

OSK - TECHNIK

I. Allgemeines

1. OSK-Technik-Hotline und Historic-Infoline:

Diese finden Sie ab sofort auf unserer Homepage www.osk.or.at im Bereich Technik!

2. Ausrüstung der Fahrer

a) Sicherheitskleidung für Motorsportler

• Automobilsport

(siehe FIA Anhang J, Liste 27)

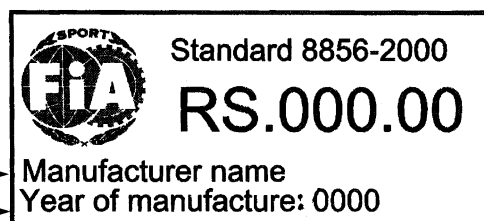
Das Tragen von flammenabweisender Bekleidung (Overalls, Unterwäsche, Kopfhaube, Socken, Schuhe und Handschuhe), entsprechend dem FIA Standard 8856-2000*, ist für **Teilnehmer an Automobilbewerben** bei allen **Berg- und Rundstreckenrennen** in Österreich verbindlich vorgeschrieben. Bei allen **Rallyes** gilt dies nur auf Sonderprüfungen, wobei Handschuhe für den Beifahrer nicht zwingend erforderlich sind. Bei Clubsport-Rallyes der OSK wird das Tragen dieser Schutzkleidung dringend empfohlen, bei „OSK-Sprint Rallye100“ ist dies verpflichtend.

Die Fahrer müssen darauf achten, dass diese Kleidung nicht zu eng anliegt, da dies die Schutzwirkung reduzieren kann. Aufnäher dürfen nur auf der äußersten Lage der Bekleidung angebracht werden, um die bestmögliche Hitzeisolierung zu gewährleisten. Das Trägermaterial solcher Aufnäher muss ebenfalls feuerfest sein (siehe Anhang 1 der FIA-Standards 8856-2000).

Die zugelassenen Kombinationen tragen an der Aussenseite des Kragens ein eingesticktes Prüfzeichen nach folgendem Muster:

Prüfzeichenmindestgröße: 100 mm x 40 mm

Name des Herstellers Hom.-Standard
(Angabe immer gleich)



Jahr der Produktion

Homologations-Nr.
variabel

Quelle: DMSB Frankfurt

(Farbe Dunkelblau bzw. Gelb)

Die unten angeführte Prüfnummer enthält folgende Angaben:

OSK
Oberste Nationale
Sportkommission für
den Motorsport
Pasettistraße 96-98
A-1200 Wien
Tel. +43 (0)1 33 22 669
Fax DW 33020
osk@oeamtc.at
www.osk.or.at

DVR 0048801
ZVR 730335108
UID ATU36821301



- Testinstitut (01)
- Seriennummer (001)
- ASN, der die Homologation eingereicht hat (XYZ)
- Jahreszahl der Homologation (2000)

Overalls bzw. Anzüge mit aufgenähtem Prüfzeichen werden nicht mehr akzeptiert.

Die Sportkommissare und technischen Kommissare sind angewiesen, diesbezüglich strengste Kontrollen durchzuführen. Autosportler ohne flammbeständige Kleidung, oder mit Bekleidung, die nicht den oben zitierten Vorschriften entspricht, werden zur entsprechenden Veranstaltung **nicht zugelassen**.

Kartsport:

Overalls für Kartfahrer müssen eine sichtbar angebrachte „Level 2 – Homologation“ der CIK-FIA aufweisen (zusätzlich sind in Österreich auch Overalls zugelassen, die von der CIK/FMK homologiert waren). Die gesamte Körperoberfläche, inklusive Beine und Arme, muss zur Gänze bedeckt sein. Handschuhe müssen die Hände vollständig abdecken, Stiefel müssen bis über die Knöchel reichen und diese schützen.

Bei Superrace-Kart-Bewerben sind nur Lederoveralls laut FIM-Motorradrennsportbestimmungen erlaubt (Lederstärke mind. 1,2 mm, ohne Innenfutter bzw. mit Innenfutter aus Seide, Baumwolle oder Nomex).

Das Tragen von Handschuhen, welche die Hände komplett bedecken, sowie von Stiefeln, die bis über die Knöchel reichen und diese schützen, ist vorgeschrieben.

Obwohl in Österreich für Fahrer von Viertakt-Karts mit max. 15 kw Leistung nur das Tragen von Overalls generell vorgeschrieben ist, wird die Verwendung eines homologierten Overalls dringend empfohlen.

Ergänzend für Kinder und Jugendliche im Kartsport

Halskrause sowie Brustprotector sind für alle Fahrer bis 12 Jahre (Erreichung des 13. Geburtstages), als Ergänzung zu den CIK/OSK-Vorschriften für Helm, Overall, Handschuhe und Schuhe, vorgeschrieben.

Motorradsport / Quad:

Durch die unterschiedlichen Anforderungen an Schutzkleidung in den einzelnen Motorsport-Disziplinen, sind die Vorschriften in den technischen Anhängen der FIM für die jeweilige Sparte gesondert definiert. Siehe dazu auch die Standardausschreibungen der OSK für die Motorsport-Bewerbe.

b) Sturzhelme

Von allen Automobil-, Kart- und Motorradfahrern (Beifahrern) dürfen ausschließlich Sturzhelme verwendet werden, welche ein international anerkanntes Prüfzeichen oder eine entsprechende Normkennzeichnung tragen.

Achtung: Farbe und Aufkleber können mit dem Material der Helmschale reagieren und die Schutzwirkung negativ beeinflussen. Die Grundlage für die Zulassung nachträglich lackierter bzw. beklebter Helme bilden daher ausschließlich die Bestimmungen des jeweiligen Herstellers – die Verantwortung für derartige Manipulationen liegt alleine beim Benutzer.

Die nachstehend aufgeführten Prüfzeichen in Schutzhelmen sind international anerkannt und entsprechen den seitens der OSK gestellten **Mindestanforderungen:**

- **Automobilsport**

(Siehe dazu FIA-Techn. Listen Nr. 25 und 33)

FIA 8860-2004 und 8860-2010

- siehe auch Homepage www.fia.com –

Snell Memorial Foundation (USA) SA 2005 (gültig bis Ende 2018), SA 2010, SAH 2010 und SA 2000 (gültig bis Ende 2014)

- siehe auch Homepage www.smf.org –

SFI Foundation Inc.: SFI 31.1, SFI 31.1A und SFI 31.2A (alle gültig bis Ende 2018)

- siehe auch Homepage www.sfifoundation.com -

Für Autocross (SuperBuggy, Buggy1600, JuniorBuggy) sind auch Helme laut Snell M 2010. Snell M 2005 (gültig bis Ende 2018) und Snell M 2000 (gültig bis Ende 2014) zugelassen.

