

# Norddeutscher Team Cup 2012

Bereits zum zehnten Mal wird der Norddeutsche Team Cup ausgetragen.

Die Initiatorin der NTC 2012, haben sich zusammen gefunden, um den Kartsport im Norden Deutschlands zu fördern und den Kartfahrern dieser Region eine kostengünstige und zugleich anspruchsvolle Rennserie zu ermöglichen.

Betrieben werden die Veranstaltungen von Karl-Heinz Weustenberg.

Alle Bahnbetreiber der teilnehmenden Bahnen sind sich darüber einig, dass eine absolute Gleichwertigkeit der Leih-Karts nicht garantiert werden kann. Deshalb haben sich die Veranstalter bemüht, ein ausgefeiltes Reglement zu erstellen und erklären sich freiwillig bereit für ein hohes Qualitätsniveau zu sorgen.

Wir haben ein Kartsportereignis vorbereitet, welches an den Maßstäben der derzeit aktuellen und beliebten Veranstaltungen orientiert ist und viel Spielraum für taktische Entscheidungen lässt. Selbstverständlich werden im Laufe der Siegerehrung Pokale überreicht, auf Sieg - Prämien haben wir jedoch zugunsten des Startgeldes verzichtet!

Gastteams: Gästeteams können grundsätzlich bei dem NTC 2012 fahren, jedoch nur bei freier Kapazität der jeweiligen Bahn und Anmeldung über das NTC Rennkommissariat. Gastteams werden ohne Punkte bewertet jedoch die Platzierung an dem Renntag wird in der Ergebnistabelle mit dargestellt. Der Start in welchem Lauf (welcher Renntag) entscheidet das NTC Rennkommissariat.

## § 1 Teilnehmende Bahnen / Termine

25.02.2012	- Kart-o-Mania Laatzen Magdeburger Str. 9 30880 Laatzen	6h Rennen
31.03.2012	- Kart World Berlin Am Juliusturm 15-29 13599 Berlin / Spandau	6h Rennen
21.04.2012	- Kart Center Hildesheim Cheruskerring 51 31137 Hildesheim	6h Rennen
19.05.2012	- Race Dome Drakenburg Tredde 65 31623 Drakenburg	6h Rennen
16.06.2012	- BB Kart Bremen Cuxhavener Str. 31 28217 Bremen / Überseestadt	6h Rennen

11.08.2012	- Kart-O-Drom Rastede Am Liehtegleis 5-7 26180 Rastede	9h Rennen
29.09.2012	- Motodrom Schwerin Baustr. 3 19061 Schwerin	6h Rennen

## § 2 Teilnahmebedingungen / Startgeld

Teilnahmeberechtigt sind alle Personen ab dem vollendeten 10. Lebensjahr. Minderjährige Fahrer müssen eine formlose Einwilligung zur Rennteilnahme vorlegen, die von beiden Elternteilen unterzeichnet ist. Diese ist vom Teamchef zu jedem Rennen mitzubringen, um sich gegenüber der Bahn als Unterzeichner der Haftungsausschlusserklärung legitimieren zu können. Diese Einwilligung muss den Rennkommissaren vor dem ersten Lauf unaufgefordert vorgelegt werden. Für Fahrer, die vom äußerlichen Eindruck jünger aussehen, muß der Personalausweis zum Rennen vorliegen, damit die Bahnbetreiber eine Altersüberprüfung vornehmen können. Sollten diese Dinge nicht vorliegen, wird der Fahrer nicht zum Rennen zugelassen.

Jedes Team besteht aus mindestens 2 Fahrern (bei 6h Rennen) bzw. 3 Fahrern (bei 9h und 12h Rennen), welche vor Beginn der Rennserie fest namentlich genannt werden müssen. Die maximal gemeldete Fahrerzahl eines Teams beträgt 6 Fahrer. Für das Jahr 2012 müssen mindestens 2 Fahrer bzw. 3 Fahrer zu jedem Rennen am Start sein. Das Mindestgewicht pro Fahrer beträgt 85 kg (max. 25 kg Zusatzgewichte bis zum 16. Lebensjahr) und ist durch jeden Fahrer selbst durch Zusatzgewichte zu erbringen. Die Zusatzgewichte können wegen der fortdauernden Kartwechsel nicht mit dem Kart verschraubt werden. Die Ausgestaltung und Anbringung der Zusatzgewichte muss stabil und sicher sein, im übrigen ist sie den Fahrern selbst überlassen. Jeder Fahrer, der Zusatzgewichte benötigt, hat diese zum Wiegen nach jedem Turn mitzubringen. Die Rennleitung überprüft stichpunktartig die sichere Anbringung der Gewichte um andere Teilnehmer nicht zu gefährden. Es darf in keinem Falle das Gewicht Beschädigungen an den Kartsitzen hervorrufen. Wenn eine der austragenden Bahnen aus technischen Gründen auf die Verwendung der Bahngewichte besteht und diese ausreichend vorhanden sind, haben sich alle Teams daran zu halten (außer im Fachhandel erhältlichen Gewichtswesten). Vor dem Start des Qualifyings werden die Gewichte von einem oder mehreren Rennkommissaren überprüft. Auf folgenden Bahnen wird nur mit Bahngewichten gefahren: *Bahnen werden in den nächsten Tagen veröffentlicht.*

