereinigung, die mit der Veranstaltung zu tun hat (einschließlich aller Funktionäre und für die Veranstaltung Genehmigungen erteilende Behörden oder Organisationen) sowie anderer Bewerber und Fahrer ist ausgeschlossen.

Dieser Absatz gilt nicht für Verbrauchergeschäfte.

Sofern das Vertragsverhältnis der Parteien ein Verbrauchergeschäft im Sinne des KSchG ist, gilt dafür folgendes:

Die Haftung für jegliche leicht fahrlässig verschuldete Schäden (ausgenommen Personenschäden) seitens der Veranstalter des OÖ Slalom Cups, der Funktionäre, des Veranstalters bzw. Organisators oder Rennstreckenhalters, sowie jeder weiteren Person oder Vereinigung, die mit der Veranstaltung zu tun hat (einschließlich aller Funktionäre und für die Veranstaltung Genehmigungen erteilende Behörden oder Organisationen) sowie anderer Bewerber und Fahrer ist ausgeschlossen.

Sicherheitsbestimmungen

Es besteht für alle Divisionen Helmpflicht!!!

Es werden jedoch nur Helme anerkannt, die ein internationales anerkanntes Prüfzeichen oder ein entsprechendes Normzeichen tragen.
Bekleidungsmindestanforderung: Hosen aus reißfestem Material mit langem Hosenbein
Oberkörper: reißfeste Oberbekleidung mit Ärmeln

Sicherheitsvorkehrungen

Jeder Veranstalter hat dafür Sorge zu tragen, dass zum Schutz der Teilnehmer und der Zuschauer alle notwendigen Sicherheitsvorkehrungen getroffen werden, insbesondere weiträumige Absperrungen zum Schutz der Zuschauer und ausreichend Platz nach der Zieldurchfahrt, um dem Teilnehmer ein gefahrenloses Bremsen zu ermöglichen.

Sperrzonen sind alle Orte, an denen eine nicht unerhebliche Gefährdung der Zuschauer als gegeben betrachtet werden kann. Die Absperrungen müssen mindestens 7 Meter hinter der äußerst möglich gefahrenen Spur liegen, bei gerader Spur in der Richtung, in der sich Zuschauer aufhalten können, bei Linkskurven gemessen von der rechten, bei Rechtskurven gemessen von der linken Spur; in Zonen, in denen ein Richtungswechsel um mehr als 70° von den teilnehmenden Fahrzeugen gefahren werden muss, mindestens 20 Meter. Somit ist die Sperrzone der gesamte Rennbereich, der durch die Absperrung markiert wird. Hinter der Absperrung beginnt der Zuschauerbereich.

Ausgenommen von dieser Verpflichtung sind lediglich Veranstalter an Orten, an denen geeignete Sicherheitseinrichtungen vorhanden sind, die es einem Fahrzeug unmöglich machen, denn Rennparcours zu verlassen (Leitplanken, Betonwände, etc.)

Für das Verweilen der Zuschauer außerhalb der Sperrzone haben die Streckenposten zu sorgen. Ist es diesen nicht möglich, Zuschauer, die sich in der Sperrzone befinden, aus dieser hinauszubringen, muss das Rennen so lange unterbrochen werden, bis die Zuschauer die Sperrzone verlassen haben.

Weiters hat der Veranstalter dafür zu sorgen, dass zum gesamten Bereich der Veranstaltung, also Fahrerlager, Rennstrecke und Zuschauerbereich, im Notfall Fahrzeuge von Rettung, Feuerwehr und Polizei ungehindert und schnellst möglich vordringen können.

Zur Überwachung der Sicherheitsvorkehrungen werden von den Veranstaltern Sicherheitskommissäre eingesetzt. Diese müssen vor der Veranstaltung den gesamten Platz der Veranstaltung, also Rennstrecke, Zuschauerbereich und Fahrerlager auf Sicherheitsmängel, überprüfen.

Stimmen die tatsächlichen Abmessungen der Absperrungen nicht mit den Vorschriften (wegen Unterschreitung) überein, hat der Veranstalter die 7 bzw. 20 Meter Absperrungen unverzüglich nachzuholen. Ab dem Zeitpunkt, ab dem die Absperrungen ordnungsgemäß angebracht sind, gilt die Rennstrecke als freigegeben, vorher als gesperrt.

Sind Zufahrtswege für Einsatzkräfte versperrt, etwa durch parkende Fahrzeuge, hat die Veranstaltung so lange unterbrochen zu werden, bis die Zufahrtswege wieder frei sind.

In diesem Zusammenhang wird empfohlen, dass Sicherheitskommissäre vor allem während der Veranstaltung immer wieder kontrollieren, ob die für Einsatzkräfte frei zu bleibenden Zufahrtswege auch tatsächlich frei sind.

Fahrzeugabnahme und Führerscheinüberprüfung

Jedes Fahrzeug wird bei jeder Veranstaltung überprüft. Die Fahrzeugabnahme wird auf der Starterkarte vermerkt. Zulassungsschein (Division 1) und der Führerschein desjenigen, der dieses Fahrzeug benutzt, sind bereitzuhalten; der Zulassungsschein ist bei der Abnahme dem zuständigen technischen Kommissär unaufgefordert vorzuweisen, der Führerschein ist bei der Nennung vorzuweisen. Für Personen, die mit im Ausland zugelassenen Fahrzeugen starten, sind die den österreichischen Papieren entsprechende Papiere vorzulegen.

Generell ist auch zumindest eine Kopie des Typenscheines oder der Einzelgenehmigung (Div. 1) zur Veranstaltung mitzunehmen. Im Falle von Unklarheiten ist es den technischen Kommissären gestattet, diese Kopien einzusehen bzw. auch das Original des Typenscheines oder der Einzelgenehmigung zu fordern, diese müssen dann spätestens beim darauf folgenden Rennen vorgelegt werden, mit Ausnahme des letzten Rennens der Saison. Nur in diesem Fall muss der originale Typenschein oder die originale Einzelgenehmigung dem technischen Kommissär binnen einer Woche vorgelegt werden. Für ausländische Fahrer gilt dies ebenso für die den österreichischen Fahrzeugpapieren entsprechenden ausländischen Fahrzeugpapiere

Sind die geforderten notwendigen Papiere aus welchen Gründen auch immer nicht vorhanden, erlischt die Startberechtigung automatisch für das jeweilige Rennen.

Ein vom Verein bestimmter technischer Kommissär, der für die Fahrzeugabnahme zuständig ist, hat sich für die gesamte Dauer des Rennens am Vorstart zu befinden. Dieser technische Kommissär hat in einem von der Cupleitung zur Verfügung gestellten Cup - Buch auffällige Unrechtmäßigkeiten an Fahrzeugen, die einer Behebung bedürfen, zu protokollieren. Er muss dieses Buch nach Beendigung der Veranstaltung an den Cupleiter oder seine Stellvertreter zur Verwahrung übergeben. Sinn dieses Protokolls ist, dass der technische Kommissär der nächsten Veranstaltung besonderes Augenmerk den Fahrzeugen widmet, die in den Rennen davor schon protokolliert wurden. Werden keine Behebungen an den entsprechenden Fahrzeugen festgestellt, obliegt es dem technischen Kommissär, die Fahrzeuge für die Veranstaltung sofort zu sperren oder zumindest in eine höhere entsprechende Klasse umzuschreiben

NENNSCHLUSS UND DURCHFÜHRUNG DER TECHNISCHEN ABNAHME

Der Nennschluss pro Klasse wird vom Veranstalter per Ausschreibung bekannt gegeben. Der Nennschluss kann nur in eine Richtung, nämlich nach hinten, zum Beispiel infolge Zeitverzögerung verschoben werden, jedoch ist dann der tatsächliche Nennschluss vom Rennleiter mittels Durchsage bekannt zu geben.

Es liegt im Ermessen des Rennleiters, auch nach dem Nennschluss noch Nachnennung gegen eine Gebühr von zusätzlich € 15,- zu akzeptieren, jedoch nur dann, wenn dadurch die exakte Startreihenfolge erhalten bleibt (Beispielsweise ist die Nachnennung der Nummer 37, wenn schon die Nummer 35 fährt, nicht akzeptabel, umgekehrt nach Ermessen des Rennleiters) Die Bewilligung ist durch den Rennleiter auf der Starterkarte zu vermerken.

Die technische Abnahme wird KLASSENWEISE und gesammelt in absteigender Startreihenfolge unmittelbar nach dem Nennschluss durchgeführt.

Ein Fahrzeug, dessen Konstruktion eine ernste Gefahr darzustellen scheint, ist von dem technischen Kommissär von der Veranstaltung auszuschließen.

Der technische Kommissär oder Helfer des Veranstalters haben dafür zu sorgen, dass sich alle Starter in der Startreihenfolge am bzw. vor dem Vorstart einfinden.

