

Volker Hofsommer
DMSB-Sportkommissar (A) - Steward
Fernsprecher: 0049 36921 320 779
mail@VolkerHofsommer.de

www.dmsb.de

HANDBUCH 2019

**Automobilsport
Kartsport**

DMSB

Gratis Sehtest für Ihre Lizenz!



Schnell und
komfortabel
in rund 800
Filialen!



Bei Erneuerung einer internationalen Lizenz
oder Beantragung einer nationalen Lizenz
können Sie Ihren Sehtest jetzt auch bei einem
Apollo-Optiker machen lassen.

Wir freuen uns auf Sie!

800x in Deutschland.
www.apollo.de

Apollo 

AUTOMOBILSPORT

Handbuch
inkl. Kartsport

2019

Die hier veröffentlichten Bestimmungen sind, soweit keine besondere Regelung getroffen ist, ab 1. Januar 2019 gültig. Sie ersetzen die entsprechenden früheren Veröffentlichungen. Änderungen oder Ergänzungen der Bestimmungen werden im VORSTART, auf der Internetseite www.dmsb.de, in Ausschreibungen oder besonderen schriftlichen Mitteilungen bekannt gegeben.

Den Informationen und sonstigen Angaben liegt der Stand vom 15.01.2019 zugrunde.

Alle urheberrechtlichen Verwertungsrechte liegen beim DMSB - Deutscher Motor Sport Bund e.V. Nachdruck oder Reproduktion (auch auszugsweise) in irgendeiner Form (Druck, Fotokopie oder anderes Verfahren) sowie die Einspeicherung, Verarbeitung, Vervielfältigung und Verbreitung mit elektronischen Systemen jeglicher Art, gesamt oder auszugsweise ist ohne ausdrückliche Genehmigung des DMSB untersagt. Alle Übersetzungsrechte vorbehalten. Angaben ohne Gewähr. Für Schäden, die durch fehlende oder fehlerhafte Eintragungen entstehen, übernehmen Herausgeber und Verlag keine Haftung - außer für Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit, die auf einer vorsätzlichen oder fahrlässigen Pflichtverletzung des DMSB oder seiner gesetzlichen Vertreter oder Erfüllungsgehilfen beruhen und außer für sonstige Schäden, die auf einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzung des DMSB oder seiner gesetzlichen Vertreter oder Erfüllungsgehilfen beruhen.

Gleichermaßen sind Regressansprüche gegen Herausgeber, Verlag oder deren Mitarbeiter ausgeschlossen, falls durch einen Abdruck in den Verzeichnissen Namen-, Titel-, Marken- oder Urheberrechte verletzt worden sind.

Impressum:

Herausgeber: DMSB - Deutscher Motor Sport Bund e.V.
Hahnstraße 70, 60528 Frankfurt
Tel.: +49 69 633007-0, Fax: +49 69 633007-30
E-Mail: info@dmsb.de, Internet: www.dmsb.de
Verantwortlich für den Inhalt: Dr. Julia Walter
Sitz und Registergericht: Frankfurt am Main, VR NR 11279

Verlag: Deutsche Motor Sport Wirtschaftsdienst GmbH
Geschäftsführer: Christian Schacht
Hahnstraße 70, 60528 Frankfurt
Sitz und Registergericht: Frankfurt am Main, HRB 15005

Anzeigen: HB-Werbung und Verlag GmbH & Co. KG, Thorsten Horn
09125 Chemnitz, Tel.: +49 371 56160-13
E-Mail: topspeed.horn@hb-werbung.de

Satz: Deutsche Motor Sport Wirtschaftsdienst GmbH

Druck: Bonifatius GmbH Druck - Buch - Verlag
Karl-Schurz-Str. 26, 33100 Paderborn



Mix

Produktgruppe aus vorbildlich bewirtschafteten
Wäldern und anderen kontrollierten Herkünften

www.fsc.org Zert.-Nr. IMO-COC-027574

© 1996 Forest Stewardship Council

Inhalt

ALLGEMEINER TEIL

Der DMSB/Das Aufgabenspektrum	Seite 5
Der DMSB auf einen Blick	Seite 6
Ehrenpräsidenten des DMSB und	
Träger der DMSB-Ehrennadel	Seite 7
DMSB-Präsidium	Seite 8
DMSB-Geschäftsstelle.....	Seite 9
Ihre Ansprechpartner im DMSB	Seite 10
Ausschüsse und Arbeitsgruppen	Seite 11
DMSB-Verbandsgerichte, ständiges Schiedsgericht	Seite 12
DMSB-Mitglieder	Seite 13
Vertreter des DMSB in den in den FIA-, FIM- und FIM Europe-Gremien.....	Seite 14
Die Sportabteilungen der Mitgliedsvereine.....	Seite 15
dmsj - deutsche motor sport jugend.....	Seite 17
dmsj-Prädikate	Seite 18
DMSB Academy.....	Seite 19
Verleihung des Großen OMK-Pokals/ DMSB-Pokals und des DMSB-Umweltpreises	Seite 20
Satzung des DMSB.....	Seite 22
Rechts- und Verfahrensordnung (RuVO)	Seite 29
Schiedsgerichtsordnung (SchGO).....	Seite 39
Jugendordnung der dmsj.....	Seite 44
DMSB-Anti-Doping Code	Seite 46
DMSB-Ethikkodex.....	Seite 87

ROTER TEIL - Automobil- und Kartsport

DMSB-Automobilsport-Lizenzbestimmungen.....	Seite 2
DMSB Automobilsport-Meisterschaften und Pokale	
– DMSB Automobilsport Prädikate.....	Seite 26
– Allgemeine Prädikatsbestimmungen.....	Seite 27
– DTM.....	Seite 30
– Deutsche Historische Automobil-Meisterschaft....	Seite 31
– Deutsche Rallye-Meisterschaft	Seite 32

– DMSB-Rallye-Cup.....	Seite 35
– Deutsche Automobil-Berg-Meisterschaft	Seite 39
– DMSB-Automobil-Berg-Cup.....	Seite 41
– Deutsche Slalom-Meisterschaft.....	Seite 42
– DMSB-Slalom-Meisterschaft	Seite 43
– DMSB-Slalom-Team-Meisterschaft	Seite 44
– DMSB-Slalom-Cup	Seite 45
– Deutsche Rallycross-Meisterschaft.....	Seite 46
– DMSB-Rallycross-Pokal	Seite 48
– Deutsche Autocross-Meisterschaft	Seite 50
– DMSB-Drag-Racing-Pokal	Seite 52
– DMSB-Drift-Cup.....	Seite 53
DMSB Kart-Prädikate.....	Seite 54

GRÜNER TEIL - Automobil- und Kartsport

Internationales Sportgesetz der FIA (ISG)	Seite 2
Anhang B zum ISG - Verhaltenskodex.....	Seite 43
Anhang M zum ISG Manipulation von Wettbewerben	Seite 44
Ethikkodex der FIA	Seite 46
Anhang A zum ISG - Anti-Doping-Bestimmungen ..	Seite 50
Anhang L zum ISG	Seite 95
Motorsportrechtliche Genehmigung	Seite 111
Lizenzpflicht	Seite 113
DMSB-Bestimmungen für die Genehmigung einer Serie/Veranstaltung im Automobilsport ...	Seite 114
DMSB-Veranstaltungsreglement.....	Seite 117
DMSB-Veranstaltungsreglement, Anhang 1: Mindestzahl der lizenzierten Sportwarte im Automobilsport	Seite 129
DMSB-Veranstaltungsreglement, Anhang 2: Übersicht Streckensicherung und Hilfsdienste.....	Seite 130
DMSB-Veranstaltungsreglement, Anhang 3: Protest- / Berufungskaution sowie Geldstrafen.....	Seite 132
DMSB-Veranstaltungsreglement, Anhang 4: DMSB-Bestimmungen Zeitnahme Automobil- und Kartsport.....	Seite 132

DMSB-Wettbewerbsreglements

DMSB-Rundstreckenreglement Seite 133

DMSB-Rundstreckenreglement, Anhang 1:
Ergänzende Empfehlung - Verwendung der
"Code 60" - Flagge / -Tafel Seite 149

DMSB-Rundstreckenreglement, Anhang 2:
Besonderheiten der Nürburgring Nordschleife ... Seite 151

DMSB-Reglement für Leistungsprüfungen Seite 158

DMSB-Rallye-Reglement Seite 161

DMSB-Berg-Reglement Seite 201

DMSB-Slalom-Reglement Seite 206

DMSB-Rallycross-Reglement Seite 211

DMSB-Autocross-Reglement Seite 219

DMSB-Driftsport-Reglement Seite 227

BLAUER TEIL - Automobilsport

DMSB-Gutachter-Gremium Seite 2

Allgemeine Bestimmungen, Definitionen und
Klarstellungen zu technischen Reglements Seite 3

Allgemeine Bestimmungen und Erläuterungen
zu Sicherheitsvorschriften
(FIA- und DMSB-Gruppen) Seite 12

Allgemeine technische Vorschriften –
DMSB-Geräuschvorschriften Seite 25

DMSB-Abgasvorschriften Seite 31

FIA/DMSB-Vorschriften für Startnummern
und Werbung an Fahrzeugen Seite 34

Vorschriften für die Ausrüstung
der Fahrer/Beifahrer Seite 35

DMSB-Wagenpass-Bestimmungen Seite 42

ORANGER TEIL - Automobilsport

Internationale Fahrzeuggruppen
gemäß Anhang J und K zum ISG

– Art. 251 Seite 2

– Art. 252 Seite 11

– Art. 253 Seite 20

– Art. 254 Seite 60

– Art. 277 Seite 72

– Anhang K Seite 79

BRAUNER TEIL - Automobilsport

Nationale Fahrzeuggruppen Seite 1

Technische DMSB Bestimmungen:

Gruppe G Seite 2

Gruppe F Seite 22

Gruppe H Seite 40

Gruppe FS Seite 57

Gruppe CTC (Classic-Touring-Cars)
und CGT (Classic-GT) Seite 65

Gruppe CSC (Classic-Sports-Cars) Seite 75

GELBER TEIL - Kartsport

DMSB-Kart-Reglement Seite 2

Technisches Reglement der CIK/FIA Seite 22

DMSB-Bambini-Kart-Reglement Seite 73

Die Deutschen Kart-Meister seit 1964 Seite 82

Übersicht DMSB-homologierte Motoren Seite 83

Nationale Kartklassen in Deutschland (Übersicht) Seite 84

Internationale Kartklassen (CIK) in Deutschland .. Seite 86

CIK-Reifen-Homologations-Liste 2017-2019 Seite 88

Demontage- und Montage-Stundensätze
Kart-Motoren (Richtzeiten) Seite 90

DMSB-abgenommene Kartbahnen Seite 91

Inserentenverzeichnis Seite 94

DMSB - Die Welt des Motorsports

Der DMSB - Deutscher Motor Sport Bund e.V. wurde von ADAC, AvD, DMV und fünf Landesmotorsportfachverbänden 1997 als Dachverband für den Automobil- und Motorradsport in Deutschland gegründet. Im DMSB wurden die über Jahrzehnte gewachsenen Strukturen der beiden ehemals getrennten Automobil- und Motorradsport-Kommissionen ONS und OMK zusammengeführt.

Als sogenannte Sporthoheit für den Automobil- und Motorradsport vertritt der DMSB den deutschen Motorsport als Mitglied in den internationalen Verbänden FIA - Fédération Internationale de L'Automobile, FIM - Fédération Internationale de Motocyclisme und FIM Europe.

Der DMSB überwacht die Durchführung des Motorsports in Deutschland nach einheitlichen Regeln und wahrt die Interessen seiner Mitglieder und Motorsportler in Staat und Gesellschaft. Er vertritt die Belange des Motorsports im DOSB - Deutscher Olympischer Sportbund e.V. sowie in anderen nationalen Sportorganisationen.

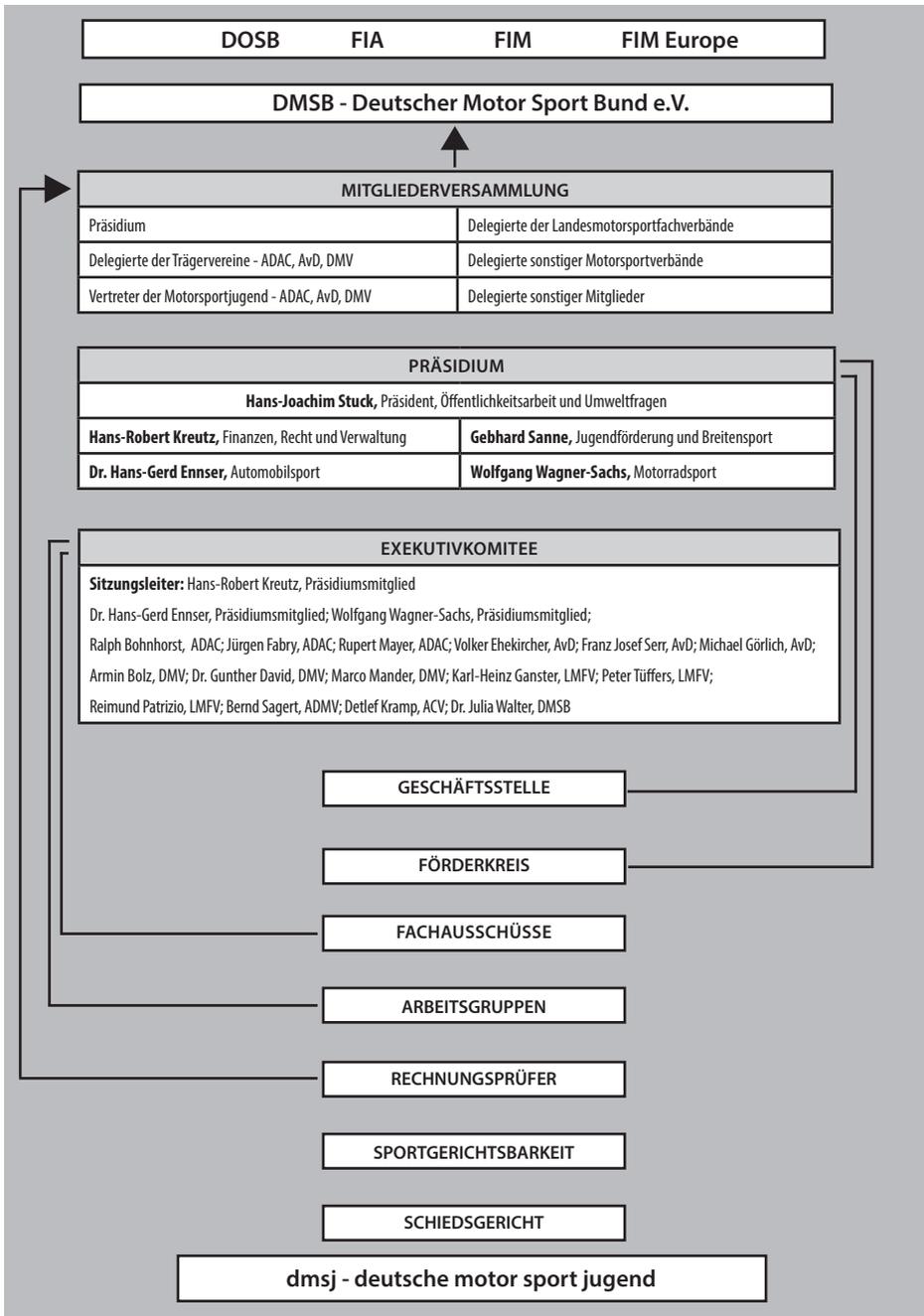
Das Aufgabenspektrum des DMSB

- Vergabe von Prädikaten
- Ausschreibung von Meisterschaften, Cups, Challenges, Pokalen und sonstigen Prädikaten
- Ausrichtung und Vermarktung von Top-Prädikaten
- Wahrung und wirtschaftliche Nutzung von Werbe- und TV-Rechten
- Vertretung der deutschen Motorsport-Interessen auf politischer Ebene
- Vertretung der deutschen Motorsport-Interessen bei FIA, FIM und FIM Europe
- Zusammenarbeit mit dem DOSB
- Genehmigung von Motorsportserien
- Erstellung eines Veranstaltungskalenders
- Erarbeitung und Herausgabe von Technischen Reglements
- Genehmigung von Technischen Reglements
- Vergabe von Lizenzen
- Abnahme von Rennstrecken
- Erstellung von Sicherheitsvorschriften
- Umweltschutz-Maßnahmen im Zusammenhang mit Motorsport-Veranstaltungen
- Förderung des Motorsport-Nachwuchses
- Ausübung der Sportgerichtsbarkeit
- Erarbeitung von zukunftsweisenden Motorsport-Konzepten
- DMSB-Streckensicherungsstaffel
- Sportwarte-Schulung, -Prüfung und -Ausbildung
- Verleihung des DMSB-Pokals und des DMSB-Umweltpreises

Der DMSB ist Mitglied im DOSB und in den internationalen Motorsportverbänden FIA, FIM und FIM Europe



Der Deutsche Motor Sport Bund e.V. auf einen Blick



Ehrenpräsidenten des DMSB



Winfried Urbinger

Ehrenpräsident
Präsident von 1997 bis 2006



Hermann Tomczyk

Ehrenpräsident
Präsidiumsmitglied von 1997 bis 2006
Präsident von 2006 bis 2008

Träger der DMSB-Ehrennadel

Der DMSB verlieh in Würdigung ihrer Verdienste um den Automobil- und Motorradsport die DMSB-Ehrennadel bisher an:

Enrico Anthes	DMSB-Ehrennadel in Silber
Wulf Biebinge	DMSB-Ehrennadel in Gold
Horst Bingle	DMSB-Ehrennadel in Gold
Ulrich Canisius	DMSB-Ehrennadel in Gold
Manfred Elges	DMSB-Ehrennadel in Gold
Dirk Elstermeier	DMSB-Ehrennadel in Silber
Peter Fassl	DMSB-Ehrennadel in Gold
Peter Geishecker	DMSB-Ehrennadel in Gold
Michael Görlich	DMSB-Ehrennadel in Silber
Walter Gräf	DMSB-Ehrennadel in Silber
Petra Hartauer	DMSB-Ehrennadel in Silber
Dr. Otto Hoffmann †	DMSB-Ehrennadel in Gold mit Brillant
Reinhold Hofmann	DMSB-Ehrennadel in Silber
Bruno Hürtlten	DMSB-Ehrennadel in Silber
Dieter Junge	DMSB-Ehrennadel in Gold
Josef Kaspar	DMSB-Ehrennadel in Silber
Helmut Köhler	DMSB-Ehrennadel in Silber
Hans-Robert Kreutz	DMSB-Ehrennadel in Silber
Christian Kubon	DMSB-Ehrennadel in Gold mit Brillant
Eberhard Kuhna	DMSB-Ehrennadel in Silber
Rupert Mayer	DMSB-Ehrennadel in Silber und Gold
Josef Menke †	DMSB-Ehrennadel in Gold mit Brillant - Ehrenmitglied
Rüdiger Merdes	DMSB-Ehrennadel in Silber
Wolfgang Mika	DMSB-Ehrennadel in Silber
Dr. Andreas M. Nowack	DMSB-Ehrennadel in Gold
Albrecht Reimann	DMSB-Ehrennadel in Silber
Dr. Detlev Reimers	DMSB-Ehrennadel in Silber
Bernd Renneisen	DMSB-Ehrennadel in Silber
Tony Ryćer	DMSB-Ehrennadel in Silber
Dieter Sass †	DMSB-Ehrennadel in Silber
Heinrich Schmidt	DMSB-Ehrennadel in Silber und Gold
Uwe Martin Schmidt	DMSB-Ehrennadel in Silber
Klaus Stich †	DMSB-Ehrennadel in Silber und Gold
Alexander Tischer	DMSB-Ehrennadel in Silber und Gold
Hermann Tomczyk	DMSB-Ehrennadel in Gold mit Brillant - Ehrenpräsident
Manfred Triefenbach †	DMSB-Ehrennadel in Silber
Winfried Urbinger	DMSB-Ehrennadel in Gold mit Brillant - Ehrenpräsident
Karl Vögele	DMSB-Ehrennadel in Silber
Rainer Wicke	DMSB-Ehrennadel in Silber, Gold und Gold mit Brillant
Henning Wünsch	DMSB-Ehrennadel in Silber
Waltraud Wünsch	DMSB-Ehrennadel in Silber
Dr. Klaus-Ulrich Zerbian	DMSB-Ehrennadel in Gold
Dr. Karl-Friedrich Ziegahn	DMSB-Ehrennadel in Silber und Gold

Das DMSB-Präsidium



Hans-Joachim Stuck ist seit 2012 Präsident des DMSB. In dieser Funktion ist er – neben der Gesamtverantwortung im DMSB – auch für die Ressorts Öffentlichkeitsarbeit und Umweltfragen zuständig. Damit steht nicht nur einer der bekanntesten deutschen Motorsportler, sondern auch ein anerkannter und allseits geschätzter Experte an der Spitze des Dachverbandes für den Automobil- und Motorsport in Deutschland. Nach Winfried Urbinger, Hermann Tomczyk und Torsten Johnhe ist er der vierte Präsident in der Historie des DMSB.

Hans-Joachim Stuck wurde am 1. Januar 1951 in Garmisch-Partenkirchen als Sohn des berühmten Rennfahrers Hans Stuck senior geboren. Er begann seine Motorsportkarriere 1969. Zu den wichtigsten Stationen gehörten die Formel 1, Titel in der Langstrecken-Weltmeisterschaft, der Deutschen Rennsport-Meisterschaft und der Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft sowie Erfolge bei den drei legendären 24-Stunden-Rennen in Le Mans, Spa-Francorchamps und auf dem Nürburgring. Nach seiner Tätigkeit als Werksfahrer für verschiedene große Automobilkonzerne ist Hans-Joachim Stuck seit 2008 als Repräsentant für den Bereich Motorsport des Volkswagen-Konzerns tätig. 2011 trat er im Alter von 60 Jahren offiziell vom Profirennsport zurück. Dennoch sitzt er aber auch weiterhin regelmäßig am Steuer aktueller Rennfahrzeuge – etwa des Audi R8 LMS plus und DTM RS 5.

Hans-Robert Kreutz ist im DMSB-Präsidium seit 2008 zuständig für Finanzen, Recht und Verwaltung. Der praktizierende und anerkannte Sportarzt aus Neunkirchen (Siegerland) lebt und liebt den Motorsport – als Fan, als Mediziner und als Verbandsfunktionär. Mit 18 Jahren begann sein Engagement als Streckensprecher und Moderator bei Bahnrennen. Heute kann Hans-Robert Kreutz auf 40 Jahre aktive Verbandsarbeit zurückblicken, die 1978 als Mitglied der Sportkommission der ehemaligen OMK begann.

Stets standen Sicherheit und medizinische Versorgung der Motorsportler im Vordergrund. 2004 übernahm er den Vorsitz der AG „Sicherheit Motorsport“ im DMSB, die mittlerweile als Fachausschuss fest in den Strukturen des Verbandes verankert ist. Hans-Robert Kreutz war bereits in seiner Zeit als DMV-Vizepräsident Mitglied im Exekutivkomitee des DMSB, dessen Sitzungen er heute in seiner Eigenschaft als Präsidiumsmitglied leitet. Von 2009 bis 2011 war er Präsident des DMV und ist aktuell DMV-Vizepräsident Motorsport. Ab 1979 war er Mitglied der International Medical Commission (CMI) der FIM, von 1991 bis zu seinem Ausscheiden im Jahr 2010 leitete er dieses Gremium. Für seine Verdienste wurde er 2013 zum CMI-Ehrenpräsidenten ernannt.



Gebhard Sanne ist im Präsidium des DMSB für das Ressort Jugendförderung und Breitensport zuständig. Der 1954 in Hannover geborene Versicherungsexperte kam über die organisatorische Ebene zum Motorsport. Als begeisterter Autofahrer und engagierter Organisator gehört er zu den Motoren des heimischen AvD-Clubs Oldenburg-Ostfriesland, dessen 1. Vorsitzender er nach wie vor ist. Sein Weg führte von hier über die Arbeit in wichtigen AvD-Gremien in das Präsidium des DMSB-Trägervereins, in dem er seit 2007 Vizepräsident für Touristik und Vertrieb ist.

Sanne, der im Hauptberuf im Vorstand einer norddeutschen Versicherung tätig ist, leitet seit 2009 die Formel-1-Kommission des DMSB. Darüber hinaus engagiert er sich auf internationaler Ebene in verschiedenen FIA-Arbeitskreisen, so unter anderem in der FIA Road Safety Campaign sowie der FIA Road Safety Commission. Er war zudem Direktionsmitglied der Region I (Europa, Mittlerer Osten und Afrika) des Automobilweltverbandes. Gebhard Sanne lebt mit seiner Ehefrau in Oldenburg.

Dr. Hans-Gerd Ennser ist seit April 2010 DMSB-Präsidiumsmitglied für den Automobilsport. Der Volljurist verfügt über breit gefächerte Erfahrungen aus nahezu allen Bereichen des Vierradsports. Neben seinen Aktivitäten als Slalom- und Rallyefahrer (u. a. ONS-Slalom-Pokal-Sieger 1991) ist Dr. Ennser seit mehr als 30 Jahren im Vorstand eines Motorsportclubs tätig und dort in verschiedenen Bereichen der Organisation unter anderem für Kart-, Berg- und Rallyeveranstaltungen zuständig. Seit 2007 war der verheiratete Vater zweier Kinder permanenter Vorsitzender der Sportkommissare bei allen DTM-Läufen und seit Anfang 2010 einer der Sportkommissare, die bei Formel-1-Weltmeisterschaftsläufen des Automobil-Weltverbandes FIA eingesetzt werden.

Dr. Ennser war in seiner beruflichen Laufbahn bereits als Richter, Staatsanwalt und in der Rechtsabteilung eines Unternehmens der Automobilindustrie tätig. Nun bringt der Bayer seine vielfältigen Erfahrungen im Ehrenamt im Präsidium der nationalen Motorsporttheorie ein.



Seit April 2016 ist **Wolfgang Wagner-Sachs** im DMSB-Präsidium für den Motorsport in Deutschland zuständig. Der 54-jährige Kraftverkehrsmeister und Fahrlehrer ist als überzeugter und engagierter Ehrenamtlter bereits seit 1993 im Motorsport aktiv. Seine sportliche Heimat hat er im MSC rund um Schotten e. V., dessen Vorsitzender er seit 2000 ist. Der Mittelhessische Club ist als Ausrichter zahlreicher Events bekannt, darunter der Schottenring Classic Grand Prix für historische Motorräder oder Läufe zur Deutschen Berg-Meisterschaft. Im Zweiradsport ist der zweifache Familienvater als einer der Promotoren der Deutschen SuperMoto-Meisterschaft aktiv. Wichtige ehrenamtliche Funktionen erfüllt er seit neun Jahren als Sportleiter des ADAC Hessen-Thüringen. Darüber hinaus ist er Vorsitzender des Hessischen Fachverbandes für Motorsport.

Die DMSB-Geschäftsstelle

DMSB – Deutscher Motor Sport Bund e. V./
DMSB – Deutsche Motor Sport Wirtschaftsdienst GmbH
Lyoner Stern – Hahnstraße 70
60528 Frankfurt am Main

Telefon: +49 69 633007-0, Fax: +49 69 633007-30
Internet: www.dmsb.de, E-Mail: info@dmsb.de
www.dmsw-gmbh.de



Wegbeschreibung PKW

A5 aus Richtung Süden:

über Frankfurter Kreuz, Ausfahrt Niederrad.

A3 aus Richtung Köln:

am Frankfurter Kreuz rechts abbiegen auf A5 Richtung Kassel, nächste Ausfahrt Niederrad.

A3 aus Richtung Würzburg/München:

am Frankfurter Kreuz rechts abbiegen auf A5 Richtung Kassel, nächste Ausfahrt Niederrad.

Ab Ausfahrt Niederrad: (siehe Karte, rote Pfeile)

Rechts abbiegen, nächste Ampelkreuzung rechts, nächste Ampelkreuzung links, nächste Ampelkreuzung rechts (Hahnstraße); bis zum Ende durchfahren, letztes Gebäude rechts = Lyoner Stern.

A5 aus Richtung Norden: (siehe Karte, grüne Pfeile)

Ausfahrt Niederrad. Links abbiegen, der Straßburger Straße (später Lyoner Straße) bis nach der Tankstelle folgen. Dann einen linken U-Turn über die Straßenbahnschienen und die nächste Straße (=Hahnstraße) rechts.

Parken:

Parkmöglichkeit 1: Aus der Goldsteinstraße kommend am Ende der Hahnstraße rechts abbiegen, nach ca. 250 m einen U-Turn vornehmen und direkt nach der ARAL-Tankstelle rechts abbiegen und der Straße bis zum Parkplatz folgen. Dieser Parkplatz ist kostenlos.

Parkmöglichkeit 2: Aus der Goldsteinstraße kommend auf der Hahnstraße nach dem Zebrastreifen links abbiegen, der Straße bis zum Ende folgen. Links befindet sich das öffentliche Parkhaus "Aculeum" in der Hahnstraße 43 (neben Mercedes). Das Aculeum ist gebührenpflichtig und hat beschränkte Öffnungszeiten von 7.00 bis 19.00 Uhr. Von beiden Parkplätzen aus ist es ein ca. 5minütiger Fußweg zum DMSB.

Wegbeschreibung Bahn

Nach der Ankunft im Frankfurter Hauptbahnhof gehen Sie in den Tiefbahnhof und steigen dort in die S-Bahn S8 oder S9 (Richtung Wiesbaden und Flughafen). Sie fahren eine Station bis zum Bahnhof Niederrad. In Fahrtrichtung halten Sie sich rechts und gehen die Lyoner Straße ca. 5 Minuten bis zur nächsten Kreuzung. Auf der anderen Seite der Kreuzung sehen Sie den Lyoner Stern.



Ihre Ansprechpartner im DMSB

 Ihr direkter Draht zu uns: +49 69 633007-0

Dr. Julia Walter	Generalsekretärin DMSB e.V.	E-Mail: jwalter@dmsb.de
Alexandra Schultz	Sekretariat Generalsekretärin	E-Mail: aschultz@dmsb.de
Michael Kramp	Presse- & Öffentlichkeitsarbeit	E-Mail: presse@dmsb.de
Michael Günther	Sportdirektor	E-Mail: mguenther@dmsb.de
Jana Haböck	Assistentin Sportdirektor	E-Mail: jhaboek@dmsb.de
Silke Langhorst	Justiziarin	E-Mail: slanghorst@dmsb.de
Martina Fend	Sekretariat Justiziarin/Präsidium	E-Mail: mfend@dmsb.de
Mischa Eifert	Koordination Automobilsport	E-Mail: meifert@dmsb.de
Alexander Geier	Koordination Automobilsport	E-Mail: ageier@dmsb.de
Manfred Wirth	Koordination Motorradsport	E-Mail: mwirth@dmsb.de
Nico Riethig	Koordination Motorradsport	E-Mail: nriethig@dmsb.de
Johannes Schirdewahn	Referent für Verbandsentwicklung	E-Mail: jschirdewahn@dmsb.de
Dennis Höfel	Bildungsreferent für digitale Medien	E-Mail: dhofel@dmsb.de
N. N.	SimRacing	E-Mail:
Renate Schulz	Lizenznehmerservice Sportwarte/Trainer	E-Mail: rschulz@dmsb.de
Felix Götz	Sport-Inklusionsmanager	E-Mail: fgoetz@dmsb.de
Kevin Meinhardt	Bundesfreiwilligendienst	E-Mail: kmeinhardt@dmsb.de
Kristina Bayer	Media Koordination	E-Mail: kbayer@dmsb.de
Maria Adamidou	Lizenznehmerservice Fahrer/Bewerber	E-Mail: madamidou@dmsb.de
Petra Eitel	Lizenznehmerservice Fahrer/Bewerber	E-Mail: peitel@dmsb.de
Oliver Peltz	Lizenznehmerservice Fahrer/Bewerber	E-Mail: opeltz@dmsb.de
Hendrik Drischmann	Sachbearbeiter Veranstalterservice	E-Mail: hdrischmann@dmsb.de
Christopher Sass	Sachbearbeiter Veranstalterservice	E-Mail: csass@dmsb.de
Kai Zimmermann	Technik Automobil- u. Motorradsport	E-Mail: kzimmermann@dmsb.de
Florian Eberhardt	Technik Automobilsport	E-Mail: feberhardt@dmsb.de
Christoph Ihm	Technik Automobilsport	E-Mail: cihm@dmsb.de
Yves Nold	Technik Automobilsport	E-Mail: ynold@dmsb.de
Michael Rosenberger	Leiter Finanzbuchhaltung	E-Mail: mrosenberger@dmsb.de
Silke Geißler	Finanzbuchhaltung	E-Mail: sgeissler@dmsb.de
Janna Perlova	Finanzbuchhaltung	E-Mail: jperlova@dmsb.de
Roland Renkewitz	Leiter IT	E-Mail: rrenkewitz@dmsb.de
Roman Svidler	IT Anwendungsentwicklung & Systemadministration	E-Mail: rsvidler@dmsb.de
Nishanthan Kuganeswaran	IT Anwendungsentwicklung & Systemadministration	E-Mail: nkuganeswaran@dmsb.de
Alexander Witt	IT Anwendungsentwicklung & Systemadministration	E-Mail: awitt@dmsb.de
Alexandru Birtasu	IT System- & Anwenderbetreuung	E-Mail: abirtasu@dmsb.de
Marcel Uhl	Auszubildender Fachinformatik	E-Mail: muhl@dmsb.de
Gordana Kurzka	Kundenservice	E-Mail: gkurzka@dmsb.de
Hannelore Rohleder	Kundenservice	E-Mail: hrohleder@dmsb.de
Michael Ullrich	Poststelle	E-Mail: mullrich@dmsb.de

Ihre Ansprechpartner in der DMSW GmbH

Christian Schacht	Geschäftsführer DMSW GmbH	E-Mail: cschacht@dmsw-gmbh.de
Thomas Georgi	Prokurist DMSW GmbH	E-Mail: tgeorgi@dmsw-gmbh.de
Sandra Deckert	Koordination Geschäftsleitung	E-Mail: sdeckert@dmsw-gmbh.de

Ausschüsse, Arbeitsgruppen und die Vorsitzenden

Die Vorsitzenden der einzelnen Fachausschüsse und Arbeitsgruppen sind alle schriftlich über die DMSB-Geschäftsstelle zu erreichen. Folgende Aufteilung und Besetzung gibt es für die einzelnen Fachgebiete:

AUTOMOBIL	
FA Rennsport	Volker Ehekircher Michael Bork, Oliver Grodowski, Pierre Kaffer, Guido Quirmbach, Ralph-Gerald Schlüter
F1-Kommission	Gebhard Sanne 2 Vertreter des AvD, 3 Vertreter des ADAC
FA Historischer Sport	Dr. Gunther Stamm Karl-Heinz Loibl, Harald Michel, Frank Reichert, Heinz Schreiber, Michael Wolf
FA Bergrennen	Marcus Malsch Andreas Bachmeier, Wolfgang Glas, Hans-Walter Kling, Uli Kohl, Christoph Schackmann
FA Slalom	Jens Müller Hans-Martin Gass, Klaus D. Hens, Hans-Walter Kling, Martin Wied, Matthias Wolber
FA Off-Road	Jan Hohmeier Uwe Amm, Holger Diebel, Bernd Körner, Sandra Schlag, Wieland Unnasch, Björn Urbach
FA Kart	Wolfgang Rosteck Jens Klingenberg, Wolfram Mansky, Rainer Melchinger, Wolfgang Neumayer, Gerd Noack
FA Rallye	Günter Jung Andreas Bachmeier, Helmut Eberhardt, Michael Görlich, Christian Riedemann, Marcus Thalmann
FA Technik	Ralf Kleebusch Christoph Bienefeld, Wolfgang Dammert, Detlef Härtel, Harald Michel, Knut Wartenberg, Wolfgang Neusius
FA Sicherheit Automobilsport	Michael Günther Dr. René Henn, Dominic Lyncker, Guido Quirmbach, Dr. Michael Scholz, Peter Spannbauer, Niels Wittich
FA Driftsport	Werner Gusenbauer Johannes Hountondji, Hans-Jürgen Reiss, Michael Wolf, N.N.
MOTORRAD	
FA Straßensport	Christian T. Schneider Ernst Bernecker, Wilfried Kasper, Stephan Otto, Heike Schüßler, Peter Schulte-Wien, Thilo Wotzka
FA Supermoto	Hartmut Gisch Armin Bolz, Oliver Lenhard, Felix Rottmann-Flügge, Jasmin Singer-Scherhammer, N.N.
FA Motocross	Marcel Dornhöfer Christian Brockel, Christian Häcker, Klaus-Werner Mohr, Uwe Petzold, Dieter Porsch
FA Enduro	Wlfrid Meine Helmut Alexander, Derrick Görner, André Rudolph, Hans-Georg von der Marwitz, N.N.
FA Trial	Petra Hartauer Stefan Behr, Lisa Marie Eck, Uwe Liebig, Matthias Neukirchen, Jasmin Singer-Scherhammer
FA Bahnsport	Christian Froschauer Sascha Dörner, Valentin Grobauer, Josef Hukelmann, Stephan Katt, Sönke Petersen, Bernd Sagert, Jasmin Singer-Scherhammer, Markus Venus
FA Motoball	Heiner Siebracht Patrick Altmann, Lothar Grabs, N.N., N.N.
FA Technik	Dirk Elstermeier Ernst Bernecker, Gerd-Wilhelm Hilbrands, Joachim Milles, Bernd Schenkhut, Stefan Schneider, N.N.,N.N.
FA Sicherheit MotorradSPORT	Ottmar Bange Jörg Bensemam, Christoph Kunze, Dieter Porsch, N.N.
SONSTIGE	
FA Zeitnahme	Yasin Özer Thomas Popp, Peter Rother, Robin Werner, Michael Wolf, N.N.
AG Dragster	Yasin Özer Michael Behrens, Rene Kloss, Thomas Joswig
Anti-Doping- Beauftragte	Silke Langhorst
Umwelt-Beauftragter	Dr. Karl-Friedrich Ziegahn
stellvertretende Umwelt-Beauftragte	Prof. Dr. Bettina Reuter
Beauftragter Dragracing	Rico Anthes
Beauftragter für alternative Antriebe	Karl-Heinz Stegner
Verbandsärzte	
AutomobilSPORT	Dr. Michael Scholz
MotorradSPORT	Martin Schweiger

DMSB-Verbandsgerichte

AUTOMOBILSPORT

	Sportgericht	Berufungsgericht		
Vorsitzender	RA Harald Schmeyer	RA Rainer Wicke		
Stellvertreter	RD Heinz Schreiber RA Kimon Papachristopoulos	RA Walter Gräf		
Beisitzer/Pool	Dirk Adorf Wolfgang Dammert Dr. Hans-Georg Fricke Wolfgang Gastorfer RA Claus Henkel Ass. Wolfram Heymanns	Ing. Werner Horn Josef Kaspar Friedhelm Kissel Hans-Walter Kling Ralf Kleebusch Helmut Köhler	Dr. Ulrich Krumme RA Thomas M. Laudage Bernd Mayländer Dipl.-Ing. Hans Chr. Mehmel Wolfgang Mika RA Dieter W. Roßkopf Wolfgang Siering	Uwe Martin Schmidt Bernd Schneider Dipl.-Ing. Karl-Heinz Stegner Karl-Heinz Stümpert Waltraud Wünsch Hans Zillner

MOTORRADSPORT

	Sportgericht	Berufungsgericht		
Vorsitzender	RA Stefan Steinle	RA Stephan Otto		
Stellvertreter	N. N.	RA Jörg Schmeißer		
Beisitzer/Pool	Marcel Dornhöfer Collin Dugmore Ulrich Ehlert	Maik Hänsel RA Stefan Kruse	RA Dr. Christian Krähe Katja Poensgen	Klaus Poschner RA Albrecht Reimann

Ständiges Schiedsgericht

Vorsitzender: RA Dr. Werner Scheuer
Stellvertreter: RA Dr. Jochen Fritzscheiler

Beisitzer: RA Dr. Thomas Summerer
RA Sandra Wilhelm
stellvertretende Beisitzer: RA Uwe Heymann
N.N.

DMSB-Mitglieder

ADAC e. V.

Hansastraße 19, 80686 München
Tel. +49 89 7676-0, Fax 7676-2500

AvD e. V.

Goldsteinstraße 237, 60528 Frankfurt
Tel. +49 69 6606-0, Fax 6606-789

DMV e. V.

Otto-Fleck-Schneise 12, 60528 Frankfurt
Tel. +49 69 695002-0, Fax 695002-20

Bayerischer Motorsport-Verband e.V.

Georg-Brauchle-Ring 93, 80992 München
Tel. +49 89 15990791, Fax 15990792

Hessischer Fachverband für Motorsport e.V.

Lyoner Straße 22, 60528 Frankfurt
Tel. +49 69 66078601, Fax 66078649

Landesfachverband Brandenburgischer Motorsport e.V.

Dappstraße 25, 15566 Schöneiche
Tel. und Fax +49 30 6491678

Landesfachverband für Motorsport Berlin e.V.

Sybelstraße 25, 10629 Berlin
Tel. +49 172 3207889, Fax 3240437

Landesmotorsport Fachverband e.V. Mecklenburg-Vorpommern

c/o Bernd Weldner,
Platz der Freundschaft 12, 18059 Rostock
Tel. +49 381 3665870, Fax 3660649

Landes-Motorsport-Fachverband Hamburg e.V.

Amsinckstraße 39-41, 20097 Hamburg
Tel. +49 40 23919262, Fax 23919290

Landesmotorsportfachverband Sachsen-Anhalt e.V.

Calber Landstraße 4, 06385 Aken
Tel. +49 34909 82182

Motorsport-Union Saar e.V.

Wilhelmstraße 14, 66538 Neunkirchen
Tel. +49 681 4052424, Fax +49 6821 9206024

Motorsport-Verband Baden-Württemberg e.V. c/o ADAC Nordbaden

Steinhäuserstraße 22, 76135 Karlsruhe
Tel. +49 721 8104-912, Fax 8104-815

Motorsport-Verband Nordrhein-Westfalen e.V.

Freie-Vogel-Straße 393, 44269 Dortmund
Tel. +49 231 5499238, Fax 5499237

Motorsportverband Rheinland-Pfalz e.V.

Geschäftsstelle
Viktoriastraße 15, 56068 Koblenz
Tel. +49 261 1303259, Fax 1303299

Niedersächsischer Fachverband für Motorsport e.V.

Lübecker Straße 17, 30880 Laatzen
Tel. +49 5102 901166, Fax 901169

Sächsischer Landesfachverband Motorsport e.V.

Hauptstraße 26, 09392 Auerbach/E.
Tel. +49 3721 22321, Fax 268110

Schleswig-Holsteinischer Fachverband für Motorsport e.V.

Uwe Barkmann
Schulstraße 11, 23847 Lasbek
Tel. +49 172 9011200

Thüringer Motorsport Bund e.V.

c/o Peter Tüffers
Triftstraße 9
37327 Leinefelde
Tel. +49 3605 511919

ACV Automobil-Club Verkehr e.V.

Theodor-Heuss-Ring 19-21, 50668 Köln
Tel. +49 221 9126910, Fax 9126926

ADMV e.V.

Heinitzstraße 43, 15562 Rüdersdorf
Tel. +49 33638 486336, Fax 486339

Porsche Club Deutschland e.V.

Gutenbergstraße 19, 70771 Echterdingen
Tel. +49 711 7504654, Fax 7504655

Veteranen-Fahrzeug-Verband e.V. (VFV)

zentrales Sekretariat
Rosenweg 9a, 55294 Bodenheim

Vertreter des DMSB in den FIA-Gremien

In den Gremien der FIA ist der DMSB durch nachfolgende Delegierte vertreten:

Homologation Regulations Commission:	Wolfgang Dammert
Safety Commission:	Michael Günther
Offroad Commission:	Jan Hohmeier
Single-Seaters Commission:	Sebastian Tietz
Hill-Climb Commission:	Marcus Malsch
Drivers Commission:	Manuel Reuter
Volunteers and Officials Commission:	Toni Ryćer
GT Commission:	Christian Schacht
Closed Road Commission:	Uwe-Martin Schmidt
Rally Commission:	Uwe-Martin Schmidt
Medical Commission:	Dr. Michael Scholz
Electric and New Energy Championships Commission:	Karl-Heinz Stegner
Truck Racing Commission:	Rolf Werner
Circuits Commission:	Niels Wittich
Drag Racing Commission:	Yasin Özer
World Rallye Championship Commission:	Waltraud Wunsch
International Tribunal:	Waltraud Wunsch/Dr. Dirk-Reiner Martens

In den Gremien der CIK ist der DMSB durch nachfolgende Delegierte vertreten:

Internationale Karting Commission:	Alexander Geier
------------------------------------------	-----------------

Vertreter des DMSB in den FIM-Gremien

In den Gremien der Fédération Internationale de Motocyclisme (FIM) ist der DMSB durch nachfolgende Delegierte vertreten:

Circuit Racing Commission:	Ralph Bohnhorst/Christian T. Schneider
Motocross Commission:	Andreas Kosbahn
Trial Commission:	Uwe Liebig
Track Racing Commission:	Christian Froschauer
Touring and Leisure Commission:	Michael Weiss
Women in Motorcycling Commission:	Iris Oelschlegel
International Sustainability Commission:	Dr. Karl-Friedrich Ziegahn
International Technical Commission:	Joachim Milles
International Commission of Judges:	Stefan Steinle

Vertreter des DMSB in den FIM Europe-Gremien

In den Gremien der FIM Europe ist der DMSB durch nachfolgende Delegierte vertreten:

Road Racing Commission:	Stefan Beck
Motocross Commission:	Uwe Petzold
Track Racing Commission:	Sönke Petersen
Motoball Commission:	Thomas Staudt
Enduro & Rally Commission:	Heiko Junge
Vintage Commission:	H.-V. Hermes Wünsch
Drag Racing Commission:	Jörg Bensemänn
Marketing, Promotion & Industry Commission:	Dr. Julia Walter

Die Sportabteilungen der Mitgliedsvereine

ADAC-Sportabteilungen

ADAC, Ressort Motorsport

Hansastraße 19,
80686 München,
Leiter Motorsport und Klassik: Thomas Voss,
Telefon: +49 89 767644 01,
Fax: +49 89 76764431,
E-Mail: thomas.voss@adac.de

Leiter Motorsport-Interessenvertretung
und Vorstand ADAC Stiftung Sport: Rupert Mayer,
Telefon: +49 89 76764472,
Fax: +49 89 76764430,
E-Mail: rupert.mayer@adac.de

Leiter Automobilsport: Andreas Bachmeier,
Telefon: +49 89 76764421,
Fax: +49 89 76764430,
E-Mail: andreas.bachmeier@adac.de

Leiter Motorradsport: Dieter Porsch,
Telefon: +49 89 76764451,
Fax: +49 89 76764430,
E-Mail: dieter.porsch@adac.de

ADAC Berlin-Brandenburg

Horst Seidel,
Bundesallee 29/30,
10717 Berlin,
Telefon: +49 30 8686-283,
Fax: +49 30 8686289,
E-Mail: horst.seidel@bbr.adac.de

ADAC Hansa (auch Mecklenburg-Vorpommern)

Remo Schmidt,
Amsinckstraße 39-41,
20097 Hamburg,
Telefon: +49 40 23919-262,
Fax: +49 40 23919-290,
E-Mail: remo.schmidt@hsa.adac.de

ADAC Hessen-Thüringen

Oliver Lenhard,
Lyoner Straße 22,
60528 Frankfurt,
Telefon: +49 69 6607-8602,
Fax: +49 69 6607-8649,
E-Mail: sport@hth.adac.de

ADAC Mittelrhein

Sascha Söffing,
Viktoriastraße 15,
56068 Koblenz,
Telefon: +49 261 1303-265,
Fax: +49 261 1303-299,
E-Mail: sascha.soeffing@mrh-adac.de

ADAC Niedersachsen/Sachsen-Anhalt

Florian Herget,
Lübecker Straße 17,
30880 Laatzen,
Telefon: +49 5102 90-1164,
Fax: +49 5102 90-1169,
E-Mail: sport@nsa.adac.de

ADAC Nordbaden

Marion Eisenstein,
Steinhäuserstraße 22,
76135 Karlsruhe,
Telefon: +49 721 8104-130,
Fax: +49 721 8104-170,
E-Mail: marion.eisenstein@nba.adac.de

ADAC Nordbayern

Petra Brunner,
Äußere Sulzbacher Straße 98,
90491 Nürnberg,
Telefon: +49 911 9595-237,
Fax: +49 911 9595-282,
E-Mail: sport@nby.adac.de

ADAC Nordrhein

Mirco Hansen,
Luxemburger Straße 169,
50939 Köln,
Telefon: +49 221 4727-702,
Fax: +49 221 447-433,
E-Mail: mirco.hansen@nrh.adac.de

ADAC Ostwestfalen-Lippe

Wolfram Lehmann,
Eckendorfer Straße 36,
33609 Bielefeld,
Telefon: +49 521 1081-151,
Fax: +49 521 1081-250,
E-Mail: wolfram.lehmann@owl.adac.de

ADAC Pfalz

Helmut Rotzal,
Europastraße 1,
67433 Neustadt,
Telefon: +49 6321 8905-20,
Fax: +49 6321 8905-58,
E-Mail: helmut.rotzal@pfa.adac.de

ADAC Saarland

Günter Jung,
Untertürkheimer Straße 39 – 41,
66117 Saarbrücken,
Telefon: +49 681 68700-31,
Fax: +49 681 68700-30,
E-Mail: guenter.jung@srl.adac.de

ADAC Sachsen

Michael Sachse,
Striesener Straße 37,
01307 Dresden,
Telefon: +49 351 4433-190,
Fax: +49 351 4433-390,
E-Mail: sport@sas.adac.de

ADAC Schleswig-Holstein

Thorsten Schulz,
Saarbrückenstraße 54,
24114 Kiel,
Telefon: +49 431 6602-180,
Fax: +49 431 6602-150,
E-Mail: thorsten.schulz@sho.adac.de

ADAC Südbaden

Rüdiger Sorgenfrei,
Am Predigertor 1,
79098 Freiburg,
Telefon: +49 761 3688-240,
Fax: +49 761 36882-44,
E-Mail: ruediger.sorgenfrei@sba.adac.de

ADAC Südbayern

Robert Stadler,
Ridlerstraße 35,
80339 München,
Telefon: +49 89 5195-110,
Fax: +49 89 5195-478,
E-Mail: sport@sby.adac.de

ADAC Weser-Ems

Katharina Meyer,
Bennigsenstraße 2-6,
28207 Bremen,
Telefon: +49 421 4994-133,
Fax: +49 421 4994-124,
E-Mail: katharina.meyer@wem.adac.de

ADAC Westfalen

Peter Berghoff,
Freie-Vogel-Straße 393,
44269 Dortmund,
Telefon: +49 231 5499-234,
Fax: +49 231 5499-237,
E-Mail: peter.berghoff@wfa.adac.de

ADAC Württemberg

Ilona Zink,
Am Neckartor 2,
70190 Stuttgart,
Telefon: +49 711 2800-139,
Fax: +49 711 2800-123,
E-Mail: sport@wtb.adac.de

AvD

AvD-Sportabteilung

Hans W. Bruns,
Goldsteinstraße 237,
60528 Frankfurt,
Telefon: +49 69 6606-218,
Fax: +49 69 6606-253,
E-Mail: sport@avd.de

DMV

DMV-Sportabteilung

Marco Mander,
Otto-Fleck-Schneise 12,
60528 Frankfurt,
Telefon: +49 69 695002-15,
Fax: +49 69 695002-21,
E-Mail: mander@dmv-motorsport.de

ADMV

ADMV-Sportabteilung

Harald Täger,
Henitzstraße 43,
15562 Rüdersdorf,
Telefon: +49 33638 486336,
Fax: +49 33638 486339,
E-Mail: info@admvm.de

ACV

ACV Automobil-Club Verkehr

Theodor-Heuss-Ring 19-21,
50668 Köln,
Telefon: +49 221 9126-9192,
Fax: +49 221 9126-9127,
E-Mail: sport@acv.de



dmsj-VORSTAND

Vorsitzender

Jürgen Hieke

Waltroper Straße 10, 59379 Selm-Bork

Telefon: +49 2592 61700, Mobil: +49 172 9902369

E-Mail: juergen.hieke@dmsj.org

Finanzen und Verwaltung

Harald Rabe

Tarnowitzer Straße 56, 65933 Frankfurt am Main

Telefon: +49 69 66078601, Mobil: +49 171 5501902

E-Mail: harald.rabe@dmsj.org

Automobilsport

Kirsten Hasenpusch

Am Rohlande 3, 58300 Wetter (Ruhr)

Telefon: +49 2335 680800, Mobil: +49 172 1527286

E-Mail: kirsten.hasenpusch@dmsj.org

Motorradsport

René Schäfer

Oderstraße 5, 63667 Nidda

Telefon: +49 6187 9526240, Mobil: +49 172 3534445

E-Mail: rene.schaefer@dmsj.org

Traineraus- und -weiterbildung

Maria Schuch

Alte Zwoschwitzter Straße 25, 08523 Plauen

Mobil: +49 151 23388269

E-Mail: maria.schuch@dmsj.org

Jugendsprecher

Max Kumpf

An den Weiden 16, 48712 Gescher-Hochmoor

Mobil: +49 157 86214484

E-Mail: max.kumpf@dmsj.org

Jugendsprecher

Florian Pötzl

Am Teichrasen 74, 07381 Pößneck

Mobil: +49 162 4287668

E-Mail: florian.poetzl@dmsj.org

dmsj-FACHBERATER

Bahnsport

Nadine Bärmann

Im Wiesengrund 19, 76872 Minfeld

Mobil: +49 174 2457610

E-Mail: bahnsport@dmsj.org

Enduro

Heiko Junge

Hesseröder Straße 4, 99734 Nordhausen

Telefon: +49 3631 474661, Mobil: +49 172 9227281

E-Mail: heiko.junge@dmsj.org

Junioren-Slalom

Jürgen Juschkat

Sperlingstraße 17, 46499 Hamminkeln

Telefon: +49 2857 915040, Mobil: +49 171 2666455

E-Mail: juergen.juschkat@dmsj.org

Kart-Slalom

Andrea Lorenz

Hüllgartenweg 3, 93055 Regensburg

Telefon: +49 941 760826, Mobil: +49 176 31269230

E-Mail: andrea.lorenz@dmsj.org

Motoball

Andreas Mürmann

Derschlagler Straße, 58540 Meinerzhagen

Mobil: +49 175 5220120

E-Mail: andreas.muermann@dmsb.org

Motocross

Mario Berger

Gumpenbergstraße 14, 85084 Reichertshofen

Telefon: +49 8453 436999, Mobil: +49 172 8407077

E-Mail: mario.berger@dmsj.org

Off-Road

N.N.

Straße

Manfred Herget

Julius-Echter-Straße 25, 97753 Karlstadt am Main

Telefon: +49 9353 3723, Mobil: +49 172 4421609

E-Mail: manfred.herget@dmsj.org

Trial

Georg Hippel

E-Mail: georg.hippel@dmsj.org

dmsj-Prädikate

Die dmsj – deutsche motor sport jugend schreibt für 2019 die folgenden Prädikate aus.
Die Prädikatsbestimmungen sind auf der dmsj-Homepage unter www.dmsj.org veröffentlicht.

