



# REGLEMENT KSF-Clubmeisterschaft

# 2022

# Inhalt

<b>§ 1 Präambel und Gegenstand der KSF-Clubmeisterschaft .....</b>	<b>3</b>
<b>§ 2 Modus der Renntage .....</b>	<b>4</b>
(1) Einleitung.....	4
(2) Begriffsklärungen.....	5
(3) Ablauf eines regulären Renntages.....	5
<b>§ 3 Teilnahme-Regularien .....</b>	<b>6</b>
(1) Teilnahmeberechtigungen.....	6
(2) Nennung.....	6
(3) Startgeld.....	6
(4) Gastfahrer.....	7
(5) Bekleidung.....	7
<b>§ 4 Wertungen.....</b>	<b>9</b>
(1) Wertungspunkte .....	9
(2) Streichresultate.....	9
(3) Wertungsgruppen / Leistungsklassen .....	10
(4) Gruppeneinteilung .....	11
(5) Meisterschaftswertung.....	11
<b>§ 5 Zuteilung der Karts &amp; Karttausch.....</b>	<b>12</b>
(1) Karts-Zuteilung per Zufallsprinzip .....	12
(2) Karttausch.....	12
<b>§ 6 Boxenstopps.....</b>	<b>13</b>
<b>§ 7 Fairness-Regeln.....</b>	<b>14</b>
(1) Positionskämpfe – „hart aber fair“ .....	14
(2) Verhalten bei Überrundungen.....	16
(3) Verhalten bei gelben und roten Flaggen.....	17
(4) Verhalten von Gastfahrern.....	18
<b>§ 8 Strafen .....</b>	<b>19</b>
<b>§ 7 Haftungsausschluss .....</b>	<b>21</b>

## § 1 Präambel und Gegenstand der KSF-Clubmeisterschaft

- Die Kartsportfreunde-Erftland (i.F. „KSF“ genannt) sind ein Freundeskreis von begeisterten Hobby-Leihkartsportlern. Seit 2008 finden jährlich Rennen und eine Clubmeisterschaft statt.
- Die Meisterschaft 2022 besteht planmäßig aus 20 Wertungsläufen (10 Renntage mit je 2 Wertungsläufen), sofern die Durchführung dessen auf den jeweiligen Kartbahnen möglich ist.
  - Sollten Pandemie-bedingt einzelne Läufe ausfallen, wird die Meisterschaft dennoch fortgesetzt.
  - Sollten in Einzelfällen zwei Wertungsläufe nicht möglich / vertretbar sein, so findet nur ein Lauf mit doppelter Dauer und doppelter Punktwertung statt. (Beispiel: Statt 2 Rennen je 20 Minuten wird dann 1 Rennen mit 40 Minuten ausgetragen. Platz 1 ist dann 20 Punkte wert etc.)
- Die einzelnen Renntage werden auf diversen Kartbahnen - sowohl Indoor- als auch Outdoor - veranstaltet.
- Die Auswahl der Strecken wird vom Vorstand festgelegt und über die einschlägigen Kommunikationskanäle veröffentlicht (z.B. Webseite, Facebookseite).
- Innerhalb der Sommerferien in NRW finden mit Rücksicht auf schulpflichtige Kinder und deren Eltern keine Wertungsläufe statt.