Sämtliche Änderungen dieser Normen werden in den „FIA-Technical Lists“ Nr. 25 und 33 (im Anhang „J“) veröffentlicht. Muster der entsprechenden Kennzeichnungen können über Anfrage von der FIA bezogen werden.

Kein Helm darf gegenüber seinen Herstellerspezifikationen geändert werden, ausgenommen in Übereinstimmung mit den hierfür vom Hersteller gemachten Angaben oder einem der von der FIA anerkannten Standard-Institut, das den betreffenden Helm zertifiziert hat. Alle weiteren Änderungen führen zur Nichtanerkennung des Helmes im Sinne dieses Artikels.

Die Besatzung von Automobilen (Fahrer und Beifahrer) muss bei allen Rennen und Sonderprüfungen der einzelnen Wertungsfahrten jeweils mit einem, den obigen Vorschriften entsprechenden Sturzhelm, ausgerüstet sein.

Allen Teilnehmern in der Rallye-WM und in den internationalen Serien, für welche laut den technischen Bestimmungen Crash-Tests analog den FIA-F1, F3 bzw. F3000 Techn. Regulations erforderlich sind, wird das Tragen eines Helmes homologiert gemäß FIA-Standard 8860 dringend empfohlen.

Fahrer von Fahrzeugen mit offenen Cockpits müssen Vollvisierhelme mit fest integriertem Kinnschutzteil tragen, welche gemäß einem von der FIA-genehmigten Standard geprüft worden sein müssen. Für historische Fahrzeuge mit offenen Cockpits und alle Autocross Buggies wird dies dringend empfohlen.

Fahrer und Beifahrer in Fahrzeugen mit geschlossenen Cockpits, die Vollvisierhelme tragen, müssen den folgenden Test (*) bestehen können (um sicherzustellen, dass ein geeigneter Zugang zu den Atemwegen eines verletzten Sportlers möglich ist):

Der Fahrer sitzt in seinem Fahrzeug, hat Helm und FHR-System angelegt und ist entsprechend angegurtet. Mit Hilfe von zwei Erste Hilfe Kräften muss es dem leitenden Veranstaltungsarzt möglich sein, dem Fahrer den Helm abzunehmen - wobei der Kopf des Sportlers sich permanent in einer neutralen Position befinden muss. Sollte das nicht möglich sein, muss der Sportler einen sog. offenen Halbschalenhelm tragen.

** bei historischen Fahrzeugen wird dies empfohlen.*

In folgenden Wettbewerben müssen die Fahrer Helme entsprechend dem FIA-Standard 8860 (FIA-Technical-List Nr. 33) tragen:

Formel 1, Rallye-WM, WTCC, GT1-WM, GT3-EM, FIA-Formel 2-Meisterschaft, internationale Serien für GP2, LMP1, LMP2, GP3 und Formel 3.

Kommunikationssysteme und FHR-Systeme:

Für alle Rundstrecken- (ausgenommen Offroad) und Bergrennen gilt: Im Helm montierte Lautsprecher sind verboten, nur Kopfhörer in Form von Ohrstöpseln sind zulässig. Allein auf Grund medizinischer Erfordernisse können auf Antrag diesbezüglich Ausnahmeregelungen an die Medizinische Kommission der ASN des betreffenden Fahrers herangetragen werden. Die Anbringung von Mikrofonen kann nur unter Einhaltung der vorstehenden Bestimmungen erfolgen.

Das Tragen von jeglichen Vorrichtungen, die den Kopf oder Hals des Fahrers schützen sollen und am Helm befestigt sind, ist bei internationalen Veranstaltungen verboten (außer diese Vorrichtung ist entsprechend dem FIA-Standard 8858 homologiert – homologierte FHR (Frontal Head Restraint)-Systeme sind in der technischen Liste Nr. 29 der FIA zusammengefasst). Wird ein FHR- (HANS®)System verwendet, muss ein Helm laut technischer Liste der FIA Nr. 41 verwendet werden.

FIA-genehmigte FHR-Systeme müssen von allen Teilnehmern an internationalen Veranstaltungen getragen werden. Für nationale Veranstaltungen und Läufe zu österreichischen Meisterschaften siehe in den jeweiligen Reglements unter www.osk.or.at bzw. Einzelausschreibungen der Veranstalter.

Weitere Bestimmungen:

Das Tragen eines FIA-anerkannten FHR-Systems ist:

- Für Teilnehmer mit FIA-Formel 1-Fahrzeugen ab der Periode G vorgeschrieben, wenn die Konstruktion des Fahrzeuges das praktisch ermöglicht (für andere historische Fahrzeuge empfohlen).
- Vorgeschrieben für Teilnehmer an FIA-Offroad-Europameisterschaften, ausgenommen Autocross / SuperBuggy, Buggy1600 und JuniorBuggy. Für Fahrer dieser Buggies ist das Tragen eines kompatiblen Helmes und eines FHR-Systems streng empfohlen.
- Nicht vorgeschrieben für Sportler mit Alternativ-Energie-Fahrzeugen folgender Kategorien: I, III, IIIA, IV, V Elektro-Karts, VII und VIII.

- Vorgeschrieben für Sportler mit Alternativ-Energie-Fahrzeugen folgender Kategorien: II, V und VI, wenn der Wagenpass vor dem 1.1.2006 ausgestellt wurde.

Sollte aus technischen Gründen der Einbau eines FIA-anerkannten FHR-Systems nicht möglich sein, kann über die OSK bei der FIA-Safety Commission um eine Ausnahmeregelung angesucht werden.

Im OSK-Bereich sind bei Slalomveranstaltungen und für Autocross-Buggyfahrer auch Helme mit aktueller Prüfnorm der FIM (Motorradsport) zugelassen.

• **Kartsport**

Die Fahrer müssen einen Helm mit effizientem, bruchfestem Augenschutz tragen. Die folgenden Normen sind anerkannt:

Snell Memorial Foundation (USA) K-98, SA 2000 (beide gültig bis Ende 2014), SA 2005 (gültig bis Ende 2018), K2005, SA 2010 und K 2010

- siehe auch Homepage www.smf.org

Snell CMS 2007 und CMR 2007 (verpflichtend für Fahrer unter 15 Jahren)

British Standards Institution (GB) BS 6658-85 Type A und A/FR (gültig bis Ende 2013), inklusive aller Ergänzungen

- siehe auch Homepage www.bsi-global.com

SFI Foundation Inc., Spec.SFI 31.A und 31.2A (USA),
gültig bis Ende 2018

- siehe auch Homepage www.sfifoundation.com

FIA 8860-2004 und 8860-2010

Alle Modifikationen zu dieser Aufstellung werden in den CIK-FIA-Bulletins veröffentlicht.

Kein Helm darf gegenüber seinen Herstellerspezifikationen geändert werden, ausgenommen in Übereinstimmung mit vom Hersteller gemachten Angaben oder einem von der FIA anerkanntem Standard-Institut, welches den betreffenden Helm zertifiziert hat. Alle weiteren Änderungen führen zur Nichtanerkennung des Helmes im Sinne dieses Artikels.