AUTOMOBILSPORT:

dmsj – Deutsche Kart-Slalom-Meisterschaft

www.kart-slalom.dmsj.org

dmsj – Deutsche Junioren-Slalom-Meisterschaft

www.junioren-slalom.dmsj.org

dmsj – Deutsche Junioren-Autocross-Meisterschaft

www.autocross.dmsj.org

dmsj – Deutsche Junioren-Rallycross-Meisterschaft

www.rallycross.dmsj.org

MOTORRADSPORT:

dmsj – Deutsche Jugend-Bahnsport-Meisterschaft

www.bahnsport.dmsj.org

**dmsj – Deutsche Jugend- bzw.
Junioren-Enduro-Meisterschaft**

www.enduro.dmsj.org

dmsj – Deutsche Jugend-Motoball-Meisterschaft

www.motoball.dmsj.org

dmsj – Deutsche Jugend-Motocross-Meisterschaft

www.motocross.dmsj.org

dmsj – Deutsche Jugend-Trial-Meisterschaft

www.trial.dmsj.org

dmsj – Deutsche Mini- bzw. Pocket-Bike-Meisterschaft

www.mini-pocket.dmsj.org



DMSB Academy Beirat

beirat@dmsb-academy.de

Vorsitzender

Sven Stoppe

Gebersreuth 33, 07926 Gefell

Telefon: +49 36649 799499, Mobil: +49 172 6172926

E-Mail: sstoppe@dmsb-academy.de

Mitglied Sportwarte

Horst Seidel

Alt Glasow 42, 15831 Blankenfelde-Mahlow

Telefon: +49 30 8686283, Mobil: +49 172 3858993

E-Mail: hseidel@dmsb-academy.de

Mitglied Aktive

Werner Aichinger

Keplerstraße 12, 73730 Esslingen

Telefon: +49 711 9183713, Mobil: +49 172 7111136

E-Mail: waichinger@dmsb-academy.de

Mitglied Rettungsorganisationen

Armin Link

Ahrweilerstraße 1, 53474 Bad Neuenahr-Ahrweiler

Mobil: +49 171 6102390

E-Mail: alink@dmsb-academy.de

DMSB-Vertreterin

Dr. Julia Walter

Hahnstraße 70, 60528 Frankfurt am Main

Telefon: +49 69 633007-41

Fax: +49 69 633007-30

E-Mail: jwalter@dmsb-academy.de

AG Ausbildungsrichtlinien

Horst Seidel

Werner Aichinger, Armin Link

AG Blended Learning

Yasin Özer

Tobias Amann, Stefanie Lugner

AG (Referenten-)Qualifizierung

Prof. Dr. Bettina Reuter

Roland Fabisch, Martin Rosorius

AG SimRacing

Jan Seyffarth

Gunnar Miesen

Stefanie Lugner

Marc Faetkenheuer

Manuel Wendel

Die Ausbildungs- und Prüfungsordnung und die folgenden Ausbildungsrichtlinien sind auf der Homepage der DMSB Academy unter www.dmsb-academy.de veröffentlicht:

- **Sportwarte/Automobilsport**

- **Sportwarte/Motorradsport**

- **Sportwarte der Streckensicherung**

- **Sportwarte der DMSB-Staffel**

- **Rettungsorganisationen**

Verleihung des Großen OMK-Pokals (1977-1997) und des DMSB-Pokals (ab 2001)

1977	Erwin Schmitter	1995	Ralf Waldmann
1978	Adolf Weil	1996	Gerd Riss
1980	Anton Mang	1997	Ralf Waldmann
1981	Anton Mang	2001	BMW AG
1982	Anton Mang	2002	Michael Schumacher
1983	Egon Müller	2003	Yamaha Motor Deutschland GmbH
1984	Werner Schwärzel/Andreas Huber	2004	Walter Röhrli
1985	Werner Schwärzel/Fritz Buck	2005	Robert Barth und Gerd Riss
1986	Gerhard Waibel	2006	Hans Werner Aufrecht
1987	Karl Maier	2008	Bernd Schneider
1988	Karl Maier	2010	Sebastian Vettel
1989	Reinhold Roth	2012	Motocross Nationalmannschaft
1990	Roland Diepold	2013	Norbert Haug
1991	Gerd Riss	2014	Peter Geishecker
1992	Ralf Waldmann	2015	Max Deubel
1993	Dirk Raudies	2016	Nico Rosberg
1994	Klaus Weinmann/Thomas Weinmann		

Verleihung des DMSB-Umweltpreises (ab 2001)

2001	MotorclubHaßloch e.V. im ADAC	2010	Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
2002	AMC Hohe Aßlitz e.V. im ADAC Sonnefeld	2011	MSF Idstedt e.V. im ADAC, AC Nordfriesland e.V. im ADAC, MSC Nordmark Kiel e.V. im ADAC
2003	HJS Fahrzeugtechnik GmbH & Co KG	2012	Grüner Lausitzring
2004	MSC Rund um Zschopau e.V. im ADAC	2013	MSC Osnabrück e.V. im ADAC
2005	ADAC	2014	MSC Schlüchtern e.V. im ADAC
2006	MSC Gaildorf e.V.	2015	Bilster Berg Drive Resort GmbH & Co. KG
2007	MSC Braach 1980 e.V. im ADAC	2016	MSC Grevenbroich e.V.
2008	kom enterprise GmbH		
2009	Kartsport Club Dresdner Verkehrsbetriebe e.V. im DMV		

SICHERHEIT AUF RENNSTRECKEN



betrieben durch:

Deutsche Motorsport Wirtschaftsdienst GmbH



Informationen auf
www.dmsb.de

Satzung des DMSB – Deutscher Motor Sport Bund e.V.

§ 1 Name, Sitz und Geschäftsjahr

1. Der am 8. 6. 1997 in Frankfurt am Main gegründete Verband führt den Namen:
DMSB – Deutscher Motor Sport Bund e.V.
2. Er hat seinen Sitz in Frankfurt/Main und ist in das Vereinsregister beim Amtsgericht Frankfurt/Main eingetragen.
3. Geschäftsjahr ist das Kalenderjahr.

§ 2 Zweck, Ziele und Aufgaben

1. Der DMSB übt die Sporthoheit für den Automobil- und Motorrad-Sport für das gesamte Gebiet der Bundesrepublik Deutschland aus und vertritt den deutschen Automobil- und Motorrad-Sport international als Mitglied in FIA (Fédération Internationale de l'Automobile) und FIM (Fédération Internationale Motocycliste) sowie FIM Europe (Fédération Internationale Motocycliste Europe).
2. ¹Zweck und Aufgabe des DMSB ist die Förderung des Motorsports unter besonderer Berücksichtigung der Jugendarbeit.
²Den Satzungszweck verwirklicht der DMSB insbesondere durch
 - a) die Wahrung der Belange seiner Mitglieder und der diesen angehörenden Motorsportler in Staat und Gesellschaft, in nationalen Sportorganisationen, insbesondere dem DOSB (Deutscher Olympischer Sportbund), sowie gegenüber den Medien und der Wirtschaft. ³Er wahrt durch alle dazu geeigneten Maßnahmen die Interessen der Motorsportler im Allgemeinen und der mittelbaren Mitglieder (§4 Ziff. 3) im Besonderen bei der Umsetzung deren Wunsches, Motorsport nach den Regeln des DMSB zu betreiben. ⁴Er führt unter Wahrung des Gleichbehandlungsgrundsatzes seine Aufgaben in parteipolitischer und konfessioneller Neutralität durch.
 - b) die Überwachung der Durchführung des Motorsports, soweit er in seinem Zuständigkeitsbereich liegt, im gesamten Gebiet der Bundesrepublik Deutschland nach einheitlichen Regeln. ³Hierzu kann sich der DMSB auch der Trägervereine und der dem DMSB angehörenden Landesmotorsportfachverbände (LMFV) bedienen. ⁴Im Rahmen seiner Aufgaben erkennt der DMSB die Verbandsstatuten, Sportgesetze und –gerichtsbarkeiten von FIA, FIM, FIM Europe und DOSB an und unterwirft sich diesen. ⁵Er verwirklicht diese Aufgaben u.a. durch die Aufstellung, Durchsetzung und Überwachung einheitlicher Sportregeln für den Automobil- und Motorrad-Sport in Übereinstimmung mit den von FIA, FIM, FIM Europe sowie DOSB aufgestellten Statuten und Sportgesetzen. ⁶In Ausübung seiner satzungsmäßigen Aufgaben führt der DMSB die Sportgerichtsbarkeit durch und erlässt Verbandsordnungen mit verbindlicher Wirkung für seine Mitglieder.

c) die Durchsetzung des Dopingverbots. ³Zu diesem Zweck nimmt der DMSB am Dopingkontrollsystem der Nationalen Anti-Doping-Agentur (NADA) und der internationalen Fachverbände teil.

⁴In dem vom DMSB geregelten Motorsport sind DMSB, NADA und die internationalen Fachsportverbände berechtigt, Dopingkontrollen während und außerhalb der Veranstaltungen durchzuführen.

⁵Einzelheiten zur Verfolgung und Ahndung von Verstößen regeln in ihrer jeweils aktuellen Fassung die internationalen und nationalen Sportgesetze von FIA, FIM, FIM Europe und DMSB, die Anti-Doping-Bestimmungen der FIA, der Anti-Doping-Code der FIM, der NADA-Code und die „Liste der verbotenen Substanzen und Methoden“ der Welt-Anti-Doping-Agentur, die allesamt nicht Bestandteil dieser Satzung sind. ⁶Die Verfahren werden nach den internationalen Verfahrensregelungen, der Rechts- und Verfahrensordnung und den Verfahrensregelungen des NADA-Codes durchgeführt. ⁷Zuständige Disziplinarorgane im Sinne des NADA-Codes sind die DMSB-Sport- und Berufungsgerichte Automobil-sport und Motorradsport.

d) die Unterstützung und Entwicklung des Spitzen- und Breitensports, des Amateur- und Freizeitsports.

e) die Zulassung von Trainern und Übungsleitern sowie ihre Aus-, Fort- und Weiterbildung und die von ehren- und hauptamtlichen Vereins- und Verbandsmitarbeitern zu regeln und zu fördern.

f) Informations- und Verbesserungsmaßnahmen um die Sicherheit im Motorsport zu fördern.

g) die Beachtung der erforderlichen Maßnahmen zum Schutz der Natur und Umwelt.

h) die Pflege und Förderung des Ehrenamts.

3. a) Im Rahmen der vorgenannten Aufgaben (Ziffern 1 und 2) obliegt dem DMSB:

– ¹Die Ausschreibung seiner Prädikate, Serien oder Veranstaltungen, die Erstellung des Kalenders hierfür sowie die Abwicklung dieser Prädikate, Serien und Veranstaltungen. ²Dies umfasst auch die Delegation seiner Prädikate auf einen oder mehrere Trägervereine.

– Die Ausgabe von Lizenzen für die Teilnahme an den vorgenannten Prädikaten, Serien oder Veranstaltungen sowie der internationalen Lizenzen.

b) Den Mitgliedern bleibt das Recht unbenommen, eigene Prädikate, Serien oder Veranstaltungen auszuschreiben und durchzuführen, deren Genehmigung durch den DMSB zu erteilen ist, sofern sie dessen Regeln beachten und einhalten.

c) Der DMSB genehmigt keine neuen Prädikate, Serien oder Veranstaltungen, die in Konkurrenz zu bestehenden oder konkret geplanten Prädikaten, Serien oder Veranstaltungen des DMSB oder eines

seiner Mitglieder stehen, es sei denn, der DMSB beteiligt sich daran als Promoter und/oder Veranstalter und/oder Lizenzgeber.

- d) ¹Erhalten Prädikate, Cups, Serien oder sonstige Veranstaltungen der Mitglieder i. S. d. § 2 Ziffer 3 b), an denen der DMSB nicht beteiligt ist, auf deren Antrag ein Prädikat des DMSB, so erhält der DMSB die hierfür vorgesehene Lizenzgebühr. ²Die Rechte zur Kalenderplanung, Erstellung des Reglements sowie zur Vermarktung verbleiben jedoch dem Mitglied.

§ 3 Gemeinnützigkeit

1. Der DMSB dient ausschließlich und unmittelbar gemeinnützigen Zwecken i. S. d. Abschnitts „Steuerbegünstigte Zwecke“, §§ 51 ff. der Abgabenordnung.
2. ¹Der DMSB ist selbstlos tätig; er verfolgt nicht in erster Linie eigenwirtschaftliche Zwecke. ²Dem ideellen Zweck der Förderung des Motorsports ist die zur Erreichung des Verbandszwecks erforderliche eigenwirtschaftliche Betätigung untergeordnet. ³Haushaltsmittel des DMSB dürfen nur für die satzungsgemäßen Zwecke verwendet werden. ⁴Die Mitglieder erhalten keine Zuwendungen aus Mitteln der Körperschaft. ⁵Es darf keine Person durch Ausgaben, die dem Zweck des DMSB fremd sind, oder durch unverhältnismäßig hohe Vergütungen begünstigt werden.
3. ¹Die Mitglieder der Organe des DMSB arbeiten ehrenamtlich; nachgewiesene Auslagen werden im Rahmen einer Reisekostenordnung erstattet. ²Das Präsidium kann die Zahlung angemessener pauschalierter Aufwandsentschädigungen durch Beschluss festlegen. ³Für das Präsidium entscheidet über die Höhe der Vergütung ein dreiköpfiger Ausschuss, der aus Mitgliedern der Trägervereine besteht, die nicht dem Präsidium angehören. ⁴Näheres regelt eine vom Präsidium zu beschließende Geschäftsordnung. ⁵Eine Rückzahlung von Mitgliedsbeiträgen oder Spenden ist nicht zulässig.

§ 4 Mitgliedschaft

1. a) Trägervereine sind der Allgemeine Deutsche Automobil-Club e.V. (ADAC), der Automobilclub von Deutschland e. V. (AvD) und Deutscher Motorsport Verband e.V. (DMV).
b) Sonstige Motorsportverbände:
Mitglieder des DMSB können alle Motorsportverbände mit Sitz in Deutschland werden, deren satzungsgemäße Ziele die Ausübung des Vierrad- und/oder des Zweirad-Motorsports ist, bundesweit oder in mindestens 5 Bundesländern organisiert sind und über 500 gemeldete, aktiv Motorsport treibende, Einzelmitglieder haben.
c) Landesmotorsportfachverbände:
Mitglieder des Vereins können alle Landesmotorsportfachverbände (LMFV) werden, die dem jeweiligen Landessportbund angehören, den Mitgliedern sämtlicher Motorsportverbände offen stehen,

im Vereinsregister als e.V. eingetragen und von den zuständigen Finanzbehörden als gemeinnützig anerkannt sind.

- d) Sonstige Mitglieder:

Mitglieder des DMSB können sonstige überregionale Vereinigungen werden, deren Mitglieder ihren Sitz in mindestens 5 Bundesländern haben und die die Aufgaben und Ziele des Motorsports nachweislich und auf Dauer unterstützen und selbst verfolgen.

2. ¹Weitere Voraussetzung für die Mitgliedschaft ist die Anerkennung des DMSB als einzigen nationalen Spitzenverband des Motorsports und als überregionalen Dachverband durch die Mitglieder i. S. d. Ziffer 1. ²Diese müssen ebenso die Verbindlichkeit der Satzung des DMSB und dessen Ordnungen anerkennen. ³Die Satzungen der Mitglieder dürfen zur Satzung des DMSB sowie den Statuten und den Sportgesetzen von FIA/FIM/FIM Europe/DOSB und DMSB nicht im Widerspruch stehen.
3. ¹Durch die Mitgliedschaft im DMSB gelten die dem Mitglied angeschlossenen Vereine bzw. Vereinsabteilungen als Vereine des DMSB und die den angeschlossenen Vereinen bzw. Vereinsabteilungen angehörenden und am Motorsport teilnehmenden Mitglieder, ehren- und hauptamtlichen Mitarbeiter sowie Veranstalter einzeln als mittelbare Mitglieder des DMSB, auf welche die Bestimmungen dieser Satzung, mit Ausnahme der §§ 5 und 8 entsprechend Anwendung finden. ²Die mittelbaren Mitglieder im Zuständigkeitsbereich des DMSB unterliegen auch den vom DMSB erlassenen Statuten und sportlichen Regularien sowie der Verbandsgerichtsbarkeit und sonstigen Beschlüssen und Entscheidungen des DMSB.
4. ¹Aufnahmeanträge sind schriftlich an das Präsidium des DMSB zu richten. ²Dieses legt die Anträge mit einer Stellungnahme und Beschlussempfehlung der Mitgliederversammlung zur Entscheidung vor. ³Die Aufnahme eines neuen Mitgliedes bedarf der 3/4 Stimmenmehrheit der Mitgliederversammlung.
5. ¹Die Mitgliederversammlung kann Persönlichkeiten, die sich im Sinne der Zielsetzung des DMSB besonders verdient gemacht haben, auf Vorschlag des Präsidiums zu ²Ehrenpräsidenten und/oder Ehrenmitgliedern ernennen. Ehrenmitglieder und Ehrenpräsidenten haben Teilnahme- und Rederecht, jedoch kein Stimmrecht in der Mitgliederversammlung.
6. Einzelheiten zu den Voraussetzungen der Mitgliedschaft und dem Aufnahmeverfahren werden in Aufnahme Richtlinien des DMSB niedergelegt, die vom Präsidium erlassen werden.

§ 5 Beiträge

¹Zur Erfüllung der Aufgaben des DMSB werden von den Mitgliedern Jahresbeiträge erhoben, deren Höhe durch die Mitgliederversammlung in einer Beitragsordnung festgelegt wird. ²Die Bemessungsgrundlage für die Höhe des Beitrages der LMFV ist die Zahl der von ihnen bzw. von den angeschlossenen Vereinen vertretenen Einzelmitglieder. ³Maßgeblich sind die bei den jeweiligen Landessportver-

bänden/ Landessportbünden gemeldeten Mitgliederzahlen der LMFV zum Stichtag 31. 12. des Vorjahres.

§ 6 Austritt, Erlöschen, Ausschluss

1. Die Beendigung der Mitgliedschaft im DMSB kann nur für den Schluss des Geschäftsjahres bis spätestens zum 30. 6. des betreffenden Jahres schriftlich per Einschreiben/Rückschein gegenüber dem Präsidium erfolgen (Austritt).
2. ¹Während eines Beitragsrückstandes ruhen alle Mitgliedsrechte sowie die Rechte der ihm angeschlossenen Mitgliedsvereine und deren Mitglieder (§ 4 Ziffer 3). ²Die Mitgliedspflichten, insbesondere die der Beitragszahlung, bleiben davon unberührt. ³Die Mitgliedschaft erlischt ohne weiteres 5 Monate nach Beitragsfälligkeit, wenn in dieser Zeit der Beitragsrückstand erfolglos angemahnt wurde.
3. ¹Die Mitgliedschaft kann bei groben Verstößen des Mitgliedes gegen Ziele und Zwecke des DMSB sowie gegen dessen Satzung gelöscht werden (Ausschluss). ²Der Ausschluss erfolgt auf Antrag des Präsidiums durch die Mitgliederversammlung, die mit 3/4 Mehrheit entscheidet, wobei wenigstens 3/4 sämtlicher Mitglieder vertreten sein müssen. ³Der Ausschluss-Antrag ist dem betreffenden Mitglied unverzüglich, spätestens mit der Einladung zu der Mitgliederversammlung, die über den Ausschluss entscheiden soll, in Abschrift zu übersenden. ⁴Das betreffende Mitglied kann schriftlich oder mündlich in der Mitgliederversammlung zum Ausschluss-Antrag Stellung nehmen. ⁵Der begründete Ausschließungsbeschluss wird dem betroffenen Mitglied vom Präsidium schriftlich bekannt gemacht.

§ 7 Organe

Die Organe des DMSB sind:

- die Mitgliederversammlung
- das Präsidium
- das Exekutivkomitee
- die Verbandsgerichte

§ 8 Mitgliederversammlung

1. ¹Die Mitgliederversammlung ist das oberste Organ des DMSB. ²Sie wählt die Mitglieder des Präsidiums, sowie die Rechnungsprüfer. ³Sie genehmigt den Jahresabschluss, den Haushaltsvoranschlag, nimmt die Jahresberichte von Präsidium und Kassenprüfer entgegen, beschließt über die Entlastung des Präsidiums und legt die Mitgliedsbeiträge fest. ⁴Sie beschließt außerdem über Satzungsänderungen, über die Aufnahme und den Ausschluss von Mitgliedern, sowie über die Ernennung von Ehrenmitgliedern. ⁵Sie entscheidet auf Antrag des Präsidiums über grundsätzliche Maßnahmen zur Erfüllung der Ziele und Zwecke des DMSB. ⁶Die Beschlüsse der Mitgliederversammlung treten, soweit nicht ausdrücklich anders beschlossen oder gesetzlich bestimmt, mit ihrer Verabschiedung in Kraft.
2. ¹Die Mitgliederversammlung besteht aus den von den Mitgliedern entsandten Delegierten, den Vertretern der Motorsportjugend (§ 18) sowie den Mitgliedern

des Präsidiums. ²Die Delegierten bzw. die Ersatzdelegierten sowie die Vertreter der Motorsportjugend sind dem Präsidium spätestens drei Wochen vor der Mitgliederversammlung schriftlich mitzuteilen.

³Die Gesamtzahl der Stimmen in der Mitgliederversammlung (Gesamtstimmenzahl) ist auf maximal 100 begrenzt. Hiervon entfallen auf folgende Mitgliedergruppen:

- 2.1 ¹Trägervereine jeweils 14 Stimmen; darüber hinaus entsprechend dem Lizenznehmeranteil der Trägervereine, insgesamt 10 Zusatzstimmen. ²Dieser Anteil wird nach dem d'hondtschen Verfahren errechnet aufgrund der Gesamtzahl der DMSB-Lizenzen, die über die Trägervereine bezogen werden, berechnet zum Stichtag 31. 12. des Vorjahres, wobei jeder Trägerverein mindestens eine Zusatzstimme erhält. ³Jeder Trägerverein übt sein Stimmrecht durch einen oder mehrere Delegierte aus. ⁴Bei Wegfall eines Trägervereins wachsen dessen Stimmen zu gleichen Anteilen den verbleibenden Trägervereinen zu.
- 2.2 ¹Sonstige Motorsportverbände (§ 4 Ziffer 1 b) insgesamt maximal 4 Stimmen. ²Bis 4 solcher Mitglieder entsendet jedes Mitglied einen Delegierten mit 1 Stimme. ³Bei mehr als 4 solcher Mitglieder werden sie gemeinsam durch von ihnen zu wählende Delegierte mit insgesamt 4 Stimmen vertreten. ⁴Bei der Wahl der gemeinsamen Delegierten hat jedes Mitglied 1 Stimme.
- 2.3 ¹Maximal 16 Landesmotorsportfachverbände mit höchstens 32 Stimmen. ²Den Landesmotorsportfachverbänden steht jeweils 1 Grundstimme zu. ³Hinzu kommt entsprechend der Anzahl der beigetretenen LMFV je eine Zusatzstimme. ⁴Diese maximal 16 zusätzlichen Stimmen werden unter Zugrundelegung der gesamten, in den beigetretenen LMFV organisierten Einzelmitglieder nach dem d'hondtschen Verfahren verteilt. ⁵Die hierfür maßgeblichen Zahlen sind die bei den jeweiligen Landessportbünden zum Stichtag 31. 12. des Vorjahres gemeldeten Mitgliederzahlen der LMFV.
- 2.4 ¹Sonstige Mitglieder gemäß § 4 Ziffer 1 d) maximal 4 Stimmen. ²Ziffer 2.2 Sätze 2 bis 4 gelten entsprechend.
- 2.5 Die 3 Vertreter der Motorsportjugend jeweils 1 Stimme (siehe § 17 Absatz 2).
- 2.6 Die Mitglieder des Präsidiums jeweils 1 Stimme.
3. ¹Die Übertragung des Stimmrechts auf andere Stimmberechtigte ist zulässig. ²Ein Stimmberechtigter darf dabei nicht mehr als 7 Stimmen auf sich vereinigen.
4. ¹Einladungen zur ordentlichen Mitgliederversammlung sind durch den Präsidenten, im Verhinderungsfall durch dessen Stellvertreter, den Mitgliedern in Schrift- oder Textform unter Beifügung der Tagesordnung spätestens 6 Wochen vor dem Versammlungstermin zu übersenden. ²Es wird im Falle des E-Mailversands die E-Mail-Adresse verwandt, welche das Mitglied dem DMSB bekanntgegeben hat. ³Ordentliche Mitglieder-

versammlungen sollen in der ersten Hälfte eines jeden Kalenderjahres stattfinden.

⁴Außerordentliche Mitgliederversammlungen sind einzuberufen bei entsprechendem Beschluss des Präsidiums oder nach schriftlich eingereichtem Antrag von mindestens 1/7 der Mitgliederstimmen, wobei Zweck und Gründe für die Versammlung angegeben werden müssen.

5. ¹Anträge zur Mitgliederversammlung können vom Präsidium oder von mindestens 1/10 der Mitgliederstimmen gestellt werden. ²Anträge von Mitgliedern müssen mindestens drei Wochen vor dem Versammlungstermin schriftlich beim Präsidenten eingegangen sein. ³Nicht fristgerecht vorgelegte Anträge (Dringlichkeitsanträge) können nur bei Zustimmung einer 3/4 Mehrheit behandelt werden. ⁴Dringlichkeitsanträge auf Abberufung von Mitgliedern des Präsidiums und auf Satzungsänderungen sind nicht zulässig.
6. ¹Die Mitgliederversammlung ist beschlussfähig, wenn mindestens 2/3 der Gesamtstimmenzahl der beigetretenen Mitglieder vertreten ist. ²Bei Beschlussunfähigkeit ist der Präsident, bzw. dessen Stellvertreter, verpflichtet, binnen 30 Tagen eine zweite Mitgliederversammlung mit derselben Tagesordnung einzuberufen. ³Diese ist ohne Rücksicht auf die Zahl der Erschienenen beschlussfähig; hierauf ist in der Einladung hinzuweisen.
7. ¹Die Beschlüsse der Mitgliederversammlung werden, soweit die Satzung nichts anderes bestimmt, mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen gefasst. ²Stimmenthaltungen werden wie nicht abgegebene Stimmen behandelt, ebenso abgegebene ungültige und – bei Abstimmung mit Stimmzetteln – unbeschriftete Stimmzettel. Stimmgleichheit gilt als Ablehnung.
³Beschlussfassungen über Satzungsänderungen, die Aufnahme und der Ausschluss von Mitgliedern sowie die Auflösung des Verbandes bedürfen einer 3/4-Mehrheit der abgegebenen Stimmen, wobei für Ausschlussbeschlüsse die Stimmen des auszuschließenden Mitgliedes nicht mitgezählt werden dürfen. ⁴Abstimmungen erfolgen offen durch Handzeichen. ⁵Die Mitgliederversammlung kann mit einfacher Mehrheit beschließen, eine Abstimmung mit verdecktem Stimmzettel durchzuführen; diese Beschlussfassung erfolgt offen. ⁶Wahlen werden nach Maßgabe von § 15 durchgeführt.
8. ¹Die Mitgliederversammlung wird geleitet von dem Präsidenten, im Verhinderungsfall durch dessen Stellvertreter. ²Über jede Versammlung ist ein Protokoll anzufertigen, das vom Protokollführer, dem Versammlungsleiter und einem weiteren Mitglied des Präsidiums zu unterzeichnen ist und den Mitgliedern spätestens sechs Wochen nach der Mitgliederversammlung zur Kenntnis zu geben. ³Geht innerhalb von drei Wochen nach Kenntnisnahme kein Widerspruch durch Mitglieder ein, gilt das Protokoll als genehmigt. ⁴Eingehende Widersprüche sind auf der nächsten Mitgliederversammlung zu behandeln.

§ 9 Präsidium

1. ¹Das Präsidium bildet den Vorstand i. S. d. § 26 BGB. ²Es leitet und repräsentiert den DMSB und erfüllt die ihm übertragenen satzungsgemäßen Aufgaben. ³Es vertritt den DMSB in nationalen wie internationalen Gremien. ⁴Dem Präsidium obliegt die Durchführung der Beschlüsse der Mitgliederversammlung und die Verantwortung für die ordnungsgemäße Geschäftsführung des DMSB sowie die Beschlussfassung über die Feststellung des Jahresabschlusses und Ausweis der Rücklagen.
2. ¹Das Präsidium setzt sich aus dem Präsidenten (1. Präsidiumsmitglied) und vier weiteren Präsidiumsmitgliedern (2., 3., 4., 5. Präsidiumsmitglied) mit folgenden Ressorts zusammen:
 - Öffentlichkeitsarbeit und Umweltfragen
 - Finanzen, Recht und Verwaltung
 - Jugendförderung und Breitensport
 - Automobilsport
 - Motorradsport²Das Präsidium beruft aus den Reihen der Präsidiumsmitglieder einen Stellvertreter des Präsidenten für jeweils 1 Jahr und beschließt die Verteilung der Ressorts auf die Präsidiumsmitglieder. ³Die Mitglieder des Präsidiums üben ihre Ämter nach den Ressortzuständigkeiten aus. ⁴Bei einer Änderung der Ressortzuständigkeit behalten die Präsidiumsmitglieder ihre numerische Bezeichnung bei.
⁵Je 2 Präsidiumsmitglieder vertreten den DMSB gemeinsam. ⁶Die Mitglieder zu Ziffern 2 bis 5 sind jedoch dem DMSB gegenüber verpflichtet, diesen gemeinsam nur bei Verhinderung des Präsidenten zu vertreten, die Mitglieder, die nicht Stellvertreter des Präsidenten sind, darüber hinaus nur, wenn auch dieser verhindert ist.
3. ¹Die Mitglieder des Präsidiums werden von der Mitgliederversammlung gewählt. ²Dem Präsidium hat jeweils mindestens ein Vertreter jedes Trägervereins anzugehören. ³Jeder Trägerverein (§ 4 Ziffer 1 a) kann bis zu 3 verschiedene Kandidaten für jedes zu wählende Präsidiumsmitglied vorschlagen. ⁴Soweit im Rahmen einer Mitgliederversammlung offene Präsidiumspositionen nicht oder nicht alle mangels erforderlicher Wahlmehrheit besetzt wurden, kann der betroffene Trägerverein in Hinblick auf die ausstehende Wahl zum Präsidium einen Antrag an das Präsidium auf eine außerordentliche Mitgliederversammlung zur Durchführung einer weiteren Wahl stellen. ⁵Stellt der betroffene Trägerverein innerhalb von 60 Tagen ab der Mitgliederversammlung keinen entsprechenden Antrag, erklärt er damit konkludent seinen Verzicht auf die ausstehende Wahl bis zur nächsten ordentlichen Mitgliederversammlung, es kommt Ziffer 4 Satz 3 zur Anwendung. ⁶Ebenso findet Ziffer 4 Satz 3 Anwendung, wenn ein Trägerverein keinen der vorgeschlagenen Kandidaten durchsetzen konnte. ⁷Hat ein von einem Trägerverein vorgeschlagener Kandidat die zur Wahl erforderliche Mehrheit nicht erreicht, kann er für die vorgeschlagene Präsidiumsposition

nicht erneut zur Wahl auf derselben oder nachfolgenden Mitgliederversammlung, vorgeschlagen werden.

4. ¹Die Amtsdauer der Mitglieder des Präsidiums beträgt 4 Jahre, gerechnet von ordentlicher Mitgliederversammlung zu ordentlicher Mitgliederversammlung. ²Die in Ziffer 2 unter den ungeraden Nummern bezeichneten Präsidiumsmitglieder stehen jeweils im 2-Jahreswechsel mit den unter den geraden Nummern bezeichneten Präsidiumsmitgliedern zur Wahl. ³Scheidet ein Präsidiumsmitglied während seiner Amtsperiode aus, bilden die übrigen Mitglieder allein das Präsidium, beschließen über die Wahrnehmung des freigewordenen Amtes bis zur nächsten Mitgliederversammlung und übertragen die freigewordene Stimme auf eines der verbleibenden Präsidiumsmitglieder. ⁴Auf dieser wird ein Nachfolger für die restliche Amtsdauer bestellt. ⁵Die Wiederwahl von Präsidiumsmitgliedern ist auf maximal drei weitere Amtsperioden beschränkt.
5. ¹Das Präsidium nimmt seine Aufgaben und Befugnisse entsprechend dieser Satzung wahr und gibt sich zu diesem Zweck eine Geschäftsordnung, die u. a. das Verfahren für die Ressortzuteilung auf die einzelnen Präsidiumsmitglieder näher regelt. ²Der Präsident oder im Verhinderungsfall sein Stellvertreter beruft das Präsidium zu den Sitzungen ein. ³Diese finden mindestens halbjährlich statt, bei Bedarf sind auch mehrere Sitzungen möglich. ⁴Die Einberufung soll mit einer Frist von mindestens drei Wochen unter Beifügung der Tagesordnung erfolgen. ⁵Sitzungen sind auch auf schriftliches Verlangen einer Mehrheit der Präsidiumsmitglieder innerhalb von 3 Wochen nach Zugang des Verlangens einzuberufen. ⁶Die Leitung der Sitzungen obliegt dem Präsidenten oder – bei dessen Verhinderung – seinem Stellvertreter. ⁷Über Sitzungen und Beschlüsse des Präsidiums ist ein Protokoll zu führen, welches vom Sitzungsleiter zu unterzeichnen ist.
6. ¹Das Präsidium entscheidet mit einer 3/5 Mehrheit. ²Für die Beschlussfassung gem. § 2 Ziffer 3 a und c ist eine 4/5 Mehrheit erforderlich. ³Im Übrigen gelten § 8 Ziffer 7 Sätze 2 und 3 entsprechend. Präsidiumsmitglieder, die gem. Ziffer 4 das Amt eines vorzeitig ausgeschiedenen Mitgliedes wahrnehmen, haben eine 2. Stimme. ⁴Das Präsidium ist beschlussfähig, wenn mindestens 4 Mitglieder anwesend sind. ⁵Die drei dem Exekutivkomitee angehörigen Präsidialmitglieder können auch außerhalb der regulären Sitzungen des Präsidiums innerhalb der Sitzungen des Exekutivkomitees einstimmig Beschlüsse des Präsidiums fassen, soweit es Aufgaben und Befugnisse des Präsidiums betrifft, über die dieses mit einfacher (3/5) Mehrheit entscheiden kann. ⁶Für den Fall, dass Beschlussfähigkeit nicht gegeben ist, kann über die Punkte der Tagesordnung im schriftlichen Verfahren (Ziffer 7) entschieden werden, ohne dass es einer besonderen Dringlichkeit bedarf.
7. ¹Ferner ist die schriftliche oder telefonische Abstimmung zulässig. ²Beschlussfähigkeit ist nur gegeben, wenn mindestens 3 Präsidiumsmitglieder sich an der Stimmabgabe beteiligen. ³Die schriftliche Abstimmung ist auch durch Stimmabgabe per Telefax/E-Mail zulässig.

⁴Für die schriftliche Abgabe der Stimme ist dem Präsidiumsmitglied durch den Präsidenten, im Verhinderungsfall durch dessen Stellvertreter, ein Termin zur Stimmabgabe mit einer Frist von mindestens 7 Arbeitstagen vom Tage der Absendung der Aufforderung zu benennen, bei Stimmabgabe per Fax-/E-Mailmitteilung kann diese Frist verkürzt werden, wobei eine Mindestfrist von 48 Stunden zu wahren ist.

8. ¹Das Präsidium benennt die Vertreter des DMSB für die nationalen und internationalen Gremien, denen der DMSB angeschlossen ist. ²Das Präsidium benennt die Personen, die für Wahlen zur Besetzung nationaler und internationaler Fachausschüsse kandidieren sollen. ³Außerdem benennt das Präsidium Vorsitzende und Beisitzer derjenigen Verbandsgerichte, die keine echten Schiedsgerichte i. S. der ZPO sind. ⁴Voraussetzung für die Berufung zum Vorsitzenden ist die Befähigung zum Richteramt.
9. ¹Die Mitgliederversammlung kann jedes Mitglied des Präsidiums mit 3/4 Mehrheit abberufen, wenn hierfür ein wichtiger Grund vorliegt. ²Eine derartige Abberufung muss als ordentlicher Antrag eingereicht sein. ³Die Abstimmung über den Antrag erfolgt geheim. ⁴Für abberufene Mitglieder des Präsidiums ist nach einer Abberufung auf derselben Mitgliederversammlung eine Ersatzwahl für den Rest der Amtsperiode durchzuführen.

§ 10 Exekutivkomitee

1. ¹Das Exekutivkomitee besteht aus:
 - dem Präsidiumsmitglied für Finanzen, Recht und Verwaltung
 - dem Präsidiumsmitglied für Automobil
 - dem Präsidiumsmitglied für Motorrad
 - drei vom ADAC benannten Vertretern
 - drei vom AvD benannten Vertretern
 - drei vom DMV benannten Vertretern
 - drei von den LMFV benannten Vertretern
 - einem von den Sonstigen Mitgliedern benannten Vertreter
 - einem von den Sonstigen Motorsportverbänden benannten Vertreter
 - einem Generalsekretär oder einem Stellvertreter der Verwaltung, § 12²Die Stimmübertragung von einem der Präsidialmitglieder des Exekutivkomitees auf ein anderes Präsidialmitglied, welches dem Exekutivkomitee angehört, ist zulässig. ³Eine weitergehende Vertretung der Präsidialmitglieder ist ausgeschlossen. ⁴Die von den Trägervereinen entsandten Vertreter können von diesen jederzeit abberufen und durch andere ersetzt werden. ⁵Die von den Trägervereinen benannten Vertreter können sich untereinander vertreten. ⁶Die Delegierten der LMFV, der Sonstigen Mitglieder und der Sonstigen Motorsportverbände sind mehrheitlich von den dem DMSB angehörenden LMFV bzw. der Sonstigen Mitglieder und der Sonstigen Motorsportverbände zu benennen und können mehrheitlich von diesen jederzeit abberufen werden.

2. ¹Das Exekutivkomitee unterstützt die Arbeit des Präsidiums durch fachliche Beratung und die Erarbeitung von Vorlagen für Präsidialbeschlüsse. ²Darüber hinaus hat das Präsidium die Möglichkeit, dem Exekutivkomitee weitere Befugnisse zu übertragen. ³Zur Vorbereitung dieser Aufgaben sind dem Exekutivkomitee Fachausschüsse oder Fachleute – soweit nötig – zuzuordnen. ⁴Das Präsidium regelt die Einzelheiten insbesondere zu Anzahl, Aufgabenzuweisung und Verfahrensvorschriften durch eine von ihm zu beschließende Geschäftsordnung. ⁵Auf Vorschlag der für die jeweiligen Ressorts zuständigen Präsidiumsmitglieder werden die Fachausschüsse oder Fachleute durch einfachen Mehrheitsbeschluss des Präsidiums für die Dauer von jeweils 2 Jahren bestellt. ⁶Sie können vom Präsidium mit einfacher Mehrheit jederzeit abberufen werden.
3. ¹Es steht im Ermessen des Exekutivkomitees, jederzeit Experten zu seinen Beratungen hinzuzuziehen. ²Diese haben jedoch kein Stimmrecht.
4. ¹Die Verwaltung der laufenden Geschäfte des Exekutivkomitees sowie die Leitung der Sitzungen obliegen dem Präsidiumsmitglied, das das Ressort Finanzen, Recht und Verwaltung innehat. ²Beschlüsse werden mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen des Exekutivkomitees gefasst. ³Bei Stimmgleichheit hat das Präsidiumsmitglied, das das Ressort Finanzen, Recht und Verwaltung innehat, eine zusätzliche Stimme.

§ 11 Förderkreis

- ¹Der Förderkreis steht Personen und Vereinigungen offen, die dem Motorsport nahestehen und zu erkennen geben, zu dessen Fortbestand und Weiterentwicklung beitragen zu wollen. ²Über Richtlinien zur Aufnahme von Mitgliedern in den Förderkreis sowie über Aufnahmeanträge entscheidet das Präsidium. ³Der Förderkreis richtet seine Empfehlungen zur Arbeit des DMSB an das Präsidium.

§ 12 Verwaltung

- ¹Das Präsidium kann zur Erledigung der laufenden Geschäfte eine Geschäftsstelle einrichten. ²Sie wird durch einen oder mehrere vom Präsidium zu bestellende hauptamtliche Generalsekretäre geleitet. ³Unbeschadet deren möglichen vertraglichen Ansprüchen kann das Präsidium ihre Bestellung jederzeit widerrufen. ⁴Die Geschäftsstelle erfüllt die ihr obliegenden Aufgaben nach den Weisungen des Präsidiums sowie nach der vom Präsidium zu beschließenden Geschäftsordnung für die Geschäftsstelle.

§ 13 Satzungsänderungen

- ¹Anträge auf Satzungsänderungen müssen bis zum 31. 12. des der Mitgliederversammlung vorausgehenden Kalenderjahres schriftlich beim Präsidium gestellt sein. ²Diese Frist gilt nicht für Anträge auf Satzungsänderungen durch das Präsidium. ³Sie werden mit einer Stellungnahme des Präsidiums in vollständigem Wortlaut der Einladung zur Mitgliederversammlung beigefügt, die mit 3/4-Mehrheit der abgegebenen Stimmen entscheidet. ⁴Stimmhaltungen sind nicht mitzuzählen.

§ 14 Rechnungsprüfer

- ¹Zur Prüfung der Finanzen des DMSB werden zwei Rechnungsprüfer durch die Mitgliederversammlung für die Dauer von 3 Jahren gewählt. ²Sie dürfen kein anderes Amt im DMSB bekleiden. ³Sie haben mindestens einmal im Jahr vor der Mitgliederversammlung Buchführung und Kasse zu prüfen und der Mitgliederversammlung Bericht zu erstatten.

§ 15 Ehrenkodex

- ¹Jedes Mitglied des Präsidiums oder des Exekutivkomitees ist verpflichtet, unverzüglich dem Organ, dem es angehört, die Tatsachen mitzuteilen, gemäß denen ein zu fassender Beschluss des betreffenden Organs oder ein abzuschließendes Rechtsgeschäft mit dem DMSB oder einem mit diesem verbundenen Unternehmen,
- ihm selbst,
 - seinem Ehegatten/Lebenspartner,
 - einem Verwandten oder Verschwägerten bis zum 3. Grad,
 - einer von diesen Personen kraft Gesetz oder Vollmacht vertretenen natürlichen oder juristischen Person, oder
 - einem Dienstherren der vorgenannten Personen,
- einen unmittelbaren wirtschaftlichen Vorteil bringen kann. ²Nach Kenntnisnahme entscheidet das Organ, dem der Sachverhalt mitgeteilt wurde, über den zu fassenden Beschluss oder Vertragsabschluss ohne Mitwirkung des betroffenen Organmitglieds.

§ 16 Wahlen

1. ¹Die nach der Satzung durchzuführenden Wahlen leitet der Präsident. ²Für die Wahl des Präsidiums ist ein aus 3 Personen bestehender Wahlausschuss wählen zu lassen. ³Die Wahl des Präsidiums leitet der Wahlleiter, der vom Wahlausschuss bestimmt wird.
2. ¹Die Wahlen können auf Antrag in geheimer Form durchgeführt werden. ²Über den Antrag entscheiden die Mitglieder durch offene Abstimmung mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen. ³Wird eine Wahl in geheimer Form durchgeführt, werden Stimmzettel ausgegeben.
3. ¹Die Auszählung der Stimmen für die Wahl des Präsidiums erfolgt durch den Wahlausschuss. ²Die Stimmzettel sind bis zum Abschluss der nächstfolgenden Mitgliederversammlung aufzubewahren.

§ 17 Gerichtsbarkeit

1. ¹Die Verbandsgerichtsbarkeit des DMSB wird in einer Rechts- und Verfahrensordnung (RuVO) sowie in einer Schiedsgerichtsordnung (SchGO) geregelt, die beide Bestandteil dieser Satzung i. S. einer Vereinsordnung sind. ²Die Mitglieder des DMSB sind verpflichtet, die mittelbaren Mitglieder i. S. d. § 4 Ziffer 3, ihre Organe und beauftragte Dritte in der notwendigen Form der Satzung des DMSB und den Nebenordnungen zur Satzung, insbesondere RuVO und SchGO, und den Sportgesetzen von FIA, FIM, FIM Europe und DOSB zu unterwerfen sowie deren Befolgung verbindlich vorzuschreiben.

2. ¹Der DMSB richtet eine Verbandsgerichtsbarkeit ein, deren Struktur, Aufgaben und Verfahren in der RuVO geregelt werden. ²Die RuVO wird durch die Mitgliederversammlung verabschiedet. ³Nur in besonderen Fällen und zwar, wenn aufgrund von Anordnungen oder Bestimmungen übergeordneter Verbände bzw. behördlicher Maßnahmen es unabschiebbar erforderlich ist, kann das Exekutivkomitee mit Zustimmung des Präsidiums die RuVO ändern. ⁴Solche Änderungen müssen der nächsten Mitgliederversammlung zur Genehmigung vorgelegt werden. ⁵Sie werden mit der Veröffentlichung im offiziellen Mitteilungsblatt des DMSB wirksam.
3. ¹Der DMSB bildet als ständige Einrichtung ein institutionelles Schiedsgericht, dessen Struktur, Aufgaben und Verfahren in der SchGO näher geregelt ist. ²Das Schiedsgericht entscheidet nach Erschöpfung des Rechtsweges in der Verbandsgerichtsbarkeit gemäß Ziffer 1 abschließend und ist zuständig für alle Streitigkeiten zwischen dem DMSB und seinen Mitgliedern aus dem Mitgliedschaftsverhältnis sowie für Streitigkeiten zwischen den Mitgliedern des DMSB. ³Die Mitglieder des Schiedsgerichts sind persönlich und sachlich unabhängig und sind keinerlei Weisungen seitens der Organe des DMSB oder seiner Mitgliedsvereine unterworfen. ⁴Für die Verabschiedung der SchGO gelten die Regelungen zur Verabschiedung der RuVO gemäß Ziffer 1 entsprechend.
4. ¹Mögliche Strafen können sein:
 - Verwarnung
 - Geldstrafe
 - Zeitstrafen
 - Nichtzulassung zum Start
 - Verbot der Teilnahme an einer Veranstaltung
 - Ausschluss von der Teilnahme an einer Veranstaltung
 - Ausschluss von der Wertung aus einem oder mehreren Wettbewerben
 - Abzüge von Wertungspunkten
 - Aberkennung von errungenen Titeln
 - nationale Suspendierung (Sperrung auf Zeit)
 - nationale und internationale Suspendierung (Sperrung auf Zeit)
 - Disqualifizierung (Sperrung auf Lebenszeit)
 - Suspendierung und Disqualifizierung eines Automobils/Motorrades oder einer Automobilmарke/Motorradmarke
 - Verbot, auf Zeit oder Dauer als Sportwart des DMSB tätig zu sein
 - Verbot, auf Zeit oder Dauer Wettbewerbe im Motorsport auszuschreiben und/oder durchzuführen²Die Strafen können auch nebeneinander verhängt werden. ³Außerdem sind erzieherische Maßnahmen zulässig (z.B. Auflagen und Bußen). ⁴Vereinsstrafen können zur Bewährung ausgesetzt werden.
5. ¹Den Rechtssuchenden wird die Möglichkeit eröffnet, die Zuständigkeit des institutionellen Schiedsgerichts gemäß Ziffer 2 jederzeit noch vor Ausschöpfung sämt-

licher Rechtsmittel der Verbandsgerichtsbarkeit zu vereinbaren. ²Dessen Schiedsgericht entscheidet die Streitgegenständlichen Fragen im Sinne einer letztinstanzlichen Entscheidung endgültig. ³Voraussetzung für die Alleinzuständigkeit dieses Schiedsgerichts ist das Zustandekommen eines Schiedsvertrages i. S. §§ 1025 ff. ZPO zwischen den am Verfahren beteiligten Parteien.

§ 18 Motorsportjugend

¹Der DMSB fördert die freiwillige selbständige Ausführung von Aufgaben der Jugendförderung und Jugendpflege durch die Jugendorganisationen der Verbandsmitglieder.

²Jeder Trägerverein entsendet einen Jugendvertreter.

³Die Vertreter der Motorsportjugend beraten mit dem für die Jugendarbeit zuständigen Präsidiumsmitglied alle Fragen der gemeinsamen Jugendarbeit.

⁴Die Jugendorganisationen der Verbandsmitglieder beschließen für ihre gemeinsame Arbeit im DMSB eine eigene Jugendordnung, die der Bestätigung durch die Mitgliederversammlung des DMSB bedarf.

⁵Nach dieser Jugendordnung wird die Jugendarbeit eigenständig geführt und verwaltet.

§ 19 Auflösung, Vermögensanfall

1. ¹Die Auflösung des DMSB kann nur auf Beschluss einer zu diesem Zweck einberufenen Mitgliederversammlung ausgesprochen werden. ²Ein Auflösungs-Beschluss muss mit 3/4 der abgegebenen Stimmen gefasst werden. Stimmenthaltungen sind nicht mitzuzählen; § 8 Ziffer 7 gilt entsprechend.

2. Die zum Zwecke der Auflösung einberufene Mitgliederversammlung ernennt die Liquidatoren.

3. ¹Bei Auflösung, Aufhebung oder bei Wegfall des steuerbegünstigten Zwecks fällt das Vermögen an den DOSB mit der Auflage, es unmittelbar und ausschließlich gemeinnützig i. S. d. §§ 52 ff. AO zur Förderung des Sports zu verwenden. ²Die Beschlüsse über die Verwendung des Verbandsvermögens sind vor ihrer Verwirklichung mit dem zuständigen Finanzamt abzustimmen.

4. ¹Bei Auflösung des DMSB werden die Trägervereine auf die FIA einwirken, dass die Motorsporthoheit für den 4-Rad-Motorsport in Deutschland an den AvD zurückfällt. ²Sofern der DMSB e.V. eine Nachfolgeorganisation haben sollte, an welcher der AvD beteiligt ist, fällt die Sporthoheit für den 4-Rad-Motorsport, vorbehaltlich der Zustimmung durch die FIA, an die Nachfolgeorganisation und nicht an den AvD zurück.

5. ¹Bei Auflösung des DMSB werden die Trägervereine auf die FIM einwirken, dass die Motorrad-Sporthoheit für den 2-Rad-Motorsport in Deutschland an ADAC und DMV zurückfällt. ²Sofern der DMSB eine Nachfolgeorganisation haben sollte, an welcher ADAC und DMV beteiligt sind, fällt die Sporthoheit für den 2-Rad-Motorsport, vorbehaltlich der Zustimmung der FIM, an die Nachfolgeorganisation und nicht an ADAC und DMV zurück.

Rechts- und Verfahrensordnung (RuVO)

Stand 01.01.2019

Inhaltsverzeichnis

Präambel

- I. Geltungsbereich §§ 1 – 3
- II. Verbandsgerichte §§ 4 – 14
- III. Allgemeine Verfahrensvorschriften §§ 15 – 24
- IV. Strafen und Maßnahmen §§ 25 – 33
- V. Verfahren vor dem Sportgericht §§ 34 – 51
- VI. Berufungsverfahren, Beschwerdeverfahren §§ 52 – 63
- VII. Wiederaufnahme des Verfahrens §§ 64 – 66
- VIII. Kosten, Vollstreckbarkeit §§ 67 – 74
- IX. Gnadenrecht § 75
- X. Schlussvorschriften §§ 76 – 79

Präambel

Der DMSB – Deutscher Motor Sport Bund e.V. – besitzt die ihm übertragene Verbandsgewalt im Motorsport für die Bundesrepublik Deutschland und hat dort das Internationale Sportgesetz der FIA (ISG), das FIM-Sportgesetz (FIM-SG), das FIM-Europe Sportgesetz (FIME-SG) und die sonstigen Regelungen der internationalen Verbände sowie die nationalen Regelungen für den Motorsport in der Bundesrepublik Deutschland zur Anwendung zu bringen. Der DMSB ist Mitglied des Deutschen Olympischen Sportbundes (DOSB), dessen Statuten, Sportgesetzen und Gerichtsbarkeiten er ebenfalls unterworfen ist.

Der DMSB leitet und überwacht satzungsgemäß den Motorsport und setzt die Einhaltung der sportlichen Regeln durch. Zur Erfüllung und Durchführung dieser Aufgaben hat der DMSB eine Verbandsgerichtsbarkeit gebildet. Für sie wird folgende Ordnung aufgestellt:

I. GELTUNGSBEREICH

§ 1 Sachlicher Geltungsbereich

- (1) Diese Ordnung regelt ergänzend zu den Verfahrensvorschriften des ISG, des FIM-SG, des FIME-SG, der nationalen und internationalen Anti-Doping Bestimmungen und Ordnungen des DOSB die Verfahren der DMSB-Verbandsgerichtsbarkeit.
- (2) Auf die von den Sportkommissaren durchzuführenden Verfahren findet diese Ordnung, soweit nicht ausdrücklich bestimmt, keine Anwendung. Der Begriff des Sportkommissars umfasst den Begriff des Schiedsrichters (Bahnsport).
- (3) Soweit die internationalen Sportgesetze und Ordnungen oder die Bestimmungen und Richtlinien des DMSB eine anderweitige abschließende Streitent-

scheidung vorsehen, können diese nicht nach dieser Ordnung angefochten werden.

- (4) Die Bestimmungen des staatlichen Rechts können ergänzend herangezogen werden

§ 2 Persönlicher Geltungsbereich

Der Ordnung unterstehen:

1. Der DMSB, seine Organe und die Organmitglieder,
2. die Mitglieder des DMSB,
3. die Lizenznehmer (Bewerber, Fahrer, Sportwarte u.s.w.) und DOSB Trainer/Übungsleiter des DMSB,
4. Lizenznehmer anderer Mitgliedsorganisationen der internationalen Verbände (FIA, FIM, FIM-Europe), soweit sie sich an Veranstaltungen im DMSB-Bereich beteiligen,
5. im Motorsport sonst tätige Personen und Organisationen,
6. Erfüllungs- und Verrichtungsgehilfen, Vertreter, Beauftragte der vorstehend aufgeführten Personen, unbeschadet der Haftung derjenigen, welche diese einstellen oder die sie vertreten und der Möglichkeit, diese zu belangen.

§ 3 Vorrang des Verbandsverfahrens

Soweit diese Ordnung anzuwenden ist, muss der in ihr vorgesehene Rechtsweg ausgeschöpft werden, bevor das Schiedsgericht des DMSB, die ordentlichen Gerichte oder andere außenstehende Stellen angerufen werden können. Dies gilt nicht, wenn der DMSB der Anrufung des Schiedsgerichts des DMSB, eines staatlichen Gerichts, einer Behörde oder einer anderen außenstehenden Stelle vor Ausschöpfung des hier vorgesehenen Rechtsweges zustimmt.

II. VERBANDSGERICHE

§ 4 Einrichtung und Unabhängigkeit

- (1) DMSB-Sportgericht Automobil (nachfolgend Sportgericht)
- (2) DMSB-Sportgericht Motorrad (nachfolgend Sportgericht)
- (3) DMSB-Berufungsgericht Automobil (nachfolgend Berufungsgericht)
- (4) DMSB-Berufungsgericht Motorrad (nachfolgend Berufungsgericht)
- (5) Die Verbandsgerichte sind unabhängig, sie sind an Weisungen nicht gebunden. Ihre Mitglieder sind nur ihrem Gewissen und den geschriebenen und ungeschriebenen Regeln des Sports unterworfen.
- (6) Mitglieder der Verbandsgerichte dürfen anderen Organen oder der Verwaltung des DMSB nicht angehören.

ren. Die Mitgliedschaft in Organen der Mitglieder des DMSB und deren weiteren Organisationen ist jedoch zulässig.

- (7) Gehört eine der Parteien oder der Rechtsbeistand einer Partei einem Unternehmen, einem Verband, einer Anwaltskanzlei oder irgendeiner Organisation an, an welcher ein Richter in irgendeiner Art und Weise beteiligt ist, so muss sich dieser umgehend von der Teilnahme an der Verhandlung zurückziehen.

§ 5 Zusammensetzung

- (1) Die Mitglieder der Verbandsgerichte werden durch das Präsidium des DMSB bestimmt und abberufen.
 (2) Die Vorsitzenden und ihre Stellvertreter müssen zum Richteramt befähigt sein. § 8 Abs. 2 bleibt hiervon unberührt.

§ 6 Zuständigkeit

- (1) Das Sportgericht ist zuständig für die Ahndung von Verstößen gegen die anerkannten, geschriebenen und ungeschriebenen Grundsätze und Regeln des Sports sowie für alle Vorkommnisse bei motorsportlichen Veranstaltungen und über Streitfragen, welche die Bestimmungen des DMSB betreffen.
 (2) Das Berufungsgericht ist in zweiter, und soweit keine weitere Zuständigkeit international gegeben ist, letzter Instanz zuständig für:
 1. Berufungen gegen Entscheidungen des Sportgerichts.
 2. Berufungen gegen Entscheidungen der Sportkommissare.
 (3) Weitere Zuständigkeitsregelungen der nationalen und internationalen sportgesetzlichen Bestimmungen bleiben unberührt.

§ 7 Besetzung und Beschlussfassung

- (1) Die Verbandsgerichte entscheiden in der Besetzung mit einem Vorsitzenden und zwei Beisitzern.
 Die beisitzenden Richter werden vom Vorsitzenden – bei dessen Verhinderung vom stellvertretenden Vorsitzenden – für das jeweilige Verfahren oder den Sitzungstermin aus der Liste der beisitzenden Richter ausgewählt und bestimmt.
 (2) Die Verbandsgerichte entscheiden mit Stimmenmehrheit. Bei Stimmengleichheit (§ 8 Abs. 2) entscheidet die Stimme des Vorsitzenden. Stimmenthaltung ist nicht zulässig.
 Bei der Beratung und Abstimmung dürfen nur die an der Entscheidung beteiligten Mitglieder des Verbandsgerichts zugegen sein. Der Vorsitzende kann jedoch die Anwesenheit weiterer Personen zu Ausbildungszwecken oder aus organisatorischer Notwendigkeit gestatten.

§ 8 Vertretung der Richter

- (1) Ist der Vorsitzende eines Verbandsgerichts von der Mitwirkung bei der Entscheidung ausgeschlossen oder

sonst verhindert, wird er von dem stellvertretenden Vorsitzenden vertreten.

- (2) Im Fall unvorhersehbarer Verhinderung eines Mitgliedes oder seiner Ablehnung am Termintage, sind die Verbandsgerichte auch dann beschlussfähig, wenn zwei Richter anwesend sind, die bei Abwesenheit oder bei Ablehnung des Vorsitzenden aus ihrer Mitte den Vorsitzenden wählen.