## § 2 Modus der Renntage

### (1) Einleitung

- Unsere Mission: „**Wir Kartsportfreunde möchten spannende und abwechslungsreiche Rennen mit vielen guten und fairen Positionskämpfen bei möglichst ausgeglichenen Chancen erleben!**“
  - Leistungs- und Gewichtsklassen tragen dem Rechnung. Aber auch der Modus, natürlich.
  - Jeder ambitionierte Hobby-Kartfahrer kennt das doch: Leider haben Leihkarts teilweise erhebliche Leistungsstreuungen. Oder man kommt mit der Balance eines zugelosten Karts einfach mal gar nicht gut klar. ... Die Folge: In einem 40-Minuten-Rennen fährt man dann möglicherweise das gesamte Rennen einsam hinterher und erlebt einen gebrauchten Samstag Nachmittag. ...
  - Hingegen ist - dank des KSF-Modus mit **zwei Läufen je Renntag** und einem **Kartwechsel in der Pause** - die Wahrscheinlichkeit geringer, dass man zweimal solches Pech hat. Die Karten für ein spannendes Rennen werden sozusagen nochmal neu gemischt ...
- Für weitere **Spannung und Abwechslung** sorgen folgende Elemente:
  - Die beiden Läufe finden in **unterschiedlicher Fahrtrichtung** statt (soweit auf der Bahn möglich / zulässig).
  - Der erste Lauf wird **fliegend**, der zweite Lauf **stehend gestartet**.
  - Je Lauf muss ein **Pflicht-Boxenstop** absolviert werden, der als taktisches Mittel fungiert.
  - Manche Bahnen bieten **zusätzliche spannende, taktische Varianten** an, die wir ggf. im Einzelfall unseren Rennmodi zufügen.
    - Zum Beispiel bieten die Kartbahnen in Eupen und Gevelsberg eine Abkürzung (sog. „**Shortcut**“) an, die man z.B. ein- oder zweimal pro Rennen verwenden darf.
    - Der Vorstand kündigt solche zusätzlichen Erweiterungen im Vorfeld zu den Rennen über die einschlägigen Kommunikationskanäle an.

## (2) Begriffsklärungen

- Wir unterscheiden zwischen *Renntagen, Läufen, Qualifying und Rennen*.
- An einem Renntag finden zwei Läufe statt.
- Ein Lauf besteht aus je einem Qualifying und einem Rennen.
- Die Punktwertungen aus den Läufen gehen in die Meisterschaftswertung ein.

## (3) Ablauf eines regulären Renntages

Nachfolgende Tabelle zeigt den typischen Verlauf eines Renntages – und zwar aus Sicht einer/eines einzelnen angemeldete/n Fahrer/in, die/der zwei Läufe in seiner Wertungsklasse absolviert.

30 Min. vor Beginn	Treffen, Kartzuteilung	
<b>Läufe</b>	<b>Lauf #1</b>	<b>Lauf #2</b>
Fahrtrichtung	im Uhrzeigersinn	gegen Uhrzeigersinn
Qualifying	5 Minuten	5 Minuten
Rennen	20 Minuten	20 Minuten
Start	fliegend	stehend
Boxenstop	1	1
Nach Lauf 2	Wiegen, Siegerehrungen, Benzinquatschen, Verabschieden	

- Aus Sicht der Gesamtveranstaltung können Renntage unterschiedlich lang sein.
  - Das hängt von den Voraussetzungen der jeweiligen Kartbahn und von der Anzahl der Teilnehmer\*innen ab.
  - Im Regelfall werden wir insgesamt 3 Durchgänge (d.h. 6 Läufe) organisieren.
  - Aber es ist auch möglich, dass zuweilen alle Divisionen ihre zwei Läufe gemeinsam bestreiten - z.B. weil die Bahn ausreichend lang ist.
- Der Vorstand verkündet die entsprechende Zuordnung von Fahrer\*innen in die Läufe bis spätestens kurz vor Beginn der Läufe, zumeist früher.

## § 3 Teilnahme-Regularien

### (1) Teilnahmeberechtigungen

- Alle KSF-Clubmitglieder sowie Gastfahrer sind berechtigt, an den Läufen der KSF-Clubmeisterschaft teilzunehmen.
- Interessierte Clubmitglieder melden sich vor Beginn der Saison an und werden in die Wertungsklassen für die Meisterschaftswertung eingeteilt. Fortan können sie mit den Platzierungen aus den Wertungsläufen Punkte für die Meisterschaftswertung erfahren.

### (2) Nennung

Die Nennung (= Anmeldung) zu den einzelnen Renntagen erfolgt ausschließlich über die Webseite <http://ksf-erftland.de>.

- Nennungen sind verbindlich und müssen bis spätestens 14 Tage vor dem Renntermin erfolgen.
- Spätere Nennungen können nicht berücksichtigt werden.