Im OSK-Bereich sind auch die unter Absatz „Motorradsport / Quad“ angeführten Helmnormen zugelassen.

Maximalgewicht und Kommunikationssysteme:

Das von der CIK jeweils festgesetzte Helmgewicht kann jederzeit während einer Veranstaltung überprüft werden.

Diese Bestimmungen gelten in Österreich. Ausgenommen sind Bewerbe mit sog. Indoor-Karts, wie von der OSK in diesem Handbuch, unter Kapitel „Reglements“, definiert.

• **Motorradsport / Quad:**

Alle bei Veranstaltungen benutzten Helme müssen vollkommen intakt sein, und es dürfen keine Veränderungen an der Grundstruktur des Helmes vorgenommen worden sein. Gegebenenfalls hat der Technische Kommissar das Prüflabel von jedem Helm zu entfernen, der nach Überprüfung durch ihn oder auf Hinweis des Rennleiters/Fahrtleiters oder eines Sportkommissars als beschädigt angesehen

werden muss. Nach einem Unfall muss der Helm in jedem Fall zur Entfernung des Prüflabels eingezogen werden.

Alle Zubehörteile (Visier, Augenschutz etc.) oder der Kinnriemen müssen unbeschädigt und unzerkratzt sein. Für den Technischen Kommissar gelten die gleichen Vorschriften wie im vorstehenden Absatz.

Bei Straßen- und Rundstreckenrennen sind nur Vollvisierhelme, die aus einer einteiligen Helmschale bestehen, zugelassen (keine Klapphelme).

Der Helm muss auf festen und guten Sitz auf dem Kopf des Fahrers überprüft werden. Der Technische Kommissar muss überprüfen, ob es möglich ist, den Kinnriemen über das Kinn des Fahrers zu streifen, oder ob es möglich ist, den Helm bei geschlossenem Kinnriemen über den Hinterkopf des Fahrers zu ziehen (siehe Abbildung).

Nur Helme, die den nachfolgenden Mindestanforderungen entsprechen, können ein FMN-Prüfzeichen erhalten.

ECE22 05 mit Zusatz je nach Disziplin:

„P“ Roadracing

„P“ oder „J“, Speedway

„P“, „J“ oder „NP“ Motocross, Supermoto, Enduro, Trial

die Genehmigungsnummer unterhalb des Kreises mit dem

E-Zeichen muss mit 05 beginnen, unterhalb der Genehmigungsnummer befindet sich die Serienproduktionsnummer.

SNELL M2010

JIS T 8133:2007

Sturzhelm-Prüfung



Zehn Regeln zur Ermittlung der richtigen Passform eines Helmes

1. Durch Messen des Kopfumfanges die richtige Größe ermitteln.
2. Überprüfen, dass sich der Helm nicht seitwärts bewegen lässt.
3. Den Kinnriemen fest anziehen.
4. Mit nach vorne gebeugtem Kopf versuchen, den Helm nach oben und vorne über den Hinterkopf zu ziehen, um sicherzustellen, dass der Helm nicht auf diese Art und Weise abgenommen werden kann.
5. Überprüfen, ob man ohne Schwierigkeiten über die Schulter blicken kann.

6. Darauf achten, dass die Atmung im Helm nicht erschwert und Mund und Nase niemals bedeckt werden.
7. Niemals einen Schal oder ein Halstuch um den Hals binden, wenn dadurch keine Luft mehr in den Helm hineingelangen kann. Niemals ein Halstuch unter dem Kinnriemen tragen.
8. Überprüfen, ob das Visier mit einer Hand geöffnet werden kann, wenn man Handschuhe trägt.
9. Davon überzeugen, dass der hintere Teil des Helmes so konstruiert ist, dass das Genick geschützt wird.
10. Immer den besten Helm kaufen, den man sich leisten kann.

III. OSK-Geräuschpegelvorschriften für Automobil- und Kartsport

Nachstehende Vorschriften, die allesamt einer Reduzierung der Geräuschentwicklung dienen, haben bei allen nationalen, internationalen und Zonen-Automobil-, -Motorrad- und -Kartveranstaltungen in Österreich Gültigkeit.

Alle im Motorsport tätigen Personen (Bewerber, Fahrer, Veranstalter, Offizielle) sind verpflichtet, die Einhaltung der Geräuschpegelvorschriften zu beachten. Die Geräuschpegelwerte sind zumindest vor der Veranstaltung bei der technischen Abnahme der betroffenen Fahrzeuggruppen mit dafür geeigneten, geeichten Messgeräten nach der OSK-Nahfeld-Messmethode zu kontrollieren. Im Falle des Ausfalles von Messgeräten ist weiterhin ein möglichst niedriger Geräuschpegel anzustreben, d.h. es dürfen auch dann keinesfalls offensichtlich lautere Auspuffanlagen (z.B. Flammrohre) montiert werden.

Verstöße gegen die Geräuschvorschriften sind in jedem Fall von den Sportkommissären der OSK zu ahnden.

Automobilisport

Grenzwerte in dB(A):

Die Grenzwerte gelten für nationale, Zonen- und (ausgenommen Autocross) internationale Veranstaltungen. Nur bei Läufen mit FIA-Prädikat, für Autocross auch bei internationalen Veranstaltungen, gelten die dafür vorgesehenen FIA-Vorschriften. Die angeführten Grenzwerte gelten in jedem Fall (d.h. auch für FIA-Prädikatsveranstaltungen) bei Rallyes.

Markenpokale werden je nach dem Grad der zulässigen Änderungen in eine der in der Tabelle genannten Gruppen eingeordnet.

Die zulässigen Geräuschpegelwerte sind während der Dauer des gesamten Wettbewerbes einzuhalten. Fahrzeuge mit wirkungsloser Auspuffgeräuschdämpfung (z.B. abgebrochenem Auspuffkrümmer oder -rohren) sind bei Rennen nach Auftreten des Schadens vom Rennleiter an die Boxen zu beordern. Ist eine Instandsetzung nicht möglich, muss das Fahrzeug aus dem Wettbewerb genommen werden und die Fahrer gelten als „nicht gewertet“.

Gruppe	Rund- strecke	Berg	Slalom	Auto- Cross, Rallye- Cross	Rallye
A, N, B, H	98 + 2	98 + 2	98 + 2	98 + 2	98 + 2
Rally-Cross	-	-	98 + 2	100	-
STW (Supertouring)	110	110	-	-	-
C/D/E	98 + 2	98 + 2	98 + 2	-	-
Historisches Tourenwagen/ GT/GTS	98 + 2	98 + 2	98 + 2	-	98 + 2
Historische Rennwagen	frei	frei	frei	-	-

Abgasanlagen

Die Abgasanlagen von Sportfahrzeugen müssen dem üblichen Stand der Technik entsprechen:

Vom Motor bis zu der (den) Endrohröffnung(en) an der Karosserieaußenseite dürfen keine weiteren Öffnungen im Motorraum oder unter dem Fahrzeug vorhanden sein.