§ 9 Ausschluss von der Mitwirkung

An einem Verfahren darf als Mitglied eines Verbandsgerichts nicht mitwirken:

1. wer selbst Beteiligter ist,
2. wer Angehöriger eines Beteiligten im Sinne des § 11 Abs. 1 Nr. 1 des StGB ist,
3. wer einen Beteiligten kraft Gesetzes oder in Vollmacht allgemein und/oder in diesem Verfahren vertritt,
4. wer außerhalb seiner Eigenschaft als Mitglied des Verbandsgerichts in der Angelegenheit ein Gutachten abgegeben oder sonst tätig geworden ist,
5. wer an einer angefochtenen Entscheidung mitgewirkt hat,
6. wer bei der den Gegenstand der Verhandlung bildenden Veranstaltung Teilnehmer oder als Sportwart eingesetzt war,
7. wer in einem Wettbewerbsverhältnis zu einem Beteiligten steht.

§ 10 Besorgnis der Befangenheit

Eine Besorgnis der Befangenheit besteht dann, wenn ein Grund vorliegt, der geeignet ist, Misstrauen gegen die Unparteilichkeit des Mitgliedes eines Verbandsgerichts zu rechtfertigen.

§ 11 Ablehnung von Mitgliedern eines Verbandsgerichts

- (1) Jeder Verfahrensbeteiligte kann Mitglieder eines Verbandsgerichts ablehnen, wenn sie von der Mitwirkung ausgeschlossen sind (§ 9) oder bei ihnen die Besorgnis der Befangenheit besteht (§ 10).
 (2) Der Ablehnungsantrag ist schriftlich oder mündlich zu stellen.
 (3) Über den Ablehnungsantrag entscheidet das Verbandsgericht ohne das abgelehnte Mitglied. Dieses soll sich vor der Entscheidung zu dem Ablehnungsantrag schriftlich äußern. Die Äußerung ist den Beteiligten bekannt zu geben. Der Beschluss des Verbandsgerichts ist unanfechtbar.

§ 12 Selbstablehnung

Ein Mitglied eines Verbandsgerichts kann sich selbst für befangen erklären. § 11 Abs. 2 und 3 gilt entsprechend.

§ 13 Verschwiegenheitspflicht

Die Mitglieder der Verbandsgerichte dürfen über den Stand eines Verfahrens bis zu seinem Abschluss weder

Auskunft geben noch ihre Rechtsansichten zu dem anhängigen Verfahren äußern. Sie haben, auch nach Beendigung ihrer Tätigkeit, über die ihnen bekannt gewordenen Angelegenheiten Verschwiegenheit zu wahren. Dies gilt nicht für Tatsachen, die offenkundig sind oder ihrer Bedeutung nach keiner Geheimhaltung bedürfen.

§ 14 Sitz und Geschäftsstelle

Sitz der Verbandsgerichte ist der der DMSB-Geschäftsstelle. Als Verhandlungsort kann das Verbandsgericht auch einen anderen Ort als den seines Sitzes bestimmen.

Geschäftsstelle der Verbandsgerichte ist das Sekretariat des DMSB-Justizariats.

III. ALLGEMEINE VERFAHRENSVORSCHRIFTEN

§ 15 Persönliches Erscheinen des Betroffenen

Im mündlichen Verfahren vor dem Verbandsgericht hat der Betroffene den oder die Termine persönlich wahrzunehmen. Das Verbandsgericht kann den Betroffenen wegen großer Entfernung oder aus sonstigem wichtigen Grunde von der Pflicht des persönlichen Erscheinens entbinden.

§ 16 Bevollmächtigte und Beistände

- (1) Im Verfahren vor dem Verbandsgericht können sich die Beteiligten durch Bevollmächtigte vertreten lassen. Diese haben ihre Vollmacht schriftlich nachzuweisen. Für einen Verfahrensbeteiligten sind höchstens zwei Bevollmächtigte zugelassen.
- (2) Ein Beteiligter kann zu einer Verhandlung mit einem Beistand erscheinen. Für einen Beteiligten sind höchstens zwei Beistände zugelassen.

§ 17 Beiladung

Die Verbandsgerichte können von Amts wegen oder auf Antrag die in § 2 genannten Personen und Vereinigungen beiladen, deren Interessen durch die Entscheidung berührt werden. Der Beschluss ist unanfechtbar.

§ 18 Akteneinsicht

Die Verbandsgerichte haben den Beteiligten Einsicht in die das Verfahren betreffenden Akten zu gestatten, soweit deren Kenntnis zur Geltendmachung oder Verteidigung ihrer rechtlichen Interessen erforderlich ist.

§ 19 Rechtsmittelbelehrung

- (1) Jede Entscheidung eines Verbandsgerichts oder eines Vorsitzenden eines Verbandsgerichts muss eine Rechtsmittelbelehrung oder den Hinweis enthalten, dass ein Rechtsmittel nicht zulässig ist. In der Rechtsmittelbelehrung sind die Art des Rechtsmittels, die Rechtsmittelfrist und die Stelle für die Einreichung des Rechtsmittels sowie die zu zahlende Kautions anzugeben.
- (2) Bei fehlender oder unvollständiger Belehrung wird die Entscheidung erst nach Ablauf von drei Monaten

ab Verkündung oder mangels Verkündung ab Zustellung unanfechtbar.

§ 20 Aussetzung des Verfahrens

Wenn wegen desselben Gegenstandes ein Verfahren vor den ordentlichen Gerichten anhängig ist, kann das sportgerichtliche Verfahren dennoch eingeleitet werden. Es kann aber bis zur Beendigung des gerichtlichen Verfahrens ausgesetzt werden. Einem Betroffenen kann aufgegeben werden, ein solches Verfahren innerhalb einer zu bestimmenden Frist zu seiner Rechtfertigung einzuleiten. Das ausgesetzte Verfahren kann jederzeit fortgesetzt werden. Das Verfahren ist spätestens nach rechtskräftigem Abschluss des Verfahrens, das zur Aussetzung geführt hat, fortzusetzen.

§ 21 Bindungswirkung

- (1) Die Sachverhaltsfeststellungen eines rechtskräftigen Urteils im Straf- oder Bußgeldverfahren, auf denen die Entscheidung beruht, sind in einem Verfahren nach dieser Ordnung, das denselben Sachverhalt zum Gegenstand hat, bindend, nicht jedoch die rechtliche Würdigung.
- (2) Die in einem anderen gesetzlich geordneten Verfahren getroffenen tatsächlichen Feststellungen sind nicht bindend, können aber der Entscheidung ohne nochmalige Prüfung zugrunde gelegt werden, wenn die Beteiligten damit einverstanden sind.

§ 22 Fristen und Termine

- (1) Die Verfahrensbeteiligten sind an Fristen gebunden. Für die Einhaltung einer Frist ist in der Regel der Tag des Eingangs beim Empfänger maßgebend. Sofern das Schriftstück jedoch durch die Post befördert wird, genügt für die Einhaltung der Frist die rechtzeitige Aufgabe zur Post. Der Aufgabestempel eines Postamtes ist maßgeblich. Freistempler reicht zum Nachweis nicht aus. Soweit Kautions oder andere Zahlungen innerhalb einer Frist zu leisten sind, ist ihre rechtzeitige Absendung ausreichend. Der Nachweis der Rechtzeitigkeit ist durch die Vorlage ordnungsgemäßer Bank- und Postbelege zu erbringen.
- (2) Abweichende Regelungen der internationalen Bestimmungen zur Protest- und Berufungsführung gehen diesen Bestimmungen grundsätzlich vor.
- (3) Für die Berechnung von Fristen und für die Bestimmungen von Terminen gelten die §§ 187 bis 193 des Bürgerlichen Gesetzbuches entsprechend, soweit nicht durch die Absätze 4 bis 6 etwas anderes bestimmt ist.
- (4) Der Lauf einer Frist, die von einem Verbandsgericht gesetzt wird, beginnt mit dem Tag, der auf die Bekanntgabe der Frist folgt, außer wenn dem Betroffenen etwas anderes mitgeteilt wird.
- (5) Fällt das Ende einer Frist auf einen Sonntag, einen gesetzlichen Feiertag oder einen Sonnabend, so endet die Frist mit dem Ablauf des nächstfolgenden Werktags. Dies gilt nicht, wenn dem Betroffenen unter Hin-

weis auf diese Vorschrift ein bestimmter Tag als Ende der Frist mitgeteilt worden ist.

- (6) Der von einem Verbandsgericht gesetzte Termin ist auch dann einzuhalten, wenn er auf einen Sonntag, einen gesetzlichen Feiertag oder Sonnabend fällt.
- (7) Ist eine Frist nach Stunden bestimmt, so werden Sonntage, gesetzliche Feiertage und Sonnabende mitgerechnet.
- (8) Fristen, die von einem Verbandsgericht gesetzt sind, können verlängert werden.

§ 23 Wiedereinsetzung in den vorigen Stand

- (1) Gegen Fristversäumnis kann einem Verfahrensbeteiligten auf seinen Antrag hin Wiedereinsetzung in den vorigen Stand gewährt werden, wenn der Antragsteller durch einen unabwendbaren Zufall an der Einhaltung der Frist verhindert und der Grund der Versäumnung hinreichend nachgewiesen worden ist.
- (2) Der Antrag ist innerhalb von zwei Wochen nach Wegfall des Hindernisses zu stellen. Zugleich ist die versäumte Handlung nachzuholen.
- (3) Über den Antrag entscheidet das Verbandsgericht, das über die versäumte Handlung zu befinden hat. Die Entscheidung kann ohne mündliche Verhandlung ergehen, sie ist unanfechtbar.

§ 24 Zustellung

- (1) Entscheidungen und Verfügungen im Verfahren werden nur zugestellt, soweit dies vorgeschrieben ist. Andere Mitteilungen erfolgen formlos. Die Zustellung erfolgt mittels eingeschriebenen Briefes oder durch Übergabe des Schriftstückes gegen Empfangsbekanntnis. Bei der Zustellung mittels eingeschriebenen Briefes gilt diese mit dem dritten Tage nach der Aufgabe zur Post als bewirkt.
- (2) Die Beteiligten müssen Zustellungen und Mitteilungen unter der Anschrift, die sie gegenüber der DMSB-Geschäftsstelle angezeigt haben, gegen sich gelten lassen.
- (3) Ist der Aufenthalt eines Beteiligten unbekannt, so kann die Zustellung durch Bekanntmachung in den Medien des DMSB ersetzt werden.

IV. STRAFEN UND MASSNAHMEN

§ 25 Strafen

- (1) Folgende Strafen können einzeln oder nebeneinander festgesetzt werden:
 1. Verwarnung,
 2. Geldstrafe,
 3. Zeitstrafen,
 4. Nichtzulassung zum Start oder Motoball-Spiel,
 5. Verbot der Teilnahme an einer Veranstaltung,
 6. Disqualifikation (Teilnahmeverbot von oder an einem Wettbewerb oder Wettbewerbsteil/en),
 7. Abzüge von Wertungspunkten oder Motoball-Toren,

8. Aberkennung von errungenen Titeln,
9. Suspendierung (Sperrung auf Zeit national und/oder international an Wettbewerben teilzunehmen),
10. Ausschluss (Sperrung auf Lebenszeit),
11. Suspendierung oder Ausschluss eines Automobils/ Motorrades oder einer Automobilmarke/ Motorradmarke,
12. Verbot, auf Zeit oder Dauer Wettbewerbe im Motorsport auszuschreiben und/oder durchzuführen,
13. dauerhafte oder vorübergehende Aberkennung und Entbindung von der Wahrnehmung eines Amtes und/oder einer Funktion im Bereich des DMSB.

§ 26 Strafaussetzung zur Bewährung

- (1) Die Vollstreckung der Strafen kann zur Bewährung ausgesetzt werden, mit folgenden Ausnahmen:
 1. Verwarnung,
 2. Ausschluss (Sperrung auf Lebenszeit),
 3. dauerhafte Aberkennung und Entbindung ein Amt und/oder Funktion im DMSB auszuüben.
- (2) Die Strafaussetzung zur Bewährung soll nur bewilligt werden, wenn zu erwarten ist, dass sich der Betroffene schon die Verurteilung auf Bewährung zur Warnung dienen lässt. Nach Ablauf der Bewährungszeit wird die Strafe erlassen.

Die Strafaussetzung wird widerrufen, wenn der Betroffene in der Bewährungszeit erneut gegen die sportrechtlichen Bestimmungen verstößt und dadurch zeigt, dass er die Erwartungen, die für die Strafaussetzung maßgebend waren, nicht erfüllt.

Statt des Widerrufs kann die Dauer der Bewährungszeit um mindestens sechs Monate und höchstens ein Jahr verlängert werden, wenn dies durch besondere Umstände des Einzelfalls ausnahmsweise gerechtfertigt ist.

- (3) Die Bewährungsfrist beträgt mindestens sechs Monate und höchstens fünf Jahre. Sie kann in Ausnahmefällen verlängert oder ausgesetzt werden, wenn der Betroffene vorübergehend nicht mehr der Strafgewalt des DMSB untersteht.

§ 27 Auflagen, Bedingungen und Hinweise

- (1) Das zuständige Verbandsgericht kann Auflagen, Bedingungen und Hinweise gegen den Betroffenen erteilen. Mit Auflagen, Bedingungen und Hinweisen soll in erster Linie darauf hingewirkt werden, zukünftige Verstöße zu vermeiden.
- (2) Als Auflagen kommen insbesondere in Betracht:
 1. organisatorische Auflagen,
 2. sicherheitstechnische Auflagen,
 3. personenbezogene Auflagen,
 4. veranstaltungsbezogene Auflagen.
- (3) Es können auch mehrere Auflagen nebeneinander erteilt werden

§ 28 Grundsätze für die Strafzumessung

Bei der Festsetzung der Strafen durch die Sportkommissare oder Verbandsgerichte ist vom objektiv festgestellten Sachverhalt unter Berücksichtigung der persönlichen Verhältnisse des Betroffenen auszugehen. Es ist zu berücksichtigen:

1. das bisherige Verhalten,
2. die Folgen des Verstoßes,
3. das Maß der Beeinträchtigung des oder der Wettbewerber,
4. das Verhalten nach dem Verstoß,
5. die Auswirkungen des Verstoßes auf das Ansehen des Motorsports in der Öffentlichkeit.

Sofern nicht anders aufgeführt sind Zuwiderhandlungen und Verstöße strafbar, ungeachtet ob sie absichtlich, vorsätzlich oder fahrlässig begangen wurden.

§ 29 Strafregister und Tilgung

- (1) Das DMSB-Justizariat hat eine Liste über die festgesetzten, rechtskräftigen Strafen (Sportkommissars- und Verbandsgerichtsentscheidungen) zu führen, in die einzutragen sind:
 1. das Datum der Festsetzung,
 2. die Strafe nach Grund und Höhe.
- (2) Eine Bestrafung darf dem Betroffenen nicht mehr vorgehalten oder sonst zu seinem Nachteil verwertet werden:
 1. bei einer Verwarnung nach einem Jahr,
 2. bei einer Zeit-, Geldstrafe nach zwei Jahren,
 3. bei einer Disqualifikation von einem Wettbewerb, Teilnahmeverbot, Nichtzulassung zum Start bei einer Veranstaltung, Abzüge von Wertungspunkten oder Motoball-Toren nach drei Jahren,
 4. bei einer Disqualifikation von mehreren Wettbewerben, der Aberkennung von Titeln, einer Suspendierung bis zwei Jahren bei einem Tätigkeitsverbot für DOSB Trainer/Übungsleiter des DMSB oder für Veranstalter bis zwei Jahren, nach vier Jahren,
 5. bei allen anderen Strafen nach fünf Jahren.
- (3) Die Tilgungsfrist beginnt bei:
 1. befristeten Strafen mit Ablauf des festgesetzten Endtermins,
 2. allen anderen Strafen, sobald die Entscheidung unanfechtbar geworden ist.

§ 30 Verjährung

- (1) Die Verfolgung eines Verstoßes verjährt, wenn nicht innerhalb eines Jahres seit seiner Begehung ein Verfahren eingeleitet worden ist. Bei falschen Angaben in dem Lizenzantrag tritt die Verjährung erst nach Ablauf von drei Jahren ab Antragstellung ein.
- (2) Ist vor Ablauf der Frist wegen desselben Sachverhalts ein Strafverfahren eingeleitet oder bei Gericht ein Bußgeldverfahren anhängig geworden, so ist der Lauf der Frist für die Dauer dieses Verfahrens gehemmt.
- (3) Erfüllt das Verhalten einen Straftatbestand, bemisst sich der Lauf der Verjährungsfrist nach § 78 des StGB.

§ 31 Ermittlungsverfahren

- (1) Wird eine Tatsache bekannt, die den Verdacht eines Verstoßes rechtfertigt, so sind die zur Aufklärung des Sachverhalts erforderlichen Ermittlungen anzustellen. Dasselbe gilt, wenn beim DMSB mündlich oder schriftlich eine Anzeige erstattet wird.
- (2) Im Ermittlungsverfahren ist dem Betroffenen Gelegenheit zu geben, zu den gegen ihn erhobenen Vorwürfen Stellung zu nehmen. Über eine mündliche Anhörung ist ein Protokoll aufzunehmen.
- (3) Bei vorausgegangenem Verfahren der Sportkommissare kann von dem Ermittlungsverfahren abgesehen und die Sache dem Sportgericht unmittelbar vorgelegt werden.
- (4) Das Ermittlungsverfahren wird von dem DMSB-Justizariat geführt. Das DMSB-Justizariat kann die Unterstützung der Technischen Abteilung des DMSB, von Sportkommissaren, von externen Kontrollorganen, von Gutachtern oder von kompetenten Personen oder Einrichtungen in Anspruch nehmen. Diese Personen können für ihre Dienste eine Bezahlung des DMSB erhalten.
- (5) Zum Zwecke der Ermittlung kann das DMSB-Justizariat jede Person hören, die gegebenenfalls Informationen liefern könnte und sich alle Dokumente, in jeglicher Form, übermitteln lassen, einschließlich durch Datenträger aufbewahrte, aufbereitete oder kopierte Daten.

§ 32 Einstellung des Verfahrens

- (1) In geeigneten Fällen kann das DMSB-Justizariat mit Zustimmung des Sportgerichts das Verfahren einstellen, gegebenenfalls unter Bedingungen, Auflagen und einem Hinweis, dass das festgestellte Verhalten verboten ist und im Wiederholungsfall ein Verfahren vor dem Sportgericht anhängig gemacht wird. Der Betroffene sowie der Anzeigenerstatter sind über die Einstellung zu unterrichten.
- (2) Die Einstellung ist unanfechtbar.

§ 33 Anordnung vorläufiger Maßnahmen

- (1) Wenn die Ordnung im Motorsport einen Aufschub nicht verträgt, kann gegen einen Betroffenen einseitig mit sofortiger Wirkung eine Suspendierung, eine Suspendierung eines Fahrzeugs oder ein Tätigkeitsverbot für DOSB Trainer/Übungsleiter des DMSB durch den Vorsitzenden des Sportgerichts angeordnet werden. Die in den internationalen Bestimmungen getroffenen Regelungen zur vorläufigen Suspendierung bleiben unberührt. Die vorläufige Maßnahme ist unverzüglich aufzuheben, wenn die Voraussetzungen für ihre Anordnung entfallen sind.
- (2) Der Vorsitzende des Sportgerichts verhängt unverzüglich eine vorläufige Suspendierung bei einem von der Norm abweichenden Analyseergebnis der A-Probe bei verbotenen Substanzen gem. WADA/NADA Verbotsliste, bei der es sich nicht um eine spezifische Substanz handelt. Dies gilt nicht, wenn dem Lizenznehmer für eine verbotene Substanz eine Ausnah-

mebewilligung zu therapeutischen Zwecken erteilt wurde oder erteilt werden wird oder wenn eine offensichtliche Abweichung vom Internationalen Standard für Labors, vom Internationalen Standard von Dopingkontrollen oder von anderen gültigen Anti-Doping Bestimmungen vorliegt, die die Gültigkeit der Ergebnisse in Frage stellt. Bestätigt die B-Probe das Analyseergebnis der A-Probe nicht, wird die vorläufige Suspendierung aufgehoben.

- (3) Die Maßnahme einer vorläufigen Suspendierung kann erst nach Anhörung der betroffenen Person durch das Sportgericht ausgesprochen werden. Dem Betroffenen wird hierfür der Verstoß dargelegt und er erhält die Möglichkeit innerhalb von fünf Tagen eine schriftliche Stellungnahme abzugeben, es sei denn, die Umstände erfordern eine Verkürzung dieser Frist. Der Vorsitzende kann alternativ zu einer außergewöhnlichen Anhörung vor das Sportgericht laden, die als Eilverfahren einberufen wird. In der Ladung wird dem Betroffenen der Verstoß mitgeteilt und dass im Falle seiner Abwesenheit eine Entscheidung auf alleiniger Grundlage des in der Ladung dargelegten Verstoßes und ggf. dem Schreiben beigefügten Dokumenten und Anlagen getroffen wird.
- (4) Eine vorläufige Suspendierung einer Lizenz oder einer Teilnahmerechtigung stellt keine disziplinarische Strafe dar, sondern eine Sicherheitsmaßnahme, die zum Schutz von Personen und/oder im Interesse des Motorsports angewendet wird. Dies verhindert nicht die eventuelle Einleitung eines Disziplinarverfahrens zum Zwecke der Bestrafung für die gleiche Handlung.
- (5) Gegen die Anordnung einer vorläufigen Maßnahme kann innerhalb einer Frist von einer Woche Widerspruch eingelegt werden. Über den Widerspruch entscheidet der Vorsitzende des Berufungsgerichts. Der Widerspruch hat keine aufschiebende Wirkung.
- (6) Anordnung einer vorläufigen Maßnahme und Widerspruchsentscheidung können ohne mündliche Verhandlung ergehen.

V. VERFAHREN VOR DEM SPORTGERICHT

§ 34 Einleitung eines Verfahrens

- (1) Ergibt das Ermittlungsverfahren, dass ein Verstoß vorliegt oder vorliegen könnte, so legt das DMSB-Justizariat den Fall dem Sportgericht zur Entscheidung vor.
- (2) Von der Einleitung des Verfahrens sind die Betroffenen unter Darlegung des Vorwurfes und der Aufforderung, sich hierzu binnen zwei Wochen ab Zustellung schriftlich zu äußern, zu benachrichtigen.
- (3) Wenn gegen eine Sportkommissarsentscheidung Berufung eingelegt worden und wegen derselben Sache ein Sportgerichtsverfahren einzuleiten ist, kann das Sportgerichtsverfahren vor dem Berufungsverfahren durchgeführt werden.

§ 35 Sportgerichtsverhandlung

- (1) Für die Verhandlung und die Entscheidung durch das Sportgericht gelten folgende Bestimmungen:

1. Entscheidungen des Sportgerichts ergehen in der Besetzung mit drei Richtern und ohne mündliche Verhandlung im schriftlichen Verfahren.

2. Auf Antrag eines Betroffenen oder Erkennung besonderer Bedeutsamkeit der Entscheidung für den Betroffenen oder den Motorsport ordnet der Vorsitzende an, dass eine Entscheidung aufgrund mündlicher Verhandlung ergeht. Diese Entscheidung ist unanfechtbar.

Der Vorsitzende kann einer an der Verhandlung teilnehmenden Partei oder Person gestatten, per Videokonferenz oder über irgendein anderes Kommunikationsmittel beizuwohnen.

- (2) Ergeht eine Entscheidung im schriftlichen Verfahren ist das Urteil nur von dem Vorsitzenden zu unterschreiben, im Übrigen von allen beteiligten Richtern.
- (3) Der Vorsitzende kann zu jeder Zeit während der Verhandlung vor der endgültigen Entscheidung des Sportgerichts entscheiden weitere Informationen einzufordern, oder das Verfahren auf eine spätere Verhandlung zu vertagen, insbesondere zu Anhörung von Zeugen.

§ 36 Untersuchungsgrundsatz

Das Sportgericht ermittelt den Sachverhalt von Amts wegen; die Beteiligten wirken dabei mit. Das Sportgericht bestimmt Art und Umfang der Ermittlungen; an das Vorbringen und an die Beweisanträge der Beteiligten ist es nicht gebunden.

§ 37 Sicherstellung von Gegenständen

- (1) Gegenstände, die als Beweismittel für die Untersuchung von Bedeutung sein können, sind in Verwahrung zu nehmen oder auf andere Weise sicherzustellen.
- (2) Wird die Herausgabe der Gegenstände verweigert oder sonst der Untersuchung entzogen, so kann dies als Zugeständnis der zu beweisenden Tatsache gewertet werden. Der Betroffene muss sich dabei das Verschulden eines Dritten anrechnen lassen.
- (3) Soweit nichts anderes bestimmt wird, werden die Gegenstände auf der DMSB-Geschäftsstelle bis zur Erledigung des Verfahrens verwahrt.

§ 38 Vorbereitung der Verhandlung

- (1) Der Vorsitzende des Sportgerichts bestimmt den Termin zur mündlichen Verhandlung und verfügt die Ladungen.
- (2) Der Termin der Entscheidung im schriftlichen Verfahren wird den Betroffenen bekanntgegeben.
- (3) Zwischen der Bekanntgabe der Ladung und dem Termin zur mündlichen Verhandlung soll eine Frist von einer Woche liegen. In dringenden Fällen kann der Vorsitzende diese Frist abkürzen.
- (4) In der Ladung zur mündlichen Verhandlung ist darauf hinzuweisen, dass bei nicht ausreichend entschuldigtem Ausbleiben des Beteiligten auch ohne ihn verhandelt und entschieden werden kann.

- (5) Die Ladungen zur mündlichen Verhandlung erfolgen ebenso wie die Mitteilung des Entscheidungstermins im schriftlichen Verfahren durch das DMSB- Justizariat mittels Übergabe-Einschreiben oder durch Übergabe der Ladung gegen Empfangsbekanntnis.
- (6) Der Vorsitzende oder ein von ihm beauftragter Beisitzer kann in geeigneten Fällen schon vor der mündlichen Verhandlung Beweis erheben.
- (7) Die Erhebung von Beweisen, insbesondere die Ladung von Zeugen und Sachverständigen, kann davon abhängig gemacht werden, dass derjenige, der das Beweismittel benannt hat, einen Vorschuss in Höhe der voraussichtlichen Auslagen an den DMSB zahlt.

§ 39 Eilverfahren

- (1) In einem Fall besonderer Dringlichkeit, insbesondere bedingt durch den Wettbewerbskalender, können die Parteien ein Eilverfahren beantragen. Die Schritte und Fristen für das Verfahren werden durch den Vorsitzenden der Verhandlung festgelegt, unter Berücksichtigung des Verfahrensgrundsatzes des rechtlichen Gehörs und des Rechts auf Verteidigung.
- (2) Sofern erforderlich kann der Vorsitzende der Verhandlung anordnen, dass die Anhörung über Videokonferenz oder Telefonkonferenz durchgeführt wird

§ 40 Öffentlichkeit

- (1) Die Verhandlung ist nicht öffentlich.
- (2) Das Sportgericht kann den in § 2 genannten Personen die Anwesenheit in der mündlichen Verhandlung gestatten. In Fällen von besonderer Bedeutung kann auch Presse, Film, Rundfunk und Fernsehen die Anwesenheit gestattet werden. In diesem Fall sind Film- und Tonaufnahmen während der mündlichen Verhandlung mit Ausnahme der Verkündung des Urteilstenors nicht zulässig.

§ 41 Vertagung

Das Verfahren ist möglichst ohne Unterbrechung in einer Verhandlung durchzuführen. Anträgen zur Vertagung soll nur aus wichtigen Gründen stattgegeben werden.

§ 42 Ausbleiben eines Beteiligten

Bleibt ein Beteiligter trotz ordnungsgemäßer Ladung aus, wird nach Lage der Akten entschieden.

§ 43 Ordnung in den Sitzungen

Der Vorsitzende kann Personen, die seine Anordnungen nicht befolgen, die mündliche Verhandlung stören oder sich ungebührlich verhalten, das Wort entziehen und aus dem Sitzungsraum verweisen. Über die Entfernung von Beteiligten und deren Vertreter entscheidet das Sportgericht. Die Verhandlung kann ohne diese Personen fortgesetzt werden.

§ 44 Zeugen und Sachverständige

- (1) Ein Zeuge, der dieser Ordnung unterliegt, ist zum Erscheinen und zur Aussage verpflichtet. Die Vorschriften der §§ 383 und 384 der Zivilprozessordnung über das Zeugnisverweigerungsrecht sind anzuwenden.

- (2) Das nicht hinreichend entschuldigte Ausbleiben oder die unberechtigte Zeugnisverweigerung können durch den Vorsitzenden mit einem Ordnungsgeld bis zu € 1.500,00 geahndet werden. Hierauf ist in der Ladung hinzuweisen.
- (3) Die in Absatz 2 vorgesehenen Maßnahmen können in einer Instanz höchstens zweimal gegen dieselbe Person ergriffen werden.
- (4) Gegen einen Zeugen, der vorsätzlich falsch aussagt, ist ein Sportgerichtsverfahren durchzuführen. Die Zeugen, die dieser Ordnung unterliegen, sind vor ihrer Vernehmung hierauf hinzuweisen.
- (5) Die Absätze 1 und 4 gelten für Sachverständige sinngemäß. Sachverständige können nach den für Mitglieder eines Verbandsgerichts geltenden Vorschriften abgelehnt werden.

§ 45 Eidesstattliche und ehrenwörtliche Erklärungen

Eidesstattliche und ehrenwörtliche Erklärungen sind als Beweismittel nicht zugelassen.

§ 46 Freie Beweiswürdigung

Das Sportgericht entscheidet nach seiner freien, nach dem Gesamtergebnis des Verfahrens gewonnenen Überzeugung.

§ 47 Entscheidungsform

Das Sportgericht entscheidet durch Beschluss oder Urteil.

§ 48 Urteil, verfahrensabschließender Beschluss

- (1) Urteile und verfahrensabschließende Beschlüsse haben zu enthalten:
 1. die Bezeichnung der Beteiligten, ihrer gesetzlichen Vertreter und der Bevollmächtigten,
 2. die Namen der Mitglieder des Sportgerichts, die bei der Entscheidung mitgewirkt haben,
 3. die Entscheidungsformel,
 4. die Kostenentscheidung,
 5. die Entscheidungsgründe,
 6. die Rechtsbehelfsbelehrung.
- (2) Das Urteil/der Beschluss wird, wenn eine mündliche Verhandlung stattgefunden hat, grundsätzlich zunächst mündlich bekanntgegeben. Die Entscheidungsformel ist zu verlesen und der wesentliche Inhalt der Entscheidungsgründe ist mitzuteilen.
- (3) Das Urteil/der Beschluss ist den Beteiligten mittels eingeschriebenen Briefes in jedem Fall zuzustellen.

§ 49 Berichtigung der Entscheidungen

Das Verbandsgericht kann Schreibfehler, Rechenfehler und ähnliche offenbare Unrichtigkeiten in seinen Entscheidungen jederzeit berichtigen.

§ 50 Wirksamkeit der Entscheidungen

- (1) Sperrstrafen, die das Sportgericht festgesetzt hat, unterliegen ohne besondere Anordnung der sofortigen Wirksamkeit.
- (2) Andere Entscheidungen des Sportgerichts werden mit ihrer Rechtskraft wirksam. Sie werden rechtskräftig,

1. wenn Rechtsmittel nicht zulässig sind, mit ihrer Verkündung, mangels Verkündung mit ihrer Zustellung,
2. wenn Rechtsmittel zulässig sind und diese nicht oder nicht rechtzeitig eingelegt werden, mit Ablauf der Rechtsmittelfrist oder mit dem Verzicht auf Rechtsmittel.

§ 51 Veröffentlichung der Urteile und Beschlüsse

Die Urteile und Beschlüsse werden in den Medien des DMSB veröffentlicht.

VI. BERUFUNGSVERFAHREN UND BESCHWERDEVERFAHREN

§ 52 Zulässigkeit der Berufung

- (1) Gegen die verfahrensabschließenden Entscheidungen des Sportgerichts oder die Entscheidung der Sportkommissare kann Berufung eingelegt werden.
- (2) Zur Berufung sind die Verfahrensbeteiligten berechtigt, soweit sie durch die angefochtene Entscheidung beschwert sind. Der DMSB ist immer berechtigt, eine Berufung zu führen.

§ 53 Form und Frist der Berufung

- (1) Die Berufung gegen eine Entscheidung des Sportgerichts ist innerhalb von drei Wochen nach Zustellung des Urteils/des Beschlusses an den Betroffenen bei dem DMSB-Justizariat schriftlich einzulegen und zu begründen. Innerhalb dieser Frist ist auch die Berufungskautionsantrag an den DMSB zu leisten.
- (2) Die Berufung gegen eine Entscheidung der Sportkommissare im Automobilsport ist innerhalb einer Frist von 96 Stunden bei dem DMSB-Justizariat schriftlich, nach fristgerechter Ankündigung bei den Sportkommissaren, einzulegen. Innerhalb der 96 Stunden Frist ist ebenfalls die Berufungskautionsantrag an den DMSB zu leisten. Nach Einlegung der Berufung bei dem DMSB-Justizariat ist die Berufung ab diesem Zeitpunkt innerhalb einer Woche schriftlich zu begründen. Auf Antrag kann der Vorsitzende die Begründungsfrist verlängern.
- (3) Die Berufung gegen eine Entscheidung der Sportkommissare im Motorsport ist innerhalb einer Frist von fünf Tagen, nach Ankündigung der Berufung bei den Sportkommissaren, schriftlich bei dem DMSB-Justizariat, unter Beifügung der Berufungskautionsantrag oder des Zahlungsnachweises der Berufungskautionsantrag, einzulegen. Nach Einlegung der Berufung bei dem DMSB-Justizariat ist die Berufung ab diesem Zeitpunkt innerhalb von zehn Tagen schriftlich zu begründen. Auf Antrag kann der Vorsitzende die Begründungsfrist verlängern.
- (4) Wird die Entscheidung der Sportkommissare nach Veranstaltung per Post zugestellt entfällt die Pflicht zur Berufungsankündigung. Für den Fall, dass der DMSB Berufung führt, entfällt für den DMSB die Pflicht zur Berufungsankündigung.

- (5) Verfolgt der DMSB eine Berufung gegen eine Entscheidung der Sportkommissare, so ist die Berufung innerhalb von drei Wochen, nach Eingang der Entscheidung der Sportkommissare bei der DMSB-Geschäftsstelle, bei dem Vorsitzenden des Berufungsgerichts einzulegen und zu begründen. Die Berufung gegen eine Sportgerichtsentscheidung ist innerhalb von drei Wochen, nach Eingang der schriftlichen Ausfertigung des Urteils/Beschlusses bei dem Betroffenen, bei dem Vorsitzenden des Berufungsgerichts einzulegen und zu begründen. Auf Antrag kann der Vorsitzende die Begründungsfrist verlängern.

§ 54 Aufschiebende Wirkung der Berufung

- (1) Die Berufung gegen die Entscheidung der Sportkommissare hat aufschiebende Wirkung, hiervon ausgenommen sind die Fälle, in denen die Sportkommissare die aufschiebende Wirkung der Berufung nach Berufungsankündigung bereits versagt haben.
- (2) Die Berufung gegen ein Urteil des Sportgerichts hat keine aufschiebende Wirkung.
- (3) Der Erlass einer einstweiligen Anordnung ist zulässig.

§ 55 Erlass einstweiliger Anordnungen

- (1) Der Vorsitzende des Berufungsgerichts kann ohne mündliche Verhandlung auf Antrag einstweilige Anordnungen erlassen.
- (2) Der Antrag auf Erlass einer einstweiligen Anordnung kann schon vor der Berufung gestellt werden. Es kann angeordnet werden, dass der Antragsteller binnen einer bestimmten Frist die Berufung einlegen muss und die einstweilige Anordnung bei Nichtbefolgung unwirksam wird.
- (3) Die einstweilige Anordnung tritt mit der Zustellung des verfahrensabschließenden Beschlusses oder Urteils außer Kraft.
- (4) Strafen können nicht im Wege der einstweiligen Anordnung ausgesprochen werden.

§ 56 Überprüfung

Auf Antrag hat das Berufungsgericht die Entscheidung unverzüglich im schriftlichen Verfahren oder in mündlicher Verhandlung zu überprüfen. Die Überprüfungsentscheidung ist unanfechtbar. Von Amts wegen kann das Gericht die Entscheidung jederzeit ändern oder aufheben.

§ 57 Umfang der Berufung

Die Berufung kann auf bestimmte Beschwerdepunkte, nicht jedoch auf die Kautionsantrag und Kosten beschränkt werden.

§ 58 Grundsätze für das Berufungsverfahren

- (1) Die Berufungsinstanz prüft die Entscheidung, soweit sie angefochten ist, in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht.
- (2) Für das Berufungsverfahren gelten die Vorschriften für das Verfahren erster Instanz entsprechend. Die Entscheidung des Berufungsgerichts ergeht grundsätzlich aufgrund einer mündlichen Verhandlung.

- (3) Die Beteiligten können neue Tatsachen und Beweismittel vorbringen. Die von der ersten Instanz erhobenen Beweise können verwertet werden.
- (4) Bei der Entscheidung ist das Berufungsgericht an die Entscheidung der Vorinstanz nicht gebunden. Die Entscheidung darf auch zum Nachteil des Rechtsmittelführers geändert werden.

§ 59 Rücknahme der Berufung

- (1) Die Rücknahme der Berufung ist ohne Einwilligung des Berufungsgegners nur bis zum Beginn der Weisungsaufnahme zulässig.
- (2) Wenn der Berufungsführer einen Antrag auf Rücknahme der Berufung stellt, er einen Nutzen aus der Berufung erlangt hat und/oder wenn die Interessen von dritten Parteien betroffen sind, so wird das Berufungsgericht bei seiner nächsten Verhandlung überprüfen, ob die Berufung wider Treu und Glauben eingelegt wurde. Falls das Berufungsgericht zu der Überzeugung gelangt, dass die Berufung wider Treu und Glauben eingelegt wurde, so kann gegen den Berufungsführer eine Geldstrafe bis zu 10.000 € (Nationaler Lizenzsport) und bis zu 100.000,00 € (Internationaler Lizenzsport) verhängt werden, zusätzlich zum Verlust der Berufungskautions. Eine eventuelle Geldstrafe für eine wider Treu und Glauben eingelegte Berufung wird nur nach Anhörung und Durchführung einer Verhandlung verhängt, über die Durchführung einer Verhandlung entscheidet der Vorsitzende.

§ 60 Verwerfung der Berufung

Ist eine Berufung von einem dazu nicht Berechtigten oder nicht form- und fristgerecht angekündigt oder eingelegt oder ist die Berufungskautions nicht fristgemäß bezahlt worden, so ist sie als unzulässig zu verwerfen, ohne dass es einer mündlichen Verhandlung bedarf.

§ 61 Berufungsentscheidung

- (1) Die Berufungsentscheidung kann lauten auf:
 1. Bestätigung der angefochtenen Entscheidung.
 2. Abänderung der angefochtenen Entscheidung.
 3. Zurückverweisung.
- (2) Die Berufungsinstanz verweist die Sache zurück, wenn das Verfahren erster Instanz an einem wesentlichen Verfahrensmangel leidet. Sie kann von einer Zurückverweisung absehen und selbst entscheiden, wenn sie es für sachdienlich hält; sie entscheidet in jedem Fall selbst, wenn die Beteiligten dies übereinstimmend beantragen. Wird die Sache zurückverwiesen, so sind das Sportgericht oder die Sportkommissare an die rechtliche Würdigung des Berufungsgerichts gebunden.

§ 62 Wirksamkeit der Entscheidungen

Entscheidungen des Berufungsgerichts werden, soweit sie nicht international anfechtbar sind mit ihrer Verkündung, mangels Verkündung mit ihrer Zustellung, rechtswirksam.

§ 63 Beschwerde

- (1) Gegen Beschlüsse des Sportgerichts ist die Beschwerde zum Berufungsgericht zulässig.
- (2) Für Beschwerden gelten die Bestimmungen über die Berufung entsprechend, soweit nicht im Einzelfall etwas anderes bestimmt ist; über sie kann ohne mündliche Verhandlung entschieden werden.
- (3) Die verfahrensmäßige Behandlung anderer in den Ordnungen vorgesehenen Beschwerden richtet sich gleichermaßen nach den Bestimmungen über die Berufung.

VII. WIEDERAUFNAHME DES VERFAHRENS

§ 64 Zulässigkeit der Wiederaufnahme

- (1) Die Wiederaufnahme des Verfahrens ist zulässig gegenüber rechtskräftigen Entscheidungen eines Verbandsgerichts, wenn neue, bisher unbekannte Beweismittel vorgebracht werden, die geeignet sind, eine andere als die getroffene Entscheidung herbeizuführen. Die Wiederaufnahme ist nur zulässig, wenn die Beweismittel ohne Verschulden im früheren Verfahren nicht geltend gemacht werden konnten.
- (2) Der Antrag ist innerhalb von zwei Wochen nach Bekanntwerden des Wiederaufnahmegrundes zu stellen. Nach Ablauf eines Jahres seit der Rechtskraft der Entscheidung ist die Wiederaufnahme des Verfahrens ausgeschlossen.

§ 65 Entscheidung

- (1) Über den Antrag entscheidet das Verbandsgericht, das über den Fall rechtskräftig entschieden hat, durch unanfechtbaren Beschluss
- (2) Mitglieder des Verbandsgerichts, die an der betreffenden Entscheidung mitgewirkt haben, sind von der Entscheidung über den Wiederaufnahmeantrag nicht ausgeschlossen.
- (3) Das Verbandsgericht kann über die Zulässigkeit des Wiederaufnahmeantrags vorab im schriftlichen Verfahren entscheiden.

§ 66 Anzuwendende Verfahrensvorschriften

Das weitere Verfahren richtet sich nach den für das Berufungsverfahren geltenden Vorschriften.

VIII. KOSTEN, VOLLSTRECKBARKEIT

§ 67 Kostenpflicht

- (1) Der unterliegende Beteiligte trägt die Kosten des Verfahrens.
- (2) Wenn ein Beteiligter teils obsiegt, teils unterliegt, so sind die Kosten gegeneinander aufzuheben oder verhältnismäßig zu teilen. Sind die Kosten gegeneinander aufgehoben, so fallen die Kosten des Verbandsgerichts jedem Beteiligten zur Hälfte zur Last. Einem Beteiligten können die Kosten ganz auferlegt werden, wenn der andere nur zu einem geringen Teil unterlegen ist.
- (3) Die Kosten eines ohne Erfolg eingelegten Rechtsbehelfs/ Antrags fallen demjenigen zur Last, der ihn eingelegt hat. Gleiches gilt im Falle der Rücknahme.

- (4) Kosten, die durch einen Antrag auf Wiedereinsetzung oder Wiederaufnahme entstehen, fallen dem Antragsteller zur Last.
- (5) Kosten, die durch schuldhaftes Säumnis eines Beteiligten entstehen, können diesem auferlegt werden.

§ 68 Begriff der Kosten

- (1) Kosten sind die Gebühren, die Kautions und Auslagen des Verbandsgerichts und die zur zweckentsprechenden Rechtsverfolgung oder Rechtsverteidigung notwendigen Aufwendungen der Beteiligten.
- (2) Auslagen des Verbandsgerichts sind:
 - 1. Kosten für Abschriften und Ablichtungen,
 - 2. Telefongebühren,
 - 3. Vergütungen für Zeugen, Sachverständige und Dolmetscher,
 - 4. Gebühren, die an Behörden zu entrichten sind,
 - 5. Entgelt für Leistungen außenstehender Stellen und Personen.
- (3) Die Gebühren und Auslagen eines Rechtsanwalts oder eines sonstigen Bevollmächtigten oder Beistands sind nicht erstattungsfähig.

§ 69 Vorschusspflicht

- (1) Die Beteiligten sind hinsichtlich der Gebühren und Kautions vorschusspflichtig. § 38 Abs. 7 bleibt unberührt.
- (2) Der DMSB ist von der Vorschusspflicht befreit.
- (3) Das Verbandsgericht nimmt die beantragte Handlung erst nach Leistung des Vorschusses vor.
- (4) Wird der Kostenvorschuss trotz Fristfestsetzung nicht geleistet, gilt der Antrag als zurückgenommen. Hierauf ist bei der Fristsetzung hinzuweisen. § 61 bleibt unberührt.
- (5) In begründeten Härtefällen kann dem Kostenschuldner auf Antrag die Vorschusspflicht erlassen werden, wenn das eingelegte Rechtsmittel offensichtlich begründet ist.

§ 70 Höhe der Kautionen

Die Kautionen werden im DMSB-Handbuch und/oder in den DMSB-Medien veröffentlicht.

§ 71 Kostenentscheidung, Erledigung der Hauptsache

- (1) Das Verbandsgericht hat in einer Entscheidung, die das Verfahren abschließt, über die Verteilung der Kosten zu entscheiden.
- (2) Ist das Verfahren in der Hauptsache erledigt, so entscheidet das Verbandsgericht nach billigem Ermessen über die Kosten; der bisherige Sach- und Streitstand ist dabei zu berücksichtigen.

§ 72 Anfechtung der Kostenentscheidung

Eine gesonderte Anfechtung der Kostenentscheidung ist nicht zulässig.

§ 73 Kostenfestsetzung

- (1) Die DMSB-Geschäftsstelle setzt die Höhe der Kosten fest.

- (2) Bei technischen Protesten entscheidet der Gutachterausschuss des DMSB auf Antrag über die Höhe der zu erstattenden Kosten für eine Re- und Demontage nach dessen Bestimmungen und Richtlinien.

§ 74 Vollstreckbarkeit

- (1) Die Entscheidungen der Verbandsgerichte werden von der DMSB-Geschäftsstelle vollstreckt.
- (2) Strafen anderer Sportverbände werden nur anerkannt, wenn die Gegenseitigkeit für die Vollstreckung gegenüber dem DMSB erklärt wird.

IX. GNADENRECHT

§ 75 Gnadenverfahren

- (1) Das Gnadenrecht steht im Automobilsport dem Präsidenten zusammen mit dem Präsidiumsmitglied für den Bereich Automobilsport und im Motorradsport dem Präsidenten zusammen mit dem Präsidiumsmitglied für den Bereich Motorradsport zu.
- (2) Diese können, grundsätzlich erst nach Ausschöpfung des DMSB Rechtsweges durch den Betroffenen, im Wege der Begnadigung unanfechtbare Strafen erlassen, ermäßigen, umwandeln oder aussetzen.
- (3) Dem Vorsitzenden des zuletzt erkennenden Gerichts ist Gelegenheit zu geben, zu dem Gnadengesuch Stellung zu nehmen.
- (4) Die Gnadenentscheidung wird ohne mündliche Verhandlung getroffen. Sie ist unanfechtbar.

X. SCHLUSSVORSCHRIFTEN

§ 76 Anerkennung der Entscheidungen in Dopingsachen

Zulassungssperren und Maßregeln wegen Verstößen gegen das Dopingverbot werden hinsichtlich der Rückfallvoraussetzungen, der Wettkampfsperre und des Ausschlusses von der Teilnahme an Veranstaltungen von allen Mitgliedsorganisationen des DOSB für ihren Bereich anerkannt.

§ 77 Verjährung und Tilgung früherer Strafen

§§ 29, 30 gelten entsprechend für frühere Strafen.

§ 78 Ausnahmemöglichkeit

In Abstimmung zwischen dem Vorsitzenden der Verhandlung, dem DMSB-Justiziarat und dem Beklagten kann auf alle oder Teile dieser Rechts- und Verfahrensregeln verzichtet werden.

§ 79 Inkrafttreten

Diese Ordnung tritt am 01.01.2019 nach Beschluss der Mitgliederversammlung vom 21.04.2018 in Kraft. Soweit in anderen Vorschriften, Bestimmungen und Richtlinien auf Bestimmungen verwiesen wird, die durch diese RuVO ersetzt werden, treten an deren Stelle die entsprechenden Vorschriften dieser Ordnung. Laufende Verfahren werden nach Inkrafttreten der RuVO nach deren Verfahrensregeln weitergeführt.

Schiedsgerichtsordnung (SchGO)

§ 1 Satzungsbestandteil

Diese Schiedsgerichtsordnung (= SchGO) ist Bestandteil der Satzung des DMSB (§ 16 der Satzung).

Für die der Verbandssatzung unmittelbar unterworfenen Mitglieder (§ 4 Ziff. 1 a-d) besteht es als institutionelles Schiedsgericht (Teil I). Im Verbandsbereich tätige Personen oder Institutionen, die nicht Mitglieder des DMSB sind, können die Zuständigkeit des Schiedsgerichts vereinbaren (vertragliches Schiedsgericht, Teil II).

I. INSTITUTIONELLES SCHIEDSGERICHT

§ 2 Persönlicher und sachlicher Geltungsbereich

1. Das Schiedsgericht ist eine Einrichtung, jedoch kein Organ des DMSB. Im Rahmen seiner Zuständigkeit ist der ordentliche Rechtsweg ausgeschlossen. Unberührt bleiben jedoch die gesetzlichen Vorschriften, nach denen Streitigkeiten einem schiedsrichterlichen Verfahren nicht oder nur unter bestimmten Voraussetzungen unterworfen werden dürfen. Es führt die Bezeichnung „ständiges Schiedsgericht für den Bereich des DMSB“.
2. In persönlicher Hinsicht unterliegen der Schiedsgerichtsbarkeit:
 - a) der DMSB und seine Organe sowie bei korporativen Streitigkeiten seine Organmitglieder;
 - b) die korporativen Mitglieder des DMSB (§ 4 Ziff. 1 der Satzung);
 - c) die den Mitgliedern angeschlossenen Vereine bzw. Vereinsabteilungen und die diesen angehörenden Einzelmitglieder (§ 4 Ziff. 3 der Satzung); insoweit ist in den Satzungen der Anschlussvereine die Bestimmung enthalten, dass für die Einzelmitglieder die Verbandssatzung, die hierzu erlassenen Verbandsordnungen, insbesondere die RuVO und die SchGO sowie die sportlichen Vorschriften und Reglements verbindlich sind.
3. Die sachliche Zuständigkeit des Schiedsgerichts setzt korporative Streitigkeiten voraus. Das sind solche, die in ihrem Kern nach der Satzung des DMSB, nach den von ihm erlassenen sportlichen Vorschriften und Reglements oder nach sonstigen Verbandsordnungen zu beurteilen sind. Unter dieser Voraussetzung ist das Schiedsgericht sachlich zuständig in folgenden Angelegenheiten:
 - a) Streitigkeiten zwischen dem DMSB einschließlich seiner Organe mit den korporativen Mitgliedern sowie Streitigkeiten zwischen den korporativen

Mitgliedern untereinander (sog. Verbandsstreitigkeiten);

- b) Streitigkeiten zwischen dem DMSB und seinen Organmitgliedern, soweit diese aus dem korporativ-organschaftlichen Verhältnis herrühren (sog. organschaftliche Streitigkeiten).
- c) Streitigkeiten in der Verbandsgerichtsbarkeit im Sinne der Rechts- und Verfahrensordnung (sog. RuVO-Streitigkeiten).

§ 3 Erschöpfung des verbandsinternen Rechtsweges

Das Schiedsgericht kann erst angerufen werden, wenn die Partei, die das Verfahren betreibt, den eröffneten verbandsinternen Rechtsweg erschöpft hat und wenn eine freiwillige Unterwerfung unter eine Entscheidung der zuständigen Instanzen ausscheidet. Soweit ein verbandsinterner Rechtsweg nicht gegeben ist, ist die unmittelbare Anrufung des Schiedsgerichts zulässig. Des Weiteren wird den Rechtssuchenden die Möglichkeit eröffnet, die Zuständigkeit des Schiedsgerichts jederzeit noch vor Ausschöpfung sämtlicher Rechtsmittel der Verbandsgerichtsbarkeit zu vereinbaren. Voraussetzung für die Allein-zuständigkeit des Schiedsgerichts in diesen Fällen ist das Zustandekommen eines Schiedsvertrages i.S. §§ 1025 ff. ZPO zwischen den am Verfahren beteiligten Parteien.

§ 4 Zusammensetzung des Schiedsgerichts

Das Schiedsgericht setzt sich aus dem Vorsitzenden und zwei Beisitzern zusammen. Für jedes Mitglied des Schiedsgerichts ist ein Stellvertreter zu bestellen.

Der Vorsitzende und sein Stellvertreter (sowie die beiden Beisitzer und deren Stellvertreter) müssen die Befähigung zur Ausübung des staatlichen Richteramtes haben.

§ 5 Unabhängigkeit

Die Mitglieder des Schiedsgerichts sind persönlich und sachlich unabhängig. Sie sind keinerlei Weisungen unterworfen.

Die Mitglieder des Schiedsgerichts dürfen nicht Amtsinhaber irgendeines Organs, eines Fachausschusses oder einer Arbeitsgruppe des DMSB oder eines Mitgliedervereins nach § 4 a-d der Satzung des DMSB sein. Sie dürfen außerdem nicht in einem Dienst- oder Anstellungsverhältnis zum DMSB, einem Mitglied des DMSB oder einem diesen angeschlossenen Verein stehen oder von diesen aus sonstigen Gründen regelmäßige Vergütungen erhalten.

§ 6 Bestellung der Schiedsrichter

Jedes Mitglied des DMSB schlägt jeweils einen Kandidaten zur Wahl des Vorsitzenden, seines Stellvertreters, der beiden Beisitzer und deren Stellvertreter vor. Die Wahlvorschläge sind schriftlich einzureichen. Sie müssen der DMSB-Geschäftsstelle spätestens 4 Wochen vor der Mitgliederversammlung vorliegen.

Die Mitgliederversammlung des DMSB wählt einzeln die Mitglieder des Schiedsgerichts auf die Dauer von sechs Jahren, gerechnet von ordentlicher Mitgliederversammlung zu ordentlicher Mitgliederversammlung.

§ 7 Mögliche Besetzung des Schiedsgerichts bei Rüge der Zusammensetzung

Macht ein am Schiedsverfahren beteiligter, einem Mitglied angeschlossener Verein oder ein diesem angehörendes Einzelmitglied geltend, es habe auf die Zusammensetzung des Schiedsgerichts keinen Einfluss nehmen können, so können die am Streit beteiligten Parteien andere Schiedsrichter ernennen. Sind aufseiten einer Partei mehrere Personen beteiligt, so können sie das Wahlrecht nur gemeinsam ausüben.

Die Bestellung wird wie folgt vorgenommen:

Der DMSB führt eine Liste von 20 Persönlichkeiten, die zur Ausübung des Schiedsrichteramtes bereit sind und die Voraussetzungen hierfür erfüllen. Die Führung und Verwahrung der Liste obliegt dem Verbandsgeschäftsführer. Jede am Streit beteiligte Partei wählt einen Schiedsrichter aus dieser Liste. Die das Verfahren betreibende Partei hat der gegnerischen mittels eingeschriebenen Briefes den Streitfall darzulegen, den das Schiedsgericht schlichten bzw. entscheiden soll und hat den von ihr gewählten Schiedsrichter nach Vor- und Zunamen, Stand und Wohnort zu benennen mit der Aufforderung an den Gegner, binnen einer einwöchigen Frist seinerseits einen Schiedsrichter auszuwählen. Erfolgt diese Benennung nicht, so hat die anrufende Partei eine nochmalige Nachfrist von weiteren 10 Tagen zu setzen, nach deren Ablauf die betreibende Partei die Ernennung des zweiten Schiedsrichters durch den jeweiligen Direktor des Amtsgerichts Frankfurt, bei dessen Verhinderung durch den 1. oder 2. Vorstandsvorsitzenden des Landessportbundes Hessen beantragen kann.

Bei Wegfall oder Verhinderung eines Schiedsrichters muss der Nachfolger aus der Liste der Schiedsrichter wie der Vorgänger gewählt werden.

Die beiden Schiedsrichter haben eine der in der Liste aufgeführten Personen zum Vorsitzenden zu wählen. Kommt zwischen den beiden Schiedsrichtern keine Einigung zustande, so wird der Vorsitzende auf Antrag der Schiedsrichter oder einer Partei vom jeweiligen Direktor des Amtsgerichts Frankfurt, bei dessen Verhinderung vom 1. oder 2. Vorstandsvorsitzenden des Landessportbundes Hessen ernannt.

Die Schiedsrichter müssen sich zur Übernahme des Amtes den Parteien gegenüber bereit erklären.

§ 16 bleibt unberührt.

§ 8 Form der Schiedsklage

1. Geschäftsstelle des Schiedsgerichts ist die Geschäftsstelle des DMSB, ab Klageerhebung auch dann, wenn der DMSB Kläger oder Beklagter ist.
2. Die Anrufung des Schiedsgerichts erfolgt unter Einreichung einer Klage mit zwei Abschriften bei der Geschäftsstelle. Ist der DMSB Kläger oder Beklagter, erfolgt die Einreichung der Klage zu Händen des Schiedsgerichts-Vorsitzenden. Damit ist die Klage erhoben.
3. Es sollen ein Klageantrag gestellt, das zugrundeliegende Streitverhältnis dargestellt und die für erforderlich gehaltenen Beweise angeboten werden.
4. Die Durchführung des schiedsgerichtlichen Verfahrens ist von der Einzahlung eines Kostenvorschusses abhängig, dessen Höhe vom Vorsitzenden unmittelbar nach Klageerhebung festzusetzen ist.
5. Ist der Kostenvorschuss nicht oder nicht vollständig erbracht, wird die Klage durch den Vorsitzenden im schriftlichen Verfahren als unzulässig verworfen.