### (3) Startgeld

- Die Höhe des Startgeldes kann von Renntag zu Renntag variieren - aufgrund der unterschiedlichen Kartbahn-Gebühren. Der Vorstand veröffentlicht die Höhe des Startgeldes entsprechend im Vorfeld des Anmeldeverfahrens.
- **Zahlungseingang:** Das Startgeld muss bis spätestens 10 Tage vor dem Renntermin (= Mittwoch der Vorwoche) auf dem Konto der Kartsportfreunde Erftland eingegangen sein!
  - **Achtung: Stichtag ist der Tag des Zahlungseingangs!** Δ Bitte entsprechend rechtzeitig überweisen!
  - Die Bankverbindung lautet:
    - Inhaber: Tilman Baldauf
    - IBAN: DE42 3706 9252 0203 4770 23

- Die Bankverbindung wird dem angemeldeten Rennfahrer zudem nach jeder Nennung standardmäßig in der automatischen E-Mail-Bestätigung mitgeteilt.
- **Verwendungszweck:** Hier müssen **zwingend Fahrer-Name und Renntag** angegeben werden, damit die Buchung problemlos zugeordnet werden kann. ☐ Beispiel: *Max Mustermann - Rodenkirchen 18.02.2022*“
- Einmal eingezahlte Beträge verfallen bei Nichtteilnahme des im Vorfeld bezahlten Rennens. Sollten genügend Teilnehmer an einem Rennlauf teilnehmen, so kann in Ausnahmefällen das Startgeld zurückgezahlt bzw. gutgeschrieben werden.

#### (4) Gastfahrer

- Gastfahrer sind bei den Renntagen der KSF Erftland herzlich willkommen, sofern die Möglichkeiten bestehen (z.B. ausreichend freie Startplätze, genügend Wechselkarts vorhanden).
- Der Vorstand entscheidet entsprechend über die Zulassung bzw. die Anzahl von zugelassenen Gastfahrern.
- Sollten bei einem Rennen die Anzahl der Startinteressenten größer sein als die Anzahl der zur Verfügung stehenden Startplätze, so werden diese nach folgendem Modus vergeben:
  - Startplätze erhalten zunächst die angemeldeten Mitglieder in der Reihenfolge ihrer Anmeldungen (Datum der Nennung).
  - Danach folgen die Gastfahrer in der Reihenfolge ihrer Anmeldungen (Datum der Nennung) .
- Gastfahrer erhalten keine Wertungspunkte und werden nicht in der Meisterschaft berücksichtigt.
- Werden Gastfahrer aber im Laufe eines Jahres Clubmitglieder, so nehmen sie - ab dem Rennen nach dem Beitritt - an der Meisterschaft teil.

#### (5) Bekleidung

- Jeder Teilnehmer an KSF-Läufen (d.h. sowohl Meisterschaftsteilnehmer, als auch Gastfahrer) haben die Bekleidungs- und sonstigen Sicherheitsanforderungen der jeweiligen Kartbahnen zu erfüllen (z.B. keine Schals, lange Haare nicht über der Kleidung) .

- Aus Sicherheitsgründen sind mindestens, ausnahmslos und verpflichtend ein Helm, griffige Handschuhe und Schuhe zu tragen.
- Außerdem muss die Kleidung Oberkörper und Beine vollständig bedecken.
- T-Shirts und kurze Hosen sind nicht erlaubt.
- Wir empfehlen außerdem einen Kartoverall, einen Rippen- und Rückenschutz und einen Nackenprotector.
- Erstmalige Gastfahrer haben zusätzlich eine neongelbe Warnweste zu tragen. Hintergrund : Die regelmäßigen Clubteilnehmer kennen sich untereinander und können ihre fahrerischen Fähigkeiten und Stile für gewöhnlich auch gut einschätzen. Das gilt aber nicht gegenüber dem Gastfahrer, weswegen die Kenntlichmachung mit der Warnweste der Sicherheit aller beteiligten Fahrer dient.