Wir geben 12 Teams die Möglichkeit, sich zu Beginn der Saison, gegen Zahlung der Einschreibungssumme von 200,- € ((i. W. Zweihundert) im Betrag sind 33,33 € MwSt. enthalten) in Verbindung mit dem Teamnamen auf das Konto der NTC2012: BLZ 14091464 (VR-Bank Schwerin e.G.) Konto Nr. 303020584, fest einzuschreiben. Entscheidend für die Festeinschreibung ist der Zahlungseingang für das Nenngeld (200,-€) und der Kautions. Diese Kautions beträgt 400,- € und ist zusammen mit dem Nenngeld bis zum 10.02.2012 auf dem oben angegebenen Konto einzuzahlen. Der Betrag

der Kaution wird zum letzten Rennen unverzinst wieder ausgezahlt. Diese Kaution verfällt, wenn ein Team zu einem Rennen nicht antritt oder die Rennserie verlässt. Bei Ausfall eines fest eingeschriebenen Teams (max. 2 Mal) bleibt die Kaution bestehen bei Meldung eines Ersatzteams (Gastteams).

Diesen Teams wird auf jeder teilnehmenden Bahn der Startplatz garantiert und das Startgeld pro **6 Stunden-Rennen** beträgt **300,- €** ((i. W. Dreihundert) im Betrag sind 47,90 € MwSt. enthalten), das Startgeld pro **9 Stunden-Rennen** beträgt **400,- €** ((i. W. Vierhundert) im Betrag sind 63,87 € MwSt. enthalten). Ist das Startgeld bei Nennungsschluss nicht in voller Höhe oder auch noch nicht bei den Rennkommissaren eingezahlt, kann das Team an diesem Rennen nicht starten.

Für den Fall der Zulassung eines Gastteams (welches nicht zur Rennserie NTC 2012 gehört), haben diese am Renntag zur Nennung das Startgeld in Höhe von 300,- € / 6h Rennen ((i. W. Dreihundert) im Betrag sind 47,90 € MwSt. enthalten) oder in Höhe von 400,- € / 9h Rennen ((i. W. Vierhundert) im Betrag sind 63,87 € MwSt. enthalten) zu entrichten.

Dazugehörige Gastteams des NTC 2012 entrichten zur Nennung das Startgeld in Höhe von 300,- € ((i. W. Dreihundert) im Betrag sind 47,90 € MwSt. enthalten). Das Gleiche gilt beim 9h Rennen.

Im Übrigen ermöglichen alle teilnehmenden Kartbahnen, zum Trainieren im Vorfeld für alle eingeschriebenen Fahrer, einen Preisnachlass von 2,50 € auf das normale Einzelticket. Diese Sonderpreisregelung gilt für die Zeit vom 01.02.2012 bis 30.10.2012. In einzelnen Fällen können von den teilnehmenden Bahnen, Sondertraining (Stundenweise) zum Festpreis angeboten werden.

### **§ 3 Zeitablauf**

Der Zeitrahmen gilt für fast alle teilnehmenden Kartbahnen gleichermaßen.