§ 9 Klagefrist

Ist nach der DMSB-Satzung und/oder ihren Bestandteilen ein mit Gründen versehener Bescheid zu erteilen (z.B. bei Ordnungsmaßnahmen), so muss die Schiedsklage innerhalb eines Monats ab Zugang des Bescheids eingereicht werden.

In den übrigen Fällen soll die Klage innerhalb von drei Monaten eingereicht werden, nachdem der Schiedskläger die tatsächlichen Umstände, die dem Streitverhältnis zugrunde liegen, wenigstens soweit in Erfahrung bringen konnte, dass er zur Erhebung einer Feststellungsklage in der Lage ist.

Unter dieser Voraussetzung ist jede Schiedsklage nach dem Ablauf eines Jahres seit Eintritt des die Klage begründenden Ereignisses unzulässig.

Wird eine zwingende Klagefrist versäumt, so unterrichtet das Schiedsgericht den Kläger über den Mangel, gewährt ihm eine Frist von zwei Wochen zur Stellungnahme und weist dann die Klage als unzulässig ab.

Die Bestimmungen der ZPO über die Wiedereinsetzung in den vorigen Stand finden entsprechende Anwendung.

§ 10 Vorbereitende Maßnahmen des Vorsitzenden

Der Vorsitzende verfügt die Zustellung (Einschreiben mit Rückschein) der Schiedsklage an den Schiedsbeklagten mit der Aufforderung, innerhalb von drei Wochen Stellung zu nehmen.

Der Vorsitzende hat die Sache so weit vorzubereiten, dass nach Möglichkeit in einer mündlichen Verhandlung ein Vergleich geschlossen oder ein Schiedsspruch erlassen werden kann. Zu diesem Zweck kann der Vorsitzende die Beiziehung von Akten des DMSB oder der Anschlussvereine anordnen, er kann um staatsgerichtliche Amtshilfe ersuchen (z.B. wenn ein Zeuge weit entfernt wohnt) und kann im Einverständnis beider Parteien Zeugen und Sachverständige vernehmen. Das hierbei zu fertigende Protokoll ist in einer mündlichen Verhandlung zu verlesen.

§ 11 Ort und Zeit einer mündlichen Verhandlung; Entscheidung im schriftlichen Verfahren und nach Aktenlage

Das Schiedsgericht tagt am Sitz des DMSB e.V., es sei denn, der Vorsitzende des Schiedsgerichts bestimmt den Ort der mündlichen Verhandlung unter Wahrung der Belange des am weitest entfernt ansässigen Partei anders.

Die mündliche Verhandlung soll nach Möglichkeit innerhalb von drei Monaten nach Eingang der Schiedsklage stattfinden.

Im Einverständnis beider Parteien kann das Schiedsgericht im schriftlichen Verfahren einen Vergleichsvorschlag unterbreiten oder einen Schiedsspruch erlassen.

Erscheint eine Partei trotz ordnungsgemäßer Ladung unentschuldigt zur mündlichen Verhandlung nicht und ist sie auch nicht vertreten, so entscheidet das Schiedsgericht nach Lage der Akten. Die von der säumigen Partei benannten oder von ihr gestellten Zeugen oder Sachverständigen sind dann nicht zu vernehmen.

§ 12 Ladung zur mündlichen Verhandlung

Zur mündlichen Verhandlung werden die Parteien mittels „Einschreiben mit Rückschein“ geladen. Hat ein Bevollmächtigter eine Zustellungsvollmacht nachgewiesen, so wird dieser geladen. Die Ladungsfrist beträgt drei Wochen. Mittels „Einschreiben“ werden Zeugen und Sachverständige geladen. Beweispersonen, die einer verbindlichen Erscheinungspflicht nicht unterliegen, werden eingeladen, zur Verhandlung zu erscheinen. Beweispersonen sind darauf hinzuweisen, dass sie vom DMSB nach den Sätzen des Gesetzes über die Entschädigung von Zeugen und Sachverständigen i.d.F. vom 1.10.1969 (BGBl. I S. 1756) entschädigt werden.

§ 13 Vertretung

Jede Partei kann sich durch eine volljährige unbeschränkt geschäftsfähige Person vertreten lassen. Das Schiedsgericht kann einen ihm ungeeignet erscheinenden Bevollmächtigten zurückweisen und kann der Partei anheimgeben, entweder selbst zur mündlichen Verhandlung zu erscheinen oder einen anderen geeigneten Vertreter zu bestellen.

Als Bevollmächtigter kann insbesondere ein bei einem Gericht in der Bundesrepublik Deutschland zugelassener Rechtsanwalt in jeder Lage des Verfahrens bestellt werden. Das Zurückweisungsrecht gilt dann nicht.

Eine vom Schiedsgericht getroffene Kostenentscheidung erfasst nicht die Kosten einer solchen Vertretung oder anwaltschaftlichen Beratung. Diese Kosten trägt diejenige Partei, welche den Auftrag an den Bevollmächtigten erteilt hat. Von dieser Regelung wird ein evtl. Ersatzanspruch nach dem staatlichen Recht nicht berührt. Soll das Schiedsgericht über einen solchen materiellrechtlichen Kostenerstattungsanspruch entscheiden, so bedarf es hierzu einer besonderen Schiedsabrede zwischen den Parteien sowie des Einverständnisses des Schiedsgerichts.

Ein Bevollmächtigter, der nicht Mitglied eines Anschlussvereins oder ständiger Verfahrensbevollmächtigter des DMSB ist, muss dem Schiedsgericht eine schriftliche Vollmacht vorlegen.

§ 14 Grundsätzliche Nichtöffentlichkeit

Die mündliche Verhandlung vor dem Schiedsgericht ist nicht öffentlich. Das Schiedsgericht kann Zuhörer zulassen.

§ 15 Verfahrensgestaltung

Das Schiedsgericht hat den Sachverhalt ausreichend zu erforschen, die allgemein gültigen Verfahrensgrundsätze zu beachten und den Beteiligten ausreichend das rechtliche Gehör zu gewähren.

Im Übrigen gestaltet das Schiedsgericht sein Verfahren nach seinem freien Ermessen. Es kann Vorschriften der Zivilprozessordnung sinngemäß heranziehen.

§ 16 Ablehnung eines Schiedsrichters

Die Ablehnung des Schiedsgerichts im Ganzen ist unzulässig.

Wird ein Schiedsrichter abgelehnt, so soll er sich zur Ablehnung äußern. Seine Stellungnahme ist beiden Parteien zuzuleiten.

Das Schiedsgericht kann die Ablehnung wegen Besorgnis der Befangenheit für begründet erklären. Bei dieser Entscheidung wirkt der Stellvertreter des abgelehnten Schiedsrichters mit. Dieser tritt dann an die Stelle des abgelehnten Schiedsrichters.

Erachtet das Schiedsgericht die Ablehnung für unbegründet, so kann es dem Verfahren Fortgang geben. Es kann dem Ablehnenden auch eine Frist zur Einleitung des staatsgerichtlichen Ablehnungsverfahrens bestimmen und bis zu dessen rechtskräftiger Erledigung das Verfahren aussetzen.

§ 17 Protokoll

Über die mündliche Verhandlung wird ein Protokoll aufgenommen, dessen Inhalt der Vorsitzende diktiert. Ein Diktat auf Tonträger ist zulässig.

Das Protokoll soll enthalten:

- a) die Bezeichnung und Besetzung des Schiedsgerichts;
- b) Ort, Datum und Uhrzeit des Beginns der Verhandlung;
- c) die Bezeichnung des Streitgegenstandes;
- d) die Namen der erschienenen Personen, gesetzlichen Vertreter oder Bevollmächtigten;
- e) die Erklärungen der Parteien, dass das Schiedsgericht ordnungsgemäß besetzt und zuständig ist;
- f) die Erklärung der Parteien zur Höhe des Streitwertes sowie dessen Festsetzung durch das Schiedsgericht;
- g) den Inhalt eines evtl. abgeschlossenen Vergleichs;
- h) die von den Parteien gestellten Anträge und die wesentlichen Erklärungen;
- i) den wesentlichen Inhalt von Zeugen- und Sachverständigenaussagen;
- j) den wesentlichen Inhalt des Ergebnisses eines Augenscheins;
- k) die Bezeichnung von Urkunden, die bei der Beweisaufnahme verlesen oder sonst zum Gegenstand der Verhandlung gemacht worden sind;
- l) die Feststellung sonstiger wesentlicher Prozesshandlungen;
- m) die Erklärung der Parteien, dass ihnen rechtliches Gehör gewährt worden ist;
- n) die Formel des bekannt gegebenen Schiedsspruchs oder den Beschluss, wann und wie er bekannt gegeben wird;
- o) die Uhrzeit des Verhandlungsschlusses.

Das Protokoll ist vom Vorsitzenden und von einem evtl. bestellten Protokollführer zu unterzeichnen.

Ist vom Schiedsgericht ein einzelner Schiedsrichter mit der Vornahme einer Beweisaufnahme beauftragt worden, so hat dieser die entsprechende Niederschrift zu unterschreiben.

§ 18 Vergleich

Im Interesse des Verbandsfriedens soll das Schiedsgericht versuchen, den Streit durch einen möglichen Vergleich zu beenden.

Ein Vergleich ist in die Niederschrift aufzunehmen, zu verlesen und von den Beteiligten zu genehmigen. Hat er einen vollstreckungsfähigen Inhalt, so soll sich der Schuldner gemäß § 1044 a ZPO der sofortigen Zwangsvollstreckung aus dem Vergleich unterwerfen. Der Vergleich ist unter Angabe des Tages des Zustandekommens von sämtlichen Schiedsrichtern und von den Parteien (ihren Bevollmächtigten) zu unterschreiben. Auf die Niederlegung beim staatlichen Gericht kann verzichtet werden. In diesem Fall hat der Vergleich nur die Wirkungen eines außergerichtlichen Vergleichs.

§ 19 Erlass des Schiedsspruchs

Vor dem Erlass eines Schiedsspruchs erhalten die Parteien Gelegenheit zur abschließenden Stellungnahme.

Materiell stützt das Schiedsgericht seine Entscheidung auf das einschlägige Verbandsrecht; es berücksichtigt die ungeschriebenen Regeln des Motorsports, soweit sie eine allgemeine Anerkennung und Auslegung gefunden haben. Im Übrigen können Grundsätze des einschlägigen materiellen staatlichen Rechts herangezogen werden.

Bei der Beratung und Beschlussfassung dürfen nur die entscheidenden Mitglieder des Schiedsgerichts zugegen sein. Sie haben das Beratungsgeheimnis zu wahren.

Der schriftlich abzufassende Schiedsspruch soll enthalten:

- a) die Bezeichnung des Schiedsgerichts und die Namen der Schiedsrichter, die bei der Entscheidung mitgewirkt haben;
- b) die Bezeichnung der Verfahrensbeteiligten (Vor- und Zuname, Beruf und Anschrift), ggfs. der gesetzlichen Vertreter und der Verfahrensbevollmächtigten (Vor- und Zuname, Beruf, Anschrift);
- c) die Entscheidungsformel mit dem Ausspruch über die Kosten;
- d) eine kurze Darstellung des Sachverhalts, evtl. wie er sich aufgrund der Beweisaufnahme ergeben hat;
- e) die Entscheidungsgründe.

Der Schiedsspruch ist von den Schiedsrichtern, die bei der Entscheidung mitgewirkt haben, zu unterschreiben.

Der Tag der letzten Unterschrift ist zu vermerken.

§ 20 Kosten des Verfahrens

Die erstattungsfähigen Kosten des Verfahrens trägt der Unterlegene. Bei teilweisem Unterliegen und Obsiegen kann das Schiedsgericht beiden Parteien einen Teil der Kosten auferlegen.

Wer die Schiedsklage zurücknimmt, trägt die bis zur Rücknahme entstandenen Kosten.

Der Streitwert wird vom Schiedsgericht festgesetzt. Er soll bei nicht vermögensrechtlichen Streitigkeiten zwischen 2.000,- EUR und 20.000,- EUR festgesetzt werden.

Die Schiedsrichter erhalten unabhängig von der Höhe des festgesetzten Streitwertes für jeden verhandelten bzw. im schriftlichen Verfahren entschiedenen Fall: 400,- EUR der Vorsitzende, je 250,- EUR die Beisitzer. Für jeden weiteren Verhandlungstag in derselben Sache erhöht sich die Vergütung jeweils um die Hälfte pro Verhandlungstag.

Erstattungsfähige Kosten (oben Abs. 1) sind: die Kosten für Beweispersonen oder Beweismittel sowie ein Gerichtskostenbetrag, dessen Höhe sich aus dem Kostenverzeichnis zum Gerichtskostengesetz für eine vergleichbare Tätigkeit eines Zivilgerichts in erster Instanz ergibt.

§ 13 Abs. 3 bleibt unberührt.

§ 21 Niederlegung des Schiedsspruchs/ Schiedsvergleichs

Die Parteien können auf die Niederlegung des Schiedsspruchs verzichten. In diesem Fall ergibt sich hinsichtlich des Schiedsspruchs eine verbandsrechtliche Folgepflicht.

Je eine Ausfertigung des Schiedsspruchs, die von den bei der Entscheidung mitwirkenden Schiedsrichtern unterschrieben worden sind, ist den Parteien durch einen Gerichtsvollzieher zuzustellen. Den Auftrag hierzu erteilt der Vorsitzende im eigenen und im Namen der übrigen Schiedsrichter.

Die Urschrift (der von den Schiedsrichtern unterschriebenen) Entscheidung ist mit den Zustellungsurkunden zu verbinden und vom Vorsitzenden im eigenen und im Namen der übrigen Schiedsrichter auf der Geschäftsstelle des zuständigen staatlichen Gerichts niederzulegen.

Eine Ablichtung der Bestätigung über die Niederlegung übersendet der Vorsitzende an die Parteien bzw. an deren Zustellungsbevollmächtigte.

Ein Schiedsvergleich (§ 18 Abs. 2 SchGO) wird nicht zugestellt; er wird auf der Geschäftsstelle des zuständigen Gerichts niedergelegt.

§ 22 Zuständiges Staatsgericht

Zuständiges staatliches Gericht für die Niederlegung des Schiedsspruchs (Schiedsvergleichs), für die vom Schiedsgericht für erforderlich erachteten richterlichen Handlungen (§ 1036 ZPO), ferner für die gerichtlichen Entscheidungen über die Ablehnung von Schiedsrichtern sowie zum Erlass der in § 1045 ZPO bezeichneten Beschlüsse ist das Landgericht Frankfurt am Main.

Für die richterliche Vernehmung, evtl. Vereidigung von Zeugen oder Sachverständigen oder für die eidliche Parteivernehmung ist abweichend von Abs. 1 das Amtsgericht zuständig, in dessen Bezirk der zu Vernehmende seinen Wohnsitz oder bei Fehlen eines solchen seinen Aufenthalt hat.

II. VERTRAGLICHES SCHIEDSGERICHT

§ 23 Schiedsvereinbarung

Die Schiedsgerichtsordnung in der Satzung gilt in anderen als Ordnungstreitigkeiten wegen fehlender Mitgliedschaft nicht für die Einzelmitglieder der angeschlossenen Vereine; sie hat ferner keine Verbindlichkeit in den nicht-korporativen Streitigkeiten der der Schiedsgerichtsordnung unterworfenen Personen. In diesen Fällen besteht die Möglichkeit, die Zuständigkeit des beim DMSB gebildeten Schiedsgerichts zu vereinbaren (§ 1027 ZPO).

Erhebt in solchen Fällen der Kläger eine Schiedsklage, so setzt der Vorsitzende des Schiedsgerichts beiden Parteien eine Frist zur Vorlage des von diesen unterschriebenen Schiedsvertrages, in dem sie sich für diese Streitigkeit der Schiedsgerichtsordnung unter Ausschluss der staatlichen Gerichtsbarkeit unterwerfen.

§ 24 Bildung des Schiedsgerichts

§ 7 SchGO gilt entsprechend.

Jugendordnung

dmsj – deutsche motor sport jugend

1. Name

Die dmsj – deutsche motor sport jugend ist die Jugendorganisation des DMSB – Deutscher Motor Sport Bund e.V.

2. Aufgaben

Die dmsj führt und verwaltet sich im Rahmen der DMSB-Satzung und dieser Jugendordnung selbständig und vertritt ihre Interessen nach innen und außen.

Die Aufgaben der dmsj sind unter Beachtung der Grundsätze des freiheitlichen, demokratischen, sozialen Rechtsstaates im Einzelnen:

- 2.1 Die Wahrnehmung von Aufgaben der Jugendziehung einschließlich Gewaltprävention, der überfachlichen Jugendarbeit, der Jugendhilfe und des Jugendsports.
- 2.2 Die Erziehung zu verantwortungsbewusstem Verhalten im Straßenverkehr, insbesondere durch Vermittlung entsprechender fahrtechnischer Kenntnisse und einschlägiger Vorschriften.
- 2.3 Die vorrangige Beachtung des Schutzes der natürlichen Lebensgrundlagen, die Vermittlung eines möglichst sparsamen Umganges mit Material und sonstigen natürlichen Ressourcen als Ziel der Ausbildung junger Motorsportler, sowie die strikte Beachtung sämtlicher für die Ausübung des Motorsports relevanter umweltschutzrechtlicher Bestimmungen und Vorschriften.
- 2.4 Die Zusammenarbeit mit anderen Jugendorganisationen, insbesondere der Deutschen Sportjugend (dsj) im Deutschen Olympischen Sportbund (DOSB) sowie in den jeweiligen Landessportbünden (LSB).
- 2.5 Die Aus- und Weiterbildung von Trainern.

3. Zugehörigkeit

Zur dmsj gehören alle jugendlichen Vereinsmitglieder der DMSB-Mitgliedsverbände und -vereine bis zum vollendeten 18. Lebensjahr, die gewählten Vorstandsmitglieder, die gewählten Jugendleiter der DMSB-Trägervereine (ADAC, AvD, DMV), der Landesmotorsportfachverbände, sonstiger Motorsportverbände und sonstiger Mitglieder, sowie die ebenfalls gewählten Jugendleiter in den angeschlossenen Vereinen.

Die Zugehörigkeit jugendlicher Vereinsmitglieder endet automatisch am 31.12. des Jahres, in dem das 18. Lebensjahr vollendet wird.

4. Organe

Die Organe der dmsj sind:

- 4.1 die Vollversammlung,
- 4.2 der Vorstand.

5. dmsj-Vollversammlung

Die Vollversammlung ist das oberste Organ der dmsj.

5.1 Zusammensetzung

Die Vollversammlung bilden:

- 5.1.1 der Vorstand der dmsj,
- 5.1.2 je drei Vertreter der Trägervereine,
- 5.1.3 mindestens je ein Vertreter der Jugendorganisationen der Landesmotorsportfachverbände. Pro angefangene 1000 jugendliche Verbandsmitglieder, die die Alterskriterien für die Zugehörigkeit gem. Ziffer 3 erfüllen, wird eine Vertreterstimme erteilt. Max. sind 3 Vertreterstimmen möglich,
- 5.1.4 ein Vertreter der Jugendorganisationen sonstiger Motorsportverbände,
- 5.1.5 ein Vertreter der Jugendorganisationen sonstiger Mitglieder.

5.2 Stimmberechtigung

Stimmberechtigt sind die Vorstandsmitglieder 1.-5. und das kooptierte Mitglied im Vorstand sowie alle Delegierten bei der Vollversammlung der dmsj mit je einer Stimme. Eine Stimmübertragung auf eine andere stimmberechtigte Person ist bei schriftlicher Bevollmächtigung zulässig. Hierbei darf keine Person mehr als drei Stimmen auf sich vereinigen.

Hat ein Trägerverein bzw. ein Landesmotorsportfachverband mehr als eine Delegiertenstimme, so soll er diese bzw. eine davon durch einen Jugendlichen/jungen Erwachsenen ab 16 bis 27 Jahren vertreten lassen.

Die ordnungsgemäß einberufene Vollversammlung ist ohne Rücksicht auf die Anzahl der Erschienenen beschlussfähig. Bei Abstimmungen und Wahlen genügt die einfache Mehrheit der abgegebenen Stimmen.

5.3 Aufgaben

- 5.3.1 Festlegung der Richtlinien der Arbeit des Vorstandes
- 5.3.2 Entgegennahme der Berichte des Vorstandes
- 5.3.3 Aussprache über die Berichte des Vorstandes
- 5.3.4 Genehmigung des Haushaltsvoranschlages
- 5.3.5 Entlastung des Vorstandes
- 5.3.6 Wahl des Vorstandes
- 5.3.7 Wahl der Kassenprüfer
- 5.3.8 Erarbeitung von Änderungen oder Ergänzungen in der dmsj Jugendordnung, die der Bestätigung der DMSB-Mitgliederversammlung bedürfen
- 5.3.9 Beschlussfassung über fristgemäß eingereichte Anträge

5.4 Einberufung

- 5.4.1 Jedes Jahr findet vor der DMSB-Mitgliederversammlung die ordentliche Vollversammlung statt, die vom Vorsitzenden mindestens vier Wochen vorher unter Bekanntgabe der Tagesordnung schriftlich einberufen wird.
- 5.4.2 Eine außerordentliche Vollversammlung muss einberufen werden, wenn die Hälfte der Mitglieder der Vollversammlung oder die Mehrheit der Mitglieder des Vorstandes dies schriftlich verlangen, wobei Zweck und Gründe für die Versammlung angegeben werden müssen.

5.5 Anträge

- 5.5.1 Antragsberechtigt sind, gemäß Punkt 5 dieser Jugendordnung, alle Mitglieder der Vollversammlung.
- 5.5.2 Anträge sind schriftlich und mit Begründung spätestens drei Wochen vor dem Termin der Vollversammlung beim Vorstand einzureichen.
- 5.5.3 Dringlichkeitsanträge bedürfen einer 2/3-Mehrheit der Vollversammlung.

6. Vorstand

6.1 Der Vorstand besteht aus dem Vorsitzenden (1. Vorstandsmitglied) und sechs weiteren Vorstandsmitgliedern (2., 3., 4., 5., 6. und 7. Vorstandsmitglied) mit folgenden Ressorts:

- Finanzen/Verwaltung (2. Vorstandsmitglied),
- Automobilsport (3. Vorstandsmitglied),
- Motorradsport (4. Vorstandsmitglied),
- Traineraus- und -weiterbildung (5. Vorstandsmitglied) und
- zwei Jugendsprecher (6. und 7. Vorstandsmitglied).

Das DMSB-Präsidiumsmitglied für Jugendförderung und Breitensport ist kooptiertes Mitglied im Vorstand. Von jedem Trägerverein muss mindestens eine Person als Mitglied im Vorstand vertreten sein.

Der Vorstand beruft aus den Reihen des 2. bis 5. Vorstandsmitglieds einen Stellvertreter des Vorsitzenden für jeweils ein Jahr und beschließt die Verteilung der Ressorts auf die Vorstandsmitglieder. Die Mitglieder des Vorstandes üben ihre Ämter nach den Ressortzuständigkeiten aus.

6.2 Aufgaben

6.2.1 Dem Vorstand obliegt u.a.

- die Leitung und Repräsentanz der dmsj
- die Organisation der Jugendmeisterschaften im Automobil- und Motorradsport in Abstimmung mit dem DMSB-Präsidium
- die Betreuung von besonders talentierten Kindern, Jugendlichen und jungen Erwachsenen bei nationalen und internationalen Wettkämpfen und in den Kadern
- die Ausarbeitung der Ausbildungsrichtlinien für Trainer und der Leistungsport-Richtlinien für

Kader in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Olympischen Sportbund (DOSB)

- die Aus- und Weiterbildung von Lehrbeauftragten der Trägervereine und Landesmotorsportfachverbände sowie die Qualitätskontrolle der entsprechenden Ausbildungslehrgänge.

6.2.2 Die Sitzungen des Vorstandes finden nach Bedarf statt. Der Vorstand kann sich eine Geschäftsordnung geben, in der die Organisation und Arbeit des Vorstandes sowie von ihm zur Erfüllung seiner Aufgaben beauftragter Arbeitsgruppen, Fachberater und weiterer Interessenvertreter geregelt sind.

6.3 Wahlen

Der Vorstand wird von der Vollversammlung für die Dauer von zwei Jahren gewählt und bleibt bis zur Neuwahl des Vorstandes im Amt. Die Wahlen müssen durch die DMSB-Mitgliederversammlung bestätigt werden. Die beiden Jugendsprecher dürfen zum Zeitpunkt der Wahl nicht älter als 25 Jahre, die übrigen Vorstandsmitglieder nicht älter als 65 Jahre sein. Wiederwahl ist zulässig.

Scheidet während der Wahlperiode ein Mitglied des Vorstandes aus, kann die Vollversammlung für die restliche Amtsdauer ein Ersatzmitglied wählen.

7. Kassenprüfer

Die Vollversammlung wählt zwei Kassenprüfer, die jeweils verschiedenen DMSB-Mitgliedsorganisationen angehören müssen.

Den Kassenprüfern obliegt die Prüfung auf Richtigkeit und Vollständigkeit des Rechnungswesens. Sie prüfen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses.

Die Kassenprüfer werden auf 2 Jahre gewählt. Eine Wiederwahl ist zulässig.

Scheidet während der Wahlperiode ein Kassenprüfer aus, kann die Vollversammlung für die restliche Amtsdauer ein Ersatzmitglied wählen.

8. Finanzen

Im Haushalt des DMSB e.V. werden Mittel ausgewiesen, die der dmsj zur Verfügung gestellt werden. Die dmsj entscheidet selbstständig über die Verwendung der ihr zufließenden Mittel im Sinne dieser Jugendordnung.

9. Schlussbestimmungen

9.1 Für die dmsj gelten im Übrigen die Grundsätze der DMSB-Satzung.

9.2 Soweit in dieser Jugendordnung von einer männlichen Form die Rede ist, ist selbstverständlich die weibliche Form mit umfasst.

9.3 Die geänderte Jugendordnung tritt gemäß Beschluss der dmsj Vollversammlung vom 5. März 2017 und nach anschließender Bestätigung durch die DMSB-Mitgliederversammlung im April 2017 in Kraft.

DMSB-Anti-Doping Code

NACH VORGABE DER
NATIONALEN ANTI DOPING AGENTUR DEUTSCHLAND
FRANKFURT, DEN 21.11.2014

Inhalt

ARTIKEL 1	DEFINITION DES BEGRIFFS DOPING
ARTIKEL 2	VERSTÖSSE GEGEN ANTI-DOPING-BESTIMMUNGEN
ARTIKEL 3	DOPINGNACHWEIS
ARTIKEL 4	DIE VERBOTSLISTE
ARTIKEL 5	DOPINGKONTROLLEN UND ERMITTLUNGEN
ARTIKEL 6	ANALYSE VON PROBEN
ARTIKEL 7	ERGEBNISMANAGEMENT
ARTIKEL 8	ANALYSE DER B-PROBE
ARTIKEL 9	AUTOMATISCHE ANNULLIERUNG VON EINZELERGEBNISSEN
ARTIKEL 10	SANKTIONEN GEGEN EINZELPERSONEN

ARTIKEL 11	KONSEQUENZEN FÜR MANNSCHAFTEN
ARTIKEL 12	DISZIPLINARVERFAHREN
ARTIKEL 13	RECHTSBEHELFE
ARTIKEL 14	INFORMATION UND VERTRAULICHKEIT
ARTIKEL 15	DOPINGPRÄVENTION
ARTIKEL 16	DOPINGKONTROLLVERFAHREN BEI TIEREN IN SPORTLICHEN WETTKÄMPFEN
ARTIKEL 17	VERJÄHRUNG
ARTIKEL 18	SCHLUSSBESTIMMUNGEN
ANHANG 1	BEGRIFFSBESTIMMUNGEN
ANHANG 2	CHECKLISTE FÜR ARTIKEL 10
ANHANG 3	ANWENDUNGSBEISPIELE FÜR ARTIKEL 10

ARTIKEL 1 DEFINITION DES BEGRIFFS DOPING

Doping wird definiert als das Vorliegen eines oder mehrerer der nachfolgend in Artikel 2.1 bis Artikel 2.10 festgelegten Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen.

ARTIKEL 2 VERSTÖSSE GEGEN ANTI-DOPING-BESTIMMUNGEN

In diesem Artikel sind die Tatbestände und Handlungen aufgeführt, die einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen begründen. Anhörungen in Dopingfällen werden auf Grundlage der Behauptung durchgeführt, dass eine bzw. mehrere dieser spezifischen Regeln verletzt wurden.

Athleten , oder andere Personen sind selbst dafür verantwortlich, davon Kenntnis zu haben, was einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen darstellt und welche Substanzen und Methoden in die Verbotsliste aufgenommen worden sind.

Als Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen gelten:

- 2.1 Das Vorhandensein einer Verbotenen Substanz, ihrer Metaboliten oder Marker in der Probe eines Athleten.
- 2.1.1 Es ist die persönliche Pflicht eines jeden Athleten dafür zu sorgen, dass keine Verbotenen Substanzen in seinen Körper gelangen. Athleten sind für

jede Verbotene Substanz oder ihre Metaboliten oder Marker verantwortlich, die in ihrer Probe gefunden werden. Demzufolge ist es nicht erforderlich, dass Vorsatz, Verschulden, Fahrlässigkeit oder bewusster Gebrauch auf Seiten des Athleten nachgewiesen wird, um einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen gemäß Artikel 2.1 zu begründen.

[Kommentar zu Artikel 2.1.1: Gemäß diesem Artikel liegt ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen unabhängig vom Verschulden eines Athleten vor. In mehreren Urteilen des CAS wird diese Regel als „Strict Liability“ bezeichnet. Das Verschulden eines Athleten fließt in die Festlegung der Konsequenzen für einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen gemäß Artikel 10 mit ein. Der CAS hält konsequent an diesem Prinzip fest.]

- 2.1.2 Ein ausreichender Nachweis eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen gemäß Artikel 2.1 ist in einem der nachfolgenden Fällen gegeben: das Vorhandensein einer Verbotenen Substanz, ihrer Metaboliten oder Marker in der A-Probe eines Athleten, wenn der Athlet auf die Analyse der B-Probe verzichtet und die B-Probe nicht analysiert wird; oder, wenn die B-Probe des Athleten analysiert wird und das Analyseergebnis das Vorhandensein der Verbotenen Substanz oder ihrer Metaboliten oder Marker in der A-Probe des Athleten bestätigt; oder, wenn die B-Probe des Athleten auf zwei Flaschen aufgeteilt wird und das Analyseergebnis der zweiten Flasche das Vorhandensein einer Verbotenen Substanz, ihrer Metaboliten oder Marker in der ersten Flasche bestätigt.

[Kommentar zu Artikel 2.1.2: Es liegt im Ermessen der das Ergebnismanagement übernehmenden Anti-Doping-Organisation die B-Probe analysieren zu lassen, auch wenn der Athlet die Analyse der B-Probe nicht verlangt. Das Ergebnismanagement obliegt nach Ermessen des nationalen Sportfachverbandes der NADA oder dem nationalen Sportfachverband selbst.]

- 2.1.3 Mit Ausnahme solcher Substanzen, für die in der Verbotsliste quantitative Grenzwerte besonders festgelegt sind, begründet das Vorhandensein jeglicher Menge einer Verbotenen Substanz, ihrer Metaboliten oder Marker in der Probe eines Athleten einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen.
- 2.1.4 Abweichend von der allgemeinen Regelung des Artikels 2.1 können in der Verbotsliste oder den International Standards spezielle Kriterien zur Bewertung Verbotener Substanzen, die auch endogen produziert werden können, festgelegt werden.
- 2.2 Der Gebrauch oder der Versuch des Gebrauchs einer Verbotenen Substanz oder einer Verbotenen Methode durch einen Athleten.

[Kommentar zu Artikel 2.2: Der Gebrauch oder der Versuch des Gebrauchs einer Verbotenen Subs-

tanz oder einer Verbotenen Methode konnte stets durch jegliche verlässliche Mittel nachgewiesen werden. Wie im Kommentar zu Artikel 3.2 erwähnt, kann im Gegensatz zum Nachweis, der benötigt wird, um einen Verstoß gegen eine Anti-Doping-Bestimmung nach Artikel 2.1 festzustellen, der Gebrauch oder der Versuch des Gebrauchs auch durch andere verlässliche Mittel nachgewiesen werden, z. B. durch Geständnis des Athleten, Zeugenaussagen, Belege und sonstige Dokumente, Schlussfolgerungen, die sich aus Longitudinalstudien ergeben, einschließlich Daten, die für den Biologischen Athletenpass erhoben wurden, oder andere analytische Informationen, die ansonsten nicht alle Anforderungen erfüllen, um das „Vorhandensein“ einer Verbotenen Substanz nach Artikel 2.1 zu begründen.

So kann beispielsweise der Nachweis des Gebrauchs allein auf verlässliche analytische Daten der Analyse der A-Probe (ohne die Bestätigung anhand der Analyse einer B-Probe) oder der Analyse der B-Probe gestützt werden, soweit die Anti-Doping-Organisation eine zufriedenstellende Erklärung für die fehlende Bestätigung durch die jeweils andere Probe liefert.]

- 2.2.1 Es ist die persönliche Pflicht eines jeden Athleten, dafür zu sorgen, dass keine Verbotene Substanz in seinen Körper gelangt und dass keine Verbotene Methode gebraucht wird. Demzufolge ist es nicht erforderlich, dass Vorsatz, Verschulden, Fahrlässigkeit oder bewusster Gebrauch auf Seiten des Athleten nachgewiesen wird, um einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen wegen des Gebrauchs einer Verbotenen Substanz oder einer Verbotenen Methode zu begründen.
- 2.2.2 Der Erfolg oder der Misserfolg des Gebrauchs einer Verbotenen Substanz oder einer Verbotenen Methode ist nicht maßgeblich. Es ist ausreichend, dass die Verbotene Substanz oder die Verbotene Methode gebraucht oder ihr Gebrauch versucht wurde, um einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen zu begehen.

[Kommentar zu Artikel 2.2.2: Die Darlegung des „Versuchten Gebrauchs“ einer Verbotenen Substanz oder einer Verbotenen Methode erfordert den Nachweis des Vorsatzes des Athleten. Die Tatsache, dass zum Beweis dieses speziellen Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen Vorsatz gefordert werden kann, widerspricht nicht dem „Strict-Liability“-Prinzip, das für Verstöße gegen Artikel 2.1 und Verstöße gegen Artikel 2.2 hinsichtlich des Gebrauchs einer Verbotenen Substanz oder einer Verbotenen Methode gilt.

Der Gebrauch einer Verbotenen Substanz durch einen Athleten stellt einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen dar, es sei denn, diese Substanz ist Außerhalb des Wettkampfs nicht verboten

und der Gebrauch durch den Athleten fand Außerhalb des Wettkampfs statt.

(Jedoch stellt das Vorhandensein einer Verbotenen Substanz oder ihrer Metaboliten oder Marker in einer Probe, die bei einer Wettkampfkontrolle genommen wurde, einen Verstoß gegen Artikel 2.1 dar, unabhängig davon, wann die Substanz verabreicht wurde.)]

- 2.3 Umgehung der Probenahme oder die Weigerung oder das Unterlassen, sich einer Probenahme zu unterziehen.

Die Umgehung einer Probenahme oder die Weigerung oder das Unterlassen ohne zwingenden Grund, sich nach entsprechender Benachrichtigung einer gemäß den anwendbaren Anti-Doping-Bestimmungen zulässigen Probenahme zu unterziehen.

[Kommentar zu Artikel 2.3: Dementsprechend läge beispielsweise ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen vor, wenn nachgewiesen würde, dass ein Athlet einem Dopingkontrollleur bewusst ausweicht, um die Benachrichtigung oder die Dopingkontrolle zu umgehen. Ein Verstoß durch „das Unterlassen, sich einer Probenahme zu unterziehen“ kann sowohl durch vorsätzliches als auch durch fahrlässiges Verhalten des Athleten begründet sein, während die „Umgehung oder die Weigerung“ einer Probenahme ein vorsätzliches Verhalten des Athleten erfordert.]

- 2.4 Meldepflichtverstöße.

Jede Kombination von drei Versäumten Kontrollen und/oder Meldepflichtversäumnissen im Sinne des Internationalen Standard für Dopingkontrollen und Ermittlungen und/oder des Standards für Meldepflichten eines Athleten, der einem Registered Testing Pool oder dem Nationalen Testpool angehört, innerhalb eines Zeitraumes von 12 Monaten.

[NADA-Kommentar: Die nationale Umsetzung des Annex H des Internationalen Standard for Testing als relevante Bestimmungen i.S.d. Artikel 2.4 NADC ist der Standard für Meldepflichten. Als Ausführungsbestimmungen zum NADC sind der Standard für Meldepflichten und die dazugehörigen Kommentare gemäß Artikel 18.2 NADC Bestandteil des NADC. Anhang 4 enthält alle für die Bewertung des Artikels 2.4 NADC maßgeblichen Ausführungen.]

- 2.5 Die Unzulässige Einflussnahme oder der Versuch der Unzulässigen Einflussnahme auf irgendeinen Teil des Dopingkontrollverfahrens.

Handlungen, die das Dopingkontrollverfahren auf unzulässige Weise beeinflussen, die jedoch ansonsten nicht in der Definition der Verbotenen Methoden enthalten wären.

Unzulässige Einflussnahme umfasst insbesondere die vorsätzliche Beeinträchtigung oder den Versuch der vorsätzlichen Beeinträchtigung des Per-

sonals zur Probenahme, die vorsätzliche Angabe von falschen Informationen gegenüber dem DMSB oder die Einschüchterung oder den Versuch der Einschüchterung eines potentiellen Zeugen.

[Kommentar zu Artikel 2.5: Beispielsweise verbietet dieser Artikel die Veränderung der Identifikationsnummern auf einem Dopingkontrollformular während der Dopingkontrolle, das Zerbrechen des Behältnisses der B-Probe bei der Analyse der B-Probe oder die Veränderung einer Probe durch Zugabe einer Fremdsubstanz. Regelungen in Bezug auf ungebührliches Verhalten gegenüber dem Personal zur Probenahme oder anderen an der Dopingkontrolle beteiligten Personen, welches ansonsten keine Unzulässige Einflussnahme darstellt, legen die zuständigen Sportorganisationen in ihren Disziplinarvorschriften fest.]

2.6 Besitz einer Verbotenen Substanz oder einer Verbotenen Methode.

- 2.6.1 Der Besitz durch einen Athleten Innerhalb des Wettkampfs von Verbotenen Methoden oder Verbotenen Substanzen, oder der Besitz außerhalb des Wettkampfs von Methoden oder Substanzen, die außerhalb des Wettkampfs verboten sind. Dies gilt nicht, sofern der Athlet den Nachweis erbringt, dass der Besitz auf Grund einer Medizinischen Ausnahmegenehmigung, die im Einklang mit Artikel 4.4 erteilt wurde, oder auf Grund einer anderen annehmbaren Begründung gerechtfertigt ist.

- 2.6.2 Der Besitz durch einen Athletenbetreuer Innerhalb des Wettkampfs von Verbotenen Methoden oder Verbotenen Substanzen, oder der Besitz durch einen Athletenbetreuer Außerhalb des Wettkampfs von Methoden oder Substanzen, die Außerhalb des Wettkampfs verboten sind, sofern der Besitz in Verbindung mit einem Athleten, einem Wettkampf oder einem Training steht. Dies gilt nicht, sofern der Athletenbetreuer den Nachweis erbringt, dass der Besitz auf Grund einer Medizinischen Ausnahmegenehmigung eines Athleten, die im Einklang mit Artikel 4.4 erteilt wurde, oder auf Grund einer anderen annehmbaren Begründung gerechtfertigt ist.

[Kommentar zu Artikel 2.6.1 und 2.6.2: Eine annehmbare Begründung wäre beispielsweise nicht der Kauf oder Besitz einer Verbotenen Substanz, um sie an einen Freund oder einem Verwandten weiterzugeben, es sei denn, der medizinisch indizierte Umstand ist gegeben, dass der betreffende Person ein ärztliches Rezept vorlag, z. B. der Kauf von Insulin für ein zuckerkrankes Kind.]

[Kommentar zu Artikel 2.6.2: Eine annehmbare Begründung wäre beispielsweise der Fall, dass ein Mannschaftsarzt Verbotene Substanzen zur Behandlung von Athleten in Akut- und Notsituationen mitführt.]

- 2.7 Das Inverkehrbringen oder der Versuch des Inverkehrbringens von einer Verbotenen Substanz oder einer Verbotenen Methode.
- 2.8 Die Verabreichung oder der Versuch der Verabreichung an Athleten von Verbotenen Substanzen oder Verbotenen Methoden Innerhalb des Wettkampfs, oder Außerhalb des Wettkampfs die Verabreichung oder der Versuch der Verabreichung von Verbotenen Methoden oder Verbotenen Substanzen, die Außerhalb des Wettkampfs verboten sind.

2.9 Tatbeteiligung

Jegliche Form von Unterstützung, Aufforderung, Beihilfe, Anstiftung, Beteiligung, Verschleierung und jede sonstige vorsätzliche Beteiligung im Zusammenhang mit einem Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen, oder einem Versuch eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen oder einem Verstoß gegen Artikel 10.12.1 durch eine andere Person.

2.10 Verbotener Umgang

Der Umgang eines Athleten oder einer anderen Person, die an die Anti-Doping-Regelwerke einer Organisation gebunden ist, in beruflicher oder sportlicher Funktion mit einem Athletenbetreuer,

- 2.10.1 der an die Anti-Doping-Regelwerke einer Anti-Doping-Organisation gebunden ist und gesperrt ist; oder
- 2.10.2 der nicht an die Anti-Doping-Regelwerke einer Anti-Doping-Organisation gebunden ist und der nicht auf Grund eines Ergebnismanagement- und Disziplinarverfahrens gemäß dieses Regelwerks NADC oder Codes gesperrt wurde, jedoch dem in einem Straf-, Disziplinar- oder standesrechtlichen Verfahren ein Verhalten nachgewiesen oder der für ein solches Verhalten verurteilt wurde, das einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen dargestellt hätte, soweit diese oder andere im Einklang mit dem Code stehenden Anti-Doping-Regeln zur Anwendung gelangt wären.
- Die Dauer des Umgangsverbots entspricht der Satzung oder im standesrechtlichen Verfahren festgelegten Strafe, beträgt mindestens jedoch sechs Jahre ab dem Zeitpunkt der Entscheidung; oder
- 2.10.3 der als Stroh- oder Mittelsmann für eine in Artikel 2.10.1 oder 2.10.2 beschriebene Person tätig wird. Der DMSB, die NADA oder die WADA muss den Athleten oder eine andere Person im Voraus schriftlich über die Sperre oder Sanktionierung des Athletenbetreuers und die möglichen Konsequenzen eines verbotenen Umgangs informiert haben und es muss dem Athleten oder einer anderen Person möglich sein, den Umgang angemessen zu vermeiden.
- Der DMSB soll - im Rahmen des Möglichen - dem in der schriftlichen Information an den Athleten oder

die andere Person genannten Athletenbetreuer mitteilen, dass der Athletenbetreuer innerhalb von 15 Tagen gegenüber dem DMSB erklären kann, dass die in Artikeln 2.10.1 und 2.10.2 beschriebenen Kriterien nicht auf ihn zutreffen. (Unbeschadet Artikel 17 gilt dieser Artikel, selbst wenn das Verhalten des Athletenbetreuers, das zu seiner Sperre führte, vor dem Datum des Inkrafttretens gemäß Artikel 25 des Codes lag.)

Der Athlet oder die andere Person muss beweisen, dass der Umgang mit dem in Artikeln 2.10.1 und 2.10.2 beschriebenen Athletenbetreuer nicht in beruflicher oder sportlicher Funktion erfolgt.

Der DMSB ist verpflichtet, seine Erkenntnis von Athletenbetreuern, die den in Artikeln 2.10.1, 2.10.2 oder 2.10.3 genannten Kriterien entsprechen, an die WADA und die NADA weiterzugeben, wobei die Mitteilung an die NADA ausreicht, die ihrerseits die WADA in Kenntnis setzt.

[Kommentar zu Artikel 2.10: Athleten und andere Personen dürfen nicht mit Trainern, Managern, Ärzten oder anderen Athletenbetreuern zusammenarbeiten, die aufgrund eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen gesperrt sind oder die in einem Straf- oder Disziplinarverfahren im Zusammenhang mit Doping verurteilt wurden. Zum verbotenen Umgang zählt beispielsweise: Annahme von Beratung zu Training, Strategie, Technik, Ernährung oder Gesundheit; Annahme von Therapien, Behandlung oder Rezepten; Abgabe von Körperproben zu Analysezwecken; Einsatz des Athletenbetreuers als Agent oder Berater. „Verbotener Umgang“ setzt grundsätzlich keine finanziellen Gegenleistungen voraus.]

ARTIKEL 3 DOPINGNACHWEIS

3.1 Beweislast und Beweismaß

Der DMSB trägt die Beweislast für das Vorliegen eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen. Das Beweismaß besteht darin, dass der DMSB gegenüber dem Sportgericht überzeugend darlegen kann, dass ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen vorliegt, wobei die Schwere des Vorwurfs zu berücksichtigen ist. Die Anforderungen an das Beweismaß sind in jedem Fall höher als die gleich hohe Wahrscheinlichkeit, jedoch geringer als ein Beweis, der jeden vernünftigen Zweifel ausschließt.

Liegt die Beweislast zur Widerlegung einer Vermutung oder zum Nachweis bestimmter Tatsachen oder Umstände gemäß dieser Anti-Doping-Bestimmungen bei dem Athleten oder der anderen Person, dem/der ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen vorgeworfen wird, so liegen die Anforderungen an das Beweismaß in der gleich hohen Wahrscheinlichkeit.

[Kommentar zu Artikel 3.1: Diese Anforderung an die Beweisführung, der die Organisation gerecht werden muss, ist jener Anforderung vergleichbar, die in den meisten Ländern auf Fälle beruflichen Fehlverhaltens angewendet wird.]

[NADA-Kommentar: Zur Veranschaulichung der Anforderungen an das Beweismaß i.S.d. Artikels 3.1 Absatz 1 kann festgehalten werden, dass die Anti-Doping-Organisation gegenüber dem Disziplinarorgan überzeugend darlegen muss, dass sie einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen festgestellt hat. Die Anforderungen an das Beweismaß sind dabei höher als die bloße Wahrscheinlichkeit (größer als 50%), jedoch geringer als der Beweis, der jeden Zweifel ausschließt (kleiner als 100%). Für einen den Athleten entlastenden Gegenbeweis i.S.d. Artikels 3.1 Absatz 2 – etwa einer zu widerlegenden Vermutung – genügt jedoch die gleich hohe Wahrscheinlichkeit (gleich 50%).]

3.2 Verfahren zur Feststellung von Tatsachen und Vermutungen

Tatsachen im Zusammenhang mit Verstößen gegen Anti-Doping-Bestimmungen können durch jegliche verlässliche Mittel, einschließlich Geständnis, bewiesen werden. Die folgenden Beweisregeln gelten in Dopingfällen:

[Kommentar zu Artikel 3.2: Eine Organisation kann beispielsweise einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen nach Artikel 2.2 feststellen, indem sie sich auf das Geständnis des Athleten, die glaubhafte Aussage Dritter, verlässliche Belege, verlässliche analytische Daten aus der A- oder B-Probe gemäß dem Kommentar zu Artikel 2.2 oder auf Schlussfolgerungen stützt, die aus dem Profil einer Reihe von Blut- oder Urinproben des Athleten gezogen werden, z. B. Daten aus dem Biologischen Athletenpass.]

- 3.2.1 Analyseverfahren oder Entscheidungsgrenzen, die nach Beratung innerhalb der relevanten wissenschaftlichen Gemeinschaft von der WADA genehmigt wurden und die Gegenstand eines Peer Review waren, gelten als wissenschaftlich valide. Ein Athlet oder die andere Person, der/die die Vermutung der wissenschaftlichen Validität widerlegen möchte, muss zunächst die WADA und die NADA über die Anfechtung und ihre Grundlage in Kenntnis setzen. Der CAS kann die WADA nach eigenem Ermessen – im Rahmen eines anhängigen Disziplinarverfahrens – ebenfalls über eine solche Anfechtung in Kenntnis setzen. Auf Anforderung der WADA ernannt der CAS einen geeigneten wissenschaftlichen Sachverständigen, der den CAS bei der Bewertung der Anfechtung unterstützt. Innerhalb von zehn Tagen nach Eingang einer solchen Mitteilung bei der WADA und nach Eingang der Akte des CAS bei der WADA hat die WADA ebenfalls das Recht, dem Rechtsstreit als Partei bei-

zutreten, als Nebenintervenient am Verfahren teilzunehmen oder in anderer Form Beweise in einem solchen Verfahren vorzulegen.

- 3.2.2 Bei von der WADA akkreditierten und anderen von der WADA anerkannten Laboren wird widerlegbar vermutet, dass diese die Analysen der Proben gemäß dem International Standard for Laboratories durchgeführt haben und mit den Proben entsprechend verfahren wurde. Der Athlet oder die andere Person kann diese Vermutung widerlegen, indem er/sie eine Abweichung vom International Standard for Laboratories nachweist, die nach vernünftigem Ermessen des Sportgerichts des DMSB das Von der Norm abweichende Analyseergebnis verursacht haben könnte.

Widerlegt der Athlet oder die andere Person die vorhergehende Vermutung, indem er/sie nachweist, dass eine Abweichung vom International Standard for Laboratories vorlag, die nach vernünftigem Ermessen das Von der Norm abweichende Analyseergebnis verursacht haben könnte, so obliegt es dem Sportgericht des DMSB nachzuweisen, dass die Abweichung das Von der Norm abweichende Analyseergebnis nicht verursacht hat.

[Kommentar zu Artikel 3.2.2: Es obliegt dem Athleten oder der anderen Person, die gleich hohe Wahrscheinlichkeit einer Abweichung vom International Standard for Laboratories nachzuweisen, welche nach vernünftigem Ermessen das Von der Norm abweichende Analyseergebnis verursacht haben könnte. Erbringt der Athlet oder eine andere Person einen solchen Nachweis, so geht die Beweislast auf die Organisation über, die gegenüber dem Disziplinarorgan überzeugend darlegen muss, dass die Abweichung das Von der Norm abweichende Analyseergebnis nicht verursacht hat.]

- 3.2.3 Abweichungen von einem anderen International Standard oder von einer anderen im Code oder einem Regelwerk des DMSB festgelegten Anti-Doping-Bestimmung oder Ausführungsbestimmung, die nicht ursächlich für ein Von der Norm abweichendes Analyseergebnis oder einen anderen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen waren, bewirken nicht die Ungültigkeit dieser Beweise oder Ergebnisse.

Erbringt der Athlet oder die andere Person den Nachweis, dass eine solche Abweichung, die nach vernünftigem Ermessen einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen auf Grund eines Von der Norm abweichenden Analyseergebnisses oder einen anderen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen verursacht haben könnte, so obliegt es dem DMSB nachzuweisen, dass die Abweichung das Von der Norm abweichende Analyseergebnis oder die dem Verstoß zugrunde gelegten Tatsachen für den Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen nicht verursacht hat.

3.2.4 Sachverhalte, die durch die Entscheidung eines Gerichts oder des zuständigen Berufs-Disziplinargerichts, welche nicht Gegenstand eines laufenden Rechtsbehelfsverfahrens sind, festgestellt wurden, gelten als unwiderlegbarer Beweis gegen den Athleten oder die andere Person, den/die die entsprechende Entscheidung betroffen hat. Dies gilt nicht, sofern der Athlet oder die andere Person nachweisen kann, dass die Entscheidung gegen den deutschen ordre public verstoßen hat.

[Kommentar zu Art. 3.2.4: Mit Gericht i.S.d. Artikels 3.2.4 sind die ordentlichen Gerichte gemäß deutschen Rechtsverständnisses gemeint. Unter Berufs-Disziplinargerichte fallen beispielsweise die Disziplinargerichte der Bundeswehr oder der Ärztekammer.]

3.2.5 Das Sportgericht des DMSB kann in einem Verfahren wegen eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen negative Rückschlüsse aus der Tatsache ziehen, dass der Athlet oder die andere Person, dem/der ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen vorgeworfen wird, sich nach einer mit angemessener Vorlaufzeit ergangenen Aufforderung weigert, an der Anhörung (gemäß den Anweisungen des Sportgerichts des DMSB entweder persönlich oder telefonisch) teilzunehmen und Fragen des Sportgerichts des DMSB oder der Anti-Doping-Organisation zu beantworten, die ihm/ihr den Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen vorwirft.

[NADA-Kommentar zu Art. 3.2.5: Es wird darauf hingewiesen, dass sich die Nichtbeantwortung von Fragen im Sinne des Artikels 3.2.5 nicht nur Fragen im Rahmen von mündlichen Verhandlungen, sondern auch auf Fragen im Rahmen von schriftlichen Verfahren bezieht.]

ARTIKEL 4 DIE VERBOTSLISTE

4.1 Veröffentlichung und Verbindlichkeit der Verbotsliste

Die WADA veröffentlicht so oft wie nötig, mindestens jedoch einmal jährlich, die Verbotsliste als International Standard. Die NADA veröffentlicht das englische Original und die deutsche Übersetzung der Verbotsliste auf ihrer Homepage.

Sofern die jeweils veröffentlichte Verbotsliste nichts Abweichendes vorsieht, treten diese und ihre Überarbeitungen drei Monate nach Veröffentlichung durch die WADA in Kraft, ohne dass es hierzu weiterer Maßnahmen seitens des DMSB bedarf. Die Verbotsliste ist in ihrer jeweils aktuellen Fassung Bestandteil des NADC und dieses Anti-Doping-Regelwerkes.

[Kommentar zu Artikel 4.1: Die jeweils aktuelle Fassung der Verbotsliste ist auf der Homepage der WADA unter www.wada-ama.org abrufbar.]

4.2 In der Verbotsliste aufgeführte Verbotene Substanzen und Verbotene Methoden

4.2.1 Verbotene Substanzen und Verbotene Methoden

Die Verbotsliste führt diejenigen Verbotenen Substanzen und Verbotenen Methoden auf, die wegen ihres Potenzials zur Leistungssteigerung oder ihres Maskierungspotenzials zu jeder Zeit (außerhalb und innerhalb des Wettkampfs) als Dopingmittel verboten sind, sowie jene Substanzen und Methoden, die nur Innerhalb des Wettkampfes verboten sind. Die WADA kann die Verbotsliste für bestimmte Sportarten ausdehnen. Verbotene Substanzen und Verbotene Methoden können in die Verbotsliste als allgemeine Kategorie oder mit speziellem Verweis auf eine bestimmte Substanz oder eine bestimmte Methode aufgenommen werden.

[Kommentar zu Artikel 4.2.1: Der Gebrauch einer Substanz Außerhalb des Wettkampfs, die lediglich Innerhalb des Wettkampfs verboten ist, stellt keinen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen dar, es sei denn, dass diese Substanz oder ihre Metaboliten oder Marker bei einer Probe, die Innerhalb des Wettkampfs genommen wurde, ein Von der Norm abweichendes Analyseergebnis verursacht hat.]

4.2.2 Spezifische Substanzen

Für die Anwendung des Artikels 10 gelten alle Verbotenen Substanzen als Spezifische Substanzen, mit Ausnahme der Substanzen der Substanzklassen „Anabole Substanzen“ und „Hormone“ sowie den Stimulanzien, Hormonantagonisten und Modulatoren, die nicht als Spezifische Substanzen in der Verbotsliste aufgeführt sind. Verbotene Methoden fallen nicht unter der Kategorie der Spezifischen Substanzen.

[Kommentar zu Artikel 4.2.2: Die in Artikel 4.2.2 genannten Spezifischen Substanzen sollten auf keinen Fall als weniger wichtig oder weniger gefährlich als andere Dopingsubstanzen angesehen werden. Es handelt sich vielmehr um Substanzen, bei denen die Wahrscheinlichkeit höher ist, dass ein Athlet sie für andere Zwecke als zur Leistungssteigerung konsumiert.]

4.3 Die Festlegung der WADA, welche Verbotenen Substanzen und Verbotenen Methoden in die Verbotsliste aufgenommen werden, die Einordnung der Substanzen in bestimmte Kategorien sowie die Einordnung der Substanzen als jederzeit oder nur Innerhalb des Wettkampfes verboten, ist verbindlich und kann weder von Athleten noch von anderen Personen mit der Begründung angegriffen werden, dass die Substanz oder Methode kein Maskierungsmittel ist, nicht das Potenzial hat, die Leistung zu steigern, kein Gesundheitsrisiko darstellt oder nicht gegen den Sportsgeist verstößt.