## § 4 Wertungen

### (1) Wertungspunkte

Meisterschaftspunkte werden **pro Lauf** vergeben - wie folgt :

Platz	Punkte
1	10
2	8
3	6
4	5
5	4
6	3
7	2
8	1

- Ein/e Fahrer/in kann an einem einzelnen Renntag maximal 20 Punkte für die Meisterschaftswertung erzielen.
- Am Ende des Renntages werden Siegerehrungen und Podiumfotos je Lauf und je Wertungsklasse vorgenommen.

### (2) Streichresultate

- Anzahl Streichresultate: 4 Läufe je Fahrer pro Saison.
  - Maximal 16 Läufe gehen in die Meisterschaftswertung eines KSF-Mitglieds ein. Demzufolge sind maximal 160 Meisterschafts-Punkte je Fahrer pro Saison zu erzielen.
- Die 4 Resultate mit den geringsten Punktwerten werden automatisch gestrichen.
- Nehmen Fahrer\*innen nicht an einem Lauf teil, so gilt dies automatisch als Streichresultat.
- Rennen mit Zeit-Strafen oder Disqualifizierungen können nicht gestrichen werden.

### (3) Wertungsgruppen / Leistungsklassen

- Die Clubmeisterschaft wird in 4 getrennten Wertungsgruppen ausgetragen.
- Die Zusammensetzung der einzelnen Gruppen wird im Vorfeld sorgfältig durch den Vorstand unter Berücksichtigung von z.B. Alter, der festgestellten „Balance of Performance“ oder dem Gewicht vorgenommen.
- Die einzelnen Wertungsklassen sind in folgende Leistungs- bzw. Gewichtsklassen eingeteilt:

Wertungsklasse	Mindestgewicht
Junioren	70,0 kg *
Senioren Division 1	85,0 kg
Senioren Division 2	85,0 kg
Senioren Division 3	110,0 kg

\* kann ggf. je nach Kartbahn-Vorgaben auch höher ausfallen

- Junioren, die bereits vor dem 30.06. des laufenden Jahres das 18. Lebensjahr vollenden, starten bereits ab Januar in einer Division der Senioren.
- Die Mindestgewichte gelten für die gesamte Zuladung in ein Kart, also für Fahrer\*innen in Rennbekleidung plus etwaiger Zusatzgewichte.
- Fehlendes Gewicht muss von den Fahrern mit entsprechenden Zusatzgewichten vor den Rennen ausgeglichen werden.
  - Hierzu können eigene Sitzschalen, Gewichtswesten oder Gewichte für die Gewichtskästen benutzt werden.
  - Alles andere (z.B. lose Bleiplatten o.ä.) ist aus Sicherheitsgründen nicht zulässig !!!
- Jeder Teilnehmer ist für sein korrekt eingehaltenes Gewicht verantwortlich.
- Das Mindestgewicht muss bereits vor dem Qualifying, aber auch nach dem Rennen vorhanden sein. Es wird mit einer zuvor festgelegten Waage durch Rolf Lützenkirchen oder dessen Vertreter überprüft.

- Wird das Mindestgewicht während der Qualifikationen und / oder der Rennen unterschritten, erfolgt ein Wertungsausschluss.

#### **(4) Gruppeneinteilung**

- Sollten zwei oder alle Wertungsgruppen im gleichen Rennen starten, so erfolgt eine gemeinsame Startaufstellung - gemäß dem Ergebnis aus dem Qualifying. Die Gruppen werden nicht getrennt aufgestellt.
- Die Ergebnisse des Renntages werden in jedem Fall getrennt nach Wertungsklassen ausgewertet.
- Jede/r Fahrer/in kann lediglich in einer Wertungsgruppe um Meisterschaftspunkte fahren.

#### **(5) Meisterschaftswertung**

- Meister einer Klasse wird das Clubmitglied mit den meisten Punkten.
- Entsprechend werden die nachfolgenden Platzierungen nach der Anzahl der gewerteten Meisterschaftspunkte vergeben.
- Bei Punktegleichheit zwischen mehreren Teilnehmer\*innen entscheidet die höhere Anzahl der Siege bzw. die höhere Anzahl an zweiten und dritten Plätzen.
- Sollte nach Anwendung dieser Regeln weiterhin Punktegleichheit bestehen, so liegt diejenige oder derjenige vorne, die / der in der Saison weniger Disqualifikationen bzw. Bestrafungen gesammelt hat.
- Sollte nach Anwendung dieser Regeln weiterhin Punktegleichheit bestehen, so belegen mehrere Teilnehmer\*innen den gleichen Platz in der Meisterschaft.
- Das Los entscheidet nicht.