Vorrichtungen zur vorübergehenden Drosselung sowie wahlweise zur Leitung des Abgasstromes durch unterschiedliche Teile der Abgasanlage oder ins Freie (Bypass-Leitungen) sind nicht zulässig.

Sind mehrere Endrohre vorhanden, darf keines davon durch lösbare Deckel ganz oder teilweise verschlossen sein.

Zusätzliche Dämpfungseinrichtungen in den Endrohren sind nicht zulässig. Dazu gehören auch vorübergehend wirksame Mittel wie Putz- und Stahlwolle.

Kartsport

Die Geräuschpegelwerte sind nach der im jeweils gültigen internationalen Reglement der CIK festgelegten Messmethode zu kontrollieren.

Grenzwerte

105 dB(A) inkl. aller Toleranzen und Einflüsse der Umgebung; gemessen bei einer Drehzahl des Motors von 10.000 U/min +/-500 U/min (7.500 U/min +/-500 U/min bei Superkarts Div.2). Das Kart muss dabei entsprechend den Vorschriften des aktuellen CIK-Handbuches (Technical Regulations) platziert sein.

Abgasanlagen

Die Abgasanlagen müssen den jeweils gültigen Bestimmungen der CIK entsprechen.

Allgemeine Bestimmungen

Geräuschpegelmessung:

Die Verpflichtung Geräuschpegelmessungen vorzusehen obliegt dem Veranstalter, die Messung selbst ist von den technischen Kommissären vorzunehmen. Die technischen Kommissäre nehmen die Geräuschpegelmessung als Sachrichter vor. Proteste gegen Sachrichterentscheidungen sind nicht möglich, ebenso Proteste gegen die Messweise. Bei OSK-Prädikatsveranstaltungen (Staatsmeisterschaft, OSK-Pokal, usw.) sowie bei meisterschaftsähnlichen Bewerben (Cups usw.) ist der Veranstalter zwingend verpflichtet, Messungen vorzusehen. Bei allen übrigen Veranstaltungen wird diese Kontrolle den Veranstaltern dringend empfohlen.

Der Veranstalter hat die erforderlichen Messgeräte beizustellen und dies mit den technischen Kommissären abzustimmen.

Die angeführten Grenzwerte enthalten bereits alle Messabweichungen (Toleranzen), die sich aus der Nahfeld-Messmethode sowie dem verwendeten Messgerät ergeben können.

Es ist daher ratsam, Auspuffanlagen mit einer entsprechenden Differenz zum Grenzwert [ca. 3 dB (A)] zu verwenden.

Nahfeld-Meßmethode:

Die Aufstellung des Mikrofons zur Auspuffmündung erfolgt in gleicher Höhe, jedoch mindestens 20 cm über dem Boden, im Abstand von 50 cm (+/- 2,5 cm) von der Auspuffmündung entfernt, im Winkel von 45° ± 10° zur Ausströmrichtung. Bei dicht nebeneinander liegenden Doppelauspuffrohren ist eines der beiden Rohre als Bezugspunkt zu wählen, bei zwei und mehr weiter auseinanderliegenden Endrohren ist an jedem Rohr zu messen, es gilt der höhere Wert. Für Karts bzw. Motorräder siehe die entsprechenden Bestimmungen der CIK bzw. FIM/UEM.

Die Messungen darf nur über festem Boden, nicht über Gras, losem Schnee usw. erfolgen. Im Umkreis von 2 m um das Mikrophon dürfen keine reflektierenden Gegenstände oder andere Geräuschquellen vorhanden sein. Nicht mehr als zwei Personen dürfen sich hinter dem Mikrophon aufhalten.

Wind- und andere Störgeräusche müssen mindestens 10 dB (A) unter dem Grenzwert liegen, d.h. sie dürfen z. B. nicht mehr als 90 dB bei einem Grenzwert von 100 dB (A) betragen.

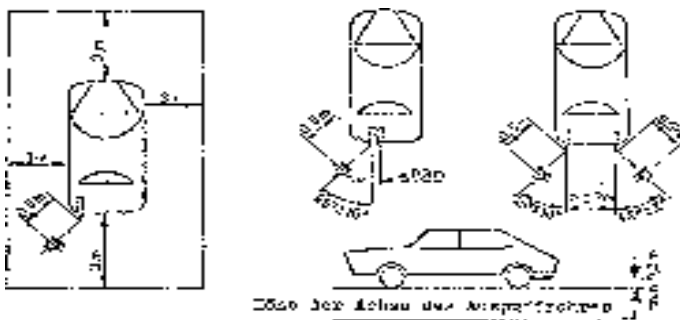
Gemessen wird einheitlich bei einer Motordrehzahl von 4500 U/min. Es ist ein externer Drehzahlmesser zu verwenden, der im Fahrzeug eingebaute ist nicht relevant.

Bei Messergebnissen nahe an der Toleranzgrenze sind drei Messungen vorzunehmen und der Mittelwert zu bilden.

Der gemittelte Messwert darf keinesfalls den Grenzwert überschreiten, alle Toleranzen sind bereits im Grenzwert enthalten (z.B. Grenzwert 100 dB(A); Messergebnis $102 + 99 + 103 = 304$, geteilt durch 3 ergibt $101,3 =$ nicht zulässig).

Wird bei der technischen Abnahme eines Wagens mit Genehmigungsdokument (Typenschein, Einzelgenehmigung, usw., nicht Wagenpass) und einer Nennleistungsdrehzahl von weniger als 6000 U/min, bei der Nahfeldmessung der zulässige Grenzwert von 100 dB (A) überschritten, so kann die Messung analog zur KDV bei $\frac{3}{4}$ (= 75%) der im Typenschein (Einzelgenehmigung) eingetragenen Nennleistungsdrehzahl wiederholt werden (Beispiel: 75% von 5600 U/min).

Jeder Veranstalter ist verpflichtet, den technischen Kommissären einen geeigneten Messplatz gemäß den nachstehenden Abbildungen zur Verfügung zu stellen.



IV. Gewichtskontrollen

Zur Kontrolle der vorgeschriebenen Mindestgewichte bei Automobilveranstaltungen (siehe die Bestimmungen insbesondere in den Art. 255 Ziffer 4 und 254.5 im Anhang „J“) sind die Veranstalter verpflichtet dafür Sorge zu tragen, dass im Falle eines Protestes und auf Anweisung der Sportkommissäre eine Möglichkeit zur Gewichtsmessung besteht.

Für Karting siehe die Bestimmung in den Kart-Reglements.

Für Motorradbewerbe siehe die entsprechenden FIM-/UEM-Bestimmungen.