4.4 Medizinische Ausnahmegenehmigungen

4.4.1 Das Vorhandensein einer Verbotenen Substanz oder ihrer Metaboliten oder Marker, und/oder der Gebrauch oder der Versuch des Gebrauchs einer Verbotenen Substanz oder Verbotenen Methode, der Besitz einer Verbotenen Substanz oder Verbotenen Methode oder die Verabreichung oder der Versuch der Verabreichung einer Verbotenen Substanz oder einer Verbotenen Methode stellt keinen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen dar, wenn eine gültige Medizinische Ausnahmegenehmigung nach den Vorgaben des International Standard for Therapeutic Use Exemptions und/oder dem Standard für Medizinische Ausnahmegenehmigungen vorliegt.

4.4.2 Athleten, die keine Internationalen Spitzenathleten sind, beantragen Medizinische Ausnahmegenehmigungen bei der NADA. Regelungen über die Zuständigkeiten zur Erteilung Medizinischer Ausnahmegenehmigungen treffen Artikel 4.4 des Codes der International Standard for Therapeutic Use Exemptions und/oder der Standard für Medizinische Ausnahmegenehmigungen.

[NADA-Kommentar: National richtet sich das Verfahren zum Antrag und zur Ausstellung von Medizinischen Ausnahmegenehmigungen nach dem Standard für Medizinische Ausnahmegenehmigungen.]

ARTIKEL 5 DOPINGKONTROLLEN UND ERMITTLUNGEN**5.1 Zweck von Dopingkontrollen und Ermittlungen**

Dopingkontrollen und Ermittlungen werden ausschließlich zum Zwecke der Dopingbekämpfung durchgeführt. Sie werden im Einklang mit den Vorschriften des International Standards for Testing and Investigations und/oder dem Standard für Dopingkontrollen und Ermittlungen durchgeführt.

5.1.1 Dopingkontrollen werden durchgeführt, um analytisch nachzuweisen, ob der Athlet das strenge Verbot des Vorhandenseins/des Gebrauchs einer Verbotenen Substanz oder einer Verbotenen Methode einhält.

[Kommentar zu Art. 5.1.1: Die NADA kann Dritte mit der Durchführung der Dopingkontrollen beauftragen. Diese unterliegen in gleicher Weise den Bestimmungen des NADC und des Codes sowie den Standards und den International Standards.]

5.1.2 Ermittlungen werden durchgeführt:

(a) bei Atypischen Analyseergebnissen und Von der Norm abweichenden Auffälligkeiten im Biologischen Athletenpass in Einklang mit Artikel 7.4 indem Informationen oder Beweise zusammengetragen werden (insbesondere Analyseer-

gebnisse), um festzustellen, ob ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen gemäß Artikel 2.1 und/oder Artikel 2.2 vorliegt; und

(b) bei anderen Hinweisen auf mögliche Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen in Einklang mit Artikel 7.6, indem Informationen oder Beweise zusammengetragen werden (insbesondere nicht-analytische Beweise), um festzustellen, ob ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen gemäß Artikel 2.2 bis 2.10 vorliegt.

5.2 Zuständigkeit für die Organisation und Durchführung von Dopingkontrollen

5.2.1 Die NADA ist zuständig für die Organisation und Durchführung von Trainingskontrollen und Dopingkontrollen Innerhalb des Wettkampfs bei allen Athleten, die dem Anwendungsbereich des NADC unterliegen und ihre aktive Karriere nicht beendet haben. Athleten, gegen die eine Sperre verhängt wurde, können während der Sperre Dopingkontrollen unterzogen werden.

[NADA-Kommentar: Die NADA kann Dritte mit der Durchführung der Dopingkontrollen beauftragen. Diese unterliegen in gleicher Weise den Bestimmungen des NADC und des Code sowie den Standards und den International Standards.]

5.2.2. Die WADA und die FIA und FIM sind ebenfalls berechtigt, Trainingskontrollen und Dopingkontrollen Innerhalb des Wettkampfs zu organisieren und durchzuführen. Die Veranstalter großer Sportwettkämpfe sind berechtigt im Zusammenhang mit der jeweiligen Sportgroßveranstaltung Dopingkontrollen innerhalb des Wettkampfes zu organisieren und durchzuführen. Erfasst sind alle Athleten, die in den Zuständigkeitsbereich des DMSB fallen und ihre aktive Laufbahn nicht beendet haben, einschließlich Athleten, gegen die eine Sperre verhängt wurde.

5.2.3 Bei Internationalen Wettkämpfen und/oder Wettkampferveranstaltungen werden Dopingkontrollen Innerhalb des Wettkampfs an der Wettkampfstätte und während der Veranstaltungsdauer von FIA und FIM oder dem internationalen Veranstalter des Wettkampfs oder der Wettkampferveranstaltung (z.B. IOC für die Olympischen Spiele, der Internationale Sportfachverband für eine Weltmeisterschaft) organisiert und durchgeführt. Bei Nationalen Wettkämpfen und/oder Wettkampferveranstaltungen erfolgt die Organisation und Durchführung der Dopingkontrollen durch die NADA.

Auf Verlangen des Veranstalters sind alle Dopingkontrollen während der Veranstaltungsdauer außerhalb der Wettkampfstätte mit dem Veranstalter abzustimmen.

5.3 Testpool und Pflicht der Athleten, sich Dopingkontrollen zu unterziehen

5.3.1 Die NADA legt in Abstimmung mit dem DMSB den Kreis der Athleten fest, der Trainingskontrol-

len unterzogen werden soll. Hierfür meldet der DMSB der NADA die Athleten, die gemäß den im Standard für Meldepflichten festgelegten Kriterien für die Zugehörigkeit zum Testpool der NADA in Frage kommen, zum vereinbarten Zeitpunkt. Die Athleten, die nach Festlegung der NADA anhand der Vorgaben des International Standards for Testing and Investigation bzw. anhand des Standards für Dopingkontrollen und Standard für Meldepflichten zu dem Testpool der NADA gehören, verbleiben in diesem für den im Standard für Meldepflichten festgelegten Zeitraum. Ein früheres Ausscheiden ist nur unter den in dem Standard für Meldepflichten aufgeführten Umständen und nach entsprechender Mitteilung durch den DMSB an die NADA möglich. Die Entscheidung über ein früheres Ausscheiden liegt bei der NADA. Ein auf Grund eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen gesperrter Athlet verbleibt während der Dauer der Sperre im Testpool der NADA. Der DMSB informiert seine Athleten schriftlich über die Testpoolzugehörigkeit und die daraus resultierenden Pflichten. Einzelheiten regelt der Standard für Meldepflichten.

- 5.3.2 Athleten, die zu dem Testpool der NADA gehören und an einem Wettkampf teilnehmen oder auf sonstige Weise dem Anwendungsbereich des NADC unterfallen, sind verpflichtet, sich zu jeder Zeit und an jedem Ort Dopingkontrollen des für die Durchführung von Dopingkontrollen zuständigen DMSB zu unterziehen.

[Kommentar zu Artikel 5.3.2.: Die NADA wird keine Dopingkontrollen in der Zeit von 23.00 Uhr bis 6:00 Uhr durchführen. Etwas anderes gilt, wenn ein ernster und konkreter Verdacht vorliegt, dass der Athlet dopt oder der Athlet das 60-minütige Zeitfenster in diese Zeit gelegt hat oder sich ansonsten mit der Durchführung der Dopingkontrolle in diesem Zeitraum einverstanden erklärt hat.]

5.4 Meldepflichten der Athleten und der Organisationen

- 5.4.1 Für die Planung effektiver Dopingkontrollen und zur Sicherstellung der Verfügbarkeit für Dopingkontrollen müssen Athleten des Testpools der NADA die gemäß dem Standard für Meldepflichten vorgeschriebenen Angaben zu ihrem Aufenthaltsort und ihrer Erreichbarkeit machen. Die NADA koordiniert die Festlegung der Athleten, die einem internationalen oder nationalen Registered Testing Pool angehören mit den Internationalen Sportfachverbänden. Wenn ein Athlet sowohl dem Internationalen Registered Testing Pool des Internationalen Sportfachverbandes und dem nationalen Registered Testing Pool der NADA angehört, stimmen der Internationale Sportfachverband und

die NADA miteinander ab, wer von beiden die Angaben zu ihrem Aufenthaltsort und ihrer Erreichbarkeit des Athleten akzeptiert.

- 5.4.2 Der DMSB stellt der NADA alle notwendigen Informationen zu Wettkämpfen sowie zentralen Trainingsmaßnahmen, an denen Athleten der Testpools der NADA teilnehmen, unverzüglich nach Festlegung der Termine zur Verfügung.

[NADA-Kommentar: Notwendig sind alle Informationen, die zu einer effektiven Dopingkontrollplanung erforderlich sind. Dies umfasst vor allem, soweit vorhanden, die Übermittlung von Jahresplänen, Saisonverläufen und Periodisierungsplänen sowie weiteres Informationsmaterial (z.B. Broschüren und Verbandszeitschriften).

- 5.4.3 Die personenbezogenen Daten der Athleten werden stets vertraulich behandelt; sie werden ausschließlich für die Planung, Koordinierung und Durchführung von Dopingkontrollen, zur Bereitstellung von Informationen für den Biologischen Athletenpass oder anderen Analyseergebnissen, im Rahmen von Ergebnismanagement- und/oder Disziplinarverfahren auf Grund eines (oder mehrerer) möglicher Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen verwendet. Im Übrigen gelten die Grundsätze des Standards für Datenschutz, des International Standard for the Protection of Privacy and Personal Information sowie sonstiger anwendbarer Datenschutzbestimmungen.

5.5 Durchführung von Dopingkontrollen

- 5.5.1 Die Durchführung der Dopingkontrollen obliegt der NADA und richtet sich nach dem International Standard for Testing and Investigations und dem Standard für Dopingkontrollen und Ermittlungen.

- 5.5.2 Dopingkontrollen werden soweit möglich über ADAMS oder ein anderes von der WADA anerkanntes automatisiertes Datenverarbeitungssystem koordiniert.

5.6 Auswahl der Athleten für Dopingkontrollen

- 5.6.1 Die NADA wählt die zu kontrollierenden Athleten nach eigenem Ermessen gemäß den Vorgaben des NADC aus. Sie schuldet keine Begründung für die getroffene Auswahl. Das Auswahlverfahren richtet sich nach den jeweils einschlägigen Bestimmungen des Standards für Dopingkontrollen und Ermittlungen. Die NADA stellt der WADA auf Anfrage den aktuellen Dopingkontrollplan zur Verfügung.

- 5.6.2 Bei Athleten, die Vorläufig Suspendiert sind oder gegen die eine Sperre verhängt wurde, können während der Vorläufigen Suspendierung oder der Sperre Trainingskontrollen durchgeführt werden.

- 5.6.3 Bei der Auswahl von Athleten für Dopingkontrollen Innerhalb des Wettkampfs beachtet die NADA folgende Vorgaben:

(a) Bei Wettkämpfen in Einzelsportarten werden in der Regel die ersten drei Platzierungen kontrol-

liert sowie mindestens ein weiterer Athlet, der aus dem gesamten Feld zufällig ermittelt wird.

- (b) Bei Wettkämpfen in Mannschaftssportarten werden in der Regel je drei zufällig ermittelte Spieler der beiden Mannschaften kontrolliert.
- (c) Bei Wettkampfanstaltungen werden bei Mannschaftssportarten in der Regel jeweils drei zufällig ermittelte Athleten der drei erstplatzierten Mannschaften sowie drei zufällig ermittelte Athleten mindestens einer weiteren zufällig ermittelten Mannschaft kontrolliert.

5.6.4 Der NADA bleibt es unbenommen, bei Wettkämpfen im Einklang mit dem Standard für Dopingkontrollen und Ermittlungen Athleten zielgerichtet nach eigenem Ermessen auszuwählen.

5.7 Rückkehr von Athleten, die ihre aktive Laufbahn beendet hatten

5.7.1 Ein Athlet, der seine aktive Laufbahn beendet hat und gemäß Artikel 5.3.1 von der NADA aus dem Testpool herausgenommen wurde, kann erst wieder an Wettkämpfen, für die die Zugehörigkeit zu dem Testpool der NADA erforderlich ist, teilnehmen, soweit folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

Der DMSB, der für die Meldung des Athleten in den Testpool der NADA zuständig ist, hat schriftlich einen Antrag bei der NADA auf Wiederaufnahme des Athleten gestellt;

Der Athlet war nach Wiederaufnahme mindestens sechs Monate dem Testpool der NADA zugehörig und war den gemäß dem Standard für Meldepflichten vorgesehenen Meldepflichten unterworfen.

5.7.2 In Abweichung zu Artikel 5.7.1 (b) kann – in Fällen von internationalen Spitzenathleten – die WADA in Absprache mit dem Internationalen Sportfachverband des Athleten und der NADA und – in Fällen nationaler Spitzenathleten die NADA nach Ausübung pflichtgemäßen Ermessens eine Ausnahmeentscheidung treffen, dass eine verkürzte Zugehörigkeit des Athleten zum Testpool der NADA als Voraussetzung für die Teilnahme an Wettkämpfen, für die die Zugehörigkeit zu dem Testpool der NADA erforderlich ist, ausreicht.

Der DMSB, der für die Meldung des Athleten in den Testpool der NADA zuständig ist, stellt hierfür in Ergänzung zum Antrag auf Wiederaufnahme des Athleten gemäß Artikel 5.7.1 (a) schriftlich – bei einem internationalen Spitzenathleten – bei WADA und NADA oder – bei einem nationalen Spitzenathleten – bei der NADA einen ausreichend begründeten Antrag auf eine Ausnahmeentscheidung. Dabei gibt der DMSB Auskunft über alle ihr bekannten möglichen, tatsächlichen und bereits sanktionierten Verstöße des Athleten gegen Anti-Doping-Bestimmungen.

Für die Ausnahmeentscheidung ziehen – bei internationalen Spitzenathleten – WADA und NADA oder – bei nationalen Spitzenathleten zieht die NADA insbesondere die folgenden Kriterien heran: Der Athlet war trotz Beendigung seiner Laufbahn einem WADA-Kriterien entsprechenden Dopingkontrollsystem unterworfen oder der Athlet war lediglich für kurze Zeit keinem Dopingkontrollsystem unterworfen;

Der Athlet wurde nach dem Antrag auf Wiederaufnahme und vor der Teilnahme an Wettkämpfen, für die die Zugehörigkeit zu dem Testpool der NADA erforderlich ist, mindestens einer unangekündigten Dopingkontrolle der NADA oder einer anderen dem International Standard für Testing entsprechenden Dopingkontrolle unterzogen;

Dem DMSB und der NADA liegen keine Hinweise auf ein Verhalten des Athleten vor, das einer vorzeitigen Teilnahme an Wettkämpfen, für die die Zugehörigkeit zu dem Testpool der NADA erforderlich ist, im Hinblick auf das Interesse aller an Chancengleichheit und Fairplay entgegen steht.

Gegen diese Entscheidung der NADA kann ein Rechtsbehelf gemäß Art. 13.2 eingelegt werden.

5.7.3 Wettkampfergebnisse, die durch einen Verstoß gegen Artikel 5.7.1 und 5.7.2 erzielt wurden, werden annulliert.

5.7.4 Beendet ein Athlet seine aktive Laufbahn, während er gesperrt ist, und möchte sie später wieder aufnehmen, startet er solange nicht bei Internationalen oder Nationalen Wettkampfanstaltungen, bis er für Dopingkontrollen zur Verfügung steht, indem er der FIA und FIM und dem DMSB sechs Monate im Voraus schriftlich benachrichtigt (oder einen Zeitraum, welcher der ab dem Tag seines Ausscheidens aus dem Sport verbliebenen Dauer der Sperre entspricht, wenn dieser Zeitraum länger als sechs Monate ist).

5.8 Ermittlungen und Informationsbeschaffung

Die NADA führt Ermittlungen auf der Grundlage des International Standards for Testing and Investigations und des Standards für Dopingkontrollen und Ermittlungen nach eigenem Ermessen durch. Sie schuldet keine Begründung für Art und Umfang der Ermittlungsmaßnahmen.

ARTIKEL 6 ANALYSE VON PROBEN

6.1 Befauftragung akkreditierter und anerkannter Labore

Für die Zwecke des Artikels 2.1 werden Proben ausschließlich in von der WADA akkreditierten oder anderweitig von der WADA anerkannten Laboren analysiert. Die Auswahl des von der WADA akkreditierten oder anerkannten Labors, das mit

der Analyse der Probe beauftragt werden soll, wird ausschließlich von dem DMSB getroffen, der die Probenahme veranlasst hat.

[Kommentar zu Artikel 6.1: Ein Verstoß gegen Artikel 2.1 kann nur durch die Analyse einer Probe festgestellt werden, die von einem von der WADA akkreditierten oder einem anderen von der WADA anerkannten Labor durchgeführt wurde. Ein Verstoß gegen andere Artikel kann unter Verwendung von Analyseergebnissen anderer Labore festgestellt werden, solange die Ergebnisse zuverlässig sind.]

6.2 Zweck der Probenanalyse

Proben werden analysiert, um die in der Verbotliste aufgeführten Verbotenen Substanzen und Verbotenen Methoden oder andere Substanzen nachzuweisen, die die WADA gemäß Art. 4.5 des Codes überwacht, oder um dem DMSB und der NADA zum Zwecke der Dopingbekämpfung dabei zu helfen, ein Profil relevanter Parameter im Urin, Blut oder einer anderen Matrix eines Athleten zu erstellen. Darunter fällt auch die DNS- oder Genomprofilierung sowie jeder andere rechtmäßige Zweck der Dopingbekämpfung.

Die NADA darf hierzu unter Berücksichtigung gesetzlicher Vorgaben Datenbanken führen.

Proben können für eine spätere Analyse entnommen und gelagert werden.

[Kommentar zu Artikel 6.2: So könnten beispielsweise relevante Profilverteilungen für die Ansetzung von Zielkontrollen oder zur Unterstützung eines Verfahrens auf Grund eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen nach Artikel 2.2 oder für beide Zwecke genutzt werden.]

6.3 Verwendung von Proben zu Forschungszwecken

Proben dürfen ohne schriftliche Zustimmung des Athleten nicht zu Forschungszwecken verwendet werden. Proben, die für andere als die in Artikel 6.2 beschriebenen Zwecke verwendet werden, werden anonymisiert, so dass kein Rückschluss auf den jeweiligen Athleten möglich ist.

[Kommentar zu Artikel 6.3: Die Nutzung anonymisierter Proben zur Qualitätssicherung, Qualitätsverbesserung oder zur Schaffung einer Referenzpopulation gilt nicht als Forschungszweck und ist auch ohne Zustimmung des Athleten zulässig.]

6.4 Durchführung der Analyse und Berichterstattung

Die Labore analysieren die Proben und melden ihre Ergebnisse gemäß dem International Standard for Laboratories.

6.4.1 Die NADA kann verlangen, dass Labore ihre Proben in größerem Umfang analysieren, als von der WADA vorgegeben.

6.4.2 Die NADA kann verlangen, dass Labore ihre Proben in geringerem Umfang analysieren, als von der WADA vorgegeben, wenn sie gegenüber der WADA glaubhaft macht, dass ein geringerer Analyseumfang aufgrund der besonderen Umstände in ihrem Land oder einer bestimmten Sportart angemessen ist.

6.4.3 Die Labore können gemäß dem International Standard for Laboratories auf eigene Initiative und Kosten eine Analyse von Proben auf Verbotene Substanzen oder Verbotene Methoden durchführen, die nicht in dem von der WADA vorgegebenen Analyseumfang enthalten sind und/oder nicht von der NADA und/oder dem DMSB in Auftrag gegeben wurde. Die Ergebnisse einer solchen Analyse werden der WADA und/oder der NADA gemeldet und haben dieselben Konsequenzen wie andere Analyseergebnisse.

6.5 Weitere Analyse von Proben

Die NADA wird dem DMSB das Ergebnis der Probe mitteilen. Der DMSB oder im Falle des Art. 7.1.2 Satz 3 die NADA, ist berechtigt, die Probe jederzeit weiter analysieren zu lassen, bevor er dem Athleten die Analyseergebnisse für die A- und B-Probe (oder das Ergebnis für die A-Probe, wenn auf eine Analyse der B-Probe verzichtet wurde und die B-Probe nicht analysiert wird) als Grundlage für einen möglichen Verstoß gegen Artikel 2.1 mitteilt.

Proben können für den Zweck des Artikels 6.2 gelagert und jederzeit weiter analysiert werden. Dies erfolgt ausschließlich auf Anweisung des DMSB, der die Probenahme veranlasst und durchgeführt hat, oder auf Anweisung der WADA oder der NADA. (Veranlasst die WADA oder die NADA die Lagerung oder weitere Analyse von Proben, so trägt sie die anfallenden Kosten.) Die weitere Analyse von Proben muss den Anforderungen des International Standard for Laboratories sowie dem International Standard for Testing and Investigations und dem Standard für Dopingkontrollen und Ermittlungen entsprechen.

6.6 Eigentumsverhältnisse

Proben, die im Auftrag der NADA genommen worden sind, sind Eigentum der NADA.

ARTIKEL 7 ERGEBNISMANAGEMENT

7.1 Allgemeines

7.1.1 Ergebnismanagement bezeichnet den Vorgang ab Kenntnis von einem von der Norm abweichenden oder Atypischen Analyseergebnis oder von einem möglichen anderen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen oder von einem möglichen Meldepflichtversäumnis oder einer Versäumten Kontrolle bis zur Durchführung eines Disziplinarverfahrens.

7.1.2 Zuständig für das Ergebnismanagement bei Trainingskontrollen ist der jeweilige nationale Sport-

fachverband, bei Dopingkontrollen Innerhalb des Wettkampfs die jeweilige den Wettkampf veranstaltende Organisation. Hiervon ausgenommen ist die erste Überprüfung gemäß Artikel 7.2.1.1, die in der Zuständigkeit der NADA liegt.

Die Zuständigkeit für das Ergebnismanagement kann mittels schriftlicher Vereinbarung auf die NADA übertragen werden.

7.1.3 Weist die NADA das Labor an, zusätzliche Analysen auf Kosten der NADA durchzuführen, bleibt die Zuständigkeit für das Ergebnismanagement der FIA und FIM oder der Veranstalter großer Sportwettkämpfe, die die ursprüngliche Probenahme veranlasst und durchgeführt hat, unberührt.

7.1.4 Hat die WADA auf eigene Initiative eine Dopingkontrolle durchgeführt oder selbst einen möglichen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen entdeckt, bestimmt die WADA die Anti-Doping-Organisation, die für die Durchführung des Ergebnismanagement- und Disziplinarverfahrens zuständig sein soll.

7.1.5 Hat das Internationale Olympische Komitee, das Internationale Paralympische Komitee oder ein anderer Veranstalter großer Sportwettkämpfe eine Dopingkontrolle durchgeführt oder selbst einen möglichen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen entdeckt, wird die Zuständigkeit für die Durchführung des Ergebnismanagement- und Disziplinarverfahrens an die FIA und FIM übertragen, wenn die Konsequenzen über den Ausschluss von der Wettkampfveranstaltung, die Annullierung von Ergebnissen, die Aberkennung von Medaillen, Punkten oder Preisen oder die Rückerstattung von Kosten im Zusammenhang mit dem Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen hinausgehen.

7.1.6 Besteht keine Einigkeit darüber, welche Organisation für das Ergebnismanagement zuständig ist, entscheidet die WADA über die Zuständigkeit. Die Entscheidung der WADA kann vor dem CAS innerhalb von sieben Tagen nach der Benachrichtigung über die Entscheidung der WADA von den betroffenen Organisationen angefochten werden.

7.1.7 Die Zuständigkeit für die Feststellung von Meldepflicht- und Kontrollversäumnissen liegt bei der NADA. Einzelheiten zum Verfahren regelt der Standard für Meldepflichten.

7.2 Erste Überprüfung und Mitteilung bei Von der Norm abweichenden Analyseergebnissen

7.2.1 Erste Überprüfung bei Von der Norm abweichenden Analyseergebnissen

7.2.1.1 Die NADA wird nach Ermittlung eines Von der Norm abweichenden Analyseergebnisses der A-Probe der Dopingkontrolle die Code-Nummer der Probe dekodieren und eine erste Überprüfung durchführen, um festzustellen, ob:

(a) eine gültige Medizinische Ausnahmegenehmigung gemäß dem International Standard for Therapeutic Use Exemptions und/oder dem Standard für Medizinische Ausnahmegenehmigungen bewilligt wurde oder bewilligt wird, oder

(b) ob eine offensichtliche Abweichung vom Standard für Dopingkontrollen und Ermittlungen oder dem International Standard for Laboratories vorliegt, welche das Von der Norm abweichende Analyseergebnis verursachte.

Diese erste Überprüfung sollte spätestens sieben Werkzeuge nach Erhalt des Analyseberichts abgeschlossen sein.

7.2.1.2 Bei Dopingkontrollen anderer Organisationen wird nach Erhalt eines Von der Norm abweichenden Analyseergebnisses der A-Probe von der jeweiligen Organisation die Code-Nummer der Probe dekodiert und eine erste Überprüfung durchgeführt, um festzustellen, ob:

(a) eine gültige Medizinische Ausnahmegenehmigung gemäß dem International Standard for Therapeutic Use Exemptions und/oder dem Standard für Medizinische Ausnahmegenehmigungen bewilligt wurde oder bewilligt wird, oder

(b) ob eine offensichtliche Abweichung vom Standard für Dopingkontrollen und Ermittlungen oder dem International Standard for Laboratories vorliegt, welche das Von der Norm abweichende Analyseergebnis verursachte.

Diese erste Überprüfung sollte spätestens sieben Werkzeuge nach Erhalt des Analyseberichts abgeschlossen sein.

Der DMSB und die NADA sind unverzüglich über die Identität des betroffenen Athleten zu informieren. Darüber hinaus sind dem DMSB und der NADA unverzüglich das entsprechende Dopingkontrollformular sowie alle weiteren relevanten Unterlagen zur Verfügung zu stellen. Der DMSB unterrichtet die NADA schriftlich über die Identität des Athleten und das Ergebnis der Probe, soweit nicht schon die andere Organisation der NADA diese Informationen zur Verfügung gestellt hat.

7.2.2 Mitteilung nach der ersten Überprüfung bei Von der Norm abweichenden Analyseergebnissen

7.2.2.1 Unverzüglich nach Abschluss der ersten Überprüfung des Sachverhaltes gemäß Artikel 7.2.1.1 teilt die NADA dem DMSB die Identität des Athleten und das Ergebnis der ersten Überprüfung schriftlich per Einschreiben mit Rückschein mit.

Wenn die erste Überprüfung des Von der Norm abweichenden Analyseergebnisses gemäß Art. 7.2.1.1 ergibt, dass eine gültige Medizinische Ausnahmegenehmigung oder eine Abweichung vom Standard für Dopingkontrollen und Ermittlungen

oder dem International Standard for Laboratories vorliegt, die das Von der Norm abweichende Analyseergebnis verursacht hat, gilt die Kontrolle als negativ. In diesem Fall informiert die NADA dem DMSB den Athleten, der FIA und FIM sowie die WADA.

7.2.2.2 Hat die erste Überprüfung ergeben, dass keine gültige Medizinische Ausnahmegenehmigung, kein gemäß dem Standard für Medizinische Ausnahmegenehmigungen festgelegter Sonderfall oder keine offensichtliche Abweichung, welche das Von der Norm abweichende Analyseergebnis verursacht hat, vorliegt, teilt der DMSB dem betroffenen Athleten unverzüglich schriftlich per Einschreiben mit Rückschein an die letzte ihm bekannte Adresse Folgendes mit:

- (a) das Von der Norm abweichende Analyseergebnis;
- (b) die Anti-Doping-Bestimmung, gegen die verstoßen wurde;
- (c) das Recht des Athleten, unverzüglich, spätestens innerhalb von sieben Werktagen, die Analyse der B-Probe gemäß Artikel 8 zu verlangen. Dabei wird der Athlet darauf hingewiesen, dass ein Unterlassen, die Analyse der B-Probe zu verlangen, als Verzicht auf die Analyse der B-Probe gewertet wird;
- (d) den festgelegten Tag, Zeit und Ort für die Analyse der B-Probe, falls der Athlet oder der DMSB sich für die Analyse der B-Probe entscheidet;
- (e) das Recht des Athleten und/oder eines Vertreters gemäß den Bestimmungen des Artikel 8.2 bei der Analyse der B-Probe zugegen zu sein, falls eine solche Analyse beantragt wurde;
- (f) das Recht des Athleten, das Documentation Package zu den A- und B-Proben entsprechend dem International Standard for Laboratories anzufordern;
- (g) das Recht des Athleten, innerhalb von sieben Werktagen nach Erhalt dieser Benachrichtigung zu den Vorwürfen schriftlich gegenüber der für das Ergebnismanagement zuständigen Anti-Doping-Organisation Stellung zu nehmen.

7.2.2.3 Beschließt der DMSB nach Prüfung der Stellungnahme des Athleten kein Disziplinarverfahren einzuleiten, so informiert er den Athleten, die FIA und FIM, die WADA sowie die NADA hierüber in schriftlicher Form.

7.3 Überprüfung und Mitteilung bei Atypischen Analyseergebnissen

7.3.1 Gemäß dem International Standard for Laboratories sind die Labore unter gewissen Umständen angewiesen, das Vorhandensein Verbotener Substanzen, die auch endogen erzeugt werden können, als Atypische Analyseergebnisse für weitergehende Untersuchungen zu melden. Bei Erhalt eines Aty-

pischen Analyseergebnisses führt die NADA oder eine andere Organisation, die die Probenahme veranlasst hat, eine erste Überprüfung durch, um festzustellen, ob:

- (a) eine gültige Medizinische Ausnahmegenehmigung gemäß dem International Standard für Therapeutic Use Exemptions und/oder dem Standard für Medizinischen Ausnahmegenehmigungen bewilligt wurde oder bewilligt wird, oder
- (b) ob eine offensichtliche Abweichung vom Standard für Dopingkontrollen und Ermittlungen oder dem International Standard for Laboratories vorliegt, welche das Atypische Analyseergebnis verursacht hat.

Diese erste Überprüfung sollte spätestens sieben Werktage nach Erhalt des Analyseberichts abgeschlossen sein. Ihr Ergebnis teilt die NADA unverzüglich dem DMSB mit. Wenn die erste Überprüfung des Atypischen Analyseergebnisses gemäß Art. 7.3.1. ergibt, dass eine gültige Medizinische Ausnahmegenehmigung oder eine Abweichung vom Standard für Dopingkontrollen und Ermittlungen oder dem International Standard for Laboratories vorliegt, die das Atypische Analyseergebnis verursacht hat, gilt die Kontrolle als negativ. In diesem Fall informiert die NADA den DMSB, den Athleten sowie die WADA.

Ergeben die weiteren Untersuchungen, dass das Atypische Analyseergebnis ein Von der Norm abweichendes Analyseergebnis darstellt, so ist entsprechend Artikel 7.2 zu verfahren.

Ergibt das Atypische Analyseergebnis kein Von der Norm abweichendes Analyseergebnis, informiert der DMSB die NADA, den Athleten, die FIA oder FIM und die WADA entsprechend.

7.3.3 Stellt der DMSB oder die NADA fest, dass die B-Probe vor Abschluss der weiteren Untersuchungen nach Artikel 7.3 analysiert werden sollte, so kann die Analyse der B-Probe nach Benachrichtigung des Athleten durchgeführt werden, wobei die Benachrichtigung das Atypische Analyseergebnis und die in Artikel 7.2.2.2 (b)-(g) beschriebenen Informationen enthalten muss.

[Kommentar zu Artikel 7.3: Art und Umfang der in diesem Artikel beschriebenen, erforderlichen weiteren Untersuchungen richten sich nach dem Einzelfall.]

7.4 Überprüfung und Mitteilung Atypischer Ergebnisse des Biologischen Athletenpasses und Von der Norm abweichender Ergebnisse des Biologischen Athletenpasses.

Die Überprüfung und Mitteilung Atypischer Ergebnisse des Biologischen Athletenpasses und Von der Norm abweichender Ergebnisse des Biologischen

Athletenpasses erfolgt gemäß dem Standard für Dopingkontrollen und Ermittlungen und dem International Standard for Laboratories.

7.5 Überprüfung von Meldepflichtverstößen

Die Überprüfung möglicher Meldepflicht- und Kontrollversäumnisse erfolgt gemäß dem Standard für Meldepflichten.

7.6 Überprüfung und Mitteilung bei anderen Verstößen gegen Anti-Doping-Bestimmungen, die nicht von Artikel 7.2 bis Artikel 7.5 erfasst sind

7.6.1 Sofern der DMSB Kenntnis von einem möglichen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen erhält, der nicht von Artikel 7.2 bis Artikel 7.5 erfasst ist, ist die NADA hierüber unverzüglich zu informieren. Dabei ist die Identität des Athleten oder der anderen Person sowie dessen/deren Disziplin oder Funktion und der zugrunde liegende Sachverhalt mitzuteilen.

7.6.2 Die NADA oder der DMSB, führt nach der Erkenntnis eines möglichen Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen, der nicht von Artikel 7.2 bis Artikel 7.5 erfasst ist, Ermittlungen in einer Art und einem Umfang durch, die sie zur Aufklärung des Sachverhalts für angemessen und erforderlich erachten.

Diese Ermittlungen sollten grundsätzlich spätestens sieben Werktage ab Kenntnis von einem möglichen Verstoß abgeschlossen sein.

7.6.3 Kommt die NADA oder der DMSB zu dem Ergebnis, dass ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen vorliegt, der nicht von Artikel 7.2 bis Artikel 7.5 erfasst ist, teilt der DMSB dem betroffenen Athleten oder der anderen Person unverzüglich schriftlich per Einschreiben mit Rückschein an die letzte ihr bekannte Adresse Folgendes mit:

- (a) die Anti-Doping-Bestimmung, gegen die verstoßen wurde;
- (b) der dem Verstoß zugrunde liegende Sachverhalt;
- (c) das Recht des Athleten oder der anderen Person, innerhalb von sieben Werktagen nach Erhalt dieser Benachrichtigung zu den Vorwürfen schriftlich gegenüber dem DMSB Stellung zu nehmen.

7.7 Feststellung früherer Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen

Bevor ein Athlet oder eine andere Person über einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen in Kenntnis gesetzt wird, konsultiert die NADA ADAMS, die WADA oder andere zuständige Anti-Doping-Organisationen, um herauszufinden, ob ein früherer Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen vorliegt.

7.8 Vorläufige Suspendierung

7.8.1 Zwingend zu verhängende Vorläufige Suspendierung nach einem Von der Norm abweichenden Analyseergebnis

Wird ein Von der Norm abweichendes Analyseergebnis in der A-Probe festgestellt, welches auf einer Verbotenen Substanz, die keine Spezifische Substanz ist, oder einer Verbotenen Methode beruht, ist von dem DMSB unverzüglich eine Vorläufige Suspendierung auszusprechen, nachdem die erste Überprüfung gemäß Artikel 7.2.1 abgeschlossen und die Mitteilung gemäß Artikel 7.2.2 erfolgt ist.

Eine Vorläufige Suspendierung darf jedoch nur ausgesprochen werden, wenn dem Athleten:

- (a) die Möglichkeit einer Vorläufigen Anhörung entweder vor Verhängung der Vorläufigen Suspendierung oder unverzüglich nach Verhängung der Vorläufigen Suspendierung gegeben wird; oder
- (b) die Möglichkeit eines beschleunigten Verfahrens, das den Verfahrensgrundsätzen gemäß Artikel 12.2.2 entsprechen muss, unverzüglich nach Verhängung einer Vorläufigen Suspendierung gegeben wird.

Eine an sich zwingend zu verhängende Vorläufige Suspendierung kann abgewendet werden, wenn der Athlet oder eine andere Person gegenüber dem Sportgericht des DMSB überzeugend darlegt, dass der Verstoß wahrscheinlich auf ein kontaminiertes Produkt zurückzuführen ist. Die Entscheidung des Sportgerichts des DMSB, auf der Grundlage des Vorbringens des Athleten oder einer anderen Person in Bezug auf ein kontaminiertes Produkt die zwingend zu verhängende Vorläufige Suspendierung nicht abzuwenden, ist nicht anfechtbar.

7.8.2 Optional zu verhängende Vorläufige Suspendierung auf Grund eines Von der Norm abweichenden Analyseergebnisses bei Spezifischen Substanzen, kontaminierten Produkten oder anderen Verstößen gegen Anti-Doping-Bestimmungen.

Bei Verstößen gegen Anti-Doping-Bestimmungen, die nicht von Artikel 7.8.1 erfasst werden, kann von dem DMSB eine Vorläufige Suspendierung des Athleten oder einer anderen Person ausgesprochen werden.

Die Vorläufige Suspendierung kann vor der Analyse der B-Probe oder vor einer Anhörung im Rahmen eines Disziplinarverfahrens gemäß Artikel 12 ausgesprochen werden, jedoch erst, nachdem die Mitteilung gemäß Artikel 7.6.3 erfolgt ist oder die erste Überprüfung gemäß Artikel 7.2.1 abgeschlossen und die Mitteilung gemäß Artikel 7.2.2 erfolgt ist.

Eine Vorläufige Suspendierung darf jedoch nur ausgesprochen werden, wenn dem Athleten oder einer anderen Person:

- (a) die Möglichkeit einer Vorläufigen Anhörung entweder vor Verhängung der Vorläufigen Sus-

pendierung oder unverzüglich nach Verhängung der Vorläufigen Suspendierung gegeben wird; oder

- (b) die Möglichkeit eines beschleunigten Verfahrens, das den Verfahrensgrundsätzen gemäß Artikel 12.2.2 entsprechen muss, unverzüglich nach Verhängung einer Vorläufigen Suspendierung gegeben wird.

In allen Fällen, in denen ein Athlet oder eine andere Person über einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen benachrichtigt wurde, der nicht zu einer zwingend zu verhängenden Vorläufigen Suspendierung gemäß Artikel 7.8.1 führt, wird dem Athleten oder einer anderen Person die Gelegenheit gegeben, eine Vorläufige Suspendierung zu akzeptieren, bis die Angelegenheit geklärt ist.

Bei der Entscheidung, ob eine Vorläufige Suspendierung verhängt wird, ist zwischen den Auswirkungen einer im Nachhinein unbegründeten Vorläufigen Suspendierung für den Athleten oder eine andere Person und dem Interesse aller an Chancengleichheit und Fair Play abzuwägen.

Hierbei sind insbesondere der vorgeworfene Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen, der Grad des Verschuldens sowie die zu erwartenden Sanktionen zu berücksichtigen.

7.8.3 Aufhebung der Vorläufigen Suspendierung bei negativer B-Probe

Wird aufgrund eines von der Norm abweichenden Analyseergebnisses der A-Probe eine Vorläufige Suspendierung verhängt, so ist die Vorläufige Suspendierung unverzüglich wieder aufzuheben, wenn eine vom Athleten oder einer Anti-Doping-Organisation beantragte Analyse der B-Probe dieses Analyseergebnis nicht bestätigt.

In Fällen, in denen der Athlet oder die Mannschaft des betroffenen Athleten von einem Wettkampf ausgeschlossen wurde und das Analyseergebnis der A-Probe durch eine anschließende B-Probe nicht bestätigt wird, kann der Athlet oder die Mannschaft die Teilnahme am Wettkampf fortsetzen, falls ein Wiedereinstieg ohne weitere Beeinträchtigung des Wettkampfs noch möglich ist.

[Kommentar zu Artikel 7.8: Bevor eine Vorläufige Suspendierung einseitig von dem nationalen Sportfachverband verhängt werden kann, muss die im NADC, bzw. diesen Anti-Doping-Bestimmungen spezifizierte erste Überprüfung abgeschlossen sein. Darüber hinaus stellt die zuständige Organisation, die eine Vorläufige Suspendierung ausspricht, sicher, dass dem Athleten entweder vor oder unverzüglich nach Verhängung der Vorläufigen Suspendierung die Möglichkeit einer Vorläufigen Anhörung oder andernfalls dem Athleten unverzüglich nach Verhängung der Vorläufigen Suspendierung die Möglichkeit eines beschleunigten Verfahrens gewährt wird. Der Athlet

hat das Recht, gegen die Vorläufige Suspendierung einen Rechtsbehelf gemäß Artikel 13.2 einzulegen. Gesetz den seltenen Fall, dass die Analyse der B-Probe das Ergebnis der A-Probe nicht bestätigt, ist es dem vorläufig suspendierten Athleten gestattet, soweit es die Umstände zulassen, an nachfolgenden Wettkämpfen der Wettkampferveranstaltung teilzunehmen. Entsprechend kann der Athlet nach Maßgabe der einschlägigen Regeln des Internationalen Sportfachverbands in einer Mannschaftssportart an nachfolgenden Wettkämpfen teilnehmen, wenn die Mannschaft noch am Wettkampf teilnimmt.

Dem Athleten oder einer anderen Person wird nach den Maßgaben des Artikels 10.11.3 die Dauer einer Vorläufigen Suspendierung auf eine letztendlich verhängte Sperre angerechnet.]

7.9 Mitteilung von Entscheidungen des Ergebnismanagements

Eine Organisation, die einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen festgestellt, die Feststellung des Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen zurückgenommen, eine Vorläufige Suspendierung verhängt oder mit einem Athleten oder einer anderen Person die Verhängung einer Sanktion ohne Anhörung vereinbart hat, teilt dies gemäß Artikel 14.1.1 anderen Anti-Doping-Organisationen, die ein Recht haben, gemäß Artikel 13.2.3 einen Rechtsbehelf einzulegen, mit.

7.10 Beendigung der aktiven Laufbahn

Beendet ein Athlet oder eine andere Person die aktive Laufbahn während des Ergebnismanagements, so behält der DMSB die Zuständigkeit für dessen Abschluss. Beendet ein Athlet oder eine andere Person die aktive Laufbahn bevor ein Ergebnismanagementverfahren aufgenommen wurde, so bleibt der DMSB auch für die spätere Durchführung dieses Ergebnismanagements zuständig.

[Kommentar zu Artikel 7.10: Das Verhalten eines Athleten oder einer anderen Person zu einem Zeitpunkt, als er oder sie noch nicht in die Zuständigkeit einer Organisation fiel, stellt keinen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen dar. Es könnte jedoch einen legitimen Grund dafür darstellen, dem Athleten oder der anderen Person die Mitgliedschaft in einer Sportorganisation zu verweigern.]

7.11 Abgekürztes Verfahren

Nicht alle Verfahren, die von Anti-Doping-Organisationen aufgrund von Verstößen gegen Anti-Doping-Bestimmungen eingeleitet werden, müssen zu einem Disziplinarverfahren führen. Auf Vorschlag des DMSB kann der Athlet oder eine andere Person der Sanktion zustimmen, die im Code vorgeschrieben ist oder der DMSB für angemessen erachtet, sofern flexible Sanktionen erlaubt sind. Eine Sanktion, die aufgrund einer solchen Einwilligung

verhängt wird, wird in allen Fällen gemäß Artikel 14.1.3 an die Parteien, die ein Recht haben, gemäß Artikel 13.2.3 einen Rechtsbehelf einzulegen, gemeldet und gemäß Artikel 14.3.2 veröffentlicht.

ARTIKEL 8 ANALYSE DER B-PROBE

8.1 Recht, die Analyse der B-Probe zu verlangen

8.1.1 Der Athlet, die NADA und der DMSB haben das Recht, die Analyse der B-Probe zu verlangen.

8.1.2 Verzichtet der Athlet auf sein Recht, die Analyse der B-Probe zu verlangen, ist der DMSB oder die NADA nicht verpflichtet, eine Analyse der B-Probe durchzuführen. Führt der DMSB oder die NADA dennoch eine Analyse der B-Probe durch, ist der Athlet gemäß Artikel 8.1.4 zu benachrichtigen.

Verzichtet der Athlet auf sein Recht, die Analyse der B-Probe zu verlangen, wird dies nicht als Geständnis eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen gewertet, sondern stellt die unwiderlegbare Vermutung auf, dass die Analyse der B-Probe das Analyseergebnis der A-Probe bestätigt hätte.

Als Verzicht wird ebenfalls das Versäumnis angesehen, die Analyse der B-Probe überhaupt nicht oder nicht fristgerecht gemäß Artikel 8.1.3 schriftlich zu verlangen.

8.1.3 Der Athlet muss die Analyse der B-Probe innerhalb von sieben Werktagen nach Erhalt der Mitteilung gemäß Artikel 7.2.2.2 von dem DMSB schriftlich verlangen. Maßgeblich für die Einhaltung der Frist ist der Eingang bei dem DMSB.

8.1.4 Der DMSB informiert den Athleten und die NADA rechtzeitig über Ort, Datum und Uhrzeit der Analyse der B-Probe.

8.2 Anwesenheitsrecht bei der Analyse der B-Probe

Bei der Analyse der B-Probe haben folgende Personen das Recht, anwesend zu sein:

- (a) Der Athlet und/ oder ein Stellvertreter;
- (b) Ein Vertreter der NADA;
- (c) Ein Vertreter des DMSB;
- (d) Ein Vertreter des DOSB, des Nationalen und des Internationalen Sportfachverbandes, sofern die Genannten nicht bereits unter (c) fallen;
- (e) Ein Übersetzer.

Der Laborleiter kann die Zahl der anwesenden Personen beschränken, soweit ihm dies auf Grund von Schutz- und Sicherheitsaspekten geboten erscheint.

Falls die unter (a) bis (e) aufgeführten Personen trotz rechtzeitiger Ankündigung zum festgelegten Analysetermin nicht oder nicht rechtzeitig erscheinen, ohne dies vor Analysebeginn mit angemessener Begründung anzuzeigen, wird ihr Nichterscheinen bei Analysebeginn als Verzicht auf ihr Anwesenheitsrecht gewertet.

8.3 Durchführung der Analyse der B-Probe

8.3.1 Die Analyse der B-Probe wird in demselben Labor gemäß den Bestimmungen des International Standard for Laboratories durchgeführt, das auch die Analyse der A-Probe vorgenommen hat.

8.3.2 Die Analyse der B-Probe soll unverzüglich, spätestens jedoch sieben Werktage nach Verlangen der Analyse der B-Probe durchgeführt werden. Kann das Labor auf Grund von technischen oder logistischen Gründen die Analyse erst zu einem späteren Zeitpunkt durchführen, stellt dies keinen Verstoß gegen den International Standard for Laboratories dar und kann nicht herangezogen werden, um das Analyseverfahren oder das Analyseergebnis in Frage zu stellen.

8.4 Kosten der Analyse der B-Probe

Der Athlet trägt die Kosten der Analyse der B-Probe, es sei denn, die Analyse der B-Probe bestätigt nicht das Von der Norm abweichende Analyseergebnis der A-Probe oder die Analyse der B-Probe wurde gemäß Artikel 8.1.2 von dem DMSB oder der NADA angeordnet.

8.5 Benachrichtigung über das Analyseergebnis der B-Probe

Der Athlet und die NADA sind vom DMSB unverzüglich über das Analyseergebnis der Analyse der B-Probe schriftlich zu informieren.

8.6 Vorgehen, falls das Analyseergebnis der B-Probe das Von der Norm abweichende Analyseergebnis der A-Probe nicht bestätigt

Bestätigt die Analyse der B-Probe das Von der Norm abweichende Analyseergebnis der A-Probe nicht, werden bereits verhängte Sanktionen und Konsequenzen aufgehoben und der Athlet wird keinen weiteren Disziplinarmaßnahmen unterworfen.

Entsprechend Artikel 7.8.3 kann in Fällen, in denen der Athlet oder die Mannschaft des Athleten von einem Wettkampf ausgeschlossen wurde, der Athlet oder die Mannschaft die Teilnahme am Wettkampf fortsetzen, falls ein Wiedereinstieg ohne weitere Beeinträchtigung des Wettkampfs noch möglich ist.

ARTIKEL 9 AUTOMATISCHE ANNULLIERUNG VON EINZELERGEBNISSEN

Bei Einzelsportarten führt ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen in Verbindung mit einer Dopingkontrolle Innerhalb des Wettkampfs automatisch zur Annullierung des in diesem Wettkampf erzielten Ergebnisses, mit allen daraus entstehenden Konsequenzen, einschließlich der Aberkennung von Medaillen, Punkten und Preisen.

[Kommentar zu Artikel 9: Bei Mannschaftssportarten werden die Ergebnisse annulliert, die einzelnen Spielern zugerechnet werden können. Die

Disqualifizierung der Mannschaft erfolgt jedoch ausschließlich gemäß Artikel 11. Bei Sportarten, die nicht zu den Mannschaftssportarten zählen, bei denen jedoch Mannschaften ausgezeichnet werden, unterliegt die Annullierung oder die Verhängung anderer disziplinarischer Maßnahmen gegen die Mannschaft, bei der mindestens ein Mitglied der Mannschaft einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen begangen hat, den geltenden Regeln des Internationalen Sportfachverbands.]

ARTIKEL 10 SANKTIONEN GEGEN EINZELPERSONEN

10.1 Annullierung von Ergebnissen bei einer Wettkampfanstaltung, bei der ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen erfolgt

Ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen während oder in Verbindung mit einer Wettkampfanstaltung kann aufgrund einer entsprechenden Entscheidung des Veranstalters zur Annullierung aller von einem Athleten in dieser Wettkampfanstaltung erzielten Ergebnisse mit allen Konsequenzen führen, einschließlich der Aberkennung von Medaillen, Punkten und Preisen, unbeschadet der Bestimmungen des Artikels 10.1.1.

Zu den Faktoren, die in die Erwägung, ob andere, bei derselben Wettkampfanstaltung erzielten, Ergebnisse annulliert werden, einbezogen werden müssen, gehört etwa die Schwere des Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen des Athleten und ob für die anderen Wettkämpfe ein negatives Kontrollergebnis des Athleten vorliegt. Die objektiven Umstände, die einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen begründen, sind von dem Wettkampfanstalter zu beweisen.

[Kommentar zu Artikel 10.1: Während gemäß Artikel 9 das Ergebnis in einem einzelnen Wettkampf, in dem der Athlet, „positiv getestet“ wurde (z. B. 100 m Rückenschwimmen), annulliert wird, kann es auf Grund dieses Artikels zur Annullierung sämtlicher Ergebnisse in allen Wettbewerben einer Wettkampfanstaltung (z. B. der FINA-Weltmeisterschaft) kommen.]

- 10.1.1 Die objektiven Faktoren, die einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen darstellen, sind von dem Wettkampfanstalter zu beweisen.
- 10.1.2 Weist der Athlet nach, dass er für den Verstoß Kein Verschulden trägt, so werden die Einzelergebnisse, die der Athlet in den anderen Wettkämpfen erzielt hat, nicht annulliert. Dies gilt nicht, sofern die Wahrscheinlichkeit besteht, dass die Ergebnisse, die der Athlet bei anderen Wettkämpfen als dem Wettkampf, bei dem der Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen erfolgte, erzielt hat, durch den Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen beeinflusst worden sind.

10.2 Sperre wegen des Vorhandenseins, des Gebrauchs oder des Versuchs des Gebrauchs oder des Besitzes einer Verbotenen Substanz oder einer Verbotenen Methode

Für einen Erstverstoß gegen Artikel 2.1, Artikel 2.2 oder Artikel 2.6 wird die folgende Sperre verhängt, vorbehaltlich einer möglichen Herabsetzung oder Aufhebung der Sperre gemäß Artikel 10.4, Artikel 10.5 oder Artikel 10.6:

Die Sperre beträgt vier Jahre, wenn

- 10.2.1.1 der Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen keine Spezifische Substanz betrifft, es sei denn, der Athlet oder eine andere Person weist nach, dass der Verstoß nicht absichtlich begangen wurde.
- 10.2.1.2 der Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen eine Spezifische Substanz betrifft und der DMSB nachweist, dass der Verstoß absichtlich begangen wurde.
- 10.2.2 Weist im Fall von Artikel 10.2.1.1 der Athlet oder eine andere Person nach, dass der Verstoß nicht absichtlich begangen wurde, beträgt die Sperre zwei Jahre. Dasselbe gilt, wenn der DMSB im Fall von Artikel 10.2.1.2 nicht nachweist, dass der Verstoß absichtlich begangen wurde.
- 10.2.3 Absicht im Sinne von Artikel 10 bedeutet, dass der Athlet oder eine andere Person wusste, dass er/sie einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen begehen würde und dies auch wollte.

Ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen, der auf Grund eines von der Norm abweichenden Analyseergebnisses für eine Spezifische Substanz festgestellt wurde, die nur im Wettkampf verboten ist, gilt als nicht absichtlich begangen, wenn der Athlet nachweist, dass der Gebrauch der Verbotenen Substanz außerhalb des Wettkampfs erfolgte.

Ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen, der auf Grund eines von der Norm abweichenden Analyseergebnisses für eine Substanz festgestellt wurde, die keine Spezifische Substanz, und nur im Wettkampf verboten ist, gilt als nicht absichtlich begangen, wenn der Athlet nachweist, dass der Gebrauch der Verbotenen Substanz außerhalb des Wettkampfs und nicht im Zusammenhang mit der Erbringung sportlicher Leistung erfolgte.

10.3 Sperre bei anderen Verstößen gegen Anti-Doping-Bestimmungen

Für Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen, die nicht in Artikel 10.2 geregelt sind, sind, soweit nicht die Artikel 10.5 oder 10.6 einschlägig sind, die folgenden Sperren zu verhängen:

- 10.3.1 Bei Verstößen gegen Artikel 2.3 oder Artikel 2.5 beträgt die Sperre vier Jahre, es sei denn, ein Athlet, der es unterlässt, sich einer Probenahme zu unterziehen, weist nach, dass der Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen nicht absichtlich im Sinne

des Artikel 10.2.3 begangen wurde; in diesem Fall beträgt die Sperre zwei Jahre.

10.3.2 Bei Verstößen gegen Artikel 2.4 beträgt die Sperre zwei Jahre, mit der Möglichkeit der Herabsetzung, je nach Grad des Verschuldens des Athleten. Die Sperre beträgt jedoch mindestens ein Jahr. Die Möglichkeit der Herabsetzung der Sperre nach Satz 1 gilt nicht für Athleten, die ihre Angaben zu Aufenthaltsort und Erreichbarkeit nach einem bestimmten Muster entweder sehr kurzfristig ändern oder mit einem anderen Verhalten den Verdacht erwecken, Dopingkontrollen umgehen zu wollen.

10.3.3 Bei Verstößen gegen Artikel 2.7 oder Artikel 2.8 beträgt die Sperre mindestens vier Jahre bis hin zu einer lebenslangen Sperre, je nach Schwere des Verstoßes. Ein Verstoß gegen Artikel 2.7 oder Artikel 2.8, bei dem Minderjährige betroffen sind, gilt als besonders schwerwiegender Verstoß; wird ein solcher Verstoß von Athletenbetreuern begangen und betrifft er keine Spezifischen Substanzen, ist gegen den Athletenbetreuer eine lebenslange Sperre zu verhängen. Darüber hinaus müssen erhebliche Verstöße gegen Artikel 2.7 oder Artikel 2.8, die auch nicht sportrechtliche Gesetze und Vorschriften verletzen können, den zuständigen Verwaltungs-, Berufs- oder Justizbehörden gemeldet werden.

[Kommentar zu Artikel 10.3.3: Diejenigen, die am Doping von Athleten oder an der Verdunkelung von Doping beteiligt sind, sollten härteren Sanktionen unterworfen werden als die Athleten, deren Kontrollbefunde „positiv“ waren. Da die Befugnis von Sportorganisationen generell auf den Entzug von Akkreditierungen, Mitgliedschaften und sportlichen Vergünstigungen beschränkt ist, ist das Anzeigen von Athletenbetreuern bei den zuständigen Stellen eine wichtige Abschreckungsmaßnahme in der Dopingbekämpfung.]

10.3.4 Bei Verstößen gegen Artikel 2.9 beträgt die Sperre je nach Schwere des Verstoßes zwei bis vier Jahre.

10.3.5 Bei Verstößen gegen Artikel 2.10 beträgt die Sperre zwei Jahre, mit der Möglichkeit der Herabsetzung je nach Grad des Verschuldens des Athleten oder einer anderen Person und den jeweiligen Umständen des Einzelfalls. Die Sperre beträgt jedoch mindestens ein Jahr.

[Kommentar zu Artikel 10.3.5: Handelt es sich bei der in Artikel 2.10 genannten „anderen Person“ nicht um eine natürliche, sondern um eine juristische Person, kann die juristische Person sanktioniert werden.]

10.4 Absehen von einer Sperre, wenn Kein Verschulden vorliegt

Weist ein Athlet oder eine andere Person im Einzelfall nach, dass ihn oder sie Kein Verschulden trifft, so ist von der ansonsten zu verhängenden Sperre abzusehen.