## § 5 Zuteilung der Karts & Karttausch

### (1) Karts-Zuteilung per Zufallsprinzip

- Das Losverfahren (bzw. eine Methode nach dem Zufallsprinzip) entscheidet darüber, wer welche Karts für seine Rennen erhält.
  - Dies gilt für beide Läufe. Entsprechend führen wir direkt hintereinander zwei unabhängige Durchgänge des Losverfahrens durch.
  - Die Zuteilung erfolgt bereits für beide Läufe vor dem ersten Qualifying.

### (2) Karttausch

- Die Fahrer\*innen können das Kart nach Rücksprache mit der Rennleitung tauschen.
- Während eines Qualifyings ist nur ein Tausch gestattet, sodass auch nicht auf das zuvor benutzte Kart zurück gewechselt werden kann. Außerdem kann das Kart frühestens nach einer gefahrenen Wertungsrunde getauscht werden.
- Während eines Rennens darf das Kart nach Absprache mit der Rennleitung getauscht werden (z.B. aufgrund eines technischen Defekts o.ä.).
- Sollte kein Wechselkart mehr bereit stehen, ist das Rennen für den jeweiligen Fahrer beendet!

## § 6 Boxenstopps

- Je Rennen ist ein Pflicht-Boxenstopp zu absolvieren.
  - Dies gilt, sofern es auf der jeweiligen Kartbahn möglich ist.
  - Manche Bahnen können Boxenstopps ausschließlich in eine Fahrtrichtung durchführen. In diesem Fall würde der Boxenstopp in Lauf 2 entfallen, weil wir den 2. Lauf des Renntages immer in die entgegengesetzte Fahrtrichtung durchführen.
- Der Zeitpunkt des Boxenstopps kann von den Fahrer\*innen frei gewählt werden.
- Wird der Boxenstopp nicht absolviert / vergessen oder auch nicht korrekt durchgeführt, so erfolgt eine Strafe gem. Strafenkatalog (s. §8).
- Der Boxenstopp dient als rein taktisches Element. Es werden weder Reifen gewechselt, noch wird nachgetankt o.ä..
- Je nach technischen Voraussetzungen kann die Durchführung der Boxenstopps von Bahn zu Bahn unterschiedlich sein.
  - Auf einer Bahn drückt man z.B. einen Buzzer für eine Ampel.
  - Und auf einer anderen Bahn muss man z.B. einen Tennisball auf eine Pylone abstellen, etc.
  - Das jeweilige Prozedere wird durch die Rennleitung beim Fahrerbriefing erläutert.
- **Boxenstopps sind den nachfolgenden Fahrer\*innen verpflichtend frühzeitig und deutlich erkennbar anzukündigen** – und zwar wie folgt:
  - Spätestens 20 Meter vor der Boxen-Einfahrt heben die Fahrer\*innen eine Hand.
  - Die Hand muss mindestens 1 Sekunde lang und mindestens bis auf Höhe des Kopfes hochgehalten werden.

## § 7 Fairness-Regeln

Die Kartsportfreunde Erftland legen großen Wert auf sauberen Sport!

### **Der Vorstand möchte erst gar keine Strafen aussprechen müssen!**

**Bitte zeigt Euch als reife und besonnene Sportsleute.**

**Verhaltet Euch als Vorbilder für den Nachwuchs.**

**Erspart uns Streitigkeiten und endlose Diskussionen.**

**Bitte kämpft von vornherein sportlich-fair um die Plätze!**

- Unfaire Manöver werden konsequent bestraft - bis hin zur Disqualifikation aus der Meisterschaft.
- Bitte meldet dem Vorstand unfaire Aktionen, die gegen Euch stattfinden oder die Ihr als Zeugen beobachten könnt. Videobeweise sind zulässig.
- Solltet Ihr unfair attackiert werden, greift auf keinen Fall zur Selbstjustiz (z.B. zu Revanche-Aktionen auf der Strecke oder dergleichen).