V. Kraftstoffkontrollen

Neben den Kraftstoffen, die von den Weltverbänden freigegeben sind (Benzin und Diesel) ist von der OSK auch Bioethanol (E 85 entsprechend Önorm CEN/TS 15293 – vormals C1114) als handelsüblicher Kraftstoff für den Einsatz im Motorsport freigegeben.

bei Automobil-Bewerben

Um Kraftstoffkontrollen effizient durchführen zu können, gilt für alle Automobil-Sparten im OSK-Bereich: Die Fahrzeuge müssen nach jedem offiziellen Zeittraining und nach jedem Rennen noch

mindestens 4 Liter Kraftstoff im Tank haben, um gewertet werden zu können. Die Kraftstoffmenge, die dem Fahrzeug nach dem Überfahren der Ziellinie zur Überprüfung entnommen wird (4 Liter), ist dem Fahrzeuggewicht hinzuzurechnen.

Spezifikationen der FIA für Diesel-Kraftstoff siehe Anhang J, Art. 252.9.2.

Spezifikationen für CNG (Compressed Natural Gas) siehe Bundesgesetzblatt der Rep. Österreich, VO 417 verlaublich am 4. 11. 2004, Anhang V.

FIA-anerkannte Kraftstoff-Prüflabors in Österreich:

I.U.M. Institut für Mineralölprodukte und Umweltanalytik, Schindlbauer-Hutter-Ingenieurgesellschaft, DI Dr. Christian Wiegel, 1080 Wien, Stolzenthalgasse 21,

Tel.: 01/812 53 61 oder 812 70 61; Fax: 01/812 53 61/18

bei Kart-Bewerben

siehe die Bestimmungen im aktuellen Art. 21 des Technischen Reglements der CIK.

Bei Kartrennen, die zu einem OSK-Bewerb zählen, dürfen österreichische Lizenznehmer nur Kraftstoff verwenden, der in seiner Zusammensetzung den Bestimmungen der CIK entspricht:

Für eine Kontrolle müssen zu jedem Zeitpunkt mindestens 1,5 l Kraftstoff im Tank vorhanden sein.

(Klasse 60 – 85 ccm und 125cc Micromax = mind. 0,9 l).

VI. KAT- und Partikelfilter-Reglement

Abgaskatalysator

Wird von der OSK die Verwendung von Abgaskatalysatoren vorgeschrieben, so gelten für diese die nachstehenden Bestimmungen:

Alle Fahrzeuge müssen mit Motoren ausgerüstet sein, die einen funktionsfähigen Katalysator besitzen, der folgende Bedingungen erfüllt:

Alle Motorabgase müssen durch den/die Katalysator/en geleitet werden.

Der Katalysator muss so gebaut sein, dass die Abgasbestandteile CO, HC und NOx reduziert bzw. oxydiert werden.

Der Katalysator muss als Flansch bzw. als steckbares Bauteil ausgeführt sein und eine Identifizierung haben. An der Einlassseite des Katalysators ist eine Kontrollöffnung mit einem Durchmesser von 18 mm anzubringen.

Der Katalysator muss seine Funktion nach der nachstehend angeführten Überprüfungsmethode nachweisen.

Die Funktion des Katalysators wird durch die technische Abnahme nach folgendem Verfahren überprüft:

Nur für Fahrzeuge der Gruppe N mit Lambda-Sonde gilt: Motor betriebswarm, Messung Leerlaufdrehzahl und bei 3000 U/min konstant. Es darf ein CO-Wert von 0,3 Vol.% (+3% Messtoleranz von 0,3 Vol.%) nicht überschritten werden.

Für alle übrigen Fahrzeuge gilt: Motor betriebswarm, Messung Leerlaufdrehzahl und bei 5000 U/min konstant. Es darf ein CO-Wert von 0,5 Vol.% (+2% Messtoleranz von 0,5 Vol.%) nicht überschritten werden.

Der/die Katalysator/en ist/sind zu plombieren oder zu kennzeichnen.

Jeder Ausbau, Wechsel oder die Veränderung der Abgasanlage während der Veranstaltung ist den technischen Kommissären zu melden.

Diesel-Partikelfilter

Wird von der OSK die Verwendung von Partikelfiltern bei dieselbetriebenen Fahrzeugen vorgeschrieben, so müssen zum Straßenverkehr zugelassene Partikelfilter entsprechend der Zulassung verwendet sein.

Diese Filter müssen mit den technischen Herstellerangaben, die der Straßenverkehrszulassung zu Grunde gelegt sind, übereinstimmen.

VII. Reifenbestimmungen

(siehe auch die Bestimmungen in den jeweiligen Ausschreibungen)

Allgemeines

Grundsätzlich müssen bei Automobilsport- und bei Motorradsport-Veranstaltungen auf allen Rädern Reifen der gleichen Bauart verwendet werden.

Runderneuerte Reifen sind im Bereich der OSK nicht zugelassen.

Automobilsport

Racing-Reifen müssen an der tiefsten Stelle ein Profil von mindestens 1 mm aufweisen, wobei die Messung auch an den Messlöchern erfolgen kann. Die Reifen dürfen selbstverständlich keine sonstigen Beschädigungen aufweisen. Eventuell verwendete konventionelle Reifen müssen ein Profil von mindestens 3 mm aufweisen.

Soweit bei Rallyes Racing-Reifen verwendet werden, müssen diese anlässlich der Abnahme am Start, ebenso wie alle konventionellen Reifen, ein Profil von mindestens 3 mm an der tiefsten Stelle aufweisen.

Bei OSK-Clubsport-Rallyes sind nur Reifen mit DOT- oder E-Prüfzeichen zugelassen (ausgenommen Rallyesprint).

Nachschneiden

Ein Nachschneiden von Reifen (konventionelle oder Racing-Reifen) unter die ursprüngliche Profiltiefe ist unter keinen Umständen gestattet.

Geländereifen/Spikes

Fahrzeuge, die mit Geländereifen ausgerüstet sind, werden zur Teilnahme an Berg- und Rundstreckenrennen in Österreich nicht zugelassen.

Gemäß Beschluss der OSK sind bei Eisrennen Spikes (Stollen) zu verwenden, deren Länge jedoch 32 mm nicht überschreiten darf.

VIII. Startnummern

Automobile

Startnummern für Fahrzeuge der Gruppen N, A, E1 und H müssen entsprechend der, im Sportgesetz, Art. 205 festgelegten Maße ausgeführt sein. Die Ziffern müssen schwarz auf weißem Untergrund sein. Der Untergrund muss entweder quadratisch oder rund beschaffen sein, wobei der Durchmesser bei rundem Untergrund mindestens 50 cm, bei quadratischem eine Seitenlänge von mindestens 50 cm aufweisen muss. Dieser Untergrund muss absolut frei von jeglicher Reklame sein. Die Anbringung der Startnummern hat auf diesen Fahrzeugen etwa in Höhe der vorderen Türen sowie auf der Motorhaube vorne zu erfolgen.