Als technisches Reglement gelten die Bestimmungen für den OÖ-Slalom-Cup. Diese können bei Josef-Peter Helm unter der E-Mail Adresse j.p.helm@ooe-cup.at angefordert oder von der Homepage <http://www.ooe-cup.at> herunter geladen werden.

Max. Geräuschpegel = 98dB (alle Divisionen!!!) Bei jeder Veranstaltung können Kontrollmessungen durchgeführt werden!

Technische Nachkontrolle

Begehrt ein Fahrer (er muss seine Nennung in der selben Klasse, in der sich auch der zu überprüfende Konkurrent befindet, schon abgegeben haben) vom technischen Kommissär eine Nachkontrolle des Fahrzeuges eines anderen Fahrers vor, während oder nach den Wertungsläufen des anderen Fahrers, so kann er dies gegen einen Unkostenbeitrag von € 25.- vom technischen Kommissär verlangen. Der andere Fahrer, gegen den sich die Nachkontrolle richtet, hat, wie alle anderen auch, bis 30 Minuten nach dem letzten Klassenlauf des beanstandeten Fahrzeuges sein Fahrzeug bereit zu halten und darf an diesem keine wie immer gearteten Manipulationen durchführen.

Stellt sich heraus, dass das beanstandete Fahrzeug tatsächlich nicht regelkonform ist, wird der Fahrer dieses Fahrzeugs in jener Division bzw. Klasse gewertet, wo es regelkonform gewesen wäre. Gleichzeitig muss das beanstandete Fahrzeug samt Fahrer in einem Vormerkbuch vermerkt werden, damit

- a. der Fahrer mit diesem Fahrzeug bei allen weiteren Läufen des OOE Automobilslalom Cups in der richtigen Division / Klasse an den Start geht, oder
- b. der Fahrer, sollte er sich mit dem nicht regelkonformen Fahrzeug bei einem der nächsten Läufe wieder in der falschen Division / Klasse anmelden, er vom OOE Automobilslalom Cup der laufenden Saison ausgeschlossen wird.

Proteste

Proteste können nur von FahrerInnen eingebracht werden.

Proteste können nur auf dem Protestformular ausschließlich beim Rennleiter eingebracht werden.

Es wird der jeweiligen Rennleitung empfohlen, ausreichend Protestformulare bei der Nennung bereit zu legen. Diese können aber auch aus dem Internet unter www.ooe-cup.at heruntergeladen werden.

Dem Protest sind € 100.- beizulegen, der Protest muss dem Rennleiter persönlich übergeben werden.

Unzulässig sind Proteste gegen:

Zeitnehmung, Torfehler, Kontrolle der maximalen Lautstärke sowie gegen die Veranstaltung als solche, den Veranstalter und seine Funktionäre

Protestende

Ist 30 Minuten nach dem letzten Start des betroffenen Fahrzeuges. Jedes Fahrzeug muss mindestens 30 Minuten nach seinem letzten Start für den Veranstalter verfügbar sein.

Ist ein Fahrzeug aus welchen Gründen auch immer, ausgenommen infolge höherer Gewalt, nicht mindestens 30 Minuten für das etwaige Einbringen eines Protestes verfügbar, wird gegen den Fahrer dieses Fahrzeuges beim ersten Vergehen eine Verwarnung ausgesprochen und diese protokolliert.

Im ersten Wiederholungsfall wird die Angelegenheit behandelt, als ob einem Protest gegen den Fahrer dieses Fahrzeugs stattgegeben worden wäre.

Protestbehandlung

Dieser Punkt ist in 5 Absätze unterteilt.

Absatz 1:

Ein an der jeweiligen Rennveranstaltung teilnehmender Fahrer ist berechtigt, innerhalb der unter dem Punkt „Protestende“ angeführten Frist beim Rennleiter schriftlich mit einem Protestformular einen so genannten Protest einzubringen. Der Protest ist auf eine durch einen gerichtlich beideten Sachverständigen vorzunehmende Überprüfung eines Fahrzeuges gerichtet, mit dem ein anderer Fahrer in derselben Kategorie (zB Division), in welcher der Protesteinbringer antrat, angetreten ist. Es geht dabei um die Untersuchung, ob das betreffende Fahrzeug mit dem Reglement übereinstimmt bzw ob der Fahrer mit diesem Fahrzeug in der betreffenden Kategorie (zB Division), in der er angetreten ist, dem Reglement entsprechend auch antreten durfte. Bei der Einbringung des Protests ist vom den Protest Einbringenden eine Bearbeitungsgebühr in Höhe von 100 Euro an den Veranstalter zu bezahlen und zusammen mit dem Protestformular dem Rennleiter zu übergeben. Der jeweilige Rennleiter ist der Vertreter des jeweiligen Veranstalters. Diese Bearbeitungsgebühr ist rückerstattungsfähig; und zwar dann, wenn der gerichtlich beidete Sachverständige feststellt, dass das betreffende überprüfte Fahrzeug mit dem Reglement nicht übereinstimmt bzw der Fahrer mit diesem Fahrzeug in der betreffenden Kategorie (zB Division), in der er angetreten ist, dem Reglement entsprechend nicht antreten durfte. Der Protesteinbringer hat binnen 48 Stunden ab Protesteinbringung eine Kautions, deren Höhe von den technischen Kommissären übereinstimmend im Hinblick auf die zu erwartenden Kosten (Absatz 3) festgelegt wird, beim Rennleiter zu hinterlegen. Die Kautions beträgt ein Drittel der erwarteten Kosten, mindestens jedoch 2000 Euro. Können sich die technischen Kommissäre nicht einigen bzw wird keine diesbezügliche Entscheidung getroffen, beträgt die Kautions ebenfalls 2000 Euro.

Absatz 2:

Wenn demgemäß ein Protest eingebracht wurde, wird das durch den Protest betroffene Fahrzeug vom Veranstalter des Rennens einbehalten und verplombt und ein Abschleppunternehmen beauftragt, das Fahrzeug zur nächstgelegenen österreichischen Markenwerkstatt zu verbringen. Diese wird beauftragt, das Fahrzeug im für eine Untersuchung im Sinne des Absatz 1 erforderlichen Ausmaß zu zerlegen und nach der Untersuchung wieder zusammenzubauen. Der Veranstalter beauftragt weiters einen für eine Untersuchung im Sinne des Absatz 1 geeigneten, österreichischen gerichtlich beideten Sachverständigen nach seiner Wahl. Gibt es keine Markenwerkstätte, so wird die nächstgelegene geeignete österreichische Fachwerkstätte damit beauftragt. Der Teilnehmer, gegen den bzw dessen Fahrzeug der Protest gerichtet ist, hat das Recht, auch eine österreichischen Marken- bzw Fachwerkstätte, welche nicht die nächstgelegene ist, für die Zerlegung seines Fahrzeuges zu bestimmen. In diesem Fall hat er allfällige Mehrkosten für den Transport

dorthin zu bezahlen und zwar auch für den Fall, dass dem Protest im Sinne des Absatz 4 „nicht stattgegeben“ (Absatz 5) wird. Der Teilnehmer, gegen den bzw dessen Fahrzeug der Protest gerichtet ist, hat das Recht, die Zerlegung seines Fahrzeuges selbst vorzunehmen. In diesem Fall ist keine Verbringung in eine Marken- oder Fachwerkstätte nötig, sondern das Fahrzeug kann an einen anderen geeigneten österreichischen, der Rennveranstaltung nahe gelegenen Ort nach Wahl des Teilnehmers verbracht werden. Er darf jedoch keinesfalls den Transport selbst übernehmen. Die obigen Bestimmungen über Einbehaltung, Verplombung, Abschleppung und Untersuchung gelten uneingeschränkt. Die Zerlegung durch den Teilnehmer selbst darf nur in Beisein des gerichtlich beeideten Sachverständigen erfolgen. Erst nach Beendigung der Untersuchung durch den gerichtlich beeideten Sachverständigen erlangt der Teilnehmer wieder das Recht, über sein Fahrzeug uneingeschränkt zu verfügen.

Jeder Teilnehmer stimmt durch seine Teilnahmeerklärung ("Nennung") bzw Teilnahme an der Rennveranstaltung der Einbehaltung, Verplombung, Abschleppung, Zerlegung, Untersuchung usw im Sinne dieser Bestimmungen über den Protest zu. Er erklärt durch seine Teilnahmeerklärung ("Nennung") bzw Teilnahme an der Veranstaltung, Eigentümer des Fahrzeuges, mit dem er am Rennen teilnimmt, zu sein oder zumindest Verfügungsberechtigter, sodass die genannten Maßnahmen (Einbehaltung, Verplombung, Abschleppung, Zerlegung, Untersuchung usw im Sinne dieser Bestimmungen über den Protest) ohne Rechte Dritter einzuschränken durchgeführt werden können. Er hält jedenfalls alle Beteiligten, insbesondere den Protesteinbringer und den Veranstalter schad- und klaglos, sollten Dritte diesbezüglich Ansprüche zu erheben berechtigt sein.