### **(1) Positionskämpfe – „hart aber fair“**

KSF-Rennen sollen spannend sein - mit möglichst ausgeglichenen Chancen und engen Positionskämpfen. Und Positionskämpfe sind natürlich das Salz in der Suppe. Aber nur, falls sie gut und fair absolviert werden.

Doch Überholen ist eine wahre Kunst – anspruchsvoll und komplex. Deshalb bitten wir unsere Mitglieder, nicht nur Linie, sondern auch auch Zweikämpfe zu trainieren.

Denn ist der Ehrgeiz größer, als das Fahrkönnen, führt das oftmals zu überhasteten Aktionen und Karambolagen. Oftmals werden dadurch ganze Rennen zerstört. Großer Frust, Streits oder gar Verletzungen können die Folge sein.

**!! Dergleichen möchten wir in unseren Clubrennen nicht sehen !!**

Nur mit sauberen Manövern erleben wir qualitativ guten Sport und Wettbewerb! Bitte denkt dran: Wir fahren unsere Rennen nur zum Spaß und jede/r von uns möchte gesund nachhause kommen !!

### **Als unfair gelten folgende Aktionen:**

- Das Abschießen des Gegners (z.B. auf die Ecke fahren, oder den Gegner über den Scheitel aus der Kurve rammen / schieben, um dann innen vorbei zu gehen, die sog. „Brechstange“ benutzen ... )
- Jeglicher absichtliche Kontakt zwischen Front- und Heckstoßstange.
- Hierzu gehört auch die weit verbreitete Unart, den Gegner absichtlich wiederholt anzuschieben oder auch anzustupsen – mit dem Ziel ihn nervös zu machen, seinen Rhythmus zu stören und / oder zum freiwilligen Platztausch zu bewegen.
- Die Rechtfertigung „*Aber ich war doch schneller!*“ - zieht nicht beim KSF! Wer schneller ist, spielt in einem Rennen keine Rolle, sondern ausschließlich die Position! Im Zweifel muss man Perlenkette fahren, wenn der Vorfahrende seine Position gekonnt verteidigt.
- Sobald man es nicht ohne Berührung schafft, bis zum Scheitelpunkt auf gleiche Höhe zu kommen, ist ein Manöver unfair.
- Dem Gegner „keinen Raum zum Überleben“ lassen - z.B. ihn von der Strecke oder in die Bande drängen.

### **Damit wir uns aber auch nicht missverstehen: ...**

- Kart-Rennen sind natürlich kein Kindergeburtstag und kein Kuschelzoo;)
- Zweikämpfe dürfen „hart aber fair“ durchgeführt werden.
- Das bedeutet: Wir versuchen, grundsätzlich ohne Kontakte auszukommen, aber...
  - **Wir dürfen konsequent in eine Lücke stechen, falls eine da ist.**
  - **Wir dürfen unsere Position mit Kampflinie energisch verteidigen.**
  - **Wir dürfen Kurven für uns beanspruchen, die uns gehören.**
  - Und: **Leichte Berührungen können bei engen Verfolgungsfahrten natürlich vorkommen - insbesondere im Startgetümmel. Hierbei reden wir aber von vereinzelt und unbeabsichtigten Kontakten.**
  - **Berührungen, die ab dem Scheitelpunkt Seite-an-Seite stattfinden, gehören zum Kartsport dazu und sind selbstverständlich ok!**

Wir fordern unsere Mitglieder und Gastfahrer auf, den Gegner auf der Strecke immer als das zu sehen, was er ist, nämlich ein Kart-SPORT-FREUND von uns.