Bei Rallyes, Bergrennen, Berg rallyes und Slaloms sind lediglich 2 Startnummern vorgeschrieben; diese sind auf den vorderen Türen anzubringen. Bei Rallyes in Österreich müssen die Startnummern kontrastierend auf hellem Untergrund angebracht sein.

Fahrzeuge, die diesen Vorschriften nicht entsprechen, werden durch die technischen Kommissäre beanstandet und durch die Sportkommissäre unweigerlich vom Start zurückgewiesen.

Karts, gilt für alle CIK-Klassen

Die Fahrzeuge müssen mit 4 Startnummern gemäß den CIK-Technik-Bestimmungen (Art. 2.24) versehen sein. Die Ziffern müssen schwarz sein und auf gelbem Untergrund angebracht. Mindesthöhe = 15 cm; Mindeststrichstärke = 2 cm. Es soll eine mindestens 1 cm gelbe Umrahmung (Hintergrund) vorhanden sein.

IX. Wichtige Ausrüstungsvorschriften für Automobile

Feuerlöscher – Feuerlöschanlagen – Sicherheitstanks etc.

Die Bestimmungen des Art. 253 Ziffer 7 des Anhanges „J“ gelten grundsätzlich für alle Arten von Veranstaltungen, sofern nicht einzelne Reglements Abweichungen vorsehen.

Alle Fahrzeuge, die ab 1. 1. 1999 homologiert wurden, müssen mit einer FIA-homologierten Feuerlöschanlage ausgerüstet sein. Alle Fahrzeuge der Gruppen N, A, GT, CN, C3, ST, E, Rallycross, Autocross, T1, T2 und T3 müssen mit einer Feuerlöschanlage ausgestattet sein, die den FIA-Standards entspricht.

Die Feuerlöschmittel BCF und NAF sind nicht mehr zugelassen.

Weiters sind folgende Sonderbestimmungen gültig:

Slalom-Veranstaltungen: Die für Rundstreckenrennen und Bergrennen vorgeschriebenen Sicherheitsausrüstungen (Hauptstromkreisunterbrecher, zusätzliche Befestigungen an der Haube usw.) sind nicht erforderlich. Es wird das Mitführen eines 1-kg-Feuerlöscher empfohlen, der sicher befestigt sein muss.

Bei Clubsport-Rallyes der OSK ist als Mindestausrüstung ein Feuerlöscher mit mindestens 2 kg Inhalt vorgeschrieben.

Bei Berg rallyes wird ein 1-kg-Feuerlöscher empfohlen, der sicher befestigt sein muss.

Überrolleinrichtung

Siehe die Bestimmungen des Anhanges „J“.

Bei Slalom-Veranstaltungen in Österreich ist bei offenen Fahrzeugen ein Überrollbügel bzw. -käfig zwingend vorgeschrieben.

Fahrzeuge der Gruppe E1-OSK müssen mit einem Überrollbügel gemäß Art. 253 des Anhanges J ausgerüstet sein.

Bei der Technischen Abnahme ist ein entsprechendes Zertifikat einer ASN vorzulegen, sofern es sich nicht um eine FIA homologierte Überrollvorrichtung handelt.

Für Überrollvorrichtungen als eigens hergestellte Konstruktionen gemäß FIA Anhang J Art. 253-8.1a bzw. FIA Anhang K („Eigenbaukäfige“) ist weder eine FIA-Homologation, noch ein ASN-Zertifikat vorhanden.

Aus Sicherheitsgründen ist daher gemäß Beschluss des OSK-Präsidiums für derartige Konstruktionen ein Gutachten eines befugten Ziviltechnikers (Maschinenbau / Schweiß- / Werkstofftechnik) bzw. einer technischen Prüfanstalt (z. B. TÜV, Dekra) vorzulegen, welches Aufbau und Material entsprechend FIA Anhang J Art. 253.8, bzw. die einwandfreie Ausführung der Schweißnähte (Sichtprüfung) bestätigt. In Verbindung mit diesem wird von der OSK eine Bestätigung zur Vorlage bei der technischen Abnahme ausgestellt.

Die notwendigen Formulare finden Sie unter:

<http://www.osk-motorsport.at/?p=/Technik/Fahrzeugdokumente>

Der jeweils aktuelle FIA Anhang J, Artikel 253 / Anhang K, ist unter www.osk-motorsport.at -> **Technik**, bzw. www.fia.com -> **Reglements** online abrufbar!

Die Verwendung von Überrollvorrichtungen aus Leichtmetall ist generell verboten.

Sitze und Gurte

Siehe auch Bestimmungen für die einzelnen Fahrzeugkategorien im Anhang J bzw. im folgenden Artikel 10 b).

Sitze die im Motorsport eingesetzt werden, müssen homologiert sein. Sie dürfen ab dem angegebenen Herstellungsdatum 5 Jahre lang verwendet werden.

Sicherheitsgurte müssen den FIA-Bestimmungen entsprechen und dürfen bis zum Ablaufdatum, das auf den Gurten festgehalten sein muss, verwendet werden.

X. Übersicht: erforderliche Dokumente – erlaubte Umbauten

Anhänge „J“ und „K“ der FIA

Diese Texte können über das Sekretariat der OSK bezogen werden, bzw. sind unter www.osk.or.at oder www.fia.com abrufbar.

(Anhang „J“ = Bestimmungen für moderne Rennfahrzeuge;

Anhang „K“ = Bestimmungen für historische Rennfahrzeuge).

Slalom

- Div. 1, Serienklasse

(Serienfahrzeuge, egal ob homologiert oder nicht):

Dokumente: Genehmigungsdokument (Typenschein, COC, Datenauszug aus Genehmigungsdatenbank – keine Einzelgenehmigung) oder OSK-beglaubigte Kopie; Zulassung; gültige §-57a-Plakette; Allgemeine Betriebserlaubnis für Auspuffteile nach dem Katalysator, Spoiler, Scheibenfolien; Eintragung für härtere Stoßdämpfer/Federn im Genehmigungsdokument/Zusatzblatt.

Sicherheit: Seriensitze oder FIA-homologierte Sitze; wenn 3-Punkt-Gurte, sicher ohne Überrollvorrichtung verwendbar sind, oder 4 bzw. 6-Punkt-Gurte unter Verwendung einer Überrollvorrichtung vorhanden sind – dann ist auch die Verwendung FIA-homologierter Sitze zulässig. Eine Überrollvorrichtung und die dafür nötigen Umbauten müssen typisiert sein.