[Kommentar zu Artikel 10.4: Dieser Artikel und Artikel 10.5.2 finden lediglich auf die Verhängung von Sanktionen Anwendung; sie finden keine Anwendung auf die Feststellung, ob ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen vorliegt. Sie greifen nur unter besonderen Umständen, z. B. wenn ein Athlet beweisen kann, dass er trotz gebührender Sorgfalt Opfer eines Sabotageaktes eines Konkurrenten wurde. Dagegen ist die Annahme von Kein Verschulden in folgenden Fällen ausgeschlossen: (a) bei Vorliegen eines „positiven“ Testergebnisses auf Grund einer falschen Etikettierung oder Verunreinigung eines Vitaminpräparats oder eines Nahrungsergänzungsmittels (Athleten sind verantwortlich für das, was sie zu sich nehmen (Artikel 2.1.1)), und die Athleten wurden auf die Möglichkeit von Verunreinigungen bei Nahrungsergänzungsmitteln hingewiesen); (b) die Verabreichung einer Verbotenen Substanz durch den eigenen Arzt oder Trainer des Athleten, ohne dass dies dem Athleten mitgeteilt worden wäre (Athleten sind verantwortlich für die Auswahl ihres medizinischen Personals und dafür, dass sie ihr medizinisches Personal anweisen, ihnen keine Verbotenen Substanzen zu geben); und (c) Sabotage der Speisen und Getränke des Athleten durch Ehepartner, Trainer oder eine andere Person im engeren Umfeld des Athleten (Athleten sind verantwortlich für das, was sie zu sich nehmen, sowie für das Verhalten der Personen, denen sie Zugang zu ihren Speisen und Getränken gewähren). In Abhängigkeit von den Umständen des Einzelfalls kann jedoch jedes der oben genannten Beispiele zu einer Herabsetzung der Sanktion gemäß Artikel 10.5 auf Grund Kein Signifikanten Verschuldens führen.]

10.5 Herabsetzung der Sperre auf Grund Kein Signifikanten Verschuldens

10.5.1 Herabsetzung von Sanktionen für Spezifische Substanzen oder Kontaminierte Produkte bei Verstößen gegen Artikel 2.1, 2.2 oder 2.6

10.5.1.1 Spezifische Substanzen

Betrifft der Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen eine Spezifische Substanz und der Athlet oder eine andere Person kann nachweisen, dass Kein Signifikantes Verschulden vorliegt, kann eine Sanktion von einer Verwarnung bis zu zwei Jahren Sperre, je nach Grad des Verschuldens des Athleten oder einer anderen Person, verhängt werden.

10.5.1.2 Kontaminierte Produkte

Kann der Athlet oder die andere Person nachweisen, dass Kein Signifikantes Verschulden vorliegt und die gefundene Verbotene Substanz aus einem Kontaminierten Produkt stammt, kann eine Sanktion von einer Verwarnung bis hin zu zwei Jahren Sperre, je nach Grad des Verschuldens des Athleten oder der anderen Person, verhängt werden.

[Kommentar zu Artikel 10.5.1.2: Bei der Bewertung des Grads des Verschuldens des Athleten kann es beispielsweise für den Athleten sprechen, wenn er das Produkt, bei dem später die Kontamination festgestellt wurde, bereits auf dem Dopingkontrollformular angegeben hatte.]

10.5.2 Anwendung von Kein Signifikantes Verschulden über die Anwendung von Artikel 10.5.1 hinaus

Weist der Athlet oder eine andere Person im Einzelfall, in dem Artikel 10.5.1 keine Anwendung findet, nach, dass ihn oder sie Kein signifikantes Verschulden trifft, kann die ansonsten zu verhängende Sperre, vorbehaltlich einer weiteren Herabsetzung oder Aufhebung gemäß Artikel 10.6, entsprechend dem Grad des Verschuldens des Athleten oder einer anderen Person herabgesetzt werden, muss jedoch mindestens die Hälfte der ansonsten zu verhängenden Sperre betragen. Wenn die ansonsten zu verhängende Sperre eine lebenslange Sperre ist, muss die nach diesem Artikel herabgesetzte Sperre mindestens acht Jahre betragen.

[Kommentar zu Artikel 10.5.2: Artikel 10.5.2 kann bei jedem Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen zur Anwendung kommen, außer bei den Artikeln, bei denen entweder Vorsatz ein Tatbestandsmerkmal des Verstoßes (z. B. Artikel 2.5, 2.7, 2.8 oder 2.9) oder bei denen Absicht ein Bestandteil einer bestimmten Sanktion (z. B. 10.2.1) ist oder wenn ein Artikel bereits den Sanktionsrahmen je nach des Grads des Verschuldens des Athleten oder der anderen Person vorgibt.]

10.6 Absehen von, Herabsetzung oder Aussetzung einer Sperre oder anderer Konsequenzen aus Gründen, die nicht mit dem Verschulden zusammenhängen

10.6.1 Substantielle Hilfe bei der Aufdeckung oder dem Nachweis eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen

10.6.1.1 Der DMSB kann im Falle eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen vor einer endgültigen Rechtsbehelfsentscheidung gemäß Artikel 13 oder vor dem Ablauf der Frist für die Einlegung eines Rechtsbehelfs einen Teil einer in einem Einzelfall verhängten Sperre aussetzen, wenn der Athlet oder die andere Person dem DMSB, einer anderen Organisation, einer Strafverfolgungsbehörde oder dem Berufungsgericht des DMSB Substantielle Hilfe geleistet hat, auf Grund derer der DMSB einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen einer anderen Person aufdeckt oder voranbringt oder auf Grund derer eine Strafverfolgungsbehörde oder das Berufungsgericht des DMSB eine Straftat oder den Verstoß gegen Berufsstandsregeln einer anderen Person aufdeckt oder voranbringt, und die Informationen von der Person, die wesentliche

Unterstützung leistet, dem DMSB zur Verfügung gestellt werden. Die NADA ist von dieser Entscheidung schriftlich in Kenntnis zu setzen.

Wenn bereits die endgültige Rechtsbehelfsentscheidung gemäß Artikel 13 ergangen ist oder die Frist für die Einlegung eines Rechtsbehelfs verstrichen ist, darf der DMSB einen Teil der ansonsten zu verhängenden Sperre nur mit der Zustimmung der WADA, der NADA und der FIA und FIM aussetzen.

Der Umfang, in dem die ansonsten zu verhängende Sperre ausgesetzt werden darf, richtet sich nach der Schwere des Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen, den der Athlet oder die andere Person begangen hat, und nach der Bedeutung der vom Athleten oder der anderen Person geleisteten Substantiellen Hilfe für die Dopingbekämpfung im Sport. Von der ansonsten zu verhängenden Sperre dürfen nicht mehr als Dreiviertel ausgesetzt werden. Wenn die ansonsten zu verhängende Sperre eine lebenslange Sperre ist, darf der nach diesem Artikel nicht ausgesetzte Teil der Sperre nicht unter acht Jahren liegen.

Verweigert der Athlet oder eine andere Person die weitere Zusammenarbeit und leistet nicht die umfassende und glaubwürdige Substantielle Hilfe, auf Grund derer die Sperre ausgesetzt wurde, setzt der DMSB, der die Sperre ausgesetzt hat, die ursprüngliche Sperre wieder in Kraft.

Sowohl die Entscheidung des DMSB, die ausgesetzte Sperre wieder in Kraft zu setzen als auch dessen Entscheidung, die ausgesetzte Sperre nicht wieder in Kraft zu setzen, kann von jeder Person angefochten werden, die das Recht hat, gemäß Artikel 13 einen Rechtsbehelf einzulegen.

10.6.1.2 Die WADA kann auf Anfrage des DMSB oder des Athleten oder einer anderen Person, der oder die gegen Anti-Doping-Bestimmungen verstoßen hat, in jeder Phase des Ergebnismanagement- und Disziplinarverfahrens, und auch wenn bereits der endgültige Rechtsbehelfsentscheid nach Artikel 13 ergangen ist, einer ihrer Ansicht nach angemessenen Aussetzung der ansonsten zu verhängenden Sperre und anderer Konsequenzen zustimmen.

In Ausnahmefällen kann die WADA bei einer Substantiellen Hilfe der Aussetzung der Sperre und anderer Konsequenzen für einen längeren Zeitraum als in diesem Artikel vorgesehen bis hin zu einer vollständigen Aufhebung der Sperre und/oder einem Erlass von Bußgeldern, Kosten oder Rückzahlung von Preisgeldern zustimmen. Die Zustimmung der WADA gilt unter dem Vorbehalt der Wiedereinsetzung der Sanktion gemäß diesem Artikel. Unbeschadet von Artikel 13 können die Entscheidungen der WADA im Sinne dieses Artikels nicht von dem DMSB, von der NADA oder von einer anderen Organisation angefochten werden.

10.6.1.3 Setzt der DMSB oder eine sonstige Organisation einen Teil einer ansonsten zu verhängenden Sanktion auf Grund Substantieller Hilfe aus, sind die anderen Organisationen, die das Recht haben, gegen die Entscheidung Rechtsbehelf gemäß Artikel 13.2.3 einzulegen, unter Angabe von Gründen für die Entscheidung gemäß Artikel 14.2 zu benachrichtigen. In besonderen Ausnahmefällen kann die WADA im Interesse der Dopingbekämpfung dem DMSB, der NADA oder einer anderen Organisation gestatten, geeignete Vertraulichkeitsvereinbarungen zu treffen, um die Veröffentlichung der Vereinbarung über die Substantielle Hilfe oder die Art der Substantiellen Hilfe zu beschränken.

[Kommentar zu Artikel 10.6.1: Die Zusammenarbeit von Athleten, Athletenbetreuern und anderen Personen, die ihre Fehler einräumen und bereit sind, andere Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen ans Licht zu bringen, sind für einen sauberen Sport sehr wichtig. Dies ist entsprechend den Bestimmungen des NADC der einzige Umstand, unter dem die Aussetzung einer ansonsten zu verhängenden Sperre erlaubt ist.]

10.6.2 Geständnis eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen ohne das Vorliegen anderer Beweise

Wenn ein Athlet oder eine andere Person freiwillig die Begehung eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen gesteht, bevor er/sie zu einer Probenahme aufgefordert wurde, durch die ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen nachgewiesen werden könnte (oder im Falle eines anderen Verstoßes als der gemäß Artikel 2.1 vor der Mitteilung gemäß Artikel 7 des Verstoßes, auf den sich das Geständnis bezieht), und wenn dieses Geständnis zu dem Zeitpunkt den einzigen verlässlichen Nachweis des Verstoßes darstellt, kann die Sperre herabgesetzt werden, muss jedoch mindestens die Hälfte der ansonsten zu verhängenden Sperre betragen.

[Kommentar zu Artikel 10.6.2: Dieser Artikel soll dann zur Anwendung kommen, wenn sich ein Athlet oder eine andere Person meldet und einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen unter Umständen gesteht, unter denen keiner Organisation bewusst ist, dass ein Verstoß gegen eine Anti-Doping-Bestimmung vorliegen könnte. Er soll dann nicht angewendet werden, wenn das Geständnis zu einem Zeitpunkt erfolgt, zu dem der Athlet oder die andere Person bereits vermutet, dass er/sie bald überführt werden wird.

In welchem Umfang die Sperre herabgesetzt wird, sollte von der Wahrscheinlichkeit abhängig gemacht werden, dass der Athlet oder eine andere Person überführt worden wäre, hätte er/sie sich nicht freiwillig gemeldet.]

10.6.3 Unverzügliches Geständnis eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen nach Vorhalten eines Verstoßes, der gemäß Artikel 10.2.1 oder 10.3.1 sanktionsfähig ist

Die Sperre eines Athleten oder einer anderen Person, der/die gemäß Artikel 10.2.1 oder 10.3.1 (Umgehung der Probenahme, Weigerung oder Unterlassen, sich einer Probenahme zu unterziehen oder Unzulässige Einflussnahme auf eine Probenahme) bis zu vier Jahre gesperrt werden kann, kann je nach Schwere des Verstoßes und Grad des Verschuldens des Athleten oder einer anderen Person bis auf zwei Jahre herabgesetzt werden, wenn der Athlet oder die andere Person den behaupteten Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen unverzüglich gesteht, sobald dieser ihm oder ihr von einer Organisation vorgehalten wurde. Die Herabsetzung kann nur mit Zustimmung der WADA und der für das Ergebnismanagement zuständigen Organisation erfolgen.

10.6.4 Anwendung mehrfacher Gründe für die Herabsetzung einer Sanktion

Weist der Athlet oder eine andere Person nach, dass er/sie nach mehr als einer Bestimmung der Artikel 10.4, 10.5 oder 10.6 ein Recht auf eine Herabsetzung der Sanktion hat, wird, bevor eine Herabsetzung oder Aussetzung nach Artikel 10.6 angewendet wird, die ansonsten zu verhängende Sperre gemäß Artikel 10.2, 10.3, 10.4 und 10.5 festgelegt. Weist der Athlet oder eine andere Person ein Recht auf Herabsetzung oder Aussetzung der Sperre gemäß Artikel 10.6 nach, kann die Sperre herabgesetzt oder ausgesetzt werden, muss aber mindestens ein Viertel der ansonsten zu verhängenden Sperre betragen.

[Kommentar zu Artikel 10.6.4: Die angemessene Sanktion wird in insgesamt vier Schritten festgelegt. Erstens, stellt das Disziplinarorgan fest, welche der grundlegenden Sanktionen (Artikel 10.2, 10.3, 10.4 oder 10.5) auf den jeweiligen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen anzuwenden ist. Zweitens, soweit die grundlegende Sanktion einen Sanktionsrahmen vorsieht, muss das Disziplinarorgan die anwendbare Sanktion innerhalb dieses Sanktionsrahmens je nach Grad des Verschuldens des Athleten oder einer anderen Person festlegen. In einem dritten Schritt ermittelt das Disziplinarorgan, ob es eine Grundlage für die Aufhebung, Aussetzung oder Herabsetzung der Sanktion gibt (Artikel 10.6). Abschließend legt das Disziplinarorgan den Beginn der Sperre nach Artikel 10.11 fest.] [In Anhang 2 sind mehrere Anwendungsbeispiele für Artikel 10 aufgeführt.]

10.7 Mehrfachverstöße

10.7.1 Bei einem zweiten Verstoß eines Athleten oder einer anderen Person gegen Anti-Doping-Bestimmungen wird die längste der folgenden Sperren verhängt:

- (a) sechs Monate;
- (b) die Hälfte der für den ersten Verstoß verhängten Sperre ohne Berücksichtigung einer Herabsetzung gemäß Artikel 10.6; oder
- (c) die doppelte Dauer der ansonsten zu verhängenden Sperre für einen zweiten Verstoß, wenn dieser wie ein Erstverstoß behandelt wird, ohne Berücksichtigung einer Herabsetzung gemäß Artikel 10.6.

Die so festgelegte Sperre kann anschließend gemäß Artikel 10.6 herabgesetzt werden.

10.7.2 Ein dritter Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen führt immer zu einer lebenslangen Sperre, es sei denn, der dritte Verstoß erfüllt die Voraussetzungen für ein Absehen von einer Sperre oder eine Herabsetzung der Sperre gemäß Artikel 10.4 oder 10.5 oder stellt einen Verstoß gegen Artikel 2.4 dar. In diesen besonderen Fällen beträgt die Sperre acht Jahre bis hin zu lebenslanglich.

10.7.3 Ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen, für den der Athlet oder eine andere Person nachweisen kann, dass Kein Verschulden vorliegt, gilt nicht als Verstoß im Sinne dieses Artikels.

10.7.4 Zusätzliche Regeln für bestimmte mögliche Mehrfachverstöße

10.7.4.1 Für die Verhängung von Sanktionen gemäß Artikel 10.7 stellt ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen nur dann einen zweiten Verstoß dar, wenn der DMSB nachweisen kann, dass der Athlet oder die andere Person den zweiten Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen erst begangen hat, nachdem der Athlet oder die andere Person die Mitteilung gemäß Artikel 7 erhalten hat oder nachdem der DMSB einen angemessenen Versuch unternommen hat, ihn/sie davon in Kenntnis zu setzen. Sofern der DMSB dies nicht darlegen kann, werden die Verstöße zusammen als ein einziger erster Verstoß gewertet. Die zu verhängende Sanktion richtet sich nach dem Verstoß, der die strengere Sanktion nach sich zieht.

10.7.4.2 Wenn der DMSB nach der Verhängung einer Sanktion für einen ersten Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen aufdeckt, dass der Athlet oder die andere Person bereits vor der Mitteilung des ersten Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen verstoßen hat, verhängt das Sportgericht des DMSB eine zusätzliche Sanktion, die derjenigen entspricht, die hätte verhängt werden können, wenn beide Verstöße gleichzeitig abgeurteilt worden wären. Die Ergebnisse aller Wettkämpfe seit dem früheren Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen werden gemäß Artikel 10.8 annulliert.

10.7.5 Mehrfachverstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen innerhalb eines Zeitraums von zehn Jahren

Ein Mehrfachverstoß im Sinne des Artikels 10.7 liegt nur vor, wenn die Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen innerhalb eines Zeitraums von zehn Jahren begangen wurden.

10.8 Annullierung von Wettkampfergebnissen nach einer Probenahme oder einem Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen

Zusätzlich zu der gemäß Artikel 9 erfolgenden automatischen Annullierung der Ergebnisse, die in dem Wettkampf erzielt wurden, bei dem die positive Probe genommen wurde, werden alle Wettkampfergebnisse des Athleten, die in dem Zeitraum von der Entnahme der positiven Probe (unabhängig davon, ob es sich um eine Dopingkontrolle Innerhalb des Wettkampfs oder um eine Trainingskontrolle handelt) oder der Begehung eines anderen Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen bis zum Beginn einer Vorläufigen Suspendierung oder einer Sperre erzielt wurden, annulliert, mit allen daraus entstehenden Konsequenzen, einschließlich der Aberkennung von Medaillen, Punkten und Preisen, sofern nicht aus Gründen der Fairness eine andere Vorgehensweise geboten ist.

[Kommentar zu Artikel 10.8: Unbeschadet der Bestimmungen des NADC können Athleten oder andere Personen, die durch die Handlungen einer Person, die gegen Anti-Doping-Bestimmungen verstoßen hat, geschädigt wurden, das ihnen ansonsten zustehende Recht auf Schadenersatz gegen diese Person geltend machen.]

10.9 Verteilung der CAS-Prozesskosten und des aberkannten Preisgeldes

Die Prozesskosten beim CAS und das aberkannte Preisgeld werden in folgender Reihenfolge zurückgezahlt: erstens, Zahlung der vom CAS festgelegten Prozesskosten; zweitens, Neuverteilung des aberkannten Preisgeldes an andere Athleten, soweit dies nach den Bestimmungen des zuständigen Internationalen Sportfachverbands vorgesehen ist; und drittens, Rückerstattung der Ausgaben der Organisation, die das Ergebnismanagement in diesem Fall durchgeführt hat.

10.10 Finanzielle Konsequenzen

Der DMSB kann in seinen eigenen Regelwerken finanzielle Sanktionen für Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen festlegen. Er darf nur dann finanzielle Sanktionen verhängen, wenn bereits die Höchstdauer der ansonsten zu verhängenden Sperre verhängt wurde. Kostenrückerstattungen oder finanzielle Sanktionen dürfen nur im Einklang mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit auferlegt werden. Kostenrückerstattungen oder finanzielle Sanktionen dürfen nicht herangezogen

werden, um die nach diesen Anti-Doping-Bestimmungen ansonsten zu verhängende Sperre oder sonstige Sanktion herabzusetzen.

10.11 Beginn der Sperre

Außer in den unten aufgeführten Fällen beginnt die Sperre mit dem Tag der letzten Verhandlung, in der die Sperre verhängt wurde, oder, wenn auf eine Verhandlung verzichtet wurde oder keine mündliche Verhandlung stattgefunden hat, mit dem Tag, an dem die Sperre akzeptiert oder anderweitig verhängt wurde.

10.11.1 Nicht dem Athleten oder einer anderen Person zurechenbare Verzögerungen

Bei erheblichen Verzögerungen während des Disziplinarverfahrens oder anderer Teile des Dopingkontrollverfahrens, die dem Athleten oder einer anderen Person nicht zuzurechnen sind, kann das Sportgericht des DMSB den Beginn der Sperre auf ein früheres Datum vorverlegen, frühestens jedoch auf den Tag der Probenahme oder des anderen Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen. Alle ab dem Zeitpunkt der Vorverlegung und während der Sperre erzielten Wettkampfergebnisse werden annulliert.

[Kommentar zu Artikel 10.11.1: Handelt es sich um andere Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen als solche gemäß Artikel 2.1, kann die Ermittlung und das Zusammentragen ausreichender Nachweise für einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen langwierig sein, insbesondere wenn der Athlet oder eine andere Person gezielte Anstrengungen unternommen hat, eine Aufdeckung zu vermeiden. In diesen Fällen sollte nicht von der Möglichkeit Gebrauch gemacht werden, den Beginn der Sanktion nach diesem Artikel vorzuverlegen.]

10.11.2 Rechtzeitiges Geständnis

Gesteht der Athlet oder die andere Person den Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen unverzüglich (bei Athleten hat dies in jedem Fall vor erneuter Wettkampfteilnahme zu erfolgen), nachdem ihm von dem DMSB ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen vorgehalten wurde, kann der Beginn der Sperre bis zu dem Tag der Probenahme oder eines anderen Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen vorverlegt werden. Jedoch muss der Athlet oder eine andere Person mindestens noch die Hälfte der Sperre verbüßen, beginnend mit dem Tag, an dem der Athlet oder die andere Person die festgelegte Sanktion akzeptiert hat oder mit dem Tag der Verhandlung, in der die Sperre festgelegt wurde oder mit dem Tag, an dem die Sanktion auf andere Weise verhängt wurde. Dieser Artikel gilt nicht, wenn die Sperre bereits gemäß Artikel 10.6.3 herabgesetzt wurde.

10.11.3 Anrechnung einer Vorläufigen Suspendierung oder bereits verbüßten Sperre

10.11.3.1 Wenn eine Vorläufige Suspendierung verhängt und vom Athleten oder einer anderen Person eingehalten wurde, wird die Dauer der Vorläufigen Suspendierung des Athleten oder der anderen Person auf eine gegebenenfalls später verhängte Sperre angerechnet. Wird eine Sperre auf Grund einer Entscheidung verbüßt, die später angefochten wird, dann wird die Dauer der bereits verbüßten Sperre des Athleten oder einer anderen Person auf eine später auf Grund des Rechtsbehelfs verhängte Sperre angerechnet.

10.11.3.2 Erkennt ein Athlet oder eine andere Person freiwillig eine von dem DMSB verhängte Vorläufige Suspendierung in schriftlicher Form an und hält die Vorläufige Suspendierung ein, wird die Dauer der freiwilligen Vorläufigen Suspendierung auf eine gegebenenfalls später verhängte Sperre angerechnet. Eine Kopie dieser schriftlichen freiwilligen Anerkennung der Vorläufigen Suspendierung durch den Athleten oder die andere Person wird unverzüglich jeder Partei zur Verfügung gestellt, die berechtigt ist, über einen behaupteten Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen gemäß Artikel 14.1 informiert zu werden.

[Kommentar zu Artikel 10.11.3.2: Die freiwillige Anerkennung einer Vorläufigen Suspendierung durch einen Athleten gilt nicht als Geständnis des Athleten und wird in keiner Weise dazu genutzt, Rückschlüsse zum Nachteil des Athleten zu ziehen.]

10.11.3.3 Zeiten vor dem Beginn der Vorläufigen Suspendierung oder der freiwilligen Vorläufigen Suspendierung werden nicht auf die Sperre angerechnet, unabhängig davon, ob der Athlet nicht an Wettkämpfen teilnahm oder von seiner Mannschaft suspendiert wurde.

10.11.3.4 Wird bei Mannschaftssportarten eine Sperre gegen eine Mannschaft verhängt, beginnt die Sperre mit dem Tag der letzten Verhandlung, in der die Sperre verhängt wurde, oder, wenn auf eine Verhandlung verzichtet wurde, mit dem Tag, an dem die Sperre akzeptiert oder anderweitig verhängt wurde, sofern nicht aus Gründen der Fairness eine andere Vorgehensweise geboten ist. Jede Vorläufige Suspendierung einer Mannschaft (unabhängig davon, ob sie verhängt oder freiwillig anerkannt wurde) wird auf die Gesamtdauer der Sperre angerechnet.

[Kommentar zu Artikel 10.11: Artikel 10.11 stellt klar, dass Verzögerungen, die der Athlet nicht zu vertreten hat, das rechtzeitige Geständnis des Athleten sowie eine Vorläufige Suspendierung die einzigen Gründe sind, die rechtfertigen, dass eine Sperre vor dem Tag der letzten Verhandlung, in der die Sperre verhängt wurde, beginnt.]

10.12 Status während einer Sperre

10.12.1 Teilnahmeverbot während einer Sperre

Ein Athlet oder eine andere Person, gegen den/die eine Sperre verhängt wurde, darf während dieser Sperre in keiner Funktion an Wettkämpfen oder sportlichen Aktivitäten teilnehmen (außer an autorisierten Anti-Doping-Präventions- oder Rehabilitationsprogrammen), die von einem Unterzeichner oder einem Verein oder einer anderen Mitgliedsorganisation der Mitgliedsorganisation eines Unterzeichners autorisiert oder organisiert werden, oder an Wettkämpfen, die von einer Profiligena oder einem internationalen oder nationalen Veranstalter autorisiert oder organisiert werden oder an jeglichen, staatlich geförderten Maßnahmen und Veranstaltungen des organisierten Spitzensports in Deutschland.

Ein Athlet oder eine andere Person, gegen den/die eine Sperre von mehr als vier Jahren verhängt wurde, darf nach Ablauf von vier Jahren der Sperre als Athlet an lokalen Sportveranstaltungen teilnehmen, die nicht von einem Unterzeichner des Code oder einer Mitgliedsorganisation des Unterzeichners des Code verboten sind oder seiner/ihrer Zuständigkeit unterliegen, und dies nur, sofern diese lokale Sportveranstaltung nicht auf einer Ebene stattfindet, auf der sich der Athlet oder die andere Person ansonsten direkt oder indirekt für die Teilnahme an einer nationalen Meisterschaft oder einer Internationalen Wettkampfveranstaltung qualifizieren könnte (oder Punkte für eine derartige Qualifikation sammeln könnte), und der Athlet oder eine andere Person in keiner Form mit Minderjährigen zusammenarbeitet.

Ein Athlet oder eine andere Person, gegen den/die eine Sperre verhängt wurde, wird weiterhin Dopingkontrollen unterzogen.

[Kommentar zu Artikel 10.12.1: Wenn der nationale Sportfachverband des Athleten oder ein Mitgliedsverein des nationalen Sportfachverbands beispielsweise ein Trainingslager, eine Veranstaltung oder eine Übung organisiert, die staatlich gefördert ist, darf der gesperrte Athlet nicht daran teilnehmen. Ferner darf ein gesperrter Athlet nicht in einer Profiligena eines Nicht-Unterzeichners antreten (z. B. National Hockey League, National Basketball Association usw.) und auch nicht an einer Wettkampfveranstaltung teilnehmen, die von einem Veranstalter Internationaler oder Nationaler Wettkampfveranstaltungen organisiert wird, der den Code nicht unterzeichnet hat, ohne die in Artikel 10.12.2 genannten Konsequenzen zu tragen.

Der Begriff „sportliche Aktivitäten“ umfasst beispielsweise auch sämtliche Verwaltungstätigkeiten wie die Tätigkeit als Funktionär, Direktor, Führungskraft, Angestellter oder Ehrenamtlicher der in diesem Artikel beschriebenen Organisati-

on. Sanktionen in einer Sportart werden auch von anderen Sportarten anerkannt (siehe Artikel 18.5.1 Gegenseitige Anerkennung.)]

10.12.2 Rückkehr ins Training

Abweichend von Artikel 10.12.1 kann ein Athlet vor Ablauf der Sperre ins Mannschaftstraining zurückkehren oder die Sportstätten eines Vereins oder einer anderen Mitgliedsorganisation der Mitgliedsorganisation eines Unterzeichners nutzen:

(1) in den letzten beiden Monate der Sperre des Athleten oder

(2) im letzten Viertel der verhängten Sperre, je nachdem, welcher Zeitraum kürzer ist.

[Kommentar zu Artikel 10.12.2: In vielen Mannschaftssportarten und einigen Einzelsportarten (z. B. Skispringen und Turnen) kann ein Athlet nicht effektiv allein trainieren, um am Ende seiner Sperre für Wettkämpfe vorbereitet zu sein. Während der in diesem Artikel beschriebenen vorzeitigen Rückkehr ins Training darf ein gesperrter Athlet nicht an Wettkämpfen teilnehmen oder anderen sportlichen Aktivitäten gemäß Artikel 10.12.1 als dem Training nachgehen.]

10.12.3 Verstoß gegen das Teilnahmeverbot während der Sperre

Wenn ein Athlet oder eine andere Person, gegen den/die eine Sperre verhängt wurde, während der Sperre gegen das Teilnahmeverbot gemäß Artikel 10.12.1 verstößt, werden die Ergebnisse dieser Teilnahme annulliert, und eine neue Sperre, deren Dauer der ursprünglich festgelegten Sperre entspricht, wird auf das Ende der ursprünglich festgelegten Sperre hinzugerechnet.

Diese erneute Sperre kann je nach Grad der Verschuldens des Athleten oder einer anderen Person angepasst werden. Die Entscheidung darüber, ob ein Athlet oder eine andere Person gegen das Teilnahmeverbot verstoßen hat, und ob eine Anpassung angemessen ist, trifft der DMSB. Gegen diese Entscheidung kann ein Rechtsbehelf gemäß Art. 13 eingelegt werden.

Wenn ein Athletenbetreuer oder eine andere Person eine Person bei dem Verstoß gegen das Teilnahmeverbot während einer Sperre unterstützt, verhängt der DMSB für diesen Athletenbetreuer oder die andere Person Sanktionen wegen eines Verstoßes gegen Artikel 2.9.

10.12.4 Einbehalten finanzieller Unterstützung während einer Sperre

Darüber hinaus wird bei einem Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen, der nicht mit einer herabgesetzten Sanktion gemäß Artikel 10.4 oder 10.5 bestraft wurde, die im Zusammenhang mit dem Sport stehende finanzielle Unterstützung oder andere sportbezogene Leistungen, welche die Person von den Nationalen Sportfachverbänden, dem

Staat oder sonstigen Institutionen zur Sportförderung, erhält, teilweise oder gänzlich einbehalten.

[Kommentar zu Art. 10.12.4: Gilt ebenfalls für Anti-Doping-Organisation, die den NADC angenommen haben, jedoch nicht einer der in diesem Artikel genannten Gruppen unterfällt.]

10.13 Veröffentlichung einer Sanktion

Die Veröffentlichung gemäß Artikel 14.3 ist zwingender Bestandteil jeder Sanktion.

[Kommentar zu Artikel 10: Die Harmonisierung von Sanktionen ist eine der am meisten diskutierten Fragen im Bereich der Dopingbekämpfung. Harmonisierung bedeutet, dass dieselben Regeln und Kriterien angewandt werden, um die individuellen Fakten jedes Falls zu bewerten. Die Argumente gegen eine Harmonisierung von Sanktionen basieren auf den Unterschieden zwischen Sportarten, einschließlich der folgenden: bei einigen Sportarten sind die Athleten Profisportler, die mit dem Sport ein beträchtliches Einkommen erzielen, bei anderen Sportarten handelt es sich um Amateure; bei den Sportarten, in denen die Laufbahn eines Athleten kurz ist, hat eine zweijährige Sperre viel schwerwiegendere Auswirkungen als in Sportarten, in denen sich die Laufbahn üblicherweise über einen längeren Zeitraum erstreckt. Ein vorrangiges Argument für die Harmonisierung ist, dass es schlichtweg nicht richtig ist, dass gegen zwei Athleten aus demselben Land, deren Dopingkontrollen im Hinblick auf dieselbe Verbotene Substanz „positiv“ waren, unter ähnlichen Umständen unterschiedliche Sanktionen verhängt werden, nur weil sie verschiedene Sportarten ausüben. Darüber hinaus ist ein flexibler Sanktionsrahmen oft als nicht hinnehmbare Möglichkeit für einige Sportorganisationen gesehen worden, nachsichtiger mit „Dopingsündern“ umzugehen. Die fehlende Harmonisierung von Sanktionen hat auch häufig zu juristischen Auseinandersetzungen zwischen Internationalen Sportfachverbänden und Nationalen Sportfachverbänden oder der NADA geführt.]

ARTIKEL 11 KONSEQUENZEN FÜR MANNschaften

11.1 Dopingkontrollen bei Mannschaftssportarten

Wenn mehr als ein Mitglied einer Mannschaft in einer Mannschaftssportart über einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen in Verbindung mit dieser Wettkampfveranstaltung Mitteilung gemäß Artikel 7 erhalten hat, veranlasst der Wettkampfveranstalter während der Dauer der Wettkampfveranstaltung geeignete Zielkontrollen bei der Mannschaft.

11.2 Konsequenzen bei Mannschaftssportarten

Wenn bei mehr als zwei Mitgliedern einer Mannschaft in einer Mannschaftssportart während der Dauer einer Wettkampfveranstaltung ein Verstoß

gegen Anti-Doping-Bestimmungen festgestellt wurde, verhängt der Wettkampfveranstalter zusätzlich zu den Konsequenzen, die für einzelne Athleten festgelegt wurden, die gegen Anti-Doping-Bestimmungen verstoßen haben, eine angemessene Sanktion gegen die Mannschaft (beispielsweise Punktabzug, Disqualifizierung vom Wettkampf oder der Wettkampfveranstaltung, oder eine sonstige Sanktion).

11.3 Wettkampfveranstalter können strengere Konsequenzen für Mannschaftssportarten festlegen

Es bleibt dem Wettkampfveranstalter unbenommen, Regeln für die Wettkampfveranstaltung festzulegen, die strengere Konsequenzen für Mannschaftssportarten vorsehen als die, die gemäß Artikel 11.2 für Wettkampfveranstaltungen vorgegeben sind.

[Kommentar zu Artikel 11.3: Beispielsweise könnte das Internationale Olympische Komitee Regeln aufstellen, nach denen eine Mannschaft bereits bei einer geringeren Anzahl von Verstößen gegen Anti-Doping-Bestimmungen während der Olympischen Spiele von diesen ausgeschlossen wird.]

ARTIKEL 12 DISZIPLINARVERFAHREN

12.1 Allgemeines

12.1.1 Kommt der DMSB nach Durchführung des Ergebnismanagements zu dem Ergebnis, dass ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen des Athleten oder der anderen Person nicht auszuschließen ist, leitet sie bei dem nach der RuVO des DMSB zuständigen Sportgericht des DMSB ein Disziplinarverfahren ein.

12.1.2 Leitet der DMSB ein Disziplinarverfahren nicht innerhalb von zwei Monaten ab Kenntnis von einem von der Norm abweichenden oder Atypischen Analyseergebnis oder von einem möglichen anderen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen ein, obwohl ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen eines Athleten oder einer anderen Person nicht auszuschließen ist, ist die NADA befugt, selbst ein Disziplinarverfahren bei dem zuständigen Sportgericht des DMSB einzuleiten oder die Rechtmäßigkeit der Nichteinleitung des Disziplinarverfahrens durch den DMSB vor dem Deutschen Sportschiedsgericht überprüfen zu lassen. Leitet die NADA selbst das Disziplinarverfahren ein, wird sie Partei des Verfahrens.

Wird das Deutsche Sportschiedsgericht mit der Überprüfung der Rechtmäßigkeit befasst und stellt fest, dass eine Verfahrenseinleitung zu Unrecht unterblieben ist, leitet der DMSB in Anerkennung des Schiedsspruchs das Disziplinarverfahren bei dem Sportgericht des DMSB ein.

[Kommentar zu 12.1.2: Bevor die NADA nach Fristablauf eine solche Maßnahme ergreift, tritt sie mit der Organisation in Verbindung und gibt dieser die Möglichkeit zu erklären, warum (noch) kein Ergebnismanagement durchgeführt oder ein Disziplinarverfahren eingeleitet wurde.]

Alle Organisationen haben durch Anpassung ihrer Regelwerke und/oder Abschluss entsprechender Schiedsvereinbarungen der NADA für alle Betroffenen rechtsverbindlich entweder das Recht einzuräumen, ein Disziplinarverfahren beim zuständigen Disziplinarorgan einzuleiten oder das Recht einzuräumen, die Rechtmäßigkeit der Nichteinleitung des Disziplinarverfahrens vor dem Deutschen Sportschiedsgericht überprüfen zu lassen.]

- 12.1.3 Zuständiges Disziplinarorgan für die Durchführung des Disziplinarverfahrens ist entsprechend der Schiedsvereinbarung zwischen dem Athleten oder der anderen Person und dem DMSB das Sportgericht des DMSB als Erstinstanz oder ein anderes Schiedsgericht, soweit die Schiedsvereinbarung ein solches bestimmt oder das gemäß der RuVO des DMSB zuständige Organ.

Behauptete Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen können mit Zustimmung des betroffenen Athleten, des DMSB, der NADA, der WADA und jeder anderen Organisation, die das Recht hat, einen Rechtsbehelf gegen eine erstinstanzliche Entscheidung vor dem CAS einzulegen, direkt vor dem CAS verhandelt werden, ohne dass es eines vorherigen Disziplinarverfahrens gemäß Art. 12.1.1 bedarf.

[Kommentar zu Artikel 12.1.3: In einigen Fällen können für ein erstinstanzliches Disziplinarverfahren auf internationaler oder nationaler Ebene, gefolgt von einer weiteren Instanz vor dem CAS erhebliche Kosten entstehen. Sind alle in Artikel 12.1.3 Absatz 2 genannten Parteien überzeugt, dass ihre Interessen in einer einzigen Instanz angemessen gewahrt werden, ist es nicht nötig, dass für den Athleten oder die Anti-Doping-Organisationen Kosten für zwei Instanzen anfallen. Eine Organisation, die an dem Disziplinarverfahren vor dem CAS als Partei oder Beobachter teilnehmen möchte, kann ihre Zustimmung zu einem Disziplinarverfahren unmittelbar vor dem CAS davon abhängig machen, dass ihr dieses Recht zugestanden wird.]

- 12.1.4 Die NADA ist durch den DMSB unverzüglich über die Einleitung und das Ergebnis eines Disziplinarverfahrens oder über die Gründe, warum ein solches nicht eingeleitet oder eingestellt wurde, zu informieren. Auf Anfrage der NADA hat der DMSB ihr über den aktuellen Stand des Disziplinarverfahrens Auskunft zu geben sowie ihr für ihre Tätigkeit relevante Unterlagen zur Verfügung zu stellen. Die

NADA hat das Recht, einer mündlichen Verhandlung beizuwohnen. Die NADA ist rechtzeitig unaufgefordert über Termine zu informieren.

12.2 Verfahrensgrundsätze

- 12.2.1 Das Disziplinarverfahren wird nach der RuVO des DMSB durchgeführt.
- 12.2.2 Insbesondere sind die folgenden Verfahrensgrundsätze zu beachten:
- (a) eine zügige Durchführung des Verfahrens;
 - (b) eine Besetzung des Disziplinarorgans mit fairen und unparteilichen Personen;
 - (c) das Recht, sich anwaltlich vertreten zu lassen;
 - (d) das Recht, über den behaupteten Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen angemessen und rechtzeitig informiert zu werden;
 - (e) das Recht, zu dem Vorwurf des Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen und den sich daraus ergebenden Konsequenzen Stellung zu nehmen;
 - (f) das Recht jeder Partei, Beweismittel vorzubringen, einschließlich des Rechts, Zeugen zu stellen und zu befragen. Dabei können auch telefonische Zeugenaussagen oder schriftliche Beweismittel zugelassen werden;
 - (g) das Recht auf Hinzuziehung eines Dolmetschers;
 - (h) eine rechtzeitige, schriftliche und begründete Entscheidung, die insbesondere die Gründe für eine gegebenenfalls verhängte Sperre erläutert.

12.3 Absehen von einer mündlichen Verhandlung

Das Sportgericht des DMSB kann von einer mündlichen Verhandlung absehen und eine Entscheidung auf der Grundlage eines schriftlichen Verfahrens treffen, wenn der Athlet oder die andere Person, dem/der ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen vorgeworfen wird, hierzu gegenüber dem Sportgericht des DMSB schriftlich sein/ihr Einverständnis erklärt hat. Die abschließende Entscheidung über das Absehen von einer mündlichen Verhandlung trifft der Vorsitzende des Sportgerichts des DMSB.

Hat der Athlet oder die andere Person, dem/der ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen vorgeworfen wird, einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen gestanden, kann im Wege des schriftlichen Verfahrens ohne Einverständnis des Athleten oder der anderen Person entschieden werden.

Ein Absehen von einer mündlichen Verhandlung ist im Falle der Säumnis unter den Voraussetzungen des Artikels 12.4 möglich, wenn der Athlet oder die andere Person, dem/der ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen vorgeworfen

wird, in der Aufforderung zur Stellungnahme und in der Ladung auf die Folgen seiner/ihrer Säumnis hingewiesen wurde.

12.4 Säumnis

Säumig ist ein Athlet oder eine andere Person, der/die trotz ordnungsgemäßer Ladung und eines entsprechenden Hinweises auf diese Folge der Säumnis zu einer mündlichen Verhandlung nicht erscheint oder es unterlässt, sich innerhalb der von dem Sportgericht des DMSB bestimmten Frist zu äußern oder Beweismittel vorzulegen.

Wird die Säumnis nach Überzeugung des Sportgerichts des DMSB genügend entschuldigt, bleibt sie außer Betracht.

Im Falle einer Säumnis kann eine Entscheidung im schriftlichen Verfahren auf Grundlage des Sportgerichts des DMSB zum vorgesehenen Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung vorliegenden Tatsachen gehen.

ARTIKEL 13 RECHTSBEHELFE

13.1 Anfechtbare Entscheidungen

Gegen Entscheidungen, die durch das Sportgericht des DMSB auf Grundlage des NADC oder dieser Anti-Doping-Bestimmungen ergehen, können Rechtsbehelfe gemäß den Bestimmungen der Artikel 13.2 bis 13.4 oder anderer Bestimmungen des Codes, des NADC sowie der International Standards oder Standards beim Deutschen Sportschiedsgericht oder einem sonstigen (echten) Schiedsgericht im Sinne der §§ 1025 ff. ZPO. eingelegt werden. Diese Entscheidungen bleiben während des Rechtsbehelfsverfahrens in Kraft, es sei denn, das zuständige Rechtsbehelfsorgan bestimmt etwas anderes. Bevor ein Rechtsbehelfsverfahren gemäß diesem Artikel eingeleitet wird, müssen sämtliche nach den Bestimmungen des NADC verfügbaren Entscheidungsüberprüfungsinstanzen ausgeschöpft werden, sofern diese im Einklang mit den Grundsätzen des Artikels 13.2.2 stehen. Dies gilt nicht in den Fällen des Artikels 13.1.3.

13.1.1 Uneingeschränkter Prüfungsumfang.

Der Prüfungsumfang im Rechtsbehelfsverfahren umfasst alle für den Fall relevanten Tatsachen und ist ausdrücklich nicht beschränkt auf die Tatsachen oder den Prüfungsumfang des Sportgerichts des DMSB.

13.1.2 Der CAS ist nicht an die vorinstanzlichen Feststellungen gebunden.

Bei seiner Entscheidungsfindung ist das Deutsche Sportschiedsgericht nicht an die rechtlichen Erwägungen des Sportgerichts des DMSB, gegen dessen Entscheidung Rechtsbehelf eingelegt wurde, gebunden.

Kommentar zu Artikel 13.1.2: Der CAS führt ein de novo-Verfahren durch. Vorangegangene Instanzen haben daher weder Auswirkungen auf Art und Umfang der Beweismittel noch haben sie Bedeutung für das Verfahren vor dem CAS.]

13.1.3 WADA nicht zur Ausschöpfung interner Rechtsmittel verpflichtet

Hat die WADA ein Rechtsbehelfsrecht gemäß Artikel 13 und keine Partei hat Rechtsbehelf gegen die Entscheidung des Disziplinarorgans eingelegt, kann die WADA gegen diese Entscheidung beim CAS Rechtsbehelf einlegen, ohne andere in den Verfahrensvorschriften des DMSB vorgesehene Rechtsmittel ausschöpfen zu müssen.

[Kommentar zu Artikel 13.1.3: Wenn gegen eine Entscheidung des Disziplinarorgans keine Partei ein nach der entsprechenden Verfahrensordnung der Organisation vorgesehene internes Rechtsmittel einlegt, kann die WADA die verbleibenden Schritte des internen Verfahrens der Organisation überspringen und direkt Rechtsbehelf beim CAS einlegen.]

13.2 Rechtsbehelfe gegen Entscheidungen über Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen, Konsequenzen, Vorläufige Suspendierungen, Anerkennung von Entscheidungen und Zuständigkeit.

Gegen folgende Entscheidungen dürfen ausschließlich Rechtsbehelfe entsprechend den Vorgaben des Artikel 13.2 bis 13.4 eingelegt werden:

- (a) Die Entscheidung, dass ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen vorliegt, welche Konsequenzen oder nicht ein solcher nach sich zieht oder dass kein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen vorliegt.
- (b) Die Entscheidung, dass ein Verfahren wegen eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen aus verfahrensrechtlichen Gründen nicht fortgeführt werden kann (beispielsweise Verjährung).
- (c) Eine Entscheidung der WADA oder NADA, dass keine Ausnahme von der sechsmonatigen Zugehörigkeit des Athleten zum Testpool der NADA als Voraussetzung für die Teilnahme an Wettkämpfen gemäß Art. 5.7.2 erteilt wird.
- (d) Eine Entscheidung der WADA über die Zuständigkeit für die Durchführung des Ergebnismanagement- und Disziplinarverfahrens gemäß Artikel 7.1.4.
- (e) Die Entscheidung einer Organisation, dass ein Von der Norm abweichendes Analyseergebnis oder ein Atypisches Analyseergebnis keinen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen darstellt oder dass nach Ermittlungen gemäß Artikel 7.6 kein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen vorliegt.

- (f) Eine Entscheidung über die Verhängung einer Vorläufigen Suspendierung, die auf Grund einer Vorläufigen Anhörung ergangen ist.
- (g) Die Nichteinhaltung der Voraussetzungen von Art. 7.9 durch eine Organisation.
- (h) Eine Entscheidung, dass eine Organisation nicht zuständig ist, über einen vorgeworfenen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen oder dessen Konsequenzen zu entscheiden.
- (i) Eine Entscheidung, eine Sperre gemäß Artikel 10.6.1 auszusetzen oder nicht auszusetzen oder eine ausgesetzte Sperre wieder in Kraft zu setzen oder nicht wieder in Kraft zu setzen.
- (j) Eine Entscheidung gemäß Artikel 10.12.3.
- (k) Eine Entscheidung einer Organisation, die Entscheidung einer anderen Anti-Doping-Organisation nicht gemäß Artikel 18.5 anzuerkennen.

13.2.1 Rechtsbehelfe gegen Entscheidungen, die Athleten eines Internationalen Testpools oder Internationale Wettkampferveranstaltungen betreffen

In Fällen, die auf Grund einer Teilnahme an einer Internationalen Wettkampferveranstaltung entstehen, oder in Fällen, die Athleten eines Internationalen Testpools betreffen, können Rechtsbehelfe gegen Entscheidungen letztinstanzlich ausschließlich vor dem CAS eingelegt werden.

[Kommentar zu Artikel 13.2.1: Die Entscheidungen des CAS sind endgültig und verbindlich, mit Ausnahme einer Überprüfung, die nach dem Recht erforderlich ist, das auf die Aufhebung oder Vollstreckung von Schiedssprüchen Anwendung findet.]

13.2.2 Rechtsbehelfe gegen Entscheidungen, die andere Athleten oder andere Personen betreffen

Andere Athleten oder andere Personen können Rechtsbehelfe gegen Entscheidungen entsprechend der Schiedsvereinbarung zwischen dem anderen Athleten oder der anderen Person und dem DMSB beim Deutschen Sportschiedsgericht als Rechtsmittelinstanz oder einem anderen Schiedsgericht im Sinne der §§ 1025 ff. ZPO einlegen. War das Deutsche Sportschiedsgericht bereits Disziplinarorgan, kann ein Rechtsbehelf nur beim CAS eingelegt werden.

Das Rechtsbehelfsverfahren wird nach der Verfahrensordnung des Deutschen Sportschiedsgerichts oder des zuständigen Schiedsgerichts durchgeführt.

Ungeachtet dessen sind die Verfahrensgrundsätze im Sinne des Artikels 12.2.2 zu beachten.

Die (erstinstanzlichen) Entscheidungen, die dem Athleten oder der anderen Person von dem Disziplinarorgan übermittelt worden sind, sind allen Organisationen mit Rechtsmittelbefugnis gemäß Art. 13.2.3 zur Verfügung zu stellen.

13.2.3 Rechtsbehelfsbefugnis

13.2.3.1 In Fällen des Artikel 13.2.1 sind folgende Parteien berechtigt, vor dem CAS Rechtsbehelf einzulegen:

- (a) der Athlet oder die andere Person, gegen den/die sich die Entscheidung richtet, gegen die der Rechtsbehelf eingelegt wird;
- (b) die andere Partei des Verfahrens, in dem die Entscheidung ergangen ist;
- (c) der jeweilige Internationale Sportfachverband;
- (d) die NADA und falls abweichend die Nationale-Anti-Organisation des Landes, in dem der Athlet seinen Wohnsitz hat, dessen Staatsbürger er ist oder in dem ihm eine Lizenz ausgestellt wurde;
- (e) das Internationale Olympische Komitee oder das Internationale Paralympische Komitee, wenn die Entscheidung Auswirkungen auf die Olympischen oder Paralympischen Spiele haben könnte, einschließlich Entscheidungen, die das Recht zur Teilnahme an Olympischen oder Paralympischen Spielen betreffen;
- (f) die WADA.

13.2.3.2 In Fällen des Artikels 13.2.2 sind folgende Parteien berechtigt, entsprechend der Schiedsvereinbarung zwischen dem Athleten oder der anderen Person und dem DMSB beim Deutschen Sportschiedsgericht als Rechtsmittelinstanz einem anderen Schiedsgericht oder dem CAS Rechtsbehelf einzulegen:

- (a) der Athlet oder die andere Person, gegen den/die sich die Entscheidung richtet, gegen die der Rechtsbehelf eingelegt wird;
- (b) die andere Partei des Verfahrens, in dem die Entscheidung ergangen ist;
- (c) die FIA oder FIM;
- (d) die NADA oder gegebenenfalls diejenige Nationale Organisation des Landes, in dem der Athlet seinen Wohnsitz hat, dessen Staatsbürger er ist oder in dem ihm eine Lizenz ausgestellt wurde;
- (e) das Internationale Olympische Komitee oder das Internationale Paralympische Komitee, wenn die Entscheidung Auswirkungen auf die Olympischen oder Paralympischen Spiele haben könnte, einschließlich Entscheidungen, die das Recht zur Teilnahme an Olympischen oder Paralympischen Spielen betreffen;
- (f) die WADA.

Gegen die Entscheidung des Deutschen Sportschiedsgerichts oder des zuständigen Schiedsgerichts sind die WADA, das Internationale Olympische Komitee, das Internationale Paralympische Komitee, die NADA und der jeweilige Internationale Sportfachverband auch dazu berechtigt, Rechtsbehelfe vor dem CAS einzulegen. Jede Partei, die einen Rechtsbehelf einlegt, hat Anspruch auf Unterstützung durch den CAS, um alle notwendigen

Informationen von der für das Ergebnismanagement zuständigen Organisation zu erhalten; die Informationen sind zur Verfügung zu stellen, wenn der CAS dies anordnet.

13.2.3.3 Die Frist für das Einlegen eines Rechtsbehelfs richtet sich nach dem anwendbaren CAS-Code und beginnt mit dem Zeitpunkt des Zugangs der Entscheidung beim jeweiligen Rechtsbehelfsbefugten. Ungeachtet dessen beträgt die Frist zum Einlegen eines Rechtsbehelfs oder das Einschreiten der WADA, je nachdem, welches Ereignis später eintritt:

- (a) Einundzwanzig Tage nach dem letzten Tag, an dem eine andere Partei in diesem Fall einen Rechtsbehelf hätte einlegen können, oder
- (b) Einundzwanzig Tage, nachdem die WADA die vollständige Akte zu dieser Entscheidung erhalten hat.

13.2.3.4 Ungeachtet sonstiger Bestimmungen des NADC kann ein Rechtsbehelf gegen eine Vorläufige Suspendierung nur von dem Athleten oder der anderen Person eingelegt werden, gegen den/ die die Vorläufige Suspendierung verhängt wurde.

13.2.4 Anschlussberufungen und andere nachfolgende Berufungen

Anschlussberufungen und andere nachfolgende Berufungen durch Beklagte in Fällen, die vor dem CAS verhandelt werden, sind ausdrücklich zulässig. Eine Anschlussberufung oder nachfolgende Berufung muss spätestens mit der Berufungserwiderung der Partei, die gemäß Artikel 13 befugt ist, Rechtsbehelf einzulegen, erfolgen.

[Kommentar zu Artikel 13.2.4: Diese Bestimmung ist notwendig, weil die Vorschriften des CAS einem Athleten seit 2011 nicht mehr erlauben, eine Anschlussberufung einzulegen, wenn eine Organisation eine Entscheidung anfecht, nachdem die Frist des Athleten für das Einlegen eines Rechtsbehelfs abgelaufen ist. Diese Bestimmung ermöglicht allen Parteien ein ordnungsgemäßes Disziplinarverfahren.]

13.3 Keine rechtzeitige Entscheidung des Disziplinargorgans

Versäumt der DMSB oder das Sportgericht des DMSB in einem Einzelfall, innerhalb einer angemessenen, von der WADA festgelegten Frist, eine Entscheidung darüber zu treffen, ob ein Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen vorliegt, kann die WADA Rechtsmittel unmittelbar beim CAS einlegen, so als ob das Sportgericht des DMSB entschieden hätte, dass kein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen vorliegt.

Stellt der CAS fest, dass ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen vorliegt und das Vorgehen der WADA, unmittelbar beim CAS Rechtsbehelf einzulegen, angemessen war, werden der WADA

ihre durch das Rechtsbehelfsverfahren entstandenen Kosten sowie Anwaltshonorare von der NADA zurückerstattet.

[Kommentar zu Artikel 13.3: Auf Grund der unterschiedlichen Umstände jeder Untersuchung eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen und jedes Ergebnismanagementverfahrens kann kein fester Zeitraum bestimmt werden, in dem der nationale Sportfachverband eine Entscheidung zu treffen hat, bevor die WADA oder die NADA eingreifen kann, indem sie direkt Rechtsbehelf beim CAS einlegt. Bevor sie eine solche Maßnahme ergreift, tritt die WADA jedoch mit dem nationalen Sportfachverband in Verbindung und gibt diesem die Möglichkeit zu erklären, warum noch keine Entscheidung getroffen wurde.]

Dieser Artikel hindert internationale Sportfachverbände nicht daran, eigene Regeln aufzustellen, die ihnen erlauben, sich in Fällen für zuständig zu erklären, in denen das Ergebnismanagement eines nationalen Sportfachverbandes unangemessen verzögert wurde.]

13.4 Rechtsbehelfe bezüglich Medizinischer Ausnahme genehmigungen

Entscheidungen über Medizinische Ausnahme genehmigungen können wie folgt angefochten werden:

- (a) Gegen Entscheidungen der NADA über die Ablehnung einer Medizinischen Ausnahme genehmigung können Athleten auf nationaler Ebene Rechtsbehelf ausschließlich beim Deutschen Sportschiedsgericht einlegen.
- (b) Gegen Entscheidungen eines Veranstalters großer Sportwettkämpfe eine Medizinische Ausnahme genehmigung nicht anzuerkennen oder auszustellen, kann der Athlet ausschließlich bei einer unabhängigen Beschwerdeinstanz Rechtsbehelf einlegen, die der Veranstalter großer Sportwettkämpfe für diesen Zweck eingerichtet oder einberufen hat.
- (c) Gegen Entscheidungen eines Internationalen Sportfachverbandes (oder einer nationalen Organisation, die den Antrag auf Erteilung einer Medizinischen Ausnahme genehmigung im Auftrag eines Internationalen Sportfachverbandes bearbeitet) über eine Medizinischen Ausnahme genehmigung, die nicht von der WADA geprüft wurde oder die von der WADA geprüft, aber nicht aufgehoben wurde, kann der Athlet und/oder die NADA ausschließlich vor dem CAS Rechtsbehelf einlegen.

[Kommentar zu Artikel 13.4: Die Frist für die Anfechtung der Entscheidung, die Medizinische Ausnahme genehmigung nicht zu überprüfen oder nicht aufzuheben, beginnt erst zu dem Zeitpunkt, an dem die WADA ihre Entscheidung verkündet.]

(d) Gegen eine Entscheidung der WADA, eine Entscheidung über Medizinische Ausnahme genehmigungen aufzuheben, kann der Athlet, die NADA und/oder der betroffene Internationale Sportfachverband ausschließlich vor dem CAS Rechtsbehelf einlegen.

Der Standard für Medizinische Ausnahme genehmigungen gilt entsprechend

13.5 Benachrichtigung über Entscheidungen im Rechtsbehelfsverfahren

Der DMSB, der Partei in einem Rechtsbehelfsverfahren ist, benachrichtigt den Athleten oder eine andere Person, die NADA und die anderen Organisationen, die Rechtsbehelfe gemäß Artikel 13.2.3 hätten einlegen dürfen, gemäß Artikel 14.1 über die ergangene Entscheidung.