- Die Betonung liegt auf „SPORT“ und „FREUND“ ;)
- Bitte behandelt Euch mit Respekt. Fahrt cool und besonnen.
- Im Zweifel zieht bitte zurück nach dem Motto „Der Klügere gibt nach!“
- Greift keinesfalls zur Selbstjustiz! Sondern meldet die Angelegenheit dem Vorstand.
- Bei blauen Flaggen macht zeitnah Platz. Als Überrundender von Fahrern, die sich selbst inmitten von Positionskämpfen befinden, nehmt aber auch bitte Rücksicht und übt etwas Geduld – insbesondere, wenn die zu überrundenden Fahrer aus einer anderen Division sind.
- Wir möchten, dass jeder KSF-Fahrer aussichtslose Manöver vermeidet:
  - Überholen ist ohnehin schwierig (komplexe Angelegenheit, Timing, etc.)
  - aber insbesondere gilt das auf (Indoor-) Leihkartbahnen
  - Dort sind die Strecken nun mal eng. Große breite Anbrems-Zonen gibt es normalerweise nicht.
  - Unter normalen Umständen kann ein Überholmanöver nur dann sauber zum Erfolg führen, falls man zuvor ganz dicht (nur wenige Zentimeter) am Vordermann dran ist und falls man sich mit Überschuss nähert.
  - Manöver mit weitere Abständen können - unter normalen Umständen - nicht gelingen, sondern führen z.B. dazu, dass man dem Vordermann in die kurveninnere Seite fährt (T-Bone)...
- Falls ein Manöver trotzdem misslingt:
  - Wir sind alle nur Menschen. Ein Manöver kann auch einfach mal im Eifer des Gefechts misslingen. Jede/r kann sich mal verschätzen und dadurch versehentlich (aber trotzdem faktisch unfair) einen Platz gewinnen.
  - **In diesem Fall geben wir den Platz sofort auf der Strecke zurück** und entschuldigen uns später nach dem Rennen persönlich.

## (2) Verhalten bei Überrundungen

- Bei unseren Rennen sind Überrundungen besonders wahrscheinlich, weil



oftmals unterschiedliche Gewichtsklassen gemeinsam auf der Strecke sind.

- Daher bitten wir die Fahrer\*innen um ganz besondere Coolness und Rücksichtnahme.
- Achtet auf saubere Überrundungen!
  - Wichtig: Das gilt für alle Beteiligten, also auch für die schnelleren Überrundenden!
- Wenn Überrundungen in Situationen stattfinden, während sich Fahrer\*innen in Positionskämpfen befinden, sind das oftmals sehr kritische Momente.
  - Das gilt sowohl für überrundende, als auch für zu überrundende Fahrer\*innen
  - Grund: Man versucht, aus den Überrundungen geschickt zu profitieren – insbesondere gilt das für die jeweiligen Verfolger (aber nicht nur).
  - Nicht selten enden solche Manöver in zerstörten Rennen, Karambolagen und Platzverlusten.
- Deshalb übertreibt diese Manöver nicht.
- Macht zügig Platz für überrundende Nachfolger, gebt dazu idealerweise die Innenseite einer Kurve frei und zeigt mit ausgestreckten Arm und Zeigefinger an, dass nun vorbeigefahren werden soll.
- Und versucht als Verfolger in solchen Situationen, nicht noch irgendwie um jeden Preis mit durch zu schlüpfen.

### **(3) Verhalten bei gelben und roten Flaggen**

- Insbesondere bei den sicherheitskritischen Aktionen kennt der Strafenkatalog kein Pardon.
- Ja, es kann nicht alles immer gesehen, kontrolliert und bestraft werden. Aber kein KSF-Fahrer soll sich das zunutze machen! Bitte erweist Euch stets als wahre Sportsleute - ohne Kompromisse!
- Gelbe und rote Flaggen oder Lichtsignale weisen auf Gefahren auf der Strecke hin.
- Bei Gelb besteht Überholverbot, und man muss die Geschwindigkeit deutlich reduzieren
- bei Rot ist sofort zu stoppen und (!) stehen zu bleiben (und nicht mehr

weiter zu rollen)!