- Div. 2, Gruppen A + N
(Fahrzeuge mit FIA-Homologation in den Gruppen A oder N bis max. 4 Jahre nach Auslaufen):
Dokumente: Homologationsblatt (für Gruppe A nur Gruppe A-Homologation, für Gruppe N Gruppe A und Gruppe N-Homologation, jeweils nach Ausbaustand des Fahrzeugs); Wagenkarte.
Sicherheit: Sicherheitsausrüstung lt. aktuellem Anhang J der FIA.
- Div. 3, Gruppen H + E1-OSK
(Fahrzeuge mit länger als 4 Jahre abgelaufener FIA-Homologation = Gruppe H, oder wesentlichen Änderungen gegenüber dieser = Gruppe E1-OSK):
Dokumente: Homologationsblatt (Gruppe A- und Gruppe N-Homologation); Wagenkarte.
Sicherheit: Sicherheitsausrüstung lt. aktuellem Anhang J der FIA.

Rallye (modern und historisch)

Fahrzeuge mit FIA-Homologation in den Gruppen A oder N (bis max. 4 Jahre nach Auslaufen) bzw. historische Fahrzeuge (Bj. 1947-1987, Periode J bis 1987, keine Allrad- u. Turbo-Fahrzeuge):

Dokumente: Für moderne Fahrzeuge: Homologationsblatt (für Gruppe A nur Gruppe A-Homologation, für Gruppe N Gruppe A- und Gruppe N-Homologation, jeweils nach Ausbaustand des Fahrzeuges); Wagenkarte.

Für historische Fahrzeuge FIA-Wagenpass (HTP) oder laut FIA-Anhang K bzw. OSK-NHTP; Homologationsblatt.

Für alle Fahrzeuge gilt: Zulassungs- und Genehmigungsdokument; §-57a-Plakette.

Sicherheit: Sicherheitsausrüstung lt. Anhang J der FIA, bzw. lt. Anhang K der FIA für historische Fahrzeuge

Rallye-Challenge

Zusätzlich zu Rallye-ÖM: Fahrzeuge der Gruppe H:

Dokumente: Homologationsblatt (Gruppe A und N, Letztstand); Zulassungs- und Genehmigungsdokument; §- 57a-Plakette; Wagenkarte (auch für historische Fahrzeuge ohne FIA-Wagenpass).

Sicherheit: Sicherheitsausrüstung lt. Anhang J der FIA, bzw. lt. Anhang K der FIA für historische Fahrzeuge

Berg (modern und historisch)

Fahrzeuge mit FIA-Homologation in den Gruppen A oder N (bis max. 4 Jahre nach Auslaufen); Fahrzeuge mit länger als 4 Jahre abgelaufener FIA-Homologation = Gruppe H; oder wesentlichen Änderungen gegenüber dieser Homologation = Gruppe E1-OSK. Formelfahrzeuge nach FIA-Definition = Gruppe D; freie Formelfahrzeuge = E2; Prototypen = C3/CN; sowie Fahrzeuge lt. Anhang K, Bj. 1947-1985 = historische Fahrzeuge:

Dokumente: Für moderne Fahrzeuge: Homologationsblatt ((für Gruppe N Gruppe A- und Gruppe N-Homologation) jeweils nach Ausbaustand des Fahrzeugs, (für Gruppe H Gruppe A- u. Gruppe N-Homologation, Letztstand), OSK- oder FIA-Wagenpass.

Für historische Fahrzeuge FIA-Wagenpass (HTP) laut FIA-Anhang K; Homologationsblatt.

Sicherheit: Sicherheitsausrüstung lt. Anhang J der FIA, bzw. lt. Anhang K der FIA für historische Fahrzeuge

Bergrallye-Pokal

Wie Rallye-Challenge, zusätzlich Gruppe E1-OSK:

Dokumente: Homologationsblatt (Gruppe A und N, Letztstand); mit §-57a-Untersuchung bei der Erstabnahme; Wagenkarte (auch für historische Fahrzeuge ohne FIA-Wagenpass).

Sicherheit: Sicherheitsausrüstung lt. Anhang J der FIA f. Gruppen A, N, H, E1-OSK bzw. lt. Anhang K der FIA für historische Fahrzeuge.

Rennwagen

Fahrzeuge der Gruppen D (Formelfahrzeuge nach FIA-Definition) bzw. E2 (freie Formelfahrzeuge):

Dokumente: OSK- oder FIA-Wagenpass.

Sicherheit: Sicherheitsausrüstung lt. Anhang J der FIA.

Sportprototypen

Sportprototypen CN gemäß FIA-Reglement bis inkl. 2003 bzw. ab 2004; C3; LMP; WSC; SR1; SR2; Sportprototypen mit einem von einer ASN ausgestellten Wagenpass bis 2.500 ccm:

Dokumente: OSK- oder FIA-Wagenpass.

Sicherheit: Sicherheitsausrüstung lt. Anhang J der FIA.

Rallycross

Fahrzeuge mit FIA-Homologation in den Gruppen A oder N (bis max. 4 Jahre nach Auslaufen); Fahrzeuge mit länger als 4 Jahre abgelaufener FIA-Homologation (Gruppe H):

Dokumente: Homologationsblatt (für Gruppe N Gruppe A- u. Gruppe N-Homologation) jeweils nach Aufbaustand des Fahrzeugs (für Gruppe H Gruppe A- u. Gruppe N-Homologation, Letztstand); OSK- oder FIA-Wagenpass.

Sicherheit: Sicherheitsausrüstung lt. Anhang J der FIA

Autocross

Fahrzeuge entsprechend Art. 279 FIA Anhang J

Dokumente: FIA-Offroad Wagenpass

Sicherheit: Sicherheitsausrüstung lt. Anhang J der FIA

Histo-Cup

Fahrzeuge mit abgelaufener FIA-Homologation (lt. Anhang K bis 1981, Histo-Cup STW bis 1981, Youngtimer bis 1996):

Dokumente: Homologationsblatt (für Gruppe H Gruppe A- u. Gruppe N-Homologation, Letztstand), OSK- bzw. FIA-Wagenpass (HTP) oder Wagenkarte.

Sicherheit: Sicherheitsausrüstung lt. Anhang K der FIA bzw. lt. Anhang J für Gruppe H (Youngtimer).

Für detaillierte technische Rückfragen stehen Ihnen die Technischen Kommissäre der OSK-Technik-Hotline (siehe Kapitel Aufbau der OSK) zur Verfügung.

XI. Wagenpass / Typenschein (für moderne und historische Autos)

Allgemeine Definition

Alle homologierten Fahrzeuge die über kein amtliches Kennzeichen verfügen, alle Fahrzeuge der Gruppen C, D, E, E1, GTN, H, alle Autocross- und alle Rallycross-Spezialfahrzeuge (für EM-Teilnahme ist ein FIA-Wagenpass erforderlich) sowie historische Rennfahrzeuge gemäß dem Anhang „K“ der FIA, benötigen zum Einsatz beim Motorsport einen Wagenpass.