Absatz 3:

Durch Einbringung und Abwicklung des Protests fallen damit verbundene Kosten an. Sie bestehen insbesondere aus Kosten für Verwahrung und Verplombung, Abschleppkosten, Kosten für die Zerlegung des Fahrzeuges durch die Marken- oder Fachwerkstätte, Kosten für die im Hinblick auf die Übereinstimmung des betreffenden Fahrzeuges mit dem Reglement stattfindende Untersuchung, Begutachtung und Entscheidung durch einen gerichtlich beeideten Sachverständigen inklusive aller von diesem verrechneten etwaigen notwendigen Fahrtkosten, Spesen und (sonstigen) Aufwendungen. Weiters fallen auch für andere beteiligte Personen, etwa für den Protesteinbringer, für denjenigen, gegen den bzw dessen Fahrzeug der Protest eingebracht wurde, für Leute des Veranstalters, den Rennleiter, die technischen Kommissäre, Kosten für Telefonate, Fahrten, Anwesenheit und sonstige Auslagen an, sofern sie mit der ordnungsgemäßen Protestabwicklung in Zusammenhang stehen.

Ist ein Protesteinbringer nicht in der Lage, die Kautions von EUR 2000.- binne 48 Stunden beim Rennleiter zu hinterlegen, gilt der Protest als "zurückgezogen". Ungeachtet dessen sind die bis zu diesem Zeitpunkt anfallenden Kosten vom Protesteinbringer an den Veranstalter zu bezahlen. Bei Nichtzahlung werden diese Kosten bei Gericht eingeklagt.

Absatz 4:

Der gerichtlich beeidete Sachverständige entscheidet als neutraler Fachkundiger, ob das untersuchte Fahrzeug mit dem Reglement übereinstimmt bzw ob der Fahrer mit diesem Fahrzeug in der betreffenden Kategorie (zB Division), in der er angetreten ist, dem Reglement entsprechend auch antreten durfte; oder ob dies nicht der Fall ist.

Absatz 5:

Der den Protest Einbringende, der Veranstalter und derjenige Teilnehmer, gegen den bzw dessen Fahrzeug der Protest eingebracht wurde, erkennen die Entscheidung des Sachverständigen voll und ganz an. Die Feststellungen des Sachverständigen werden zwischen besagten Personen als gegeben anerkannt und angesehen.

Hat der gerichtlich beeidete Sachverständige festgestellt, dass das untersuchte Fahrzeug mit dem Reglement übereinstimmt bzw dass der Fahrer mit diesem Fahrzeug in der betreffenden Kategorie (zB Division), in der er angetreten ist, dem Reglement entsprechend auch antreten durfte, trägt der den Protest Einbringende die gesamten Kosten nach Absatz 3. Er verpflichtet sich daher mit Protesteinbringung, dem Veranstalter all diese Kosten zu ersetzen. Hat der gerichtlich beeidete Sachverständige festgestellt, dass das untersuchte Fahrzeug mit dem Reglement nicht übereinstimmt bzw dass der Fahrer mit diesem Fahrzeug in der betreffenden Kategorie (zB Division), in der er angetreten ist, dem Reglement entsprechend nicht antreten durfte ("Stattgeben des Protestes"), trägt derjenige, gegen den bzw dessen Fahrzeug der Protest eingebracht wurde, die gesamten Kosten nach Absatz 3. Er verpflichtet sich daher durch seine Teilnahmeerklärung ("Nennung") bzw Teilnahme an der Veranstaltung, dem Veranstalter all diese Kosten zu ersetzen. Ferner werden bei Stattgeben des Protestes jener Person, gegen die der Protest gerichtet war, alle bis dahin erreichten Punkte in der Gesamtwertung und in der Klasse aberkannt (gestrichen). Es erfolgt ein Nachrücken der Nächstgereihten. Wiederholungsfall: Wird innerhalb einer Saison einem zweiten Protest gegen eine bestimmte Person, unabhängig vom Fahrzeug, stattgegeben, so wird die Person wegen Unsportlichkeit von der Teilnahme am OÖ Slalom – Cup für die laufende Saison ausgeschlossen.

Der Teilnehmer bestätigt mit seiner Unterschrift auf der Teilnahmeerklärung ("Nennung") bzw Teilnahme an der Veranstaltung, dass er die aktuelle Fassung der Ausschreibung des Veranstalters sowie der Ausschreibung und des Reglements des OÖ Automobilslalom Cups gelesen hat. Der Teilnehmer nimmt zur Kenntnis und ist damit einverstanden, dass Verstöße gegen die dort festgelegten Bestimmungen zum Ausschluss aus dem Bewerb, zu Schadenersatzansprüchen und sonstigen Ansprüchen und damit zu Klagen vor Gericht führen können.

Reparaturzeit

Sollte im Zuge eines Klassen- oder Trainingslaufes am Fahrzeug ein Schaden auftreten, kann eine Reparaturzeit in Anspruch genommen werden. Dies muss beim Rennleiter gemeldet werden. Die Reparaturzeit ist so gering wie möglich zu halten. Die Reparaturzeit endet 20 Minuten, nachdem der letzte Starter der Klasse, in der der Fahrer mit dem zu reparierenden Fahrzeug fährt (beim Klassenstart), seine Läufe beendet hat. Bei Veranstaltungen ohne Klassenstart ist die maximale Reparaturzeit mit 20 Minuten nach dem letzten Starter begrenzt.

Nachtanken, Tankzone und Reifenwechsel

Nachtanken ist während der Trainings- und Klassenläufe eines Teilnehmers nur in der vom Veranstalter gekennzeichneten, mit einem Feuerlöscher ausgestatteten und mit einem Rauchverbot versehenen Tankzone gestattet.

Das Wechseln der Reifen ist sowohl während der Trainingsläufe als auch während der Klassenläufe, in letzterem Fall im Rahmen der Reparaturzeit, gestattet. Es ist maximal ein zweimaliger Reifenwechsel pro Teilnehmer pro Klasse gestattet. Das Wechseln der Reifen ist in der Tankzone gestattet.

Verhalten im Fahrerlager, am Vorstart und im Rennbereich

Im Fahrerlager ist VERBOTEN:

- schnellere Geschwindigkeit als Schrittempo

- durchdrehende Räder aus egal welchen Gründen
- Wiederholtes Auf- und Abfahren zum Anwärmen des Motors und/oder der Reifen

Am Vorstart ist VERBOTEN:

- Tanken
- Reifen wechseln
- Reparaturen allgemein (alle)
- Einen Wagen so abstellen, dass er andere am Start behindert

Im Rennbereich ist VERBOTEN:

- Einfahren in den Rennbereich ohne Erlaubnis, zB zum Reinigen der Reifen.
- Driving Donuts

Verstöße gegen diese Verbote werden mit der sofortigen Disqualifikation und der Aberkennung aller Ergebnisse des Tages bestraft.

Fahrerlager, Vorstartbereich und Rennbereich sind vom Veranstalter klar und deutlich erkenntlich zu machen.

Konsumation von alkoholischen Getränken

Das Konsumieren von alkoholischen Getränken während der Teilnahme an der Veranstaltung ist strengstens verboten. Der maximale Blutalkoholspiegel eines jeden Teilnehmers darf 0,05 Promille nicht überschreiten. Dieses Verbot gilt bis zum Ende des letzten Wertungslaufes eines jeden Teilnehmers, wobei es unerheblich ist, ob die Kontrolle bei einem Klassen- oder Trainingslauf durchgeführt wird. Teilnehmer, die gegen dieses Verbot verstoßen, werden von der Teilnahme ausgeschlossen, bei bereits gefahrenen Läufen werden diese Teilnehmer disqualifiziert. Bei jeder Veranstaltung können ohne Vorankündigung Alkohol – Kontrollen durchgeführt werden.

Verweigert ein Teilnehmer die Alkoholkontrolle, erhält er Startverbot, hat er bereits Läufe absolviert (zB Div 1 / Div 2 Fahrer) wird er vom gesamten Rennen disqualifiziert

Wertungsgruppen

Division I

Klasse 1 1 –1.400ccm
Klasse 2 1.401–1.600ccm
Klasse 3 1.601–2.000ccm
Klasse 4 über 2.000ccm

Division II

Klasse 5 1–1.400ccm
Klasse 6 1.401–1.600ccm
Klasse 7 1.601–2.000ccm
Klasse 8 über 2.000ccm

Division III

Klasse 9 ab 0 ccm

Division IV

Klasse 10 Ladies - Cup
Klasse 11 Seniorenklasse
Klasse 0 Veranstalterklasse

Die Ladies - Cup Klasse 10 wird aus den Klassen 1-9 gewertet.