ARTIKEL 14 INFORMATION UND VERTRAULICHKEIT

14.1 Information anderer Organisationen

14.1.1. Organisationen sind über ihre im NADC festgelegten Informationspflichten hinaus berechtigt, sich gegenseitig sowie die WADA über mögliche und tatsächliche Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen durch Athleten oder andere Personen und die Ergebnisse des Ergebnismanagements und des Disziplinarverfahrens zu informieren.

14.1.2 Entscheidungen über Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen gemäß Artikel 7.11, 10.4, 10.5, 10.6 oder 13.5 müssen umfassend begründet sein, soweit einschlägig einschließlich einer Begründung dafür, weshalb nicht die höchstmögliche Sanktion verhängt wurde. Liegt die Entscheidung nicht auf Englisch oder Französisch vor, stellt die Organisation eine englische oder französische Kurzzusammenfassung der Entscheidung einschließlich der Begründung zur Verfügung.

14.1.3 Eine Organisation, die das Recht hat, einen Rechtsbehelf einzulegen, kann innerhalb von 15 Tagen nach Erhalt der Entscheidung eine Kopie aller Unterlagen zu der Entscheidung anfordern.

14.2 Meldung staatlicher Ermittlungsbehörden

Im Anschluss an die Meldung eines nicht auszu-schließenden Von der Norm abweichenden Analyseergebnisses oder eines anderen möglichen Verstößes gegen Anti-Doping-Bestimmungen seitens des DMSB ist die NADA nach eigenem pflicht-gemäßen Ermessen befugt, soweit ein Verstoß gegen das Strafgesetzbuch, das Arzneimittel- bzw. Betäubungsmittelgesetz nicht auszuschließen ist, noch vor Mitteilung gemäß Artikel 7.2.2 den Namen des betroffenen Athleten, seinen gewöhnlichen Aufenthaltsort, die Substanz, die zu dem Von der Norm abweichenden Analyseergebnis geführt hat oder die Art des anderen möglichen Verstößes gegen Anti-Doping-Bestimmungen sowie weitere relevante Informationen der zuständigen Staats-

anwaltschaft oder dem Bundeskriminalamt zu melden.

Ungeachtet dessen hat der DMSB sowie die NADA die Verpflichtung, bei auf Grund von Hinweisen von Athleten, Athletenbetreuern oder anderen Personen begründetem Verdacht auf einen Verstoß gegen das Arznei- oder Betäubungsmittelgesetz oder das Strafgesetzbuch die jeweilige Person zur Anzeige zu bringen.

14.3 Information der Öffentlichkeit

14.3.1 Die Identität eines Athleten oder einer Person, dem/der von einer Anti-Doping-Organisation vor-geworfen wird, gegen Anti-Doping-Bestimmungen verstoßen zu haben, darf von dem DMSB und der NADA nur offengelegt werden, nachdem der Athlet oder die andere Person gemäß Artikel 7.3 bis 7.7, und dem DMSB und gleichzeitig die WADA benachrichtigt wurden.

14.3.2 Zwanzig Tage nach Rechtskraft der Entscheidung, dass ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen vorliegt, soll der DMSB die Entscheidung Ver-öffentlichung und dabei insbesondere Angaben zur Sportart, zur verletzten Anti-Doping-Bestimmung, zum Namen des Athleten oder der anderen Person, der/die den Verstoß begangen hat, zur Verbotenen Substanz oder zur Verbotenen Methode sowie zu den Konsequenzen machen.

14.3.3 Wenn nach einem Disziplinarverfahren oder Rechtsbehelfsverfahren festgestellt wird, dass ein Athlet oder eine andere Person nicht gegen Anti-Doping-Bestimmungen verstoßen hat, darf die Entscheidung nur mit Zustimmung des Athleten oder einer anderen Person Veröffentlichung werden, der/die von der Entscheidung betroffen ist. Der DMSB unternimmt angemessene Anstrengungen, um diese Zustimmung zu erhalten und Ver-öffentlichung die Entscheidung nach Erhalt der Zu-stimmung entweder ganz oder in einer von dem Athleten oder einer anderen Person gebilligten gekürzten Form.

14.3.4 Eine Organisation oder ein von der WADA akkredi-tiertes Labor darf öffentlich nicht zu Einzelheiten eines laufenden Verfahrens, mit Ausnahme von all-gemeinen Beschreibungen verfahrenstechnischer, rechtlicher und wissenschaftlicher Natur, Stellung nehmen, es sei denn, dies geschieht in Reaktion auf öffentliche Stellungnahmen des Athleten, einer anderen Person oder ihrer Vertreter.

14.3.5 Die nach Artikel 14.3.2 an sich verpflichtende Ver-öffentlichung ist nicht zwingend, wenn der Athlet oder eine andere Person, der/die einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen begangenen hat, minderjährig ist. In Fällen, in denen ein Minder-jähriger betroffen ist, kann die Veröffentlichung unter Berücksichtigung des Einzelfalls erfolgen und liegt im Ermessen des Sportgerichts des DMSB (gemäß Art. 10.13).

14.4 Jahresbericht

Die NADA Veröffentlicht mindestens einmal jährlich einen statistischen Bericht über ihre Dopingkontrollmaßnahmen sowie deren Ergebnisse und übermittelt diesen an die WADA.

14.5 Vertraulichkeit

Die Personen oder Organisationen, welche gemäß Artikel 14.1. Artikel 14.2 benachrichtigt wurden, dürfen die Informationen erst dann Veröffentlichlichen, wenn der DMSB die Informationen Veröffentlicht hat oder es versäumt hat, die Informationen gemäß der Bestimmungen des Artikels 14.3 zu Veröffentlichlichen. Bis dahin sind die Informationen vertraulich zu behandeln.

14.6 Datenschutz

Die NADA darf Personenbezogene Daten von Athleten und von anderen am Dopingkontrollverfahren beteiligten Personen erheben, verarbeiten oder nutzen, soweit dies zur Planung, Koordinierung, Durchführung, Auswertung und Nachbearbeitung von Dopingkontrollen und Zwecke einer effektiven Anti-Doping-Bekämpfung erforderlich ist.

Die NADA behandelt diese Daten vertraulich und stellt sicher, dass sie beim Umgang mit diesen Daten in Übereinstimmung mit geltendem nationalen Datenschutzrecht sowie dem Standard für Datenschutz handelt. Die Daten sind zu vernichten, sobald sie für diese Zwecke nicht mehr benötigt werden.

ARTIKEL 15 DOPINGPRÄVENTION

15.1 Ziel der Dopingprävention

Ziel der Dopingprävention ist es, den Sportsgeist zu bewahren und zu verhindern, dass er durch Doping untergraben wird. Im Sinne des Fairplays und zum Schutz der körperlichen Unversehrtheit und Gesundheit sollen Athleten davor bewahrt werden, bewusst oder unbewusst Verbotene Substanzen und Methoden anzuwenden.

15.2 Präventionsprogramme

Die Organisationen planen im Rahmen ihrer Möglichkeiten und Kompetenzen und in Zusammenarbeit miteinander Präventionsprogramme für einen dopingfreien Sport, setzen diese um, werten sie aus und überwachen sie.

Durch diese Programme sollen Athleten oder andere Personen insbesondere die folgenden Informationen erhalten:

- Verbotene Substanzen und Verbotene Methoden, die auf der Verbotsliste geführt werden;
- Verstöße gegen die Anti-Doping-Bestimmungen;
- Die Folgen von Doping, darunter Sanktionen sowie gesundheitliche und soziale Folgen;
- Dopingkontrollverfahren;

- Rechte und Pflichten der Athleten und Athletenbetreuer;
- Medizinische Ausnahmegenehmigungen;
- Umgang mit Risiken von Nahrungsergänzungsmitteln;
- Schaden von Doping für den Sportsgeist.

15.3 Koordinierung und Zusammenarbeit

Organisationen, Athleten und andere Personen arbeiten zusammen, um ihre Bemühungen bei der Dopingprävention abzustimmen, Erfahrungen auszutauschen und sicherzustellen, dass Doping im Sport wirksam verhindert wird.

Der nationale Sportfachverband bestellt einen Anti-Doping-Beauftragten und meldet diesen der NADA. Der Anti-Doping-Beauftragte ist Ansprechpartner für Athleten und die NADA.

ARTIKEL 16 DOPINGKONTROLLVERFAHREN BEI TIEREN IN SPORTLICHEN WETTKÄMPFEN

- 16.1 Bei jeder Sportart, in der Tiere an Wettkämpfen teilnehmen, legt der Internationale Sportfachverband dieser Sportart für die Tiere, die an der jeweiligen Sportart beteiligt sind, Anti-Doping-Bestimmungen fest und setzt diese um. Die Anti-Doping-Bestimmungen beinhalten eine Liste Verbotener Substanzen, ein geeignetes Dopingkontrollverfahren und eine Liste anerkannter Labore für die Analyse von Proben.
- 16.2 Hinsichtlich der Feststellung von Verstößen gegen Anti-Doping-Bestimmungen, des Ergebnismanagements, ordnungsgemäßer Disziplinarverfahren, der Konsequenzen und der Rechtsbehelfsverfahren bei Tieren im Sport legt der Internationale Sportfachverband dieser Sportart für die Tiere, die an der Sportart beteiligt sind, Regeln fest und setzt sie um, die im Allgemeinen mit den Artikeln 1, 2, 3, 9, 10, 11, 13 und 17 des Code übereinstimmen.
- 16.3 Es bleibt der NADA unbenommen, ein geeignetes Dopingkontrollverfahren für Tiere, die an sportlichen Wettkämpfen teilnehmen, einzurichten.

ARTIKEL 17 VERJÄHRUNG

Gegen einen Athleten oder eine andere Person kann nur dann ein Verfahren auf Grund eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen gemäß dieser Antidoping-Bestimmungen oder nach dem NADC eingeleitet werden, wenn ihm/ihr innerhalb von zehn Jahren beginnend ab dem Zeitpunkt des möglichen Verstoßes der Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen gemäß Artikel 7 mitgeteilt wurde oder eine Mitteilung ernsthaft versucht wurde.

ARTIKEL 18 SCHLUSSBESTIMMUNGEN

- 18.1 Diese Anti-Doping-Bestimmungen basieren auf dem NADC und treten am 01.01.2015 in Kraft. Der NADC tritt am 1. Januar 2015 in Kraft. Er setzt den

Code der WADA (Fassung 2015) für den Zuständigkeitsbereich der NADA um und ersetzt den bis zum 31. Dezember 2014 geltenden NADC (Version 2.0 Fassung 2010).

- 18.2 Die Begriffsbestimmungen, die Kommentare, die Verbotliste sowie die Standards und International Standards sind Bestandteil dieser Antidoping-Bestimmungen und des NADC.
- 18.3 Der DMSB nimmt den NADC durch Zeichnung der Vereinbarung über die Organisation und Durchführung von Dopingkontrollen an. Der DMSB setzt den NADC durch diese Antidoping-Bestimmungen und wird zukünftige Änderungen des NADC unverzüglich nach deren Inkrafttreten umsetzen. Der DMSB hat durch geeignete, insbesondere rechtliche und organisatorische Maßnahmen dafür Sorge zu tragen, dass eine Anpassung seiner entsprechenden Regelwerke an die geänderten Fassungen unverzüglich erfolgt und die ihnen angehörig beziehungsweise nachgeordneten Verbände, Vereine, Athleten und sonstigen Beteiligten über die Änderungen informiert und daran gebunden werden.
- 18.4 Der NADC ist ein unabhängiger und eigenständiger Text und stellt keinen Verweis auf bestehendes Recht oder bestehende Satzungen der Organisationen dar. Bei Widersprüchen dieser Antidoping-Bestimmungen mit dem NADC gilt der NADC. In Zweifelsfragen sind die Kommentare und der Code in seiner englischen Originalfassung zur Auslegung heranzuziehen.

18.5 Anerkennung und Kollision

18.5.1 Gegenseitige Anerkennung

Vorbehaltlich des in Artikel 13 vorgesehenen Rechts zur Einlegung von Rechtsbehelfen werden Dopingkontrollen, die Entscheidungen von Disziplinarorganen oder andere endgültige Entscheidungen eines Unterzeichners des Code, der den NADC angenommen hat, die mit dem Code und dem NADC übereinstimmen und in der Zuständigkeit dieses Unterzeichners oder dieser Anti-Doping-Organisation liegen, von allen Unterzeichnern und allen Organisationen, die den NADC angenommen haben, anerkannt und beachtet.

Die Unterzeichner und Organisationen, die den NADC angenommen haben, erkennen dieselben Maßnahmen anderer Organisationen an, die den Code und den NADC nicht angenommen haben, wenn die Regeln dieser Organisationen mit dem Code und dem NADC übereinstimmen.

[Kommentar zu Artkel 18.5.1: In welchem Umfang die Entscheidungen anderer Anti-Doping-Organisationen zu Medizinischen Ausnahmegenehmigungen anerkannt werden müssen, ist im Standard für Medizinische Ausnahmegenehmigungen und im International Standard geregelt.]

Wenn die Entscheidung einer Organisation, die den Code/den NADC nicht angenommen hat, in einigen Punkten dem Code/dem NADC entspricht und in anderen Punkten nicht, sollten die Organisationen versuchen, die Entscheidung im Einklang mit den Grundsätzen des Code/des NADC anzuwenden.

Wenn beispielsweise ein Nicht-Unterzeichner in einem Verfahren, das dem Code/dem NADC entspricht, festgestellt hat, dass ein Athlet gegen Anti-Doping-Bestimmungen verstoßen hat, weil sich eine Verbotene Substanz in seinem Körper befand, aber die verhängte Sperre kürzer ist als der im Code/im NADC festgelegte Zeitraum, dann sollte die Feststellung, dass ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen vorliegt, von allen Unterzeichnern anerkannt werden und die Organisation des Athleten sollte ein Verfahren gemäß den Verfahrensgrundsätzen des Code/des NADC durchführen, um festzustellen, ob die vom Code/vom NADC verlangte längere Sperre verhängt werden sollte.]

18.5.2 Kollision mit Regelwerken Internationaler Sportfachverbände

Sollte eine Bestimmung des NADC oder dieser Antidoping-Bestimmungen mit dem für den nationalen Sportfachverband verbindlichen Regelwerk seines Internationalen Sportfachverbandes unvereinbar sein, so gilt die entsprechende Bestimmung des Internationalen Sportfachverbandes, soweit sie mit dem Code und den International Standards übereinstimmt und mit deutschem Recht vereinbar ist.

18.6 Rückwirkung und Anwendbarkeit

- 18.6.1 Der Code, der NADC und diese Antidoping-Bestimmungen finden mit Ausnahme der Artikel 10.7.5 und 17 keine rückwirkende Anwendung auf Angelegenheiten, die vor dem Tag der Annahme des Code, dieser Antidoping-Bestimmungen und des NADC und seiner Umsetzung in die Regelwerke durch die Unterzeichner oder Organisationen anhängig waren, wobei Artikel 17 nur rückwirkend angewendet wird, wenn die Verjährungsfrist am Tag des Inkrafttretens nicht bereits abgelaufen ist. Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen vor Annahme des Code und des NADC gelten jedoch zum Zweck der Strafbemessung nach Artikel 10 für Verstöße nach Annahme des Code und des NADC als Erstverstöße oder Zweitverstöße.
- 18.6.2 Meldepflicht- und Kontrollversäumnisse, die vor dem Tag des In-Kraft-Tretens begangen wurden, bleiben – soweit noch nicht abgelaufen – gemäß dem Standard für Meldepflichten und dem International Standard für Dopingkontrollen und Ermittlungen bestehen, allerdings nur bis zum Ablauf von zwölf Monaten nachdem sie jeweils entstanden sind.

- 18.6.3 Für ein Disziplinarverfahren wegen eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen, das am Tag des In-Kraft-Tretens des NADC anhängig ist und für ein Disziplinarverfahren, das ab dem Tag des In-Kraft-Tretens eingeleitet wurde und einen Verstoß behandelt, der zuvor begangen wurde, gelten die Anti-Doping-Bestimmungen, die zu dem Zeitpunkt wirksam waren, zu dem der Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen begangen wurde, sofern im Disziplinarverfahren nicht festgelegt wird, dass auf dieses der Lex-Mitior-Grundsatz anzuwenden ist.
- 18.6.4 In Fällen, bei denen ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen vor dem Tag des In-Kraft-Tretens endgültig festgestellt wurde, der Athlet oder die andere Person jedoch nach diesem Tag weiterhin eine Sperre verbüßt, kann der Athlet oder die andere Person bei der Organisation, die bei diesem Verstoß für das Ergebnismanagement zuständig war, eine Herabsetzung der Sperre unter Berücksichtigung des Code und des NADC aus dem Jahr 2015 beantragen. Dieser Antrag muss vor Ablauf der Sperre gestellt werden. Gegen die Entscheidung der Organisation können gemäß Artikel 13.2 Rechtsbehelfe eingelegt werden. Der Code, der NADC aus dem Jahr 2015 und diese Antidoping-Bestimmungen finden keine Anwendung auf Fälle, in denen ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen bereits endgültig festgestellt wurde und die Sperre bereits abgelaufen ist.
- 18.6.5 Zum Zwecke der Berechnung der Sperre für einen zweiten Verstoß gemäß Artikel 10.7.1 wird in Fällen, in denen die Sanktion für den Erstverstoß auf Bestimmungen vor In-Kraft-Tretens des Code und des NADC 2015 beruht, die Sperre für einen Erstverstoß zugrunde gelegt, die verhängt worden wäre, hätte der Code und der NADC 2015 bereits gegolten.
- [Kommentar zu Artikel 18.6.5: Abgesehen von dem in Artikel 25.3 (Anmerkung NADA: Dieser ist inhaltlich in Artikel 18.6.4 NADC umgesetzt) beschriebenen Fall, bei dem ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen vor Annahme des Code/des NADC oder nach Annahme des Code/des NADC, aber vor Inkrafttreten der Fassung des Jahres 2015, endgültig festgestellt und die Sperre vollständig verbüßt wurde, darf der Code/der NADC aus dem Jahr 2015 nicht zu Grunde gelegt werden, um einen zuvor begangenen Verstoß neu zu bewerten.]

ANHANG 1 BEGRIFFSBESTIMMUNGEN**ADAMS**

Das „Anti-Doping Administration and Management System“ ist ein webbasiertes Datenmanagementsystem für Dateneingabe, Datenspeicherung, Datenaustausch und Berichterstattung, das die WADA und sonstige Berechtigte bei ihren Anti-Doping-Maßnahmen unter Einhaltung des Datenschutzes unterstützen soll.

Annullierung

Siehe: Konsequenzen.

Anti-Doping-Organisation

Eine Organisation, die für die Annahme von Regeln zur Einleitung, Umsetzung und Durchführung des Dopingkontrollverfahrens zuständig ist. Dazu zählen insbesondere das Internationale Olympische Komitee, das Internationale Paralympische Komitee sowie Veranstalter großer Sportwettkämpfe, die bei ihren Wettkampfanstaltungen Dopingkontrollen durchführen, die WADA, Internationale Sportfachverbände und Nationale Anti-Doping-Organisationen.

Athlet

Eine Person, die auf internationaler Ebene (von den internationalen Sportfachverbänden festgelegt) und nationaler Ebene (von den nationalen Anti-Doping-Organisationen festgelegt) an Sportveranstaltungen teilnimmt. Eine Anti-Doping-Organisation kann die Anti-Doping-Bestimmungen nach eigenem Ermessen auf Athleten, die weder internationale noch nationale Spitzenathleten sind, so anwenden, dass sie ebenfalls als Athleten im Sinne des Codes und des NADC gelten. Bei Athleten, die weder internationale noch nationale Spitzenathleten sind, kann eine Organisation eine verringerte Anzahl oder keine Dopingkontrollen durchführen; Proben nur in eingeschränktem Umfang auf Verbotene Substanzen analysieren, eingeschränkte oder keine Angaben zu Aufenthaltsort und Erreichbarkeit verlangen oder auf die Beantragung vorheriger Medizinischer Ausnahmegenehmigungen verzichten. Verstößt ein Athlet, der an Wettkämpfen unterhalb der internationalen oder nationalen Ebene teilnimmt, im Zuständigkeitsbereich der Anti-Doping-Organisation gegen Artikel 2.1, 2.3 oder 2.5, müssen die im Code festgelegten Konsequenzen angewendet werden (mit Ausnahme von Artikel 14.3.2). Im Sinne von Artikel 2.8 und 2.9 sowie im Sinne der Anti-Doping-Prävention ist ein Athlet eine Person, die an Sportveranstaltungen unter der Zuständigkeit eines Unterzeichners, einer Regierung oder einer anderen Sportorganisation, die den Code und/oder den NADC annimmt, teilnimmt.

[Kommentar: Diese Begriffsbestimmung verdeutlicht, dass alle internationalen und nationalen Spitzenathleten den Anti-Doping-Bestimmungen des Codes oder des NADC unterliegen, wobei in den Anti-Doping-Bestimmungen

mungen der Internationalen Sportfachverbände und/ oder der Nationalen Anti-Doping-Organisationen genaue Begriffsbestimmungen für den internationalen und nationalen Spitzensport dargelegt werden. Nach dieser Begriffsbestimmung ist es der Nationalen Anti-Doping-Organisation möglich, ihr Anti-Doping-Programm nach eigenem Ermessen von internationalen und nationalen Spitzenathleten auf Athleten auszudehnen, die sich auf niedrigerer Ebene an Wettkämpfen beteiligen oder auf Personen, die sich sportlich betätigen, aber nicht an Wettkämpfen teilnehmen. So könnte eine Nationale Anti-Doping-Organisation beispielsweise entscheiden, Dopingkontrollen bei Freizeitsportlern durchzuführen, ohne jedoch die Beantragung vorheriger Medizinischer Ausnahmegenehmigungen zu verlangen. Allerdings zieht ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen im Zusammenhang mit einem von der Norm abweichenden Analyseergebnis oder einer unzulässigen Einflussnahme alle im Code oder NADC vorgesehenen Konsequenzen nach sich (mit Ausnahme von Artikel 14.3.2). Es liegt im Ermessen der Nationalen Anti-Doping-Organisation, ob die Konsequenzen für Freizeitsportler gelten, die nie an Wettkämpfen teilnehmen. Entsprechend könnte ein Veranstalter von großen Sportwettkämpfen, der einen Wettkampf für Alterssportler organisiert, Dopingkontrollen bei den Wettkämpfen durchführen, aber die Proben nicht in vollem Umfang auf Verbotene Substanzen analysieren. Athleten auf allen Wettkampfebene sollten von der Anti-Doping-Prävention profitieren können.]

Athletenbetreuer

Trainer, sportliche Betreuer, Manager, Vertreter, Teammitglieder, Funktionäre, medizinisches Personal, medizinisches Hilfspersonal, Eltern oder andere Personen, die mit Athleten, die an Sportwettkämpfen teilnehmen oder sich auf diese vorbereiten, zusammenarbeiten, sie unterstützen oder behandeln.

Atypisches Analyseergebnis

Ein Bericht eines WADA-akkreditierten Labors oder einer anderen von der WADA anerkannten Einrichtung, der weitere Untersuchungen gemäß dem International Standard for Laboratories und zugehörige technische Unterlagen erfordert, bevor ein Von der Norm abweichendes Analyseergebnis festgestellt wird.

Atypisches Ergebnis des Biologischen Athletenpasses

Ein Bericht beschrieben als Atypisches Ergebnis des Biologischen Athletenpasses, wie in den anwendbaren Internationalen Standards festgelegt.

Außerhalb des Wettkampfs

Zeitraum, der nicht innerhalb des für einen Wettkampf festgelegten Zeitraums liegt (Siehe auch: Innerhalb des Wettkampfs).

Besitz

Der tatsächliche, unmittelbare Besitz oder der mittelbare Besitz (der nur dann vorliegt, wenn die Person die ausschließliche Verfügungsgewalt über die Verbotene Substanz/Verbotene Methode oder die Räumlichkeiten, in denen eine Verbotene Substanz/Verbotene Methode vorhanden ist, inne hat oder beabsichtigt, die ausschließliche Verfügungsgewalt auszuüben), vorausgesetzt jedoch, dass, wenn die Person nicht die ausschließliche Verfügungsgewalt über die Verbotene Substanz/Verbotene Methode oder die Räumlichkeit, in der eine Verbotene Substanz/Verbotene Methode vorhanden ist, besitzt, mittelbarer Besitz nur dann vorliegt, wenn die Person vom Vorhandensein der Verbotenen Substanz/Verbotenen Methode in den Räumlichkeiten wusste und beabsichtigte, Verfügungsgewalt über diese auszuüben. Ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen kann nicht alleine auf den Besitz gestützt werden, sofern die Person eine konkrete Handlung ausgeführt hat, durch welche die Person zeigt, dass sie nie beabsichtigte, Verfügungsgewalt auszuüben und auf ihre bisherige Verfügungsgewalt verzichtet, indem sie dies der Anti-Doping-Organisation ausdrücklich mitteilt. Letzteres gilt nur, wenn die Handlung erfolgte, bevor die Person auf irgendeine Weise davon in Kenntnis gesetzt wurde, dass sie gegen Anti-Doping-Bestimmungen verstoßen hat. Ungeachtet anders lautender Aussagen in dieser Definition gilt der Kauf (auch auf elektronischem und anderem Wege) einer verbotenen Substanz oder einer verbotenen Methode als Besitz durch die Person, die den Kauf tätigt.

[Kommentar: Gemäß dieser Begriffsbestimmung würde ein Verstoß vorliegen, wenn im Fahrzeug eines Athleten Steroide gefunden werden, sofern der Athlet nicht überzeugend darlegt, dass eine andere Person das Fahrzeug benutzt hat; in diesem Fall obliegt es der Anti-Doping-Organisation, überzeugend darzulegen, dass der Athlet von den Steroiden wusste und die Absicht hatte, die Verfügungsgewalt über die Steroide auszuüben, obwohl der Athlet nicht die ausschließliche Verfügungsgewalt über das Fahrzeug ausübte. Gleiches gilt für das Beispiel, dass Steroide in einer Hausapotheke, die unter der gemeinsamen Verfügungsgewalt des Athleten und seines Ehepartners steht; gefunden werden; die Anti-Doping-Organisation muss überzeugend darlegen, dass der Athlet wusste, dass sich die Steroide darin befanden und der Athlet beabsichtigte, die Verfügungsgewalt über die Steroide auszuüben. Schon allein der Kauf einer verbotenen Substanz stellt Besitz dar, selbst wenn das Produkt beispielsweise nicht ankommt, von jemand anderem angenommen oder an die Adresse eines Dritten geliefert wird.]

Biologischer Athletenpass

Das Programm und die Methoden zum Erfassen und Abgleichen von Daten gemäß dem Internationalen Standard für Dopingkontrollen und Ermittlungen und dem International Standard for Laboratories.

CAS

Internationaler Sportgerichtshof (Court of Arbitration for Sports mit Sitz in Lausanne).

Code

Der Welt-Anti-Doping-Code.

Deutsches Sportschiedsgericht

Schiedsgericht im Sinne des 10. Buches der Zivilprozessordnung, welches auf Initiative der NADA bei der Deutschen Institution für Schiedsgerichtsbarkeit e.V. (DIS) eingerichtet wurde (www.dis-sportschiedsgericht.de).

Disqualifikation

Siehe: Konsequenzen.

Disziplinarorgan

Gemäß den Vorgaben des NADC von den Anti-Doping-Organisationen festzulegendes Organ zur Durchführung von Disziplinarverfahren.

[NADA-Kommentar: Als Disziplinarorgan kann entweder das Deutsche Sportschiedsgericht als Erstinstanz, ein anderes Schiedsgericht oder ein Verbandsorgan festgelegt werden.]

Disziplinarverfahren

Von dem zuständigen Disziplinarorgan durchzuführendes Verfahren zur Feststellung von Verstößen gegen Anti-Doping-Bestimmungen durch einen Athleten oder eine andere Person.

Documentation Package

Siehe Definition von „Laboratory Documentation Package“ im International Standard for Laboratories.

Dopingkontrolle

Die Teile des Dopingkontrollverfahrens, welche die Verteilung der Kontrollen, die Probenahme und den weiteren Umgang mit den Proben sowie deren Transport zum Labor umfassen.

Dopingkontrollverfahren

Alle Schritte und Verfahren von der Kontrollplanung bis hin zum Rechtsbehelfsverfahren sowie alle Schritte und Verfahren dazwischen, z.B. Meldepflichten, Entnahme von und weiterer Umgang mit Proben, Laboranalyse, Medizinische Ausnahmegenehmigungen, Ergebnismanagement und Verhandlungen.

Einzelsportart

Jede Sportart, die keine Mannschaftssportart ist.

Finanzielle Konsequenzen

Siehe: Konsequenzen.

Gebrauch

Die Verwendung, Verabreichung, Injektion oder Einnahme auf jedwede Art und Weise einer verbotenen Substanz oder einer verbotenen Methode.

Innerhalb des Wettkampfs

Soweit nicht durch einen Internationalen Sportfachverband oder eine andere zuständige Anti-Doping-Organisation für den betreffenden Wettkampf anders geregelt, beginnt der Zeitraum Innerhalb des Wettkampfs zwölf Stunden vor Beginn eines Wettkampfs, an dem der Athlet teilnehmen soll und schließt mit dem Ende dieses Wettkampfs und des Probenahmeprozesses in Verbindung mit diesem Wettkampf.

[Kommentar: Ein internationaler Sportfachverband oder Wettkampfveranstalter kann einen Zeitraum für „innerhalb des Wettkampfs“ festlegen, der sich von der Wettkampfdauer unterscheidet.]

Internationaler Spitzenathlet

Athleten, die an internationalen Sportwettkämpfen, die von den Internationalen Sportfachverbänden und im Einklang mit dem International Standard for Testing and Investigation festgelegt werden, teilnehmen.

Internationale Wettkampfveranstaltung

Eine Wettkampfveranstaltung oder ein Wettkampf, bei der/dem das Internationale Olympische Komitee, das Internationale Paralympische Komitee, ein Internationaler Sportfachverband, ein Veranstalter großer Sportwettkämpfe oder eine andere internationale Sportorganisation als Veranstalter der Wettkampfveranstaltung auftritt oder die technischen Funktionäre der Wettkampfveranstaltung bestimmt.

International Standard

Ein von der WADA verabschiedeter Standard zur Unterstützung des Codes. Für die Einhaltung der Bestimmungen eines International Standard (im Gegensatz zu anderen praktischen und technischen Guidelines) ist es im Ergebnis ausreichend, dass die in International Standards geregelten Verfahren ordnungsgemäß durchgeführt wurden. Die International Standards umfassen alle technischen Unterlagen, die in Übereinstimmung mit den International Standards veröffentlicht werden.

Inverkehrbringen

Verkauf, Abgabe, Beförderung, Versendung, Lieferung oder Vertrieb (oder Besitz zu einem solchen Zweck) einer verbotenen Substanz oder einer verbotenen Methode (entweder physisch oder auf elektronischem oder anderem Wege) durch einen Athleten, Athletenbetreuer oder eine andere Person, die in den Zuständigkeitsbereich einer Anti-Doping-Organisation fällt, an eine dritte Person; diese Definition trifft jedoch nicht auf Handlungen von

gutgläubigem medizinischen Personal zu, das Verbotene Substanzen für tatsächliche und rechtmäßige therapeutische Zwecke oder aus anderen vertretbaren Gründen anwendet, und auch nicht auf Verbotene Substanzen, die im Rahmen von Trainingskontrollen nicht verboten sind, es sei denn, aus den Gesamtumständen geht hervor, dass diese verbotenen Substanzen nicht für tatsächliche und rechtmäßige Zwecke eingesetzt werden oder geeignet sind, die sportliche Leistung zu steigern.

Kein Verschulden

Die überzeugende Darlegung durch den Athleten oder eine andere Person, dass er/sie weder wusste noch vermutete noch unter Anwendung der äußersten Sorgfalt hätte wissen oder vermuten müssen, dass er eine Verbotene Substanz eingenommen oder eine Verbotene Methode angewendet hat oder dass ihm eine Verbotene Substanz verabreicht oder bei ihm eine Verbotene Methode angewendet wurde oder anderweitig gegen eine Anti-Doping-Bestimmung verstoßen hat. Bei einem Verstoß gegen Artikel 2.1 muss der Athlet, sofern er nicht minderjährig ist, ebenfalls nachweisen, wie die Verbotene Substanz in seinen Organismus gelangte.

Kein signifikantes Verschulden

Die überzeugende Darlegung durch den Athleten oder eine andere Person, dass sein/ihr Verschulden unter Berücksichtigung der Gesamtumstände, insbesondere der Kriterien für Kein Verschulden, im Verhältnis zu dem Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmung nicht wesentlich war. Bei einem Verstoß gegen Artikel 2.1 muss der Athlet, sofern er nicht minderjährig ist, ebenfalls nachweisen, wie die Verbotene Substanz in seinen Organismus gelangte.

[Kommentar: Bei Cannabinoiden liegt Kein signifikantes Verschulden vor, wenn der Athlet oder eine andere Person nachweisen kann, dass der Gebrauch nicht im Zusammenhang mit der Erbringung sportlicher Leistung stand.]

Konsequenzen

Der Verstoß eines Athleten oder einer anderen Person gegen Anti-Doping-Bestimmungen kann folgende Maßnahmen nach sich ziehen:

- (a) Annullierung bedeutet, dass die Ergebnisse eines Athleten bei einem bestimmten Einzelwettkampf oder einer bestimmten Wettkampfveranstaltung für ungültig erklärt werden, mit allen daraus entstehenden Konsequenzen, einschließlich der Aberkennung aller Medaillen, Punkte und Preise;
- (b) Disqualifikation bedeutet, dass der Athlet oder die Mannschaft von der weiteren Teilnahme an dem Wettkampf oder der Wettkampfveranstaltung unmittelbar ausgeschlossen wird;
- (c) Sperre bedeutet, dass der Athlet oder eine andere Person wegen eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen für einen bestimmten Zeitraum von

jeglicher Teilnahme an Wettkämpfen oder sonstigen Aktivitäten oder finanzieller Unterstützung gemäß Artikel 10.12.4 ausgeschlossen wird;

- (d) Vorläufige Suspendierung bedeutet, dass der Athlet oder eine andere Person von der Teilnahme an Wettkämpfen oder sportlichen Aktivitäten vorübergehend ausgeschlossen wird, bis eine endgültige Entscheidung nach einem gemäß Artikel 12 durchzuführenden Verfahren gefällt wird;
- (e) Finanzielle Konsequenzen bedeuten, dass eine finanzielle Sanktion für einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen oder die Rückerstattung von (Prozess-) Kosten, die im Zusammenhang mit einem Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen angefallen sind, verhängt wird; und
- (f) Veröffentlichung bedeutet, dass Informationen gemäß Artikel 14 an die Öffentlichkeit oder an Personen, die nicht dem Kreis von Personen angehören, welche ein Recht auf eine vorzeitige Benachrichtigung haben, weitergegeben oder verbreitet werden.

Gegen Mannschaften in Mannschaftssportarten können gemäß Artikel 11 ebenfalls Konsequenzen verhängt werden.

Kontaminiertes Produkt

Ein Produkt, das eine Verbotene Substanz enthält, die nicht auf dem Etikett des Produkts aufgeführt ist oder über die mit einer angemessenen (Internet-) Recherche keine Informationen gefunden werden können.

Mannschaftssportart Eine Sportart, in der das Auswechseln von Spielern während eines Wettkampfs erlaubt ist.

Marker

Eine Verbindung, Gruppe von Verbindungen oder ein oder mehrere biologische Variablen, welche die Anwendung einer verbotenen Substanz oder einer verbotenen Methode anzeigen.

Medizinische Ausnahme-genehmigung (TUE)

Medizinische Ausnahmegenehmigung wie in Artikel 4.4 beschrieben.

Meldepflichten

Die gemäß dem Standard für Meldepflichten festgelegten Pflichten zur Abgabe von Erreichbarkeits- und Aufenthaltsinformationen für Testpoolathleten.

Meldepflichtversäumnis

Das Versäumnis des Athleten, die gemäß dem Standard für Meldepflichten festgelegten Pflichten zu Abgabe von Erreichbarkeits- und Aufenthaltsinformationen zu erfüllen (Entspricht: „Filling Failure“).

Meldepflicht- und Kontrollversäumnis

Meldepflichtversäumnis oder Kontrollversäumnis, das für die Feststellung eines Verstoßes gegen Artikel 2.4 NADC maßgeblich ist (Entspricht: „Whereabout Failure“).

Metabolit

Jedes Stoffwechselprodukt, das bei einem biologischen Umwandlungsprozess erzeugt wird.

Minderjähriger

Eine natürliche Person, die das achtzehnte Lebensjahr noch nicht vollendet hat.

NADA

Stiftung Nationale Anti Doping Agentur Deutschland; Nationale Anti-Doping-Organisation in Deutschland mit Sitz in Bonn (www.NADA.de).

NADC

Nationaler Anti Doping Code der NADA.

Nationale Anti-Doping-Organisation

Die von einem Land eingesetzte(n) Einrichtung(en), welche die primäre Verantwortung und Zuständigkeit für die Einführung und Umsetzung von Anti-Doping-Bestimmungen, die Steuerung der Entnahme von Proben, für das Management der Kontrollergebnisse und für die Durchführung von Verfahren auf nationaler Ebene besitzt/besitzen. Wenn die zuständige(n) Behörde(n) keine solche Einrichtung einsetzt/einsetzen, fungiert das Nationale Olympische Komitee oder eine von diesem eingesetzte Einrichtung als Nationale Anti-Doping-Organisation. In Deutschland hat diese Funktion die NADA.

Nationaler Spitzenathlet

Athleten, die sich im Testpool der NADA befinden oder an nationalen Wettkämpfen, wie von den nationalen Sportfachverbänden im Einklang mit dem International Standard for Testing definiert, teilnehmen. Es sei denn, die Athleten werden als Internationale Spitzenathleten durch ihre jeweiligen internationalen Sportfachverbände eingestuft.

Nationaler Testpool

Ein Testpool der NADA nach den Voraussetzungen des Standards für Meldepflichten.

Nationales Olympisches Komitee

Die vom Internationalen Olympischen Komitee anerkannte Organisation. Der Begriff Nationales Olympisches Komitee umfasst in denjenigen Ländern, in denen der nationale Sportfachverband typische Aufgaben des Nationalen Olympischen Komitees in der Dopingbekämpfung wahrnimmt, auch den nationalen Sportfachverband. Die

Funktion des Nationalen Olympischen Komitees übernimmt in Deutschland der Deutsche Olympische Sportbund (DOSB).

Nationale Wettkampfveranstaltung

Eine Wettkampfveranstaltung oder ein Wettkampf, an der/dem internationale oder nationale Spitzenathleten teilnehmen, die keine Internationale Wettkampfveranstaltung ist.

Organisation

Jede Anti-Doping-Organisation gemäß WADA-Code und jeder nationale Sportfachverband.

Personenbezogene Daten

Einzelangaben über persönliche oder sachliche Verhältnisse einer bestimmten oder bestimmbarer natürlichen Person (§ 3 Abs.1 BDSG).

Person

Eine natürliche Person, eine Organisation oder eine andere Einrichtung.

Probe

Biologisches Material, das zum Zweck des Dopingkontrollverfahrens entnommen wurde.

[Kommentar: Bisweilen wurde behauptet, dass die Entnahme von Blutproben die Grundsätze bestimmter religiöser oder kultureller Gruppen verletze. Es wurde jedoch festgestellt, dass es für derartige Behauptungen keine Grundlage gibt.]

Registered Testing Pool

Die Gruppe der Nationalen und der Internationalen Spitzenathleten, die international von jedem Internationalen Sportfachverband und national von jeder Nationalen Anti-Doping-Organisation jeweils zusammengestellt wird und den Wettkampf- und Trainingskontrollen des jeweiligen für die Zusammenstellung verantwortlichen Internationalen Sportfachverbands oder der Nationalen Anti-Doping-Organisation unterliegt und sich daher verpflichtet, die Meldepflichten gemäß Artikel 5.4 und dem International Standard und dem Standard für Meldepflichten zu erfüllen.

Schiedsgericht

Ein Gericht im Sinne des 10. Buches der Zivilprozessordnung.

Sperre

Siehe: Konsequenzen.

Spezifische Substanz

Siehe Artikel 4.2.2.

Standard

Ausführungsbestimmungen zum NADC; Standard für Meldepflichten, Standard für Dopingkontrollen und Ermittlungen, Standard für Medizinische Ausnahmegenehmigungen und Standard für Datenschutz.

Substantielle Hilfe

Um im Sinne des Artikels 10.6.1 Substantielle Hilfe zu leisten, muss eine Person (1) in einer schriftlichen Erklärung alle Informationen offen legen, die sie über Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen besitzt, und (2) die Untersuchung und Entscheidungsfindung in Fällen, die mit diesen Informationen in Verbindung stehen, in vollem Umfang unterstützen, beispielsweise indem sie auf Ersuchen einer Anti-Doping-Organisation oder eines Disziplinarorgans bei einer Verhandlung als Zeuge aussagt. Darüber hinaus müssen die zur Verfügung gestellten Informationen glaubhaft sein und einen wesentlichen Teil des eingeleiteten Verfahrens ausmachen oder, wenn kein Verfahren eingeleitet wird, eine ausreichende Grundlage dafür geboten haben, dass ein Fall hätte verhandelt werden können.

Strict Liability (Verschuldensunabhängige Haftung)

Die Regel, wonach es nach Artikel 2.1 und Artikel 2.2 nicht notwendig ist, dass die Anti-Doping-Organisation Vorsatz, Verschulden, Fahrlässigkeit oder bewussten Gebrauch seitens des Athleten nachweist, um einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen zu begründen.

Teilnehmer

Jeder Athlet oder Athletenbetreuer.

Testpool

Der von der NADA in Abstimmung mit der jeweiligen Anti-Doping-Organisation festgelegte Kreis von Athleten, der Trainingskontrollen unterzogen werden soll.

Trainingskontrolle

Eine Dopingkontrolle, die in einem Zeitraum durchgeführt wird, der nicht innerhalb eines Wettkampfs liegt.

Unterzeichner

Diejenigen Einrichtungen, die den Code unterzeichnen und sich zu dessen Einhaltung gemäß Artikel 24 des Codes verpflichten.

Unzulässige Einflussnahme

Veränderung zu einem unzulässigen Zweck oder auf unzulässige Weise; unzulässiger Eingriff; Verschleierung, Täuschung oder Beteiligung an betrügerischen Handlungen, um Ergebnisse zu verändern oder die Einleitung der üblichen Verfahren zu verhindern.

Verabreichung

Anbieten, Überwachen oder Ermöglichen der Anwendung oder versuchten Anwendung einer Verbotenen Substanz oder einer Verbotenen Methode durch eine andere Person oder eine anderweitige Beteiligung daran.

[Kommentar: Diese Definition umfasst jedoch keine Handlungen von Ärzten und medizinischem Personal, bei denen Verbotene Substanzen oder Verbotene Methoden lege artis oder im Rahmen zulässiger und rechtmäßiger therapeutischer Zwecke verabreicht oder angewendet werden; gleiches gilt für die Verabreichung von Substanzen, die Außerhalb von Wettkämpfen nicht verboten sind, es sei denn aus den Gesamtumständen geht hervor, dass diese Verbotenen Substanzen nicht für zulässige und rechtmäßige therapeutische Zwecke eingesetzt werden oder zur Leistungssteigerung dienen.]

Veranstalter großer Sportwettkämpfe

Die kontinentalen Vereinigungen der Nationalen Olympischen Komitees und anderer internationaler Dachorganisationen, die als Veranstalter einer kontinentalen, regionalen oder anderen internationalen Wettkampfanstaltung fungieren.

Veranstaltungsorte

Sportstätten, die als solche vom Wettkampfanstalter ausgewiesen werden.

Verbotene Methode

Jede Methode, die in der Verbotsliste als solche beschrieben wird.

Verbotene Substanz

Jede Substanz oder Substanzklasse, die in der Verbotsliste als solche beschrieben wird.

Verbotsliste

Die Liste der WADA, in der die verbotenen Substanzen und verbotenen Methoden als solche aufgeführt werden.

Vereinbarung über die Organisation und Durchführung von Dopingkontrollen

Individualvertragliche Vereinbarung zwischen der NADA und den nationalen Sportfachverbänden, in der sich die Verbände insbesondere zur Umsetzung des NADC in das jeweilige Verbandsregelwerk verpflichten.

Versäumte Kontrollen

Versäumnis des Athleten, gemäß der Bestimmungen des Standards für Meldepflichten, an dem Ort und während des 60-minütigen Zeitfensters, das er für diesen Tag abgegeben hat, für eine Dopingkontrolle zur Verfügung zu stehen (Entspricht: „Missed Test“).

Verschulden

Verschulden ist eine Pflichtverletzung oder ein Mangel an Sorgfalt in einer bestimmten Situation. Folgende Faktoren sind bei der Bewertung des Grads des Verschuldens eines Athleten oder einer anderen Person z.B. zu berücksichtigen: die Erfahrung des Athleten oder einer anderen Person, ob der Athlet oder eine andere Person minderjährig ist, besondere Erwägungen wie eine Behinderung, das Risiko, das ein Athlet hätte erkennen müssen, und die Sorgfalt und Prüfung durch einen Athleten in Bezug auf das Risiko, das hätte erkannt werden müssen. Bei der Bewertung des Grads des Verschuldens seitens des Athleten oder einer anderen Person müssen die in Betracht gezogenen Umstände spezifisch und relevant sein, um die Abweichung von der erwarteten Verhaltensnorm seitens des Athleten oder einer anderen Person zu erklären. So wären beispielsweise die Tatsache, dass ein Athlet während einer Sperre die Gelegenheit versäumen würde, viel Geld zu verdienen, dass er nur noch eine kurze sportliche Laufbahn vor sich hat, oder der Umstand, dass ein ungünstiger Zeitpunkt im sportlichen Jahreskalender vorliegt, keine relevanten Faktoren, die bei der Herabsetzung der Sperre nach Artikel 10.5.1 oder Artikel 10.5.2 zu berücksichtigen sind.

[Kommentar: Für alle Artikel, in denen das Verschulden eine Rolle spielt, gelten dieselben Kriterien für die Bewertung des Grads des Verschuldens eines Athleten. Allerdings kann eine Sanktion gemäß Artikel 10.5.2 nur herabgesetzt werden, wenn bei der Bewertung des Grads des Verschuldens festgestellt wird, dass seitens des Athleten oder einer anderen Person kein signifikantes Verschulden vorliegt.]

Versuch

Vorsätzliches Verhalten, das einen wesentlichen Schritt im geplanten Verlauf einer Handlung darstellt, die darauf abzielt, in einem Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen zu enden. Dies vorausgesetzt, stellt der alleinige Versuch, einen Verstoß zu begehen, noch keinen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen dar, wenn die Person den Versuch aufgibt, bevor Dritte, die nicht an dem Versuch beteiligt sind, davon erfahren.

Von der Norm abweichendes Analyseergebnis

Bericht eines WADA-akkreditierten Labors oder eines anderen von der WADA anerkannten Labors, das im Einklang mit dem International Standard for Laboratories und mit diesem zusammenhängenden technischen Unterlagen, in einer Körpergewebs- oder Körperflüssigkeitsprobe das Vorhandensein einer verbotenen Substanz, seiner Metaboliten oder Marker (einschließlich erhöhter Werte endogener Substanzen) oder die Anwendung einer verbotenen Methode feststellt.

Von der Norm abweichende Ergebnisse des Biologischen Athletenpasses

Ein Bericht im Rahmen des im geltenden technischen Dokument oder Leitfadens beschriebenen Prozesses, in dem festgestellt wird, dass die geprüften Analyseergebnisse keinem normalen physiologischen Zustand oder keiner bekannten Symptomatik entsprechen und auf die Anwendung einer Verbotenen Substanz oder einer Verbotenen Methode schließen.

Vorläufige Anhörung

Im Sinne des Artikels 7.8 eine beschleunigte, verkürzte Anhörung, die vor einem Disziplinarverfahren gemäß Artikel 12 durchgeführt wird, und bei der der Athlet von den ihm vorgeworfenen Verstößen in Kenntnis gesetzt wird und die Möglichkeit erhält, in schriftlicher oder mündlicher Form zu diesen Vorwürfen Stellung zu nehmen.

[Kommentar: Eine Vorläufige Anhörung ist lediglich ein vorläufiges Verfahren, in dem nicht unbedingt alle Umstände des Falls geprüft werden. Nach einer vorläufigen Anhörung hat der Athlet weiterhin das Recht auf eine ordnungsgemäße Anhörung in der Hauptsache. Dagegen handelt es sich bei dem in Artikel 7.8 verwendeten Begriff „beschleunigtes Verfahren“ um ein umfassendes Verfahren, das schneller als üblich durchgeführt wird.]

Vorläufige Suspendierung

Siehe: Konsequenzen.

WADA

Die Welt-Anti-Doping-Agentur (www.WADA-ama.org).

Werktage

Alle Kalendertage, die nicht Sonn- oder gesetzliche Feiertage sind.

Wettkampf

Ein einzelnes Rennen, ein einzelnes Match, ein einzelnes Spiel oder ein einzelner sportlicher Wettbewerb. Zum Beispiel ein Basketballspiel oder das Finale des olympischen 100-Meter-Laufs in der Leichtathletik. Bei Wettkämpfen, die über Etappen stattfinden und anderen sportlichen Wettbewerben, bei denen Preise täglich oder in anderen zeitlichen Abständen verliehen werden, gilt die in den Regeln des jeweiligen Internationalen Sportfachverbandes für Einzelwettkampf- und Wettkampfveranstaltung festgelegte Abgrenzung.

Wettkampfdauer

Die vom Wettkampfveranstalter festgelegte Zeit vom Anfang bis zum Ende einer Wettkampfveranstaltung.

Wettkampfkontrolle

Dopingkontrolle, die innerhalb eines Wettkampfs durchgeführt wird.

Wettkampfveranstaltung

Eine Reihe einzelner Wettkämpfe, die gemeinsam von einem Veranstalter durchgeführt werden (z. B. die Olympischen Spiele, die FINA-Weltmeisterschaft oder die Pan-amerikanischen Spiele).

Zielkontrolle

Auswahl bestimmter Athleten zu Dopingkontrollen auf der Grundlage von Kriterien, die im International Standard for Testing and Investigations und dem Standard für Dopingkontrollen und Ermittlungen festgelegt sind.

Die übrigen Definitionen des Codes, die nicht im NADC verwendet werden, finden gemäß Artikel 23.2.2 des Codes Berücksichtigung. Artikel 24 des Codes gilt entsprechend.

ANHANG 2 CHECKLISTE FÜR ARTIKEL 10

Die angemessene Sanktion wird in insgesamt vier Schritten festgelegt:

1. Welche der grundlegenden Sanktionen (Artikel 10.1, 10.2 oder 10.3) ist auf den vorliegenden Verstoß gegen eine Anti-Doping-Bestimmung anzuwenden?
2. Gibt es eine Grundlage für die Aussetzung, Aufhebung oder Herabsetzung der Sanktion, die auf dem Grad des Verschuldens beruht (Artikel 10.4 und Artikel 10.5)?

Hinweis: Nicht alle Gründe für eine Aussetzung, Aufhebung oder Herabsetzung können mit den Bestimmungen zu den Standardsanktionen kombiniert werden. So ist beispielsweise Artikel 10.5.2 nicht in Fällen anzuwenden, in denen Artikel 10.2.1.2 bereits herangezogen wurde, da davon auszugehen ist, dass das Disziplinarorgan nach Artikel 10.2.3 bereits anhand der Schwere der Schuld des Athleten oder der anderen Person die Dauer der Sperre bestimmt hat.

3. Bestehen Gründe für die Aufhebung, Herabsetzung oder Aussetzung der Sperre nach Artikel 10.6, die nicht mit dem Verschulden zusammenhängen?
4. Handelt es sich um einen Erstfall oder um eine wiederholtes Verhalten im Sinne des Artikels 10.7, wonach die Disziplinarmaßnahme(n) zu verschärfen ist/sind?
5. Wie sind die finanziellen Konsequenzen nach Artikeln 10.9 und 10.10?
6. Wann soll die Sperre nach Artikel 10.11 beginnen?

ANHANG 3 ANWENDUNGSBEISPIELE FÜR ARTIKEL 10

BEISPIEL 1

Sachverhalt: Ein Von der Norm abweichendes Analyseergebnis ist auf das Vorhandensein eines anabolen Steroids bei einer Wettkampfkontrolle zurückzuführen (Artikel 2.1); der Athlet gesteht den Verstoß sofort; der Athlet weist nach, dass Kein signifikantes Verschulden vorliegt; und der Athlet leistet Substantielle Hilfe.

Anwendung des Artikels 10:

1. Ausgangspunkt wäre Artikel 10.2. Da bei dem Athleten von Keinem signifikanten Verschulden ausgegangen werden kann, würde dies als Beweis (Artikel 10.2.1.1 und Artikel 10.2.3) dafür ausreichen, dass der Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen nicht absichtlich begangen wurde; die Sperre würde daher zwei statt vier Jahre (Artikel 10.2.2) betragen.
2. Im zweiten Schritt würde das Disziplinarorgan prüfen, ob die vom Verschulden abhängigen Herabsetzungsmöglichkeiten (Artikel 10.4 und Artikel 10.5) auf die Sperre angewendet werden können. Auf Grund des fehlenden Signifikanten Verschuldens (Artikel 10.5.2) und der Tatsache, dass es sich bei dem anabolen Steroid um eine Nicht-Spezifische Substanz handelt, würde der ansonsten geltende Sanktionsrahmen auf einen Umfang von zwei Jahren mindestens jedoch ein Jahr (mindestens die Hälfte der zweijährigen Sperre) herabgesetzt werden. Das Disziplinarorgan würde daraufhin entsprechend des Grads des Verschuldens des Athleten die anwendbare Sperre innerhalb dieses Zeitraums festlegen. (In diesem Beispiel wird angenommen, dass das Disziplinarorgan eine Sperre von 16 Monaten verhängen würde.)
3. Im dritten Schritt würde das Disziplinarorgan prüfen, ob gemäß Artikel 10.6 von einer Sperre abgesehen oder diese herabgesetzt werden kann (Vom Verschulden unabhängige Herabsetzung). Im vorliegenden Fall trifft nur Artikel 10.6.1 (Substantielle Hilfe) zu. (Artikel 10.6.3, Unverzügliches Geständnis, kann nicht angewendet werden, da die Sperre bereits unter der in Artikel 10.6.3 festgelegten Mindestdauer von zwei Jahren liegt.) Durch die Substantielle Hilfe könnte die Sperre um bis zu Dreiviertel der 16 Monate herabgesetzt werden.* Die Mindestdauer der Sperre würde also vier Monate betragen. (In diesem Beispiel wird angenommen, dass das Disziplinarorgan zehn Monate der Sperre aussetzt und die Sperre somit sechs Monaten beträgt.)
4. Gemäß Artikel 10.11 würde die Sperre grundsätzlich mit dem Datum der letzten Verhandlung, in der die Sperre festgelegt wurde, beginnen. Da der Athlet den Verstoß allerdings unverzüglich gestand, könnte der Beginn der Sperre auf den Tag der Probenahme vorverlegt werden; in jedem Fall müsste der Athlet jedoch mindestens die Hälfte der Sperre (d. h. mindestens drei Monate) nach dem Tag der Verhandlung,

in der die Sperre festgelegt wurde, verbüßen (Artikel 10.11.2).

5. Da das Von der Norm abweichende Analyseergebnis bei einer Wettkampfkontrolle festgestellt wurde, müsste das Disziplinarorgan das in diesem Wettkampf erzielte Ergebnis automatisch annullieren (Artikel 9).
6. Gemäß Artikel 10.8 würden auch alle Ergebnisse annulliert werden, die der Athlet von der Probenahme bis zum Beginn der Sperre erzielt hat, sofern nicht aus Gründen der Fairness eine andere Vorgehensweise geboten ist.
7. Die in Artikel 14.3.2 genannten Informationen müssten, wie bei jeder Sanktionierung, verpflichtend veröffentlicht werden, sofern der Athlet nicht minderjährig ist (Artikel 10.13).
8. Der Athlet darf während seiner Sperre in keiner Eigenschaft an einem Wettkampf oder einer sportlichen Aktivität im Zuständigkeitsbereich eines Unterzeichners oder seiner Vereine teilnehmen (Artikel 10.12.1). Jedoch kann der Athlet schon vorher ins Mannschaftstraining zurückkehren oder die Anlagen eines Vereins oder einer anderen Mitgliedsorganisation eines Unterzeichners oder seiner Vereine nutzen, sobald: (a) die letzten beiden Monate der Sperre des Athleten oder (b) das letzte Viertel der verhängten Sperre (Artikel 10.12.2) angebrochen sind, je nachdem, welcher Zeitraum kürzer ist. Somit dürfte der Athlet anderthalb Monate vor dem Ende der Sperre ins Training zurückkehren.