Wagenkarte

Ein Wagenpass kann für den OSK-Bereich auch als sog. Wagenkarte ausgeführt sein. Diese erfüllt in einzelnen Serien die Funktion eines Wagenpasses und ist nur dort gültig. In der jeweiligen Ausschreibung muss festgehalten sein, ob die Möglichkeit mit Wagenkarte teilzunehmen besteht. Der Teilnehmer gibt auf dem Formblatt eigenverantwortlich die Daten seines Fahrzeuges an, die zu jedem Zeitpunkt der Veranstaltung entsprechen müssen. Die Technischen Kommissäre können jederzeit die Übereinstimmung der Fahrzeuge mit den Angaben der Wagenkarte kontrollieren.

Genehmigungsdokument

Als „Genehmigungsdokument“ im Sinne sämtlicher OSK-Reglements, ist immer nur ein solches, ohne abändernde Eintragungen, durch die ein anderer Fahrzeugzustand beschrieben oder herbeigeführt wird als die serienmäßige Ausfertigung, zu verstehen.

Enthält ein Genehmigungsdokument abändernde Eintragungen, durch die das Fahrzeug individualisiert wird, d.h. seine Serienmäßigkeit verliert, handelt es sich nicht mehr um ein „Genehmigungsdokument“ im Sinne der OSK-Vorschriften, da dieses dazu dienen soll, die Serienmäßigkeit unter Beweis zu stellen.

Bei Verwendung eines nicht dem Reglement entsprechenden Fahrzeuges können sowohl der Bewerber als auch der (die) Fahrer bestraft werden, und zwar ohne Rücksicht darauf, durch welche – gegebenenfalls auch andere – Person die Regelwidrigkeit herbeigeführt wurde.

- **Ausstellung**

Die Neuausstellung der Wagenpässe erfolgt ausschließlich im Sekretariat der OSK. Diesbezügliche Anträge sind rechtzeitig zu stellen. Um eine rechtzeitige Ausstellung zu gewährleisten, müssen Anträge mindestens einen Monat vor dem geplanten Einsatz des Fahrzeuges im Sekretariat einlangen.

Ein Wagenpass wird durch die OSK gegen den in den Gebührensätzen festgelegten Beitrag ausgestellt.

Der Wagenpass erlangt Gültigkeit, wenn das Fahrzeug einem Technischen Kommissär zur Überprüfung vorgeführt und von diesem die Übereinstimmung mit den technischen Reglements bestätigt wurde.

Bei OSK-Wagenpässen für Fahrzeuge der Gruppe H, E1, C, D, E, GTN ist zu beachten, dass diese Fahrzeuge bereits vor Ausstellung des Wagenpasses einem Technischen Kommissär der OSK vorgeführt werden müssen. Die dafür erforderliche Vorlaufzeit und Unkostenbeiträge müssen einberechnet werden.

- **Gültigkeit / Änderungen am Fahrzeug, Kontrolle**

Sofern sich die technischen Daten eines Fahrzeuges nicht ändern, behält der OSK-Wagenpass bis auf Widerruf seine Gültigkeit.

Das Fahrzeug muss bei allen Einsätzen im Motorsport den Angaben im Wagenpass entsprechen. Bei Veränderungen am Fahrzeug ist der Wagenpass an die OSK zurückzustellen. Über Antrag kann für dieses Fahrzeug ein neuer Wagenpass, wie vorstehend, ausgestellt werden.

Die OSK und ihre Sportkommissäre hat/haben jederzeit das Recht, die umgehende Vorführung eines im Wagenpass beschriebenen Fahrzeuges – insbesondere nach Unfällen – zwecks Überprüfung zu verlangen, widrigenfalls kann der Wagenpass eingezogen werden.

Disziplinenbezogene Bestimmungen

Offroad

Für alle Off-Road-Fahrzeuge, die an der Autocross- oder Rallycross- Europameisterschaft teilnehmen, ist ein FIA-Off-Road-Wagenpass erforderlich. Ein vorhandener FIA-Off-Road-Wagenpass ersetzt den OSK-Wagenpass.

Formel 3000 / Formel 3

Für Fahrzeuge der Formel 3000/Formel 3, die am internationalen Rennsport teilnehmen, ist ein FIA-Wagenpass erforderlich, der ebenfalls im OSK-Sekretariat beantragt werden kann.

Gruppe E1-OSK und H-OSK-Fahrzeuge

Bei Gruppe E1-OSK und H-OSK Fahrzeugen ist zusätzlich immer das Homologationsblatt vorzuweisen.

Historische Fahrzeuge / FIA-HTP (Historical Technical Passport)

Bei Rennen mit historischen Renn- und Sportfahrzeugen gemäß dem internationalen Anhang „K“, benötigen alle Fahrzeuge einen FIA-Historic-Wagenpass (HTP) bzw. in Österreich einen nationalen OSK-Historic-Wagenpass (HWP).

XII. Technische Bestimmungen für Karts

Allgemein

Es gelten die im CIK-Jahrbuch 2009 angeführten Bestimmungen (sind auf Anfrage über das Sekretariat zu beziehen) mit den nachstehenden Änderungen, Ergänzungen und Klarstellungen

In allen Klassen gilt

- Motoren
Bei jeder Veranstaltung dürfen höchstens 2 für dieses Fahrzeug abgenommene Motoren und höchstens 1 für dieses Fahrzeug abgenommenes Fahrgestell verwendet werden (besitzt ein Fahrer nur 1 Motor, darf er diesen zweimal nachplombieren lassen, bei 2 Motoren darf jeweils 1x, oder 1 Motor 2x nachplombiert werden)
E-Starter sind zugelassen.
- Kraftstoff
Bei Kartrennen, die zu einem OSK-Bewerb zählen, dürfen österreichische Lizenznehmer nur Benzin verwenden, das in seiner Zusammensetzung den Bestimmungen der CIK entspricht:
Zum Zweck der Kontrolle müssen zu jedem Zeitpunkt mindestens 3 l Kraftstoff im Tank vorhanden sein. (Klasse 60 – 85 ccm = mind. 0,9 l).
- Plombierung
Eine Zylinderkopfschraube und der Zylinderkopf müssen je eine Bohrung von 3 mm aufweisen, damit Plombendraht/Schnur mit einer Länge von 10 cm angebracht werden kann.
- Homologationsblatt
Im Kart-Sport sind Bewerber und Fahrer ebenso wie im übrigen Automobil-Sport verpflichtet, das gegebenenfalls erforderliche Homologationsblatt bereit zu halten und auf Verlangen vorzuweisen.
Kann das Homologationsblatt nicht vorgelegt werden, treffen die daraus entstehenden Nachteile den betreffenden Bewerber bzw. Fahrer.
- Räder und Reifen
Für alle OSK-Klassen: Ab Beginn des Zeittrainings dürfen nur mehr homologierte Slick-Reifen (Periode 2002, die Liste kann im Sekretariat angefordert werden) verwendet werden. Reifen, deren Homologation vorher abgelaufen ist, sind, außer im freien Training, nicht mehr zulässig.