Die Seniorenklasse Klasse 11 wird aus den Klassen 1-9 gewertet. Bis Jahrgang 1956 erhält der Sieger 100 Punkte, für jedes Jahr darunter plus 0,05 Punkte. Die Teilnehmer auf den restlichen Platzierungen werden entsprechend der Modalitäten des Ladies Cups gewertet (plus Zusatzpunkte)

Veranstalterklasse:

Jeder Veranstalter behält sich vor, im Rahmen seiner eigenen Veranstaltung eine eigene, nicht zum OÖ-Cup zählende Veranstalterklasse auszurichten, deren Reglement, sofern vorhanden, das des jeweiligen Veranstalters ist.

Welche Fahrzeuge mit welcher Ausstattung und unter welchen Bedingungen daran teilnehmen können, entscheidet der jeweilige Veranstalter alleine.

Nennungen, Nenngeld und Trainingsgeld

Die Nennung wird am jeweiligen Veranstaltungstag oder online bis einen Tag vor der jeweiligen Veranstaltung unter www.ooe-cup.at entgegengenommen. Nennungen können ohne Angabe von Gründen abgewiesen werden. Das Nenngeld beträgt in allen Klassen €20,-, davon gehen €2 an den Verein OÖE Automobilslalom Cup.

Der Preis pro Trainingslauf beträgt €6.-

Nenngeld ist Reuegeld

Vergabe von Startnummern

Jeder Fahrer erhält pro Saison bei seiner ersten Nennung eine Startnummer, die für die restlichen Rennen einer Saison Gültigkeit hat. Startet der Fahrer mit mehreren Fahrzeugen, erhält er für jedes Fahrzeug eine eigene Startnummer.

Die Startnummern setzen sich wie folgt zusammen:

Die erste Ziffer beziehungsweise Zahl steht für die Klasse, in der der Fahrer startet. Nach dieser steht die eigentliche zweistellige Startnummer, beginnend mit 01. Doppel und Dreifachstarter bekommen die Startnummer der Klasse +50, zB 501 und 551. Neueinsteiger bekommen immer die höchsten Nummern.

Die Startnummer kann aus dauerhaftem Material gefertigt sein; in diesem Fall muss sich der Fahrer um die notwendigen Klebeziffern (und Klebebuchstaben) selbst kümmern. Mindestgröße für die komplette Startnummer: einem DIN A4 Blatt entsprechend.

Die Anbringung der Startnummer erfolgt, sofern vorhanden, an der linken und rechten hinteren Seitenscheibe (Papierzettel), oder auch an der Fahrertüre und Beifahrertür (dauerhaftes Material).

Auf dem Fahrzeug darf lediglich EINE einzige Startnummer eindeutig erkennbar sein, nämlich nur die des jeweiligen Teilnehmers in der gerade zu fahrenden Klasse. Alle anderen Startnummern, etwa die einer anderen zu fahrende Klasse, aber auch die von Teilnehmern, die zu einem späteren Zeitpunkt mit dem selben Fahrzeug an den Start gehen, müssen durch Überkleben unkenntlich gemacht werden

Werden Startnummern durch einen Sponsor zur Verfügung gestellt, dürfen ausschließlich diese verwendet werden. Bei Fahrzeugen, bei denen dies nicht möglich ist, muss im Bereich der Startnummer ein Aufkleber des Sponsors angebracht werden. Über Fahrer mit Fahrzeugen ohne Sponsoraufkleber oder –startnummer wird pro Veranstaltung und pro gefahrener Klasse eine Strafe von € 5.- verhängt. Dieses Geld erhält der Verein OÖE Slalom Cup, es wird zur Nachwuchsförderung verwendet.

Startzeiten:

Die Startzeiten folgender Klassen werden zusammengelegt:
 Klasse 1 und 2; Klasse 3 und 4; Klasse 5 und 6; Klasse 7, 8 und 9

Startreihenfolge:

Anhand der Startnummern werden die Starter in absteigender Reihenfolge an den Start gelassen. Bei Doppel- bzw Dreifachstartern startet zunächst schlechtest Platzierte des Vorjahres aus der Gruppe.

Doppel- und Dreifachstarter:

Um einen Mindestabstand von wenigstens 6 Fahrzeugen zwischen 2 Doppelstartern zu erreichen, kann der Erste der Beiden in die nächst niedrigere Klasse oder der 2. der Beiden in die nächst höhere Klasse verschoben werden, wenn in der eigentlichen Klasse zu wenig Starter sind. Bei Dreifachstartern ist analog vorzugehen.

Wertung (Klasse 1–11)

In jeder Klasse werden 3 Wertungsläufe gefahren. Die Zeiten der 2 besten Wertungsläufe und eventuelle Strafsekunden werden addiert. Alle 3 Wertungsläufe müssen mit ein und demselben Fahrzeug absolviert werden. Pro Fahrzeug dürfen max. 3 Fahrer an den Start gehen. Auslassen eines Tores = 20 Strafsekunden Umwerfen oder verschieben eines Pylonen aus der Markierung = 3 Strafsekunden

Wertung und Punktevergabe

1. Platz =100 Punkte
 2., 3., 4., ...Platz =100 Punkte minus Zeitdifferenz (in 1/100 gerechnet) zur Bestzeit ergibt die Punktzahl.
 Bei weniger als 4 Startern in der Klasse:
 1. Platz = 95 Punkte

außer es ergibt sich aus der Berechnung zur Divisionsbestzeit eine höhere Punkteanzahl, so erhält er diese. Die Berechnung der Punkte der Zweit- und Drittplazierten erfolgt nach der Punktezahl des Erstplatzierten analog der Regel bei mehr als drei Startern.

Zusätzlich zu den so erreichten Punkten erhalten die Fahrer noch die aus der Tabelle ersichtlichen Zusatzpunkte. Wenn ein Fahrer in einer Division in mehreren Klassen an den Start geht, wird für die Gesamtwertung die punktebeste Klasse herangezogen.

Zusatzpunkte

Starter										
10	0,90	0,80	0,70	0,60	0,50	0,40	0,30	0,20	0,10	
9	0,89	0,78	0,67	0,56	0,44	0,33	0,22	0,11		
8	0,88	0,75	0,62	0,50	0,38	0,25	0,13			
7	0,86	0,71	0,57	0,43	0,29	0,14				
6	0,83	0,67	0,50	0,33	0,17					
5	0,80	0,60	0,40	0,20						
4	0,75	0,50	0,25							
3	0,50	0,25								
2	0,25									
1										
Platzierung	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

Streichresultate (Klasse 1-11)

Von allen ausgetragenen Veranstaltungen werden 2 Resultate eines jeden Teilnehmers (die Schlechtesten, dazu zählen auch solche, bei denen der Teilnehmer nicht anwesend war oder ausgefallen ist) gestrichen, bei weniger als 8 Austragungen nur ein Resultat. Am Ende der letzten Veranstaltung werden allen die weniger als zwei Läufe bestritten haben, die Punkte aberkannt. Es erfolgt das Nachrücken der Nächstplatzierten.

Abbruch eines Bewerbes des OOE – Cup's

Wird eine Veranstaltung, aus welchen Gründen auch immer, abgebrochen, so gilt für die Wertung folgendes:

1. Wird der Bewerb mit Klassenstarts durchgeführt und ist eine Division vollständig abgeschlossen, wobei es unerheblich ist, ob die Preisverteilung im Anschluss an die jeweilige Division oder erst am Ende der Veranstaltung ist, wird besagte bereits beendete Division gewertet, die Division, die noch nicht abgeschlossen ist, wird, unabhängig der Anzahl der überhaupt noch nicht gestarteten Teilnehmer, nicht gewertet. Abgeschlossen gilt die entsprechende Division dann, wenn ALLE Fahrer mindestens 2 von 3 Zeitläufen absolviert haben, wobei der Lauf grundsätzlich auch bei einer allfälligen Disqualifikation des Laufes als "absolviert" betrachtet wird. Der Bewerb gilt auch dann als gewertet, wenn erst der allerletzte Fahrer des 2. Zeitlaufes einen Abbruch der Veranstaltung verursacht.
2. Wird ein Bewerb ohne Klassenstart durchgeführt, gilt die gesamte Veranstaltung bei einem Abbruch spätestens vor dem allerletzten Starter als nicht gewertet, ausgenommen, der Bewerb wird in Durchgängen durchgeführt, das heißt, dass pro Durchgang jeder Teilnehmer 1 x startet. In diesem Fall haben mindestens 2 von 3 Durchgängen des Bewerbes abgeschlossen zu sein (= 2 komplette

Durchgänge für jeden Teilnehmer), damit der Bewerb gewertet wird. Auch in diesem Fall gilt der Bewerb als gewertet, wenn erst der allerletzte Fahrer des 2. Durchgangs einen Abbruch der Veranstaltung verursacht.