#### **Ablaufplan für 9 Std. Rennen (Rastede):**

## **Freitag**

***Training der Teams von 19:00 – 22:00 Uhr  
pro Kart, pro Stunde 30,00 €***

## **Samstag**

- 11.00 Uhr - Nennschluß / Teamleitersitzung
- 11.15 Uhr - Teamleiterbesprechung + Kartauslosung
- 11.30 Uhr - Warm-up mit Qualifikation 20 Minuten
- 12.00 Uhr - Rennstart 9h Rennen
- 21.00 Uhr - Zieleinlauf
- 21.15 Uhr - Siegerehrung

## Ablaufplan für 6 Std. Rennen:

### **Samstag**

*Training der teams von 9:00 – 10:30 Uhr  
pro Kart, pro Stunde 30,00 €*

### **Samstag**

- 10.30 Uhr - Nennschluß / Teamleitersitzung
- 10.30 Uhr - Teamleiterbesprechung + Kartauslosung
- 11.00 Uhr - Warm-up mit Qualifikation 20 Minuten
- 12.00 Uhr - Rennstart 6h Rennen
- 18.00 Uhr - Zieleinlauf
- 18.15 Uhr - Siegerehrung

### **§ 4 Teamleiter / Auslosung**

Jedes Team bestimmt einen verantwortlichen Teamleiter. Dieser und nur dieser ist Ansprechpartner für Rennleitung und Rennkommission. Alle Teamleiter finden sich vor jedem Rennen zu einer Sitzung mit der Rennleitung und der Rennkommission ein. Die Teilnahme des Teamleiters oder dessen Vertreter ist Pflicht. Hier werden die Gegebenheiten der ausrichtenden Bahn erörtert.

Bei der Teamleiterbesprechung wird pro Team ein Kart zugelost. Mit diesem zugelosten Kart bestreitet das Team sowohl das Qualifying wie auch den Start des Rennens.

### **§ 5 Qualifikation**

Jedes gemeldete Team hat 20 Minuten die Möglichkeit des gezeiteten Qualifyings. Die Fahrzeit jedes einzelnen Fahrers ist dabei nicht vorgeschrieben.

Die schnellste Rundenzeit aus diesem Qualifying entscheidet über den Startplatz für das Rennen.

Nach dem Qualifying werden die Karts nur aufgetankt. Veränderungen - auch durch das Bahnpersonal - sind verboten.

## § 6 Rennen

Die Renndauer beträgt 6 / 9 / 12 Stunden. Die maximale Fahrzeit pro Fahrer bei einem 6 Stunden Rennen beträgt 185 Minuten, und bei einem 9 Stunden Rennen beträgt die maximale Fahrzeit pro Fahrer 190 Minuten, und bei einem 12 Stunden Rennen beträgt die maximale Fahrzeit pro Fahrer 260 Minuten, eine minimale Fahrzeit gibt es nicht.

### **Neu sind:**

**Bei 9 Stunden Rennen ein vorgeschriebener Fahrerwechsel von 8 Wechsel.**

**Bei 6 Stunden Rennen ein vorgeschriebener Fahrerwechsel von 5 Wechsel.**

**Bei 12 Stunden Rennen ein vorgeschriebener Fahrerwechsel von 11 Wechsel.**

Die Rennkommissare stellen ein Computererfassungs-System für die Fahrzeitenkontrolle zur Verfügung. In 2012 wird dies von den Rennkommissaren am Gewichtskontrolltisch bedient. Die dort erfassten Zeiten sind jederzeit, **nur für das eigene Team einsehbar**, da dort zum Rennstart auch die Uhr auf 12.00 Uhr (9h Rennen), 12.00 Uhr (6h Rennen) gestellt wird und diese Zeit von den Anzeigen bzw. Normalzeituhren abweichen kann. Diese Zeiten sind nicht anfechtbar. Jeder Teamchef kann jederzeit für sein Team einen Abgleich zur eigenen Strategiekontrolle vornehmen.

Es ist nicht erlaubt, Einstellungen jedweder Art zu verändern oder zu manipulieren. Zuwiderhandlungen werden mit sofortigem Ausschluss des gesamten Teams vom Rennen geahndet.

Die Verwendung von drahtlosen Kommunikationsgeräten jeglicher Art ist verboten. Auch die Verwendung von Handys mit Musik ist untersagt. (Ausschließlich Mp3-Player sind gestattet)

Es können keine eigenen Sitze oder Lenkräder verwendet werden. Eventuell benötigte Pedalverlängerungen werden vom Bahnbetreiber zur Verfügung gestellt, soweit dies technisch möglich ist. Sollten nicht alle Karts einer Bahn diese Möglichkeit bieten ist das Pech für das Team.

## § 7 Technische Defekte

Bei technischen Defekten, die während des Rennens zur Unfahrbarkeit des Karts führen, wird ein Ersatzkart zur Verfügung gestellt.

Durch die Rennkommissare wird Gelblicht ausgelöst. Nun müssen alle Fahrer zum Stehen kommen. Der betroffene Fahrer bleibt im Kart und wartet, bis ihm durch das Bahnpersonal ein Ersatzkart gebracht wird. Hier wird der Transponder angebracht, das verunfallte Kart geborgen und dann erfolgt die Wiederfreigabe durch Ausschalten des Gelblichtes.