- Bei der Ausübung unseres wunderbaren Hobbys sieht man zuweilen Fahrer\*innen, die in solchen Situationen versuchen, Vorteile zu schinden. Sie wollen irgendwie schlauer oder gewiefter sein, als die anderen. Sie sind anscheinend der Ansicht, die Regeln für sich „ausdehnen“ zu dürfen. Insbesondere bei Rot „schleichen“ sich dann manche Fahrer\*innen noch ein paar Meter weiter nach vorne, um den Abstand zu den Vorderleuten zu verkleinern ...
- Selbst wenn es nicht direkt zu Gefährdungen führt, so ist ein solches Gebaren aus sportlicher Sicht grob unfair. Grund: Man verschafft sich einen Vorteil, weil sich andere Fahrer\*innen eben an die Regeln halten.
- Derartiges Verhalten wird bei KSF sehr konsequent bestraft.

#### **(4) Verhalten von Gastfahrern**

- Als Gastfahrer seid Ihr angehalten, möglichst keinen Einfluss auf die Meisterschaftswertung zu nehmen!
- Wir bitten Euch um eine besondere Zurückhaltung. Bitte seht als Gastfahrer insofern von sehr harten Kämpfen um die Positionen mit Meisterschaftsteilnehmern ab.

## § 8 Strafen

**Der Vorstand möchte erst gar keine Strafen aussprechen müssen!**

**Bitte verhaltet Euch entsprechend!**

- Alles, was nicht grundsätzlich im Regelwerk erlaubt ist, ist verboten.
- Strafwürdig ist jegliches unsportliches Verhalten auf der Strecke. Insbesondere das „Abschießen“ von Konkurrenten, das Ignorieren von Flaggen, das Überholen unter gelber Flagge, das Blockieren bei Überehndungen trotz blauer Flagge sowie die Teilnahme an einem Rennen ohne Mitführen der vorgeschriebenen Zusatzgewichte.
- Die Rennleitung obliegt ausschließlich dem jeweiligen Bahnpersonal (Rennleiter)!!! Die Rennleiter treffen nach ihren Maßgaben Strafen in eigener Zuständigkeit. Je nach Schwere des Verstoßes, haben diese Strafen auch Einfluss auf die spätere Punktevergabe.
- Strafen, Strafzeiten und Disqualifikationen können auch erst nach einem Rennen verhängt werden.
- In schweren Fällen ist eine Disqualifikation, eine Sperre auf Bewährung, eine Sperre für mehrere Rennen oder der Ausschluss aus der Meisterschaft möglich. Disqualifikation und Sperre können nebeneinander verhängt werden.
- Der betroffene Fahrer erhält die Möglichkeit, vor der Verhängung einer Sportstrafe, sein Verhalten vor dem Vorstand und dem / den möglichen Benachteiligten, die Situation aus seiner Sicht zu erläutern.
- Beobachtungen anderer Fahrer (Zeugen), Beobachtungen des Bahnpersonals und Kameraaufnahmen sind als Beweismittel zugelassen.

### Beispiele:

- Telemetrie und Funk benutzt: Disqualifikation
- Mindestgewicht nicht eingehalten: Disqualifikation
- Boxenstopp nicht gemacht: + 120 Strafsekunden
- Boxenstopp nicht richtig gemacht: + 20 Strafsekunden
- Frühstart: + 10 Straf-Sekunden
- Positionsgewinn durch Schieben oder Rammen erzielt, ohne den Platz zurück zu geben: Über das Strafmaß entscheidet der Vorstand im Nachgang zum Rennen – anhand des konkreten Rennvorfalls. Die Strafe kann je nach Schwerefall / Wiederholungsfall von Zeitstrafen bis zur Disqualifikation reichen.
- Flaggen-/ Lichtsignale missachtet: Über das Strafmaß entscheidet der Vorstand im Nachgang zum Rennen – anhand des konkreten Rennvorfalls. Die Strafe kann je nach Schwerefall / Wiederholungsfall von Zeitstrafen bis zur Disqualifikation reichen.

## § 7 Haftungsausschluss

- Die Teilnahme an unseren Rennen erfolgt ausdrücklich auf eigene Gefahr!

---

***KEEP RACING!***

**Kartsportfreunde Erfthaus**

Der Vorstand

Tilman Baldauf

E-Mail: [tilman.baldauf@ksf-erft.de](mailto:tilman.baldauf@ksf-erft.de)

Fon: +49 173 8049189