3. Dem Veranstalter obliegt es, die Veranstaltung zu einem anderen Termin zu wiederholen.

Weiters obliegt es dem Veranstalter, auch nur jene Division zu wiederholen, die im abgebrochenen Bewerb nicht gewertet wurde, wobei er dafür allerdings ebenfalls höchstens 50% der normalen Trainings- und Startgebühr einheben darf.

Wird ein Bewerb tatsächlich zu einem anderen Termin wiederholt, gilt die eventuell vorhandene Teilwertung jenes abgebrochenen Bewerbes als annulliert und wird für null und nichtig erklärt, an Stelle derer tritt die Wertung des Wiederholungsbewerbes in Kraft.

Doppelveranstaltungen

Möchte ein Teilnehmer an zwei Veranstaltungen am selben Tag teilnehmen, so ist dies möglich. Ist es notwendig, dass der Teilnehmer in einer anderen als der durch die durch den Klassenstart und die daraus resultierende Startzeit der sich ergebenden Klasse an den Start gehen muss, um auch noch an einer anderen Veranstaltung teilnehmen zu können, gelten für jenen Teilnehmer jedoch folgende Voraussetzungen:

Das Ansuchen um vorgezogene beziehungsweise verspätete Trainingsläufe bzw. Klassenläufe ist bis spätestens 7 Tage vor der Veranstaltung des OOE Cups an den **RENNLEITER** der jeweiligen Veranstaltung zu richten. Das Ansuchen ist verpflichtend, zu spät eingereichte Ansuchen werden nicht berücksichtigt.

Der Rennleiter hat das Ansuchen unverzüglich an den Cupleiter weiterzugeben, um es auf der Homepage des OOE Cups zu veröffentlichen.

Zudem hat der Rennleiter dafür zu sorgen, dass das Ansuchen am Tag der Veranstaltung an einem gut einsehbaren Punkt des Austragungsortes ausgehängt wird. Der ansuchende Teilnehmer hat dem Rennleiter bis spätestens sieben (7) Tage vor der Veranstaltung auch die Startzeit bekannt zu geben, zu der es ihm möglich ist, seine Trainings- und Wertungsläufe zu absolvieren. Diese Startzeit wird vom Rennleiter und dem Ansuchenden fixiert. Der ansuchende Teilnehmer hat nun die Möglichkeit, zu dieser Startzeit, +/- 15 Minuten, zu starten. Ist es ihm aus welchen Gründen auch immer nicht möglich, zu dieser fixierten Startzeit zu erscheinen, erlischt das Recht, zu einer anderen Startzeit als der in der Ausschreibung vorgesehenen zu starten

Zum Nachweis der Teilnahme an der anderen Veranstaltung hat der Ansuchende spätestens bis 7 Tage nach der anderen Veranstaltung dem Cupleiter des OOE Cups entweder eine Bestätigung des anderen Veranstalters oder eine Ergebnisliste der anderen Veranstaltung unaufgefordert vorzuweisen. Kommt der Ansuchende dieser Verpflichtung nicht nach, werden die Ergebnisse der Veranstaltung des OOE Cups, an die er das Ansuchen gestellt hat, gestrichen.

Vorgezogener oder verspäteter Start

Ist es einem Teilnehmer aus privaten oder beruflichen Gründen zeitlich nicht möglich, zur Startzeit seiner Klasse anzutreten, so hat er die Möglichkeit, ein Mal pro Saison um vorgezogenen oder verspäteten Start bei der jeweiligen Rennleitung anzusuchen.

Das Ansuchen um vorgezogene beziehungsweise verspätete Trainingsläufe bzw. Klassenläufe ist bis spätestens 7 Tage vor der Veranstaltung des OOE Cups an den **RENNLEITER** der jeweiligen Veranstaltung zu richten. Das Ansuchen ist verpflichtend, zu spät eingereichte Ansuchen werden nicht berücksichtigt.

Der Rennleiter hat das Ansuchen unverzüglich an den Cupleiter weiterzugeben, um es auf der Homepage des OOE Cups zu veröffentlichen.

Zudem hat der Rennleiter dafür zu sorgen, dass das Ansuchen am Tag der Veranstaltung an einem gut einsehbaren Punkt des Austragungsortes ausgehängt wird.

Der ansuchende Teilnehmer hat dem Rennleiter bis spätestens sieben (7) Tage vor der Veranstaltung auch die Startzeit bekannt zu geben, zu der es ihm möglich ist, seine Trainings- und Wertungsläufe zu absolvieren. Diese Startzeit wird vom Rennleiter und dem Ansuchenden fixiert. Der ansuchende Teilnehmer hat nun die Möglichkeit, zu dieser Startzeit, +/- 15 Minuten, zu starten. Ist es ihm aus welchen Gründen auch immer nicht möglich, zu dieser fixierten Startzeit zu erscheinen, erlischt das Recht, zu einer anderen Startzeit als der in der Ausschreibung vorgesehenen zu starten

Zeitnehmung

Die Veranstalter sind verpflichtet, zur Ersichtlichmachung der gefahrenen Zeit für den Fahrer leicht einsehbare Vorrichtungen anzubringen, wie etwa einen Zeitbalken im Zielbereich.

Trainingsläufe

Pro Klasse ist es dem Teilnehmer gestattet, maximal 3 Trainingsläufe zu absolvieren. Eine Verpflichtung zu Trainingsläufen besteht nicht. Nur in der Klasse 1 werden zunächst von allen Teilnehmern alle Trainingsläufe absolviert und erst im Anschluss daran die Klassenläufe.

Tagesbestzeit

Die Tagesbestzeit eines jeden Fahrers wird aus den jeweiligen Klassenläufen, die der Fahrer absolviert hat, ermittelt. In jeder Division ergibt sich somit eine Tagesbestzeit.

Freiwilliger Wertungsverzicht

Ein freiwilliger Wertungsverzicht, aus welchen Gründen auch immer, ist nicht möglich.

Preise (Veranstaltungen)

Bei bis zu 3 Startern pro Klasse wird mindestens 1 Pokal, bei bis zu 5 Startern pro Klasse werden mindestens 2 Pokale und bei über 5 Startern pro Klasse werden mindestens 3 Pokale vergeben. Darüber hinaus obliegt es dem Veranstalter, mehr als die Mindestzahl an Pokalen zu vergeben, eine Verpflichtung dazu gibt es jedenfalls nicht.

Preise (Cupsieger)

Die jeweiligen Klassenpunktesten aus Division I, II und III sind ÖÖ - Cupsieger. Bei Punktegleichheit entscheiden die Punkte der Streichresultate.

Division I: Geld (gesamt Cup): Starter (gesamt Cup) x Starter (Division I) = Preisgeld (Division I)
 Division II: Geld (gesamt Cup): Starter (gesamt Cup) x Starter (Division II) = Preisgeld (Division II)
 Division III: Geld (gesamt Cup): Starter (gesamt Cup) x Starter (Division III) = Preisgeld (Division III)

Der Erstplatzierte = Cupsieger erhält 50% vom Preisgeld gesamt Division
 Der Zweitplatzierte erhält 30 % vom Preisgeld gesamt Division
 Der Drittplatzierte erhält 20% vom Preisgeld gesamt Division

Preise (Klasse 1-11)

Die drei erstplatzierten der Klasse 1 – 9, erhalten Pokale, Klasse 10+11 einen Sachpreis oder Pokal

Funktionäre:

<u>Cupleiter</u>	Helm Josef-Peter	j.p.helm@ooe-cup.at
<u>Cupleiter Stellvertreter</u>	Mag. Klaus Reitter	klaus.reitter@ooe-cup.at
<u>Cupleiter Stellvertreter</u>		
<u>Pressesprecher</u>	D.I. Dall Martin	martin.dall@ooe-cup.at



Technische Kommissäre Hansinger Wolfgang

Aichlseder Heinrich

Tech. Kommissäre der Veranstalter Siehe Ausschreibung der Veranstalter

Fahrervertreter: Dorfbauer Harald Division 1
 Aichlseder Robert Division 2 und 3

Anmerkung: Fahrervertreter werden im Rahmen der Siegerehrung am Saisonende gewählt.

Reglement der Division 1

Art. 1 - Zugelassene Fahrzeuge – Allgemeine Bestimmungen

Teilnahmeberechtigt sind Personenkraftwagen lt. §2 Art. 5 KFG, für die ein/e inländische/r Fahrer/in den B-Führerschein oder ein/e ausländische/r Fahrer/in einen dem B - Führerschein adäquaten ausländischen Führerschein besitzen muss, die laut den Bestimmungen des österreichischen Kraftfahrzeuggesetzes durch Typenschein oder Einzelgenehmigung zum Straßenverkehr zugelassen sind, und die den Bestimmungen des Reglements der Divisionen 1 und 3 vollinhaltlich entsprechen. Eine Homologation des Autos war und ist nicht erforderlich. Es müssen Zulassungsschein sowie der Führerschein vorgelegt werden, bzw. bei ausländischen Startern jene amtlichen Fahrzeugpapiere, die den österreichischen entsprechen.