Grundsätzliche Gelblichtphasen werden überprüft.

Bei Nichteinhaltung der rechtzeitigen Standzeit wird operativ durch die Rennleitung entschieden, ob ein Vorteil für das Team entstanden ist. Dieser Vorteil wird dann beim nächsten Kartwechsel ausgeglichen bzw. durch eine erneute Gelblichtphase korrigiert.

Der Verursacher einer Gelbphase erhält in jedem Falle eine Stop-and-Go Strafe.

Sollte ein Team an einem Kart einen gravierenden technischen Mangel feststellen, kann

der Teamchef einen übergangsweisen Karttausch zur Behebung des Problems beantragen.

Gegebenenfalls wird ein Rücktausch nach Überprüfung und Reparatur oder Mangelbeseitigung durch die Rennkommissare eingeleitet.

Sollte die Überprüfung keinen gravierenden Mangel ergeben und/oder nur als ein technisch nicht zu verändernder Leistungsunterschied zu werten sein, wird beim Rückwechsel eine Strafzeit in Höhe der Karttauschzeit (60sec.) festgeschrieben. Stuft die Rennleitung die Mangelbeseitigung als Berechtigt ein, erfolgt der Rückwechsel zum Karttausch.

Die Kommunikation zwischen Team und Rennleitung erfolgt ausschließlich über den Teamchef oder dessen Vertreter. Die Teilnahme an der Fahrerbesprechung ist Pflicht. (auch durch ein beliebiges Teammitglied) Während des Rennens ist es Pflicht, einen Schutzhelm zu tragen. Das Tragen eines Rennoverall ist nicht unbedingt erforderlich.

***Grundsätzlich gilt:***

***Alles, was nicht ausdrücklich erlaubt ist, ist verboten!***

## **§ 8 Kartwechsel / Fahrerwechsel**

Fahrerwechsel sind eigenständig vorzunehmen. Maßgeblich für den Zeitpunkt dessen ist, wann der gerade ausgestiegene Fahrer auf der Waage steht. Bei der Einfahrt zur Boxengasse ist vor der Haltelinie deutlich stehen zu bleiben (oder Haltebereich). Die Rennleitung wird von Fall zu Fall einen Sperrbereich mit Sicherheitshütchen definieren, der nicht betreten werden darf. Die hereinkommenden Karts werden jedes Mal beim Kartwechsel vom Boxen-Personal vollgetankt, bevor sie wieder ins Rennen gehen. Andere Teams dürfen beim Fahrerwechsel auch in der Boxengasse überholt werden, wenn das möglich ist. Zum Kartwechsel (Standzeit ist für alle Teams gleich und wird 60 Sekunden betragen) werden die Fahrer der Kartauslosung von 1 beginnend aufsteigend in der Reihenfolge von einem Rennkommissar in die Box geholt. Dieser Anweisung ist binnen einer Runde Folge zu leisten. Das Team wechselt auf das vom vorherigen Team abgestellte, neu betankte Kart. Während des Karttausch werden Transponder und Startnummerntafel auf das neue Kart montiert. Für den ersten Wechsel wird das Wechselkart vom Personal vorher warm gefahren. Im Rennen werden immer so viele Kartwechsel vorgenommen wie Karts auf der Strecke sind (Jedes Team fährt einmal mit jedem Kart). Leichte Schwankungen in dem Zeitablauf der Wechsel können nicht reklamiert werden. Fahrerwechsel beim Kartwechsel sind nicht erlaubt. Liegt die Gefahr der Fahrzeitüberschreitung für ein Team vor, das zeitgleich zum anstehenden Fahrerwechsel die Aufforderung zum Karttausch erhält, so darf es erst seinen Fahrerwechsel durchführen.

## § 9 Flaggensignale / Zeitstrafen

Alle Fahrer wissen um Ihre Platzierung und haben daher bei Überrundung selbsttätig innerhalb einer Runde das schneller fahrende Kart durch zu lassen.