Fahrzeuge mit Einzelgenehmigung sind jedoch nur dann zum Start zugelassen, wenn die Einzelgenehmigung zur erstmaligen Zulassung durchgeführt wurde.

Umtypisierte Fahrzeuge mit Einzelgenehmigung entsprechen nicht den Bestimmungen des Reglements der Division 1 und sind unter dem Punkt Artikel 2 zu subsumieren. Die Gültigkeit der nationalen Überprüfungsplakette darf um nicht mehr als 4 Monate überschritten sein.

Art. 2 – Verbotene Autos in der Division 1

alle Fahrzeuge, die laut den Bestimmungen des KFG zum Straßenverkehr zugelassen sind und für die ein/e inländische/r Fahrer/in den B-Führerschein oder ein/e ausländische/r Fahrer/in einen dem B - Führerschein adäquaten ausländischen Führerschein besitzen muss, die aber dem vorliegenden Reglement der Division 1 in einem oder mehreren Punkt/en nicht entsprechen. Fahrzeuge laut Art. 2. dürfen in den Divisionen 2 und 3 starten.

Art. 3 - Cabrios

Cabrios sind nur zugelassen, wenn diese serienmäßig mit einem Überrollbügel ausgestattet sind. Das Verdeck muss immer geschlossen sein, ausgenommen das Auto wurde ohne Verdeck produziert.

Art. 4 – Hubraumklassen

Die Autos werden in folgende Klassen eingeteilt:

- bis 1 bis 1.400 cm³,
- von 1.401 bis 1.600 cm³,
- von 1.601 bis 2.000 cm³
- und über 2.000 cm³.

Art. 5 – Klasseneinteilung für Autos mit aufgeladenen und Rotationskolben- Motoren

Bei einer Aufladung des Motors (Turbo, Kompressor, G-Lader) wird der Gesamthubraum mit dem Koeffizienten 1,7 multipliziert und der Wagen in die sich dann ergebende Hubraumklasse eingeteilt. Bei Wankelmotoren gilt das Kammervolumen als Berechnungsbasis für den Hubraum. Turbodieselmotoren werden 1:1 berechnet. Saugdieselfahrzeuge werden um eine Klasse abgereiht.

Art. 6 – Fahrzeuggewicht

Die Autos müssen mindestens das Gewicht aufweisen, das im Typenschein oder in der Einzelgenehmigung oder in den ausländischen Papieren, die diesen österreichischen Papieren entsprechen (Original oder beglaubigte Kopie) festgehalten ist, wobei eine Toleranz von 5% akzeptiert wird. Dieses Gewicht muss zu jedem Zeitpunkt des Bewerbes entsprechen, auch nach dem Überqueren der Ziellinie.

Das Gewicht der Autos wird wie folgt bestimmt: Auto gewogen ohne Insassen, ohne Auffüllen oder Ablassen von Treibstoff oder anderen Flüssigkeiten. (Das Reserverad muss beim Abwiegen im Fahrzeug verbleiben).

Art. 7 - Motor

Es sind keinerlei Änderungen gegenüber der vom Hersteller angebotenen Serienausführung zugelassen. Toleranz nach oben max. 5 % zur Typenschein- oder Einzelgenehmigungsangabe (bzw den entsprechenden ausländischen Papieren) (Nachweis durch Überprüfung am Leistungsprüfstand). Bei Überschreitung der Leistungstoleranzen werden dem Teilnehmer, der mit diesem Fahrzeug an den Start gegangen ist, alle bis zu diesem Zeitpunkt bei allen Läufen erreichten Punkte, die er mit diesem Fahrzeug erreicht hat, aberkannt.

Das originale Luftfiltergehäuse muss beibehalten werden, das Material des Luftfilters ist frei wählbar, der Luftfilter darf aber nicht entfernt werden. Nicht zugelassen sind auch sämtliche und vom Werk als solche deklarierten Motorsportteile (z.B. ES/Sportevolutions – Versionen im Homologationsblatt)

Art. 8 - Abgasanlage/Geräuschbegrenzung

Die Auspuff-Anlage für Fahrzeuge mit Katalysator ist ab dem Serien Kat freigestellt, bei Fahrzeugen ohne Kat ab Krümmer, diese muss jedoch für den Straßenverkehr zugelassen sein. Geräuschbegrenzung: Die maximale Lautstärke beträgt 98 dB laut Nahfeld-Messmethode OSK.

Art. 9 - Kraftübertragung

Getriebe, Achsantrieb und alle Kraft übertragenden Teile müssen original bleiben und dürfen in keiner wie immer gearteten Art und Weise verändert werden (ausgenommen Kupplungssatz).

Art. 10 - Bremsanlage

Die Bremsanlage muss original bleiben, die Bremsbeläge sind frei.

Es dürfen nur Stahlbrems scheiben verwendet werden. Dies gilt jedoch nicht für Fahrzeuge, die ab Werk mit Brems scheiben aus anderen Materialien serienmäßig im Originalzustand ohne Sonderzubehör ausgeliefert werden oder wurden. Gelochte und geschlitzte Brems scheiben sind frei, sie müssen jedoch den Originalabmessungen entsprechen.

Art.11 – Steuerung/Lenkung

Die Steuereinheit muss original sein. Das Lenkrad ist freigestellt, es muss aber für den Straßenverkehr zugelassen sein.

Art.12 – Federung

Unter dem Begriff Federung versteht man alle Teile, die zum Ein- und Ausfedern des Fahrzeuges benötigt werden.

Der Einbau von härteren oder weicheren Stoßdämpfern und Federn ist gestattet [die verwendeten Federn müssen bei der oberen und unteren Aufnahme (Federteller) den selben Durchmesser der Serienfedern haben (+/- 10 mm)], wenn die gesetzlichen Bestimmungen eingehalten werden. Andernfalls muss die Federung original bleiben. Die Bodenfreiheit aller Autos muss mindestens 11 cm betragen. Die Bodenfreiheit wird durch Durchschieben eines Holzkörpers mit einer Höhe von 9 cm (Toleranz: +2,0/-0,0 cm) gemessen; das Auto muss dabei rennfertig sein und der Fahrer im Auto sitzen. Kein mechanischer oder fester Teil des Autos (inkl. Auspuff) darf den Holzkörper berühren.

Art. 13 – Räder und Reifen

Felgen und Reifen sind freigestellt, dürfen jedoch die Karosserie nicht überragen (die Messung erfolgt über eine Breite von 20cm radnarbenmittig zwischen dem Radlauf und der Stirnseite des Rades). Das Aufwärmen der Reifen mittels Heizdecken oder ähnlicher, dem Erwärmen der Reifen dienlicher Hilfsmittel, ist verboten. Die Reifen müssen straßengenehmigt sein (DOT und/oder E). Bei der Abnahme muss das Reifenprofil deutlich erkennbar sein (1mm). Die Radkästen müssen mindestens 50% der Gesamtlaufläche der Reifen beim Geradeauslauf überdecken.

Art.14 – Karosserie, Chassis und aerodynamische Vorrichtungen

Die serienmäßige Karosserie und/oder das Fahrgestell dürfen nicht erleichtert werden. Spoiler jeglicher Art, soweit sie im Zubehörhandel erhältlich und für den Straßenverkehr zugelassen sind, sind freigestellt, sofern die original Abmessungen des Fahrzeuges laut Typenschein bzw. Einzelgenehmigung unverändert bleiben. Serienmäßige bzw. bauartgeprüfte Schiebe- bzw. Sonnendächer sind erlaubt. Sie müssen während des Wertungslaufes geschlossen sein. Die Anbringung eines Ölwanneenschutzes ist erlaubt. Abschraubbare Domstreben vorne und hinten sind erlaubt.

Art.15 – Türen, Motorhaube und Kofferraumklappen

Diese müssen original sein; zusätzliche Halterungen sind freigestellt.

Art.16 – Rückspiegel

Die Anzahl der Rückspiegel des Serienautos muss beibehalten werden.

Art. 17 – Glasflächen, Glasbeschaffenheit, Windschutzscheibe

Die Anzahl und das Material der Glasflächen muss original bleiben, ebenso die Anzahl der Scheibenwischer. Alle Seitenscheiben auf der Fahrerseite müssen bei Trainings- Wertungsläufen bei allen Fahrzeugen, die gerade einen Trainings- oder Wertungslauf ausführen, vollständig geschlossen sein. Wird während des Trainings- oder Wertungslaufes von einem Streckenposten (oder einem anderen Funktionär der Veranstaltung) festgestellt, dass ein Teilnehmer einen Lauf oder mehrere Läufe mit geöffneten Seitenscheiben auf der Fahrerseite bestreitet, hat er dies unverzüglich an die Rennleitung zu melden. Dem Teilnehmer wird die Wertung für diesen Lauf oder diese Läufe gestrichen.

Art.18 – Überroll-Vorrichtungen

Der Einbau einer Überrollvorrichtung ist zulässig, sofern der Einbau fachgerecht durchgeführt wurde.

Art.19 – Feuerlöscher

Das Mitführen eines Feuerlöschers mit einer Mindestfüllmenge von 2 kg (Pulver) bzw. 2,4 l AFFF ist dringend empfohlen. Alle Feuerlöscher müssen sicher befestigt sein. Der Feuerlöscher muss für den Fahrer leicht erreichbar sein.

Art.20 – Sitze

Die Anzahl der Vordersitze und der Rücksitze muss jener der Serie entsprechen, ausgenommen, es wurde eine Überrollvorrichtung eingebaut. Nur in diesem Fall dürfen die Rücksitze entfernt werden. Sportsitze und -gurte sind erlaubt, Rennsitze verboten, ausgenommen, es handelt sich um Seriensitze.

Art. 21 – Sicherheitsgurte

Die Verwendung von Sicherheitsgurten ist vorgeschrieben, 3- oder 4 Punktgurte sind zulässig. Jedoch müssen bei Verwendung einer Überrollvorrichtung nach Art. 18 4. bzw. 6 Punktgurte eingebaut sein.

Art.22 – Elektranlage, Lichtanlage

Die serienmäßig vorhandene Anzahl der Scheinwerfer und Rücklichter muss mindestens erhalten bleiben. Zusatzscheinwerfer sind erlaubt, sie müssen jedoch der Straßenverkehrsordnung entsprechen.

Art.23 – Änderungen

Alle Änderungen – ausgenommen der angeführten – sind verboten!

Reglement der Divisionen 2

Art. 1 - Zugelassene Fahrzeuge - Allgemeine Bestimmungen

Alle Fahrzeuge, die den Bestimmungen der Division I und Division II entsprechen, ferner alle Fahrzeuge, die den Bestimmungen der OSK in den Gruppen N, A, H, F oder E1 OSK entsprechen.

Art. 2 - Nicht zugelassene Fahrzeuge:

Fahrzeuge, die diesen Bestimmungen nicht entsprechen

Art. 3 - Hubraumklassen

Die Fahrzeuge werden in folgende Hubraumklassen eingeteilt:

- 1 bis 1.400 cm³
- 1.401 bis 1.600 cm³
- 1.601 bis 2.000 cm³
- über 2.000 cm³

Art. 4 - Fahrzeuggewicht

Das Fahrzeuggewicht ist freigestellt.

Art. 5 - Klasseneinteilung bei aufgeladenen oder Wankelmotoren (Einstufungshubraum)

Bei einer Aufladung des Motors (Turbo, Kompressor, G-Lader) wird der Gesamthubraum mit dem Koeffizienten 1,7 multipliziert und der Wagen in die sich dann ergebende Hubraumklasse eingeteilt.

Bei Wankelmotoren gilt das Kammervolumen als Berechnungsbasis für den Hubraum. Turbodieselmotoren werden 1:1 berechnet. Saugdieselfahrzeuge werden um eine Klasse abgereiht.

Art. 6 - Motor

Der Zylinderkopf sowie sämtliche Anbauteile wie Einspritzanlage, Vergaser, usw. sind freigestellt.

Der Motor ist frei; wird nicht der Originalmotor verwendet, so muss der verwendete Motorblock aber von der selben Marke stammen und die gleiche Anzahl von Zylindern aufweisen wie der Originalmotor.

Der Motor muss im ursprünglichen Motorraum eingebaut sein und die Kurbelwellenachse muss beibehalten werden. Die Verwendung von Lachgas ist ausdrücklich verboten!

Art. 7 - Treibstoff-, Öl- und Wassertanks

Diese müssen vom Fahrgastraum durch feuerfeste und flüssigkeitsundurchlässige Trennwände isoliert sein, sodass im Falle von Verschütten, Undichtheit oder Fehlerhaftigkeit eines Tanks keine Flüssigkeit in den Fahrgastraum gelangen kann.

Art. 8 - Wasserkühler

Dieser ist freigestellt, ebenso der Anbringungsort des Selben.

Art. 9 - Abgasanlage/Geräuschbegrenzung

Die Auspuff-Anlage ist frei.

Geräuschbegrenzung: Die maximale Lautstärke beträgt 98 dB laut Nahfeld-Messmethode OSK.

Art. 10 - Kraftübertragung

Kupplung, Getriebe, Achsantrieb und alle kraft übertragenden Teile sind frei, jedoch müssen sie an ihrer ursprünglichen Position verbleiben (z.B.: vor oder hinter dem Motor, an der Antriebsachse)

Art. 11 - Bremsanlage

Die Bremsanlage ist freigestellt, solange es sich um eine Zweikreisbremsanlage handelt. Nicht jedoch die Bremsscheiben. Es dürfen nur Stahlbremsscheiben verwendet werden.

Dies gilt jedoch nicht für Fahrzeuge, die ab Werk mit Bremsscheiben aus anderen Materialien serienmäßig im Originalzustand ohne Sonderzubehör ausgeliefert werden oder wurden. Gelochte und geschlitzte Bremsscheiben sind frei.

Art. 12 - Lenkung

Die Lenkung ist freigestellt.

Art. 13 - Radaufhängung/Federn

Radaufhängung und Federn sind freigestellt.

Art. 14 - Räder und Reifen

Felgen und Reifen sind freigestellt, dürfen die Karosserie jedoch nicht überragen. Die Messung erfolgt über eine Breite von 20cm radnabenmittig zwischen dem Radlauf und der Stirnseite des Rades. Das Aufwärmen der Reifen mittels Heizdecken oder ähnlicher, dem Erwärmen der Reifen dienlicher Hilfsmittel, ist verboten.

Art. 15 - Karosserie, Fahrgestell und aerodynamische Hilfsmittel

Die Karosserie und/oder das Fahrgestell dürfen erleichtert oder verstärkt werden. Spoiler jeglicher Art sind frei. Kotflügelverbreiterungen sind frei. Stoßstangen sind frei. Schiebe- bzw. Sonnendächer sind erlaubt, sie müssen jedoch während der Wertungsläufe geschlossen sein. Die Anbringung eines Ölwannenschutzes ist erlaubt.

Art. 16 - Türen, Motorhaube und Kofferraumhaube

Das Material der Türen, der Motor- und der Kofferraumhaube ist freigestellt. Für Lüftungszwecke dürfen Öffnungen in die Hauben gemacht werden. Zusätzliche Befestigungen sind frei.

Art. 17 - Kotflügel

Material und Form von Kotflügeln sind freigestellt.

Art. 18 - Belüftung des Fahrgastraumes

Zur Belüftung des Fahrerraumes können in die Karosserie Öffnungen gemacht werden. Die Heizung darf ausgebaut werden.

Art. 19 - Glasflächen, Glasbeschaffenheit, Windschutzscheibe

Die Windschutzscheibe muss original bleiben. Die Seitenscheiben und die Heckscheibe dürfen aus Sicherheitsglas oder aus splitterfreiem Kunststoff sein, müssen jedoch geschlossen sein. Bei Kunststoffscheiben hat die Stärke mindestens 3mm zu betragen. Es muss mindestens ein funktionstüchtiger Scheibenwischer vorhanden sein. Die Windschutzscheibe muss durch den Gebrauch eines Ventilators bzw. durch die vom Hersteller vorgesehene Vorrichtung frei von Beschlag gehalten werden können.

Alle Seitenscheiben auf der Fahrerseite müssen bei Trainings- und Wertungsläufen bei allen Fahrzeugen, die gerade einen Trainings- oder Wertungslauf ausführen, vollständig geschlossen sein, ausgenommen, die Fahrerseitenscheibe verfügt über ein in der Seitenscheibe integriertes Schiebefenster, dann darf dieses geöffnet sein. Wird während des Trainings- oder Wertungslaufes von einem Streckenposten (oder einem anderen Funktionär der Veranstaltung) festgestellt, dass ein Teilnehmer einen Lauf oder mehrere Läufe mit geöffneten Seitenscheiben auf der Fahrerseite bestreitet, hat er dies unverzüglich an die Rennleitung zu melden. Dem Teilnehmer wird die Wertung für diesen Lauf oder diese Läufe gestrichen.