Blaue Flagge	Überholen lassen
Gelbe Flagge	Gefahr auf der Strecke / sofortiges Anhalten aller Fahrer auf der Bahn
Rote Flagge	Rennabbruch / Runde beenden und erneute Startaufstellung
Schwarz/Weiß	Stop- and Go-Strafe / Zeitstrafe
Schwarz	Disqualifikation

Erste Verwarnung: Stopp und Go-Strafe / Zeitstrafe (liegt im Ermessen der Rennleitung)  
Der Fahrer begibt sich innerhalb der nächsten 2 Runden in die Boxengasse, das Kart muss an der Haltelinie zum stehen kommen, dann zum Rennkommissar vorziehen, noch mal stoppen und erst nach Freigabe durch den Rennleiter wieder anfahren. Für die sichere Rückkehr auf die Strecke ist der Fahrer selbst verantwortlich.

- Zeitstrafen:**
- für Gewichtsunterschreitung pro angefangenes Kilo, 1 Min Zeitstrafe
  - überfahren der Haltelinie in der Boxengasse Stop & Go Zeitstrafe (außer bei mutwilliger Durchfahrt 1 Min)
  - geht die Hand eines Fahrers während der Fahrt (Manipulation) zum Motor, 5 Min Zeitstrafe (ausgenommen Rennende und Quali-Ende)
  - für Fahrtzeitüberschreitung erhält das Team pro angefangener Minute, 1 Min Zeitstrafe
  - grobe Unsportlichkeiten oder Beleidigungen gegenüber dem Bahnpersonal und der Rennleitung, Zeitstrafe liegt im Ermessensspielraum
  - eine Stop-and-Go Strafe erhält der Verursacher einer Gelbphase
  - beim überfahren der Haltelinie im Qualifying ist das Qualifying für das betreffende Team beendet
  - Gewichtsunterschreitung im Qualifying bedeutet letzter Startplatz im Rennen

Grob unsportliches Verhalten während des Rennens wird nach der Intensität des Vorfalls, jedoch nicht unter einer Verwarnung geahndet, in diesen Fällen entscheidet die Rennleitung über den Einzelfall. Die Rennleitung behält sich vor, diejenigen Fahrer vom Rennen auszuschließen, die durch undiszipliniertes oder dem Ansehen des Sports schadendem Verhalten auffallen.

Als grob unsportlich gilt es auch, ein deutlich schnelleres Kart (denkt an die 2% Kartunterschied) nicht vorbei zu lassen. (ausgenommen bei Platzkampf nach dem letzten Kartwechsel).

## § 10 Rennkommissariat

Die von der Rennleitung getroffenen Entscheidungen sind endgültig und unanfechtbar. Bei Uneinigkeit von Entscheidungen der Kommissare werden 1 bzw. 3 Teamleiter (Vertreter) zur Entscheidung heran gezogen. Diese Teamleiter werden vor dem Rennen gelost nach Kartnummern.

## Rennleitung:

Karl-Heinz Weustenberg

Tina Loeper

Die Rennleitung ist Beschlussfähig, sobald mindestens zwei Rennkommissare anwesend sind und 1 bzw. 3 Teamleiter die dann zugelost wurden.

## **§ 11 Renntage / Wechselsystem**

In 2012 wird an einem Renntag gefahren. Gefahren werden entweder 6h Rennen, ein 9h Rennen oder ein 12h Rennen (abhängig von der Bahngröße).

Gesamtsieger wird nach Absolvierung aller Einzelrennen das Team mit der höchsten Punktezahl. Bei Punktegleichstand entscheidet die Anzahl der besseren Platzierungen. Bei jedem Einzelrennen erhalten alle Teams einen Pokal. Gleiches gilt zum Ende der Rennserie für alle Teams der Gesamtwertung. Für die drei erstplatzierten im Gesamtklassement des NTC 2012 gibt es Meisterschaftspokale.

## **§ 12 Punktwertung**

Um eine spannende Saison 2012 zu gewährleisten, gibt es ein bewährtes Punktesystem.

Der Sieger erhält 25 Punkte, Platz 2 - 24 Punkte, Platz 3 - 23 Punkte, Platz 4 - 22 Punkte und jeder weitere Platz erhält einen Punkt weniger bis zum letzten Platz.

## **§ 13 Salvatorische Klausel**

Die Rennleitung ist zur Regelung der Veranstaltung berechtigt, gemäß § 315 BGB später erkannte Lücken der Bestimmungen der Ausschreibung zu schließen, die Bestimmungen zu ergänzen und sie verbindlich auszulegen. Sollte eine Bestimmung dieses Reglements unwirksam sein oder werden, so wird dadurch die Wirksamkeit dieses Reglements nicht berührt. Die unwirksame Bestimmung ist dann durch eine solche wirksam zu ersetzen, welche den Sinn und Zweck der unwirksamen Bestimmung am nächsten kommt.

*NTC, Januar 2012*