Art. 20 – Fahrgastraum / Innenraum

Der Innenraum ist freigestellt. Es dürfen sich im Bereich des Fahrers jedoch keine hervorspringenden Kanten befinden. Schläuche und Leitungen, die durch den Fahrgastraum geführt werden, müssen abgedeckt sein. Insbesondere Kühlwasserleitungen müssen so geschützt sein, dass der Fahrer durch austretende Flüssigkeiten oder Dampf nicht gefährdet wird. Der Fahrersitz muss vollständig auf der linken oder rechten Seite der vertikalen Längsmittlebene des Wagens montiert werden (Toleranz max. 10%) (Ausnahme: Klasse 9, hier darf der Sitz auch in der Mitte sein)

Art. 21 - Elektrische Ausrüstung, Beleuchtung

Alle außen liegenden Leuchten dürfen entfernt werden, vorausgesetzt, die entstehenden Öffnungen in der Karosserie werden abgedeckt. In jede Abdeckung kann jedoch eine Öffnung für Kühlzwecke eingebracht werden (maximal 1/3 der Abdeckung). Ein Stromkreisunterbrecher ist nicht vorgeschrieben, wird aber empfohlen.

Art. 22 - Sicherheitsgurte

Die Verwendung von Sicherheitsgurten ist vorgeschrieben, 3-, 4- oder 6 Punktgute sind zulässig.

Art.23 – Sitze

Bei Verwendung eines Schalensitzes laut FIA Norm ist ein 4 bzw. 6 Punktgurt vorgeschrieben.

Art. 24 - Käfig

Der Einbau eines Käfigs lt. FIA Anhang J / 253 mit fachgerechter Montage ist vorgeschrieben, ausgenommen, das Fahrzeug verfügt über eine gültige Straßenzulassung sowie Stvo. genehmigte Reifen und die serienmäßige Sicherheitsausstattung + serienmäßige Innenverkleidung und es ist unter dem Artikel 2 der Bestimmungen der Div. 1 zu subsumieren.

Art. 25 - Feuerlöscher

Das Mitführen eines Feuerlöschers mit einer Mindestfüllmenge von 2 kg (Pulver) bzw. 2,4 l AFFF ist dringend empfohlen. Alle Feuerlöscher müssen sicher befestigt sein. Der Feuerlöscher muss für den Fahrer leicht erreichbar sein.

Art. 26 - Außenspiegel

Sind nicht vorgeschrieben, aber empfohlen.

Art. 27 - Airbox, Luftfilter

Sind nicht vorgeschrieben, aber empfohlen.

Reglement der Divisionen 3

Art. 1 - Zugelassene Fahrzeuge - Allgemeine Bestimmungen

Alle Fahrzeuge, die den Bestimmungen der Division I und Division II entsprechen, ferner alle Fahrzeuge, die den Bestimmungen der OSK in den Gruppen N, A, H, F, E1 oder E2 OSK entsprechen.

Art. 2 - Nicht zugelassene Fahrzeuge:

Fahrzeuge mit einem Fahrgewicht (in vollgetanktem fahrfertigem Zustand mit Fahrer) von unter 480 kg

Art. 3 - Hubraumklasse

Ab 0 (null) cm³

Art. 4 - entfällt

Art. 5 - Motor

Der Zylinderkopf sowie sämtliche Anbauteile wie Einspritzanlage, Vergaser, usw. sind freigestellt. Der Motor ist freigestellt, ebenso die Platzierung des Selben. Die Verwendung von Lachgas ist ausdrücklich verboten!

Art. 6 - Treibstoff-, Öl- und Wassertanks

Diese müssen vom Fahrgastraum durch feuerfeste und flüssigkeitsundurchlässige Trennwände isoliert sein, sodass im Falle von Verschütten, Undichtheit oder Fehlerhaftigkeit eines Tanks keine Flüssigkeit in den Fahrgastraum gelangen kann. Auf Brandhemmung ist dabei zu achten.

Art. 7 - Wasserkühler

Dieser ist freigestellt, ebenso der Anbringungsort des Selben.

Art. 8 - Abgasanlage/Geräuschbegrenzung

Die Auspuff-Anlage ist frei.
Geräuschbegrenzung: Die maximale Lautstärke beträgt 98 dB laut Nahfeld-Messmethode OSK.

Art. 9 - Kraftübertragung

Kupplung, Getriebe, Achsantrieb und alle kraft übertragenden Teile sind freigestellt

Art. 10 - Bremsanlage

Die Bremsanlage ist freigestellt, solange es sich um eine Zweikreisbremsanlage handelt.

Art. 11 - Lenkung

Die Lenkung ist freigestellt.

Art. 12 - Radaufhängung/Federn

Radaufhängung und Federn sind freigestellt.

Art. 13 - Räder und Reifen

Felgen und Reifen sind freigestellt, Das Aufwärmen der Reifen mittels Heizdecken oder ähnlicher, dem Erwärmen der Reifen dienlicher Hilfsmittel, ist verboten.

Art. 14 - Karosserie, Fahrgestell und aerodynamische Hilfsmittel

Die Karosserie und/oder das Fahrgestell dürfen erleichtert oder verstärkt werden. Spoiler jeglicher Art sind frei. Kotflügelverbreiterungen sind frei. Stoßstangen sind frei. Schiebe- bzw. Sonnendächer sind erlaubt, sie müssen jedoch während der Wertungsläufe geschlossen sein. Die Anbringung eines Ölwannenschutzes ist erlaubt.

Art. 15 - Türen, Motorhaube und Kofferraumhaube

Das Material der Türen, der Motor- und der Kofferraumhaube ist freigestellt. Für Lüftungszwecke dürfen Öffnungen in die Hauben gemacht werden. Zusätzliche Befestigungen sind frei.

Art. 16 - Kotflügel

Material und Form von Kotflügeln sind freigestellt.

Art. 17 - Belüftung des Fahrgastraumes

Zur Belüftung des Fahrerraumes können in die Karosserie Öffnungen gemacht werden.
Die Heizung darf ausgebaut werden.

Art. 18 - Glasflächen, Glasbeschaffenheit, Windschutzscheibe

Die Windschutzscheibe, falls vorhanden, muss original bleiben. Die Seitenscheiben und die Heckscheibe, falls vorhanden, dürfen aus Sicherheitsglas oder aus splitterfreiem Kunststoff sein, müssen jedoch geschlossen sein. Bei Kunststoffscheiben hat die Stärke mindestens 3mm zu betragen.

Alle Seitenscheiben, falls vorhanden, müssen auf der Fahrerseite bei Trainings- und Wertungsläufen bei allen Fahrzeugen, die gerade einen Trainings- oder Wertungslauf ausführen, vollständig geschlossen sein, ausgenommen, die Fahrerseitenscheibe verfügt über ein in der Seitenscheibe integriertes Schiebefenster, dann darf dieses geöffnet sein. Wird während des Trainings- oder Wertungslaufes von einem Streckenposten (oder einem anderen Funktionär der Veranstaltung) festgestellt, dass ein Teilnehmer einen Lauf oder mehrere Läufe mit geöffneten Seitenscheiben auf der Fahrerseite bestreitet, hat er dies unverzüglich an die Rennleitung zu melden. Dem Teilnehmer wird die Wertung für diesen Lauf oder diese Läufe gestrichen.

Art. 19 – Fahrgastraum / Innenraum

Der Innenraum ist freigestellt. Es dürfen sich im Bereich des Fahrers jedoch keine hervorspringenden Kanten befinden. Schläuche und Leitungen, die durch den Fahrgastraum geführt werden, müssen abgedeckt sein. Insbesondere Kühlwasserleitungen müssen so geschützt sein, dass der Fahrer durch austretende Flüssigkeiten oder Dampf nicht gefährdet wird.

Art. 20 - Elektrische Ausrüstung

Ein Stromkreisunterbrecher ist nicht vorgeschrieben, wird aber empfohlen.

Art. 21 - Sicherheitsgurte

Die Verwendung von Sicherheitsgurten ist vorgeschrieben. 3-, 4- und 6-Punkt-Gurte sind erlaubt.

Art. 22 - Käfig

Der Einbau eines Käfigs bzw. Überrollvorrichtung ist für alle Fahrzeuge, die weder den Bestimmungen der Division 1 noch der Division 2 entsprechen, vorgeschrieben, für Division 1 und Division 2 Fahrzeuge gelten die entsprechenden Bestimmungen der jeweiligen Division. Der Einbau muss fachgerecht durchgeführt werden. Der Käfig bzw. Überrollvorrichtung muss den Vorschriften lt. FIA Anhang J entsprechen.

Art. 23 - Feuerlöscher

Das Mitführen eines Feuerlöschers mit einer Mindestfüllmenge von 2 kg (Pulver) bzw. 2,4 l AFFF ist dringend empfohlen. Alle Feuerlöscher müssen sicher befestigt sein. Der Feuerlöscher muss für den Fahrer leicht erreichbar sein.

Art. 24 - Airbox, Luftfilter

Sind nicht vorgeschrieben, aber empfohlen.