BEISPIEL 2

Sachverhalt: Ein Von der Norm abweichendes Analyseergebnis ist auf das Vorhandensein einer Stimulans zurückzuführen, die bei einer Wettkampfkontrolle als Spezifische Substanz gilt (Artikel 2.1); die Anti-Doping-Organisation kann nachweisen, dass der Athlet den Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmung absichtlich begangen hat; der Athlet kann nicht nachweisen, dass er die Verbotene Substanz Außerhalb des Wettkampfs und nicht im Zusammenhang mit seiner sportlicher Leistung gebrauchte; der Athlet gesteht den vermuteten Verstoß nicht sofort ein; der Athlet leistet aber Substantielle Hilfe.

Anwendung des Artikels 10:

1. Ausgangspunkt wäre Artikel 10.2. Da die Anti-Doping-Organisation nachweisen kann, dass absichtlich gegen Anti-Doping-Bestimmungen verstoßen wurde, und der Athlet nicht nachweisen kann, dass die Substanz Außerhalb des Wettkampfs erlaubt war und der Gebrauch nicht im Zusammenhang mit seiner sportlicher Leistung stand (Artikel 10.2.3), würde die Sperre vier Jahre betragen (Artikel 10.2.1.2).
2. Da der Verstoß absichtlich begangen wurde, kann die Sperre nicht aus Erwägungen des Verschuldens herabgesetzt werden (Artikel 10.4 und Artikel 10.5 finden keine Anwendung). Auf Grund der Substantielle Hilfe,

könnte die Sanktion für bis zu Dreiviertel der vier Jahre ausgesetzt werden.* Die Mindestdauer der Sperre würde daher ein Jahr betragen.

3. Gemäß Artikel 10.11 würde die Sperre grundsätzlich mit dem Datum der letzten Verhandlung, in der die Sperre festgelegt wurde, beginnen.
4. Da das Von der Norm abweichende Analyseergebnis während eines Wettkampfs festgestellt wurde, würde das Disziplinarorgan das in dem Wettkampf erzielte Ergebnis automatisch annullieren.
5. Gemäß Artikel 10.8 würden auch alle Ergebnisse annulliert werden, die der Athlet von der Probenahme bis zum Beginn der Sperre erzielt hat, sofern nicht aus Gründen der Fairness eine andere Vorgehensweise geboten ist.
6. Die in Artikel 14.3.2 genannten Informationen müssen, wie bei jeder Sanktionierung, verpflichtend veröffentlicht werden, sofern der Athlet nicht minderjährig ist (Artikel 10.13).
7. Der Athlet darf während seiner Sperre in keiner Eigenschaft an einem Wettkampf oder einer sportlichen Aktivität im Zuständigkeitsbereich eines Unterzeichners oder seiner Vereine teilnehmen (Artikel 10.12.1). Jedoch kann der Athlet schon vorher ins Mannschaftstraining zurückkehren oder die Anlagen eines Vereins oder einer anderen Mitgliedsorganisation eines Unterzeichners oder seiner Vereine nutzen, sobald: (a) die letzten beiden Monate der Sperre des Athleten oder (b) das letzte Viertel der verhängten Sperre (Artikel 10.12.2) angebrochen sind, je nachdem, welcher Zeitraum kürzer ist. Somit dürfte der Athlet zwei Monate vor dem Ende der Sperre ins Training zurückkehren.

BEISPIEL 3

Sachverhalt: Ein Von der Norm abweichendes Analyseergebnis ist auf das Vorhandensein eines anabolen Steroids bei einer Wettkampfkontrolle zurückzuführen (Artikel 2.1); der Athlet weist nach, dass Kein signifikantes Verschulden vorliegt; der Athlet weist ebenfalls nach, dass das Von der Norm abweichende Analyseergebnis durch ein Kontaminiertes Produkt verursacht wurde.

Anwendung des Artikels 10:

1. Ausgangspunkt wäre Artikel 10.2. Da der Athlet beweisen kann, dass er nicht absichtlich gegen Anti-Doping-Bestimmungen verstoßen hat, d.h. ihn trifft Kein signifikantes Verschulden beim Gebrauch eines Kontaminierten Produkts (Artikel 10.2.1.1 und Artikel 10.2.3), würde die Sperre zwei Jahre betragen (Artikel 10.2.2).
2. Im zweiten Schritt würde das Disziplinarorgan die Möglichkeit der Herabsetzung auf Grund des Verschuldens prüfen (Artikel 10.4 und Artikel 10.5). Da der Athlet nachweisen kann, dass der Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen auf ein Kontaminier-

tes Produkt zurückzuführen ist und dass ihn gemäß Artikel 10.5.1.2 Kein signifikantes Verschulden trifft, würde der Umfang der Sperre auf zwei Jahre bis hin zu einer Verwarnung herabgesetzt werden können. Das Disziplinarorgan würde auf Grund des Grads des Verschuldens des Athleten eine entsprechende Sperre verhängen. (In diesem Beispiel wird angenommen, dass das Disziplinarorgan eine Sperre von vier Monaten verhängen würde.)

3. Gemäß Artikel 10.8 würden alle Ergebnisse annulliert werden, die der Athlet von der Probenahme bis zum Beginn der Sperre erzielt hat, sofern nicht aus Gründen der Fairness eine andere Vorgehensweise geboten ist.
4. Die in Artikel 14.3.2 genannten Informationen müssen, wie bei jeder Sanktionierung, verpflichtend veröffentlicht werden, sofern der Athlet nicht minderjährig ist (Artikel 10.13).
5. Der Athlet darf während seiner Sperre in keiner Eigenschaft an einem Wettkampf oder einer sportlichen Aktivität im Zuständigkeitsbereich eines Unterzeichners oder seiner Vereine teilnehmen (Artikel 10.12.1). Jedoch kann der Athlet schon vorher ins Mannschaftstraining zurückkehren oder die Anlagen eines Vereins oder einer anderen Mitgliedsorganisation eines Unterzeichners oder seiner Vereine nutzen, sobald: (a) die letzten beiden Monate der Sperre des Athleten oder (b) das letzte Viertel der verhängten Sperre (Artikel 10.12.2) angebrochen sind, je nachdem, welcher Zeitraum kürzer ist. Somit dürfte der Athlet einen Monat vor dem Ende der Sperre ins Training zurückkehren.

BEISPIEL 4

Sachverhalt: Ein Athlet, für den noch nie ein Von der Norm abweichendes Analyseergebnis vorlag und dem noch nie ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen zum Vorwurf gemacht wurde, gibt spontan zu, dass er ein anaboles Steroid zur Leistungssteigerung gebraucht hat. Darüber hinaus leistet der Athlet Substantielle Hilfe.

Anwendung des Artikels 10:

1. Da der Vorstoß absichtlich begangen wurde, wäre Artikel 10.2.1 anwendbar, so dass die Regelsperre vier Jahre betragen würde.
2. Die Sperre kann nicht aus Erwägungen des Verschuldens herabgesetzt werden (keine Anwendung von Artikel 10.4 und Artikel 10.5).
3. Die Sperre könnte einzig auf Grund des spontanen Geständnisses des Athleten (Artikel 10.6.2) um bis zur Hälfte der vier Jahre herabgesetzt werden. Da der Athlet Substantielle Hilfe geleistet hat (Artikel 10.6.1), könnte die Sperre um bis zur Dreiviertel der vier Jahre ausgesetzt werden.* Berücksichtigt man sowohl das spontane Geständnis als auch die Substantielle Hilfe, könnte gemäß Artikel 10.6.4 die Strafe somit insge-

samt maximal bis zu Dreiviertel der vier Jahre herabgesetzt oder ausgesetzt werden. Die Mindestdauer der Sperre würde ein Jahr betragen.

4. Die Sperre beginnt grundsätzlich mit dem Tag der letzten Verhandlung, in der die Sperre verhängt wurde, (Artikel 10.11). Würde die Sperre aufgrund des spontanen Geständnisses herabgesetzt, wäre ein früherer Beginn der Sperre gemäß Artikel 10.11.2 nicht zulässig. Mit dieser Bestimmung soll verhindert werden, dass ein Athlet von denselben Umständen doppelt profitiert. Würde die Sperre jedoch ausschließlich auf Grund der Substantiellen Hilfe ausgesetzt, kann Artikel 10.11.2 immer noch angewendet werden, und die Sperre beginnt bereits an dem Tag, an dem der Athlet zuletzt anabole Steroide gebraucht hat.
5. Gemäß Artikel 10.8 würden alle Ergebnisse annulliert werden, die der Athlet von der Probenahme bis zum Beginn der Sperre erzielt hat, sofern nicht aus Gründen der Fairness eine andere Vorgehensweise geboten ist.
6. Die in Artikel 14.3.2 genannten Informationen müssen, wie bei jeder Sanktionierung, verpflichtend veröffentlicht werden, sofern der Athlet nicht minderjährig ist (Artikel 10.13).
7. Der Athlet darf während seiner Sperre in keiner Eigenschaft an einem Wettkampf oder einer sportlichen Aktivität im Zuständigkeitsbereich eines Unterzeichners oder seiner Vereine teilnehmen (Artikel 10.12.1). Jedoch kann der Athlet schon vorher ins Mannschaftstraining zurückkehren oder die Anlagen eines Vereins oder einer anderen Mitgliedsorganisation eines Unterzeichners oder seiner Vereine nutzen, sobald: (a) die letzten beiden Monate der Sperre des Athleten oder (b) das letzte Viertel der verhängten Sperre (Artikel 10.12.2) angebrochen sind, je nachdem, welcher Zeitraum kürzer ist. Somit dürfte der Athlet zwei Monate vor dem Ende der Sperre ins Training zurückkehren.

BEISPIEL 5

Sachverhalt: Ein Athletenbetreuer hilft einem Athleten, eine Sperre zu umgehen, indem er den Athleten unter falschem Namen bei einem Wettkampf anmeldet. Der Athletenbetreuer gesteht diesen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen (Artikel 2.9) unmittelbar ein, bevor er von einer Anti-Doping-Organisation über einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen benachrichtigt wird.

Anwendung des Artikels 10:

1. Gemäß Artikel 10.3.4 würde die Sperre je nach Schwere des Verstoßes zwei bis vier Jahre betragen. (In diesem Beispiel wird angenommen, dass das Disziplinarorgan eine Sperre von drei Jahren verhängen würde.)
2. Die Sperre kann nicht aus Erwägungen des Verschuldens herabgesetzt werden, da der in Artikel 2.9 beschriebene Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen

mungen das Element der Absicht beinhaltet (siehe Kommentar zu Artikel 10.5.2).

3. Gemäß Artikel 10.6.2 kann die Sperre um bis zur Hälfte gemindert werden, vorausgesetzt das Geständnis ist der einzige zuverlässige Beweis. (In diesem Beispiel wird angenommen, dass das Disziplinarorgan eine Sperre von 18 Monaten verhängen würde.)
4. Die in Artikel 14.3.2 genannten Informationen müssen, wie bei jeder Sanktionierung, verpflichtend veröffentlicht werden, sofern der Athletenbetreuer nicht minderjährig ist (Artikel 10.13).

BEISPIEL 6.

Sachverhalt: Gegen einen Athleten wurde wegen eines ersten Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen eine Sperre von 14 Monaten verhängt, von denen vier Monate aufgrund von Substantieller Hilfe ausgesetzt wurden. Nun begeht der Athlet aufgrund des Vorhandenseins einer Stimulans, die bei einer Wettkampfkontrolle als Nicht-Spezifische Substanz gilt, einen zweiten Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen (Artikel 2.1); der Athlet weist nach, dass kein signifikantes Verschulden vorliegt; und der Athlet leistete Substantielle Hilfe. Wäre dies ein Erstverstoß, würde das Disziplinarorgan den Athleten für 16 Monate sperren und davon sechs Monate aufgrund der Substantiellen Hilfe aussetzen.

Anwendung des Artikels 10:

1. Für den zweiten Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen ist Artikel 10.7 maßgeblich, da Artikel 10.7.4.1 und Artikel 10.7.5 anwendbar sind.
2. Gemäß Artikel 10.7.1 würde die längste der folgenden Sperren verhängt werden:
 - (a) sechs Monate;
 - (b) die Hälfte der Sperre für den ersten Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen ohne Berücksichtigung einer Herabsetzung gemäß Artikel 10.6 (in diesem Beispiel wäre das die Hälfte von 14 Monaten, also sieben Monate); oder
 - (c) die doppelte Dauer der ansonsten geltenden Sperre für einen zweiten Verstoß, der als Erstverstoß behandelt wird, ohne Berücksichtigung einer Herabsetzung gemäß Artikel 10.6 (in diesem Beispiel wären das zweimal 16 Monate, also 32 Monate).

Somit würde eine Sperre von 32 Monaten verhängt werden, also dem längsten Zeitraum aus (a), (b) und (c).

3. In nächsten Schritt würde das Disziplinarorgan prüfen, ob die Sperre gemäß Artikel 10.6 ausgesetzt oder herabgesetzt werden kann (Vom Verschulden unabhängige Herabsetzung). Im Fall des zweiten Verstoßes kann nur auf Artikel 10.6.1 (Substantielle Hilfe) abgestellt werden. Da Substantielle Hilfe geleistet wurde, könnte die Strafe für bis zu Dreiviertel der 32 Monate ausgesetzt werden.* Die Mindestdauer der

Sperre würde also acht Monate betragen. (In diesem Beispiel wird angenommen, dass das Disziplinarorgan acht Monate der Sperre aufgrund der Substantiellen Hilfe aussetzt, so dass sich die Sperre auf zwei Jahre verkürzt.)

4. Da das Von der Norm abweichende Analyseergebnis während eines Wettkampfs festgestellt wurde, würde das Disziplinarorgan das in dem Wettkampf erzielte Ergebnis automatisch annullieren.
5. Gemäß Artikel 10.8 würden alle Ergebnisse annulliert werden, die der Athlet von der Probenahme bis zum Beginn der Sperre erzielt hat, sofern nicht aus Gründen der Fairness eine andere Vorgehensweise geboten ist.
6. Die in Artikel 14.3.2 genannten Informationen müssen, wie bei jeder Sanktionierung, verpflichtend veröffentlicht werden, sofern der Athlet nicht minderjährig ist (Artikel 10.13).
7. Der Athlet darf während seiner Sperre in keiner Eigenschaft an einem Wettkampf oder einer sportlichen Aktivität im Zuständigkeitsbereich eines Unterzeichners oder seiner Vereine teilnehmen (Artikel 10.12.1). Jedoch kann der Athlet schon vorher ins Mannschaftstraining zurückkehren oder die Anlagen eines Vereins oder einer anderen Mitgliedsorganisation eines Unterzeichners oder seiner Vereine nutzen, sobald: (a) die letzten beiden Monate der Sperre des Athleten oder (b) das letzte Viertel der verhängten Sperre (Artikel 10.12.2) angebrochen sind, je nachdem, welcher Zeitraum kürzer ist. Somit dürfte der Athlet zwei Monate vor dem Ende der Sperre ins Training zurückkehren.

* Mit Zustimmung der WADA kann die Sperre bei Substantieller Hilfe in Ausnahmefällen um mehr als Dreiviertel ausgesetzt werden, und die Berichterstattung und Veröffentlichung können verzögert werden.

DMSB-Ethikkodex

Stand:10.07.2016

Präambel

Der DMSB erkennt seine besondere Verantwortung für den Schutz der Integrität und des Rufs des Motorsports in Deutschland. Die im folgenden Ethikkodex definierten Werte und Grundsätze bestimmen das Verhalten und den Umgang innerhalb des DMSB und gegenüber Außenstehenden.

Der DMSB-Ethikkodex ist für ehrenamtlich tätige Personen, lizenzierte Personen, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Mitglieder des DMSB verbindlich.

1. Würde, Toleranz und Respekt

- 1.1 Der Schutz der Würde der Einzelperson ist ein grundlegender Anspruch des DMSB. Toleranz, loyales Verhalten und gegenseitige Wertschätzung sind die Grundlage für ein vertrauensvolles Miteinander.
- 1.2 Die Teilnehmer an Aktivitäten, die unter dem Dach des DMSB stattfinden, verpflichten sich, niemanden wegen seiner Rasse, seinem Geschlecht, seiner ethnischen Zugehörigkeit, seiner Religion, seiner philosophischen oder politischen Meinung, seiner sexuellen Identität, seinem Familienstand, seinem Alter, seiner Behinderung oder auf irgend eine andere Art zu diskriminieren.
- 1.3 Handlungen, die in irgendeiner Form die physische oder psychische Integrität der Teilnehmer an Aktivitäten, die unter dem Dach des DMSB stattfinden, verletzen, werden nicht toleriert. Verstöße gegen die Anti-Doping-Bestimmungen des DMSB sind strikt verboten.
- 1.4 Jede Art der Belästigung, sei es physisch, psychisch oder sexuell, von Teilnehmern an DMSB-Aktivitäten ist verboten.

2. Integrität

- 2.1 Integrität setzt eine objektive und unabhängige Entscheidungsfindung voraus. Wenn Interessenkonflikte entstehen, sind diese von der betroffenen Person offenzulegen. Private Interessen und die Interessen des DMSB sind strikt zu trennen. Wenn persönliche Interessen im Rahmen einer Aufgaben- oder Entscheidungszuweisung berührt werden könnten, ist dies offenzulegen. Es wird dann eine zeitnahe transparente Entscheidung herbeigeführt, ob die Zuweisung weiter möglich ist oder einer anderen Person übertragen wird.
- 2.2 Geschenke und sonstige materielle und ideelle Vorteile dürfen nur im vorgegebenen Rahmen in transparenter Weise angenommen oder gewährt werden. Es muss sichergestellt sein, dass keine unzulässige Beeinflussung von Entscheidungsträgern erfolgt. Eine Annahme von Geldgeschenken ist grundsätzlich nicht erlaubt.
Einladungen jeglicher Art müssen angemessen sein und im Rahmen der üblichen Zusammenarbeit stattfinden. Entscheidend ist stets, dass die Einladung ei-

nem Geschäftszweck oder der Repräsentation dient und der Eindruck einer unzulässigen Beeinflussung ausgeschlossen ist.

3. Nachhaltigkeit und Verantwortung für die Zukunft

Der DMSB verpflichtet sich im Interesse der Zukunftssicherung für nachfolgende Generationen zu einer nachhaltigen Verbandspolitik. Sie soll die Achtung der Umwelt, ökonomische Anforderungen und gesellschaftliche Aspekte angemessen in Ausgleich bringen.

4. Regeltreue und Transparenz

- 4.1 Regeltreue und Fairplay sind wesentliche Elemente im Motorsport. Geltende Gesetze sowie interne und externe Richtlinien und Regeln sind einzuhalten. Rechts- und Pflichtverstöße werden vom DMSB konsequent verfolgt und mit entsprechenden Maßnahmen geahndet.
- 4.2 Alle für den DMSB und dessen Aufgaben relevanten Entscheidungsprozesse sowie die zugrunde gelegten Fakten werden mit größtmöglicher Transparenz und Sorgfalt behandelt. Dies betrifft insbesondere alle finanziellen und personellen Entscheidungen. Vertraulichkeit sowie datenschutzrechtliche Vorgaben sind dabei zu beachten.

5. Vertraulichkeit

Ehrenamtlich für den DMSB tätige Personen sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des DMSB sind gehalten, alle ihnen in Ausübung ihrer Funktion mitgeteilten Informationen als Ausdruck der Loyalität vertraulich oder geheim zu behandeln. Jede Weitergabe von Informationen oder Meinungen muss in Übereinstimmung mit den Grundsätzen und Anweisungen des DMSB erfolgen.

6. Sanktionen und Sanktionsorgane

- 6.1 Jeder Verstoß gegen eine Rechtsvorschrift und/oder interne Richtlinien ist aufzugreifen, um eine konsequente Handhabung sicher zu stellen. Dabei kann in leichteren Fällen von einer Sanktion abgesehen werden, wenn ein bloßer Hinweis auf einen Verstoß als ausreichend für künftige Einhaltung der Vorgabe erachtet wird.
Jede Sanktion muss dem Maßstab der Verhältnismäßigkeit genügen und sich an diesem messen lassen.
- 6.2 Das Präsidium setzt eine/n unabhängigen Ethikbeauftragte/n ein, dessen/deren Aufgabenbereich die objektive Prüfung möglicher Verstöße und die Einordnung der Relevanz möglicher Verstöße umfasst. Liegen Verstöße vor, entscheidet er/sie über das weitere Vorgehen.

7. Änderungen des Ethikkodex

Änderungen zu vorliegendem Ethikkodex können ausschließlich durch das DMSB-Präsidium beschlossen werden.

Lizenzbestimmungen und DMSB-Prädikate

INHALT

DMSB-Automobilsport-Lizenzbestimmungen.....	Seite 2
DMSB Automobilsport-Meisterschaften und Pokale	
– DMSB Automobilsport Prädikate.....	Seite 26
– Allgemeine Prädikatsbestimmungen.....	Seite 27
– DTM.....	Seite 30
– Deutsche Historische Automobil-Meisterschaft.....	Seite 31
– Deutsche Rallye-Meisterschaft	Seite 32
– DMSB-Rallye-Cup.....	Seite 35
– Deutsche Automobil-Berg-Meisterschaft	Seite 39
– DMSB-Automobil-Berg-Cup.....	Seite 41
– Deutsche Slalom-Meisterschaft.....	Seite 42
– DMSB-Slalom-Meisterschaft	Seite 43
– DMSB-Slalom-Team-Meisterschaft	Seite 44
– DMSB-Slalom-Cup	Seite 45
– Deutsche Rallycross-Meisterschaft	Seite 46
– DMSB-Rallycross-Pokal	Seite 48
– Deutsche Autocross-Meisterschaft	Seite 50
– DMSB-Drag-Racing-Pokal	Seite 52
– DMSB-Drift-Cup.....	Seite 53
DMSB Kart-Prädikate.....	Seite 54

DMSB-Automobilsport-Lizenzbestimmungen 2019

Stand: 14. Dezember 2018

In Ergänzung und nationaler Umsetzung der Internationalen Bestimmungen der FIA (ISG; Anh. L zum ISG Kapitel I, II) sind die nachfolgenden Lizenzbestimmungen für den durch den DMSB geregelten Automobilsport aufgestellt worden.

INHALTSVERZEICHNIS

A) LIZENZVERTRAG

- Art. 1 - Lizenzerteilung
- Art. 2 - Änderungsvorbehalt
- Art. 3 - Gebühren

B) FAHRER-LIZENZEN

I. Allgemeines

- Art. 4 - Lizenzpflicht
- Art. 5 - Lizenzsystem
- Art. 6 - Räumlicher Geltungsbereich
- Art. 7 - Zeitlicher Geltungsbereich
- Art. 8 - Hochstufung
- Art. 8.1 - Lizenz-Einbehaltung nach Unfällen
- Art. 9 - Ausländische Antragsteller
- Art. 10 - Besondere Altersregelung
- Art. 10.1 - Minderjährige / Gesetzliche Vertreter
- Art. 10.2 - Überschreitung der Höchstaltersgrenze (Fahrer über 75 Jahre)
- Art. 11 - Medizinische Untersuchung
- Art. 12 - Fahrerlaubnis
- Art. 13 - Grundversicherung

II. Automobilsport

- Art. 14 - Nationale Lizenz Stufe C
- Art. 14.1 - Race Card
- Art. 15 - Nationale Lizenz Stufe B
- Art. 16 - Nationale Lizenz Stufe A
- Art. 17 - Nationale EU-Profi-Lizenz
- Art. 18 - Nationale Junior Lizenz (16–17jährige Junioren)
- Art. 19 - Internationale Lizenz Stufe D
- Art. 20 - Internationale Lizenz Stufe C
- Art. 21 - Internationale Lizenz Junior-D Off-Road
- Art. 22 - Internationale Lizenz Stufe B
- Art. 23 - Internationale Lizenz Stufe A
- Art. 24 - Internationale Lizenz C/D-historisch
- Art. 25 - Internationale Lizenz für Drag Racing
Stufen 4, 3, 2, und 1

III. Kartsport

- Art. 26 - Nationale Kart-Lizenz Stufe A
- Art. 27 - Nationale Kart-Handicap-Lizenz
- Art. 28 - Internationale Kart-Lizenz Stufe C-Junior
- Art. 29 - Internationale Kart-Lizenz Stufe C-Restricted
- Art. 30 - Internationale Kart-Lizenz Stufe C-Senior
- Art. 31 - Internationale Kart-Lizenz Stufe B
- Art. 32 - Internationale Kart-Lizenz Stufe A

C) BEWERBER-LIZENZEN und SPONSOR-CARDS

- Art. 33 - Bewerbereigenschaft des Fahrers
- Art. 34 - Internationale Bewerber-Lizenz für Firmen, Clubs
- Art. 35 - Internationale Bewerber-Lizenz für Firmen im Kartsport
- Art. 36 - Nationale Bewerber-Lizenz für Clubs, Teams
- Art. 37 - DMSB-Sponsor-Card für Firmen, Clubs, Teams
- Art. 38 - Veröffentlichungspflicht

D) SPORTWARTLIZENZEN

- Art. 39 - Lizenzpflicht für DMSB-Sportwarte
- Art. 40 - DMSB-Sportwartprüfung
- Art. 41 - Sonderlizenzen
- Art. 42 - Funktionsbereiche
- Art. 43 - Verlängerung der Sportwartlizenz
- Art. 44 - Gültigkeitsbereich

A) LIZENZVERTRAG

Im Folgenden wird aus Gründen der sprachlichen Vereinfachung nur die männliche Form verwendet. Es sind jedoch stets Personen männlichen und weiblichen Geschlechts gleichermaßen gemeint.

Für alle DMSB-Lizenzen gelten der DMSB Anti-Doping Code sowie die FIA Anti-Doping-Bestimmungen des Anhang A (ISG), siehe Handbuch, grüner Teil.

Art. 1 Lizenzerteilung

- (1) Der Lizenznehmer erhält die Lizenz bei Erfüllen der Erteilungsvoraussetzungen durch Vertrag (Lizenzvertrag) mit dem DMSB. Die Fahrer-/Beifahrer-/Bewerberlizenzen und die DMSB-Sponsor-Cards sind bis zum 31.12. eines jeden Jahres gültig, Sportwartelizenzen haben grundsätzlich eine Gültigkeit von drei Kalenderjahren, Sonderlizenzen haben eine Gültigkeit von einem bis drei Kalenderjahren (Aufdruck auf der Lizenzkarte).

Anträge auf Ausstellung einer Lizenz müssen auf dem vom DMSB vorgesehenen Lizenzantrag gestellt werden. Die Lizenzen für Fahrer/Beifahrer/Bewerber und DMSB-Sponsor-Cards müssen online auf der Homepage des DMSB (www.mein.dmsb.de) beantragt werden.

Lizenznehmer können bei einer Folgebeantragung, d.h. sie waren bereits im unmittelbar vorangegangenen Jahr im Besitz einer Nationalen Lizenz Stufe C oder Stufe B, ihre Lizenz online verlängern, ausgenommen von einer Online-Verlängerung sind Lizenznehmer eines anderen Heimat-ASN, Lizenznehmer die bei Beantragung das 75. Lebensjahr vollendet haben sowie minderjährige Lizenznehmer. Die Online-Beantragung erfolgt unter www.mein.dmsb.de.

Bei Erstaussstellung einer DMSB-Lizenz (ausgenommen: Nationale Lizenz Stufe C, Sportwartlizenz) ist dem Antrag ein aktuelles Passbild beizufügen.

Eine Bearbeitung des Antrages durch den DMSB erfolgt erst nach Eingang aller Unterlagen, der Lizenzgebühr sowie ggfs. notwendiger Klassenergebnisse oder Qualifizierungsnachweise.

Anträge auf Ausstellung einer Fahrer-/Beifahrer-/Bewerberlizenz, Sportwartlizenz und einer DMSB-Sponsor-Card sind auch bei Mitgliedschaft im ADAC, AvD, DMV, ADMV, ACV, PCD, VfV oder einem der Korporativ-/Ortsclubs des AvD/DMV direkt beim DMSB einzureichen.

- (2) Der Antrag auf Abschluss des Lizenzvertrages wird abgelehnt, wenn die Erteilungsvoraussetzungen nicht gegeben sind bzw. eine Suspendierung durch den DMSB oder eines anderen ASN erfolgt ist. Er kann

auch bei Vorliegen eines wichtigen Grundes abgelehnt werden. Ein wichtiger Grund ist gegeben, wenn Tatsachen vorliegen, auf Grund derer dem DMSB unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls und unter Abwägung der beiderseitigen Interessen der Abschluss des Vertrages nicht zugemutet werden kann. Hierzu gehören Aktivitäten des Lizenznehmers, welche gegen den Ethikkodex des DMSB der FIA verstoßen oder dem Ansehen des Motorsports in der Öffentlichkeit schädigen.

- (3) Wenn eine der zur Erteilung der Lizenz erforderlichen Voraussetzungen nachträglich wegfällt, wird die Lizenz ungültig. Die Lizenzkarte ist dann dem DMSB unverzüglich einzureichen.
- (4) Wenn alle Voraussetzungen zur Lizenzerteilung erfüllt sind, wird die Jahreslizenz erteilt und eine vorläufige Bestätigung der Lizenzerteilung per E-Mail dem Lizenznehmer übersandt. Die vorläufige Bestätigung der Lizenzerteilung hat für die Dauer von 16 Tagen eine Gültigkeit analog der Jahreslizenz. Eine darüberhinausgehende Verwendung und Anerkennung der vorläufigen Bestätigung ist untersagt.

Art. 2 Änderungsvorbehalt

Die FIA hat sich das Recht vorbehalten, das ISG inkl. Anhänge jederzeit zu ändern. Der DMSB behält sich ebenfalls vor, seine Bestimmungen und sportlichen Regeln zu ändern und zu ergänzen. Zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Ordnung im Automobilsport, zur Wahrung der Chancengleichheit sowie bei Erkennen von Regelungslücken, können die Bestimmungen in jedem Fall auch im Laufe des Kalenderjahres geändert oder ergänzt werden. Änderungen und Ergänzungen der Bestimmungen werden in den DMSB-Publikationen sowie auf der DMSB-Homepage bekannt gemacht oder schriftlich mitgeteilt.

Art. 3 Gebühren

Für die Ausstellung jeder Lizenz wird eine Gebühr erhoben, die im Voraus zu entrichten ist. Die Gebühren für Lizenzen gemäß DMSB-Gebührenliste gelten für das gesamte laufende Kalenderjahr (bzw. bis zu 3 Kalenderjahren für Sportwarte- und Sonderlizenzen) und sind unabhängig vom Zeitpunkt der Lizenz-Beantragung. Für Rücklastschriften (z.B. bei Kontounterdeckung oder Widerspruch) oder Lizenzbestätigungen fallen zusätzliche Gebühren an, welche dem Antragsteller in Rechnung gestellt werden. Die aktuellen Gebührenlisten sind im Internet unter www.dmsb.de abrufbar.

Eine Rückerstattung der Lizenzgebühren ist grundsätzlich ausgeschlossen.

B) FAHRER-LIZENZEN

I. ALLGEMEINES

Art. 4 Lizenzpflicht

Als Fahrer/Beifahrer darf an den im Sporthoheitsbereich der FIA genehmigten Veranstaltungen nur teilnehmen, wer eine von einem ASN als Mitglied der FIA ausgestellte und gültige Fahrer-Lizenz besitzt. Die Lizenzen sind nicht übertragbar und können bei Missbrauch, Verstoß gegen das Sportgesetz, die DMSB Bestimmungen oder bei Eintritt von gesundheitlichen Schäden einbehalten bzw. entzogen werden.

Art. 5 Lizenzsystem

Der DMSB stellt Internationale und Nationale Fahrer-/Beifahrer-/Bewerber-Lizenzen in verschiedenen Lizenz-Stufen aus. In keinem Fall hat die Ausstellung einer Lizenz die Bedeutung einer Eignungsbestätigung. Für Fahrer/Beifahrer/Bewerber kann grundsätzlich nur eine (1) Lizenz ausgestellt werden.

Bei eingeschränkten bzw. disziplinbezogenen Fahrer-/Beifahrer-Lizenzen (z. B. Kartsport, Dragster etc.), kann nach dem Erfüllen der Erteilungsvoraussetzungen, eine zusätzliche Fahrer-/Beifahrer-Lizenz beantragt werden.

Der Lizenznehmer darf nicht gleichzeitig im Besitz einer gültigen Lizenz sein, die von einem anderen der FIA angeschlossenen ASN ausgestellt wurde.

Art. 6 Räumlicher Geltungsbereich

- (1) Die Internationale Lizenz ist weltweit im FIA-regeltem Automobilsport gültig und basiert auf den Bestimmungen des Anhang L des ISG.
- (2) Mit der Ausgabe einer Internationalen Lizenz erteilt der DMSB dem Lizenzinhaber eine Dauerstartgenehmigung (Auslandsstartgenehmigung) für alle internationalen Wettbewerbe, jedoch nur soweit diese ordnungsgemäß im internationalen Sportkalender eingetragen sind. Die Dauerstartgenehmigung (Auslandsstartgenehmigung) befindet sich auf der Rückseite der DMSB-Lizenz. Diese Genehmigung erlischt, wenn sie nicht früher widerrufen wird, mit Beendigung des Lizenzvertrages.
- (3) Die Internationalen Lizenzen berechtigen auch zur Teilnahme an nationalen Wettbewerben (inkl. Clubsport), soweit keine nationale Sonderregelung besteht und die Wettbewerbe im nationalen Sportkalender des jeweiligen ASN eingetragen sind.
- (4) Die Nationalen Lizenzen berechtigen grundsätzlich zur Teilnahme an nationalen Wettbewerben in Deutschland, die im nationalen Sportkalender des DMSB eingetragen sind sowie für Clubsport-Wettbewerbe der DMSB Trägervereine/sonstigen Motorsportverbände/sonstige Mitglieder.

Die Nationale Lizenz Stufe A und Stufe B sowie die Nationale Kart Lizenz Stufe A sind außerdem gültig für nationale Veranstaltungen im Ausland, die mit genehmigter ausländischer Beteiligung im nationalen Sportkalender eines der FIA angeschlossenen ASN unter nachfolgendem Titel eingetragen sind „NEAFP“ (National Event with Authorised Foreign Participation). Die Nationale Junior Lizenz ist bei Auslandsveranstaltungen von DMSB-genehmigten Serien (z. B. ADAC Formel 4) gültig.

- (5) Die Nationale Lizenz Stufe C oder Race Card ist außerdem gültig für Clubsport Plus-Wettbewerbe – mit Ausnahme vom Kartsport - in angrenzenden EU-Ländern (EU-Raum = bezieht sich ausschließlich auf die 9 Anrainerstaaten mit gemeinsamer Landesgrenze: Dänemark, Polen, Tschechien, Österreich, Schweiz, Frankreich, Luxemburg, Belgien und Niederlande), welche nach Zustimmung des betreffenden ASN, vom DMSB bestätigt und der zuständigen Sportabteilung genehmigt wurden.
- (6) Der Geltungsbereich der Nationalen EU-Profi-Lizenz ist auf Deutschland und die EU-Länder bzw. von der FIA gleichgestellten EU-Länder auf Wettbewerbe beschränkt, die im nationalen Sportkalender des jeweiligen ASN eingetragen sind. Für die Teilnahme in den Ländern der EU- bzw. von der FIA -gleichgestellten EU-Ländern ist keine besondere Genehmigung erforderlich.

Art. 7 Zeitlicher Geltungsbereich

Die Lizenzen (Ausnahme: Race Card, Sportwartzulizenzen) werden als Jahreslizenzen ausgegeben; sie gelten jeweils vom Ausstellungsdatum bis 31.12. des betreffenden Kalenderjahres.

Die Race Card ist ab dem ersten Geltungstag für 3 Tage gültig (i.d.R. für ein Veranstaltungs-Wochenende bzw. für die Dauer der angegebenen Veranstaltung. Wird die betreffende Veranstaltung auf einen anderen Termin verschoben, behält die Race Card ihre Gültigkeit für diese Veranstaltung (Nachweis durch angegebenen Veranstaltungsnamen).

Art. 8 Hochstufung

- (1) Für die Lizenznehmer besteht keine Verpflichtung eine höhere Lizenzstufe zu beantragen, wenn deren Erteilungsvoraussetzungen erfüllt sind.
- (2) Eine Hochstufung ist für Inhaber einer gültigen Lizenz nach Erfüllen der Voraussetzungen auch im laufenden Kalenderjahr möglich.

Folgende Voraussetzungen müssen für die Hochstufung auf die höhere Lizenzstufe erfüllt und beim DMSB eingereicht werden:

- Nachweis der notwendigen Klassenergebnisse oder Qualifizierungsnachweise

- Begleichung des Differenzbetrages zwischen den Lizenzpreisen
(Für die Race Card ist die Verrechnung mit einer Jahreslizenz nicht möglich)
- Rücksendung der Lizenzkarte mit der niedrigeren Lizenzstufe
- ggfs. Nachweis der medizinischen Eignungsbestätigung auf dem Lizenzantrag (siehe Art. 11)

Art. 8.1 Lizenz-Einbehaltung nach Unfällen

Bei einer Verletzung von DMSB-Lizenznehmern aufgrund eines Unfalls, die gemäß der Entscheidung des medizinischen Delegierten oder eines beim Wettbewerb eingesetzten Arztes eine weitere Teilnahme an Automobil-Wettbewerben vorerst ausschließt, ist der Renn-/Rallyeleiter entsprechend darüber zu informieren. Der Renn-/Rallyeleiter ist folglich dafür verantwortlich, die DMSB-Lizenz des Teilnehmers einzubehalten und nach Beendigung der Veranstaltung, in Verbindung mit der dazugehörigen Unfallmeldung des Veranstalters, an die DMSB-Geschäftsstelle zu übersenden. Sobald ein Arzt die Wettbewerbstauglichkeit des Teilnehmers mit Attest gegenüber dem DMSB bestätigt, erhält der Lizenznehmer seine Lizenz wieder zurück.

Art. 9 Ausländische Antragsteller

- (1) Ausländische Antragsteller haben jährlich bei Beantragung einer Jahreslizenz eine aktuelle Meldebescheinigung über ihren Wohnsitz in Deutschland vorzulegen. Alle Personen, die zum Zeitpunkt der Beantragung das 18. Lebensjahr noch nicht vollendet haben, müssen eine Bestätigung vorlegen, aus der hervorgeht, dass Sie sich zum Zwecke einer Vollzeitausbildung in dem lizenzausstellenden Land aufhalten.
- (2) Ausländische Antragsteller haben gemäß dem Internationalen Sportgesetz der FIA, bei Beantragung einer Jahreslizenz, eine Genehmigung (Freigabe) Ihrer Heimat-Föderation (ASN) vorzulegen, welche dem DMSB die Ausstellung der Jahreslizenz erlaubt.

Art. 10 Besondere Altersregelung

Art. 10.1 Minderjährige / Gesetzliche Vertreter

- (1) Gültig für alle Lizenzstufen: Erteilungsvoraussetzung bei minderjährigen Antragstellern ist das Einverständnis der gesetzlichen Vertreter (beide Elternteile). Im Falle der alleinigen Vertretung des Minderjährigen ist ein entsprechendes Nachweis-Dokument vorzulegen.
- (2) Der/die gesetzliche/n Vertreter/in von minderjährigen Lizenznehmern erhalten auf Antrag eine Bewerberlizenz.
- (3) Die Beantragung einer Race Card ist ab Vollendung des 8. Lebensjahres (Stichtagsregelung) möglich.

Art. 10.2 Überschreitung der Höchstaltersgrenze (Fahrer über 75 Jahre)

- (1) Für Antragsteller, die das 75. Lebensjahr vollenden (Stichtagsregelung) muss jährlich eine ärztliche Bestätigung der Tauglichkeit zur Teilnahme an Automobilsport-Veranstaltungen erfolgen.
Bei gesundheitlichen Bedenken kann der untersuchende Arzt eine Freigabe durch den Verbandsarzt des DMSB oder durch einen von ihm benannten Vertreter empfehlen. Dies ist auf dem Beiblatt für die medizinische Eignungsuntersuchung sowie auf dem Lizenzantrag zu vermerken.
- (2) Vorgenannte Bedingungen unter Absatz 1 sind somit ebenfalls für die Nationalen Lizenzen Stufe A, Stufe B und Stufe C vorgeschrieben.
- (3) Die Einschränkung der Gültigkeit der Lizenz bleibt dem DMSB vorbehalten.

Art. 11 Medizinische Untersuchung

- (1) Die Tauglichkeit zur Teilnahme an Automobilsport-Wettbewerben ist durch eine medizinische Eignungsbestätigung auf dem DMSB-Fahrer-/Beifahrerlizenzantrag nachzuweisen.
Die Untersuchung muss von einem approbierten und in Deutschland niedergelassenen Arzt durchgeführt werden. Aus dem auf dem Lizenzantrag befindlichen obligatorischen Arzt- oder Krankenhausstempel sollte der Name des untersuchenden Arztes hervorgehen oder leserlich auf dem Antrag vermerkt sein.
- (2) Bei Beantragung einer Nationalen Lizenz Stufe B, Stufe C oder Race Card muss bis zu dem Tag, an welchem der Antragsteller das 75. Lebensjahr vollendet (Stichtagsregelung) keine medizinische Eignungsbestätigung zur Teilnahme an Automobilsport-Wettbewerben vorgelegt werden. Diese Lizenznehmer müssen unter der Nennung eine Selbstauskunft zur Eignung unterschreiben (bei Minderjährigen die Erziehungsberechtigten).
- (3) Bei Beantragung einer Nationalen Lizenz Stufe A ist die Tauglichkeit zur Teilnahme an Automobilsport-Wettbewerben durch eine medizinische Eignungsuntersuchung nachzuweisen.
Die Eignungsbestätigung gilt immer für das aktuelle Kalenderjahr der ärztl. Untersuchung/Lizenzbeantragung und die zwei darauffolgenden Kalenderjahre. Nach Ablauf dieser Frist ist die medizinische Eignungsbestätigung erneut erforderlich.
Für Antragsteller über 75 Jahre ist die Tauglichkeit zur Teilnahme an Automobilsport-Wettbewerben durch eine medizinische Eignungsuntersuchung jährlich nachzuweisen (siehe Bestimmungen Art. 10.2).
- (4) Bei Beantragung einer Nationalen EU-Profi-Lizenz oder bei Minderjährigkeit des Lizenznehmers (Ausnahme: Nationale Lizenz Stufe B und Stufe C) ist die Tauglichkeit zur Teilnahme an Automobilsport-Wettbewerben durch eine medizinische Eignungsuntersuchung jährlich nachzuweisen.

- (5) Bei Beantragung einer Kart-Lizenz (Nat. oder Int.) ist die Tauglichkeit zur Teilnahme an Kartsport-Wettbewerben durch eine medizinische Eignungsuntersuchung jährlich nachzuweisen.
- (6) Bei Beantragung einer Internationalen Lizenz gelten die Regelungen des Anhang L zum ISG der FIA in Kapitel II, Art. 1 - die Tauglichkeit zur Teilnahme an Automobilsport-Wettbewerben ist durch eine medizinische Eignungsuntersuchung jährlich nachzuweisen
- (7) Für körperbehinderte Fahrer gelten die Bestimmungen des Art. 10 im Anhang L des ISG. Hierzu gehört, dass der betreffende Fahrer nach einer Untersuchung durch den DMSB-Verbandsarzt und einem Eignungstest (Praxistest inklusive Ausstieg im Notfall) eine Freigabe benötigt sowie die behindertengerechten Umbauten des Fahrzeugs vom DMSB freigegeben sein müssen.

Im Übrigen gelten die Regelungen des Anhang L zum ISG der FIA in Kapitel II.

Art. 12 Fahrerlaubnis

- (1) Für den Erwerb einer Fahrerlizenz ist der Besitz der Fahrerlaubnis nicht erforderlich.
- (2) Für bestimmte Veranstaltungsarten (z.B. Rallye) ist der Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis für das betreffende Fahrzeug vorgeschrieben (vgl. hierzu die einschlägigen Reglements und Bestimmungen bzw. Veranstaltungsausschreibungen). Ohne gültige Fahrerlaubnis (Führerschein) dürfen Teilnehmerfahrzeuge vom Fahrer nicht – auch nicht teilweise bewegt werden.
- (3) Der Besitz der Fahrerlaubnis für 17jährige gem. § 6e StVG (begleitetes Fahren) berechtigt grundsätzlich nicht als Fahrer an Rallye-Veranstaltungen teilzunehmen. Ausnahme: Wenn der Beifahrer als Begleitperson in der Prüfbescheinigung „Begleitetes Fahren ab 17 Jahre“ namentlich genannt ist und eine DMSB-Lizenz besitzt sowie die Auflagen der Prüfbescheinigung gemäß StVG eingehalten werden, ist die Teilnahme als Fahrer an Rallyeveranstaltungen innerhalb von Deutschland erlaubt.

Art. 13 Grundversicherung

(Vers.-Nr. 407 18 231082832)

- (1) Der DMSB hat einen Gruppenunfallversicherungsvertrag (Unfallversicherung mit der Condor Allgemeine Versicherungs-AG) abgeschlossen. Im Rahmen der Condor Allgemeine Unfallversicherungs-Bedingungen 2015 (Condor AUB 2015), den Condor Zusatzbedingungen für die Gruppen-Unfallversicherung 2015 (Condor ZB Gruppen-UV 2015) und den nachfolgenden Bestimmungen wird damit Versicherungsschutz gegen die wirtschaftlichen Folgen körperlicher Unfälle, von denen die versicherten Personen (vgl. Abs. 2) bei der versicherten Tätigkeit (vgl. Abs. 3) betroffen werden, gewährt. Ein Anspruch auf Invaliditätsleistung besteht nur dann, wenn der Unfall zu einem

nach Ziffer 2.1.2 und Ziffer 3 Condor AUB 2015 ermittelten Invaliditätsgrad von mindestens 20 Prozent geführt hat.

- (2) Versicherte Personen sind Motorsportler, die im Besitz einer vom DMSB ausgestellten gültigen Fahrer/Beifahrer-Lizenz (Jahres-, Veranstaltungslizenz oder Race Card) sind.
- (3) Der Versicherungsschutz erstreckt sich auf Unfälle, welche die versicherten Personen bei der Teilnahme an den vom DMSB oder einer seiner Mitgliedsorganisationen gemäß § 4 Abs. 1 DMSB-Satzung, den ADAC Regionalclubs, bzw. FIA/FIM/FIME oder einer Mitgliedsföderation der FIA/FIM/FIME durchgeführten und genehmigten motorsportlichen Veranstaltungen, einschließlich des dazu gehörenden offiziellen Trainings, erleiden. Bei einer von der FIA/FIM/FIME oder einer Mitgliedsföderation der FIA/FIM/FIME durchgeführten und genehmigten motorsportlichen Veranstaltungen besteht nur dann Versicherungsschutz, wenn der DMSB entsprechend seiner Lizenzbestimmungen Unfall-Versicherungsschutz zugesagt hat. Versichert sind hierbei die Unfälle, von denen die Versicherten in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Gebrauch des Fahrzeuges oder sonstigem ursächlichen Zusammenhang mit der Motorsport-Veranstaltung betroffen werden

(4) Versicherungsleistungen

Die Versicherungssummen betragen je versicherte Person:

Leistung bei Vollinvalidität	64.000 EUR
Grundsumme Invalidität (Progression 200 %)	32.000 EUR
Leistung bei Unfall-Tod	16.000 EUR
Heilkosten (subsidiär)	10.000 EUR
Krankenrückführungskosten (subsidiär)	4.000 EUR
Rückführungskosten im Todesfall	2.500 EUR
Kosmetische Operationen	15.000 EUR
Unfall-Serviceleistungen (Bergungskosten)	15.000 EUR
Kurkostenbeihilfe	10.000 EUR
Sofortleistung bei schweren Verletzungen	1.600 EUR

(5) Änderungen der Condor AUB 2015

In Abänderung von Ziffer 5.1.5 Condor AUB 2015 sind Unfälle, die der versicherten Person dadurch zustoßen, dass sie sich als Fahrer, Beifahrer oder Insasse eines Motorfahrzeuges an Fahrtveranstaltungen einschließlich der dazugehörigen Übungsfahrten beteiligt, bei denen es auf die Erzielung von Höchstgeschwindigkeiten ankommt, versichert.

(6) Beschreibung der Leistungsarten

(Maßgeblich sind ausschließlich die Bestimmungen des Versicherungsvertrages!)

a) Invalidität

Eine Invalidität liegt vor, wenn unfallbedingt

- die körperliche oder geistige Leistungsfähigkeit
- dauerhaft (voraussichtlich länger als 3 Jahre und eine Änderung ist nicht zu erwarten) beeinträchtigt ist.

b) Todesfallleistung

Die versicherte Person stirbt unfallbedingt innerhalb eines Jahres ab dem Unfalltag.

c) Heilkosten (subsidiär)

Es werden die zur Behebung der Unfallfolgen notwendigen Kosten des Heilverfahrens (Heilkosten) insgesamt bis zu dem im Versicherungsvertrag genannten Betrag erstattet. Als Nachweis werden die Originalrechnungen benötigt. Voraussetzungen für die Erstattung sind:

- Die Heilkosten sind innerhalb eines Jahres ab dem Unfalltag entstanden.
- Ein Dritter (zum Beispiel Krankenversicherung, Pflegeversicherung) ist nicht zur Kostenerstattung verpflichtet, bestreitet seine Leistungspflicht oder seine Leistungen reichen nicht zur Begleichung der Kosten aus.
- Als Heilkosten gelten:
 - Arzthonorare
 - Kosten für künstliche Glieder
 - Kosten für Arzneien und sonstige ärztlich verordnete Heilmittel oder angeordnete Anschaffungen
 - Kosten für Verbandszeug
 - Krankentransportkosten
 - Kosten für stationäre Behandlung und Verpflegung, jedoch keine Kosten für zusätzliche Nahrungs- und Genussmittel
 - Kosten für Röntgenaufnahmen
- Erstattet werden keine Kosten für Bade- und Erholungsreisen oder Pflegeleistungen.

d) Rückführungskosten im Todesfall

Die Überführung eines durch Unfall Verstorbenen an seinen letzten ständigen Wohnsitz.

e) Kosmetische Operationen

Die versicherte Person hat sich einer kosmetischen Operation unterzogen, um eine unfallbedingte Beeinträchtigung des äußeren Erscheinungsbilds zu beheben. Soweit Zähne betroffen sind, gehören nur Schneide- und Eckzähne zum äußeren Erscheinungsbild.

Die kosmetische Operation erfolgt

- durch einen Arzt,
- nach Abschluss der Heilbehandlung und

- bei Erwachsenen innerhalb von 3 Jahren nach dem Unfall, bei Minderjährigen vor Vollendung des 21. Lebensjahres.

Voraussetzung ist auch, dass ein Dritter (zum Beispiel Krankenkasse, Haftpflichtversicherer) nicht zu einer Kostenerstattung verpflichtet ist oder seine Leistungspflicht bestreitet.

f) Unfall-Serviceleistungen (Bergungskosten inkl. Krankenrückführungskosten)

- Erstattet werden die Kosten für Such-, und Rettungs- oder Bergungseinsätze von öffentlich-rechtlich oder privatrechtlich organisierten Rettungsdiensten.
- Einem Unfall steht gleich, wenn ein solcher unmittelbar drohte oder nach den konkreten Umständen zu vermuten war.
- Condor informiert Sie über die Möglichkeiten ärztlicher Versorgung und stellt auf Wunsch eine Verbindung zwischen dem Hausarzt der versicherten Person und dem behandelnden Arzt oder Krankenhaus her.
- Die Kosten für den ärztlich angeordneten Transport der versicherten Person zum Krankenhaus oder zu einer Spezialklinik werden erstattet.
- Die durch die Rückkehr der versicherten Person zu Ihrem ständigen Wohnsitz entstandenen Mehrkosten, soweit diese auf ärztliche Anordnung zurückgehen oder nach der Verletzungsart unvermeidbar waren werden erstattet.

Soweit ein anderer Ersatzpflichtiger eintritt, kann der Erstattungsanspruch gegen den Unfallversicherer nur wegen der restlichen Kosten geltend gemacht werden. Bestreitet ein anderer Ersatzpflichtiger seine Leistungspflicht, so kann sich die versicherte Person unmittelbar an den Unfallversicherer halten.

g) Kurkostenbeihilfe

Es werden Kosten therapeutischer Anwendungen einer Kur insgesamt bis zu 10.000 EUR je Unfall erstattet. Als Nachweis werden die Originalrechnungen benötigt. Voraussetzungen für die Erstattung sind:

- Laut ärztlichem Attest ist eine Invalidität zu erwarten oder bereits eingetreten.
- Die ärztliche Behandlung ist abgeschlossen, die versicherte Person ist noch nicht vollständig wiederhergestellt und die Kur ist unfallbedingt medizinisch notwendig.
- Die Kur dauert ohne Unterbrechung mindestens 3 Wochen und wird innerhalb von 3 Jahren ab dem Unfalltag an einem anerkannten auswärtigen Kurort mit dortiger Übernachtung durchgeführt.

Nicht erstattet werden Kosten für Rehabilitationsmaßnahmen und stationäre Krankenhausaufenthalte, bei denen die ärztliche Behandlung im Vordergrund steht.

h) Sofortleistung bei schweren Verletzungen

Nach einem bedingungsgemäßen Unfall erbringt der Versicherer gemäß den nachstehenden Bestimmungen eine einmalige Sofortleistung in Höhe der hierfür vereinbarten Versicherungssumme bei folgenden schweren Verletzungen:

- Querschnittslähmung nach Schädigung des Rückenmarks
- Amputation mindestens eines ganzen Fußes oder einer ganzen Hand
- Schädel-Hirn-Verletzung mit zweifelsfrei nachgewiesener Hirnprellung (Contusion) oder Hirnblutung
- Schwere Mehrfachverletzungen/Polytrauma:
 - Fraktur langer Röhrenknochen an 2 unterschiedlichen Gliedmaßenabschnitten
 - gewebezerstörende Schäden an 2 inneren Organen
 - Kombination aus mindestens 2 der folgenden Verletzungen:
 - Fraktur eines langen Röhrenknochens
 - Fraktur des Beckens
 - Fraktur eines oder mehrerer Wirbelknochen
- gewebezerstörende Schäden eines inneren Organs
- Verbrennungen zweiten oder dritten Grades von mehr als 30 % der Körperoberfläche
- Erblindung oder hochgradige Sehbehinderung beider Augen; bei Sehbehinderung Sehschärfe je Auge nicht mehr als VISUS 0,05

Der Versicherte muss die schwere Verletzung innerhalb von 6 Monaten ab dem Unfalltag mit einem ärztlichen Attest nachweisen.

Stirbt die versicherte Person innerhalb von 2 Monaten ab dem Unfalltag, wird keine Sofortleistung gezahlt.

(7) Hinweise für den Versicherungsfall

1. Die versicherte Person hat seine Leistungsansprüche eigenverantwortlich wahrzunehmen, insbesondere durch ordnungsgemäße Meldungen und Fristwahrung.
2. Die Obliegenheiten nach einem Unfall gemäß Ziffer 7 Condor AUB 2015 sind zu beachten.
3. Die Unfall-Meldung ist unverzüglich durch die versicherte Person abzusetzen.
4. Todesfälle sind innerhalb 48 Std. an die Condor Allgemeine Versicherungs-AG zu melden.
5. Invalidität: Eine dauerhafte Beeinträchtigung der körperlichen oder geistigen Leistungsfähigkeit (Invalidität) als Unfallfolge muss innerhalb von 15 Monaten, vom Unfalltage an gerechnet, eingetreten sein und ärztlich festgestellt und geltend gemacht

werden. Ergibt sich bereits früher die Gefahr eines Dauerschadens, so ist der Versicherer unverzüglich in Kenntnis zu setzen.

6. Die Unfall-Meldung hat die versicherte Person per Online-Unfallanzeige über die DMSB-Website <http://www.dmsb.de/active/lizenznehmer/Unfallmeldung> zu erfolgen.

7. Alternativ und ausnahmsweise (z.B. bei Nichtverfügbarkeit der Online-Unfallmeldung) kann die Meldung über folgende Kontaktstellen mit Angabe der Versicherungsnummer(n) erfolgen:

Condor Allgemeine Versicherungs-AG

Niedersachsenring 13

Unfall-Schaden-Abteilung (bzw. Unfall-Betrieb)

30163 Hannover

E-Mail für Unfallmeldungen:

Unfall-Schaden@condor-versicherungen.de

Condor Schadenhotline: 0511-6708-8770

Versicherungsnummer der DMSB

Grundversicherung: 407 18 231082832

Versicherungsnummer der Zusatzversicherung

A oder B: 407 18 231082859

(8) Zusatzversicherung (Vers-Nr. 407 18 231082859)

Im Anschluss an die Grundversicherung hat der DMSB eine Zusatzversicherung in eigenem Namen und für Rechnung / im Interesse der Motorsportler abgeschlossen, die im Besitz einer gültigen Fahrerlizenz oder Beifahrerlizenz sind und ihren Beitritt zu der Zusatzversicherung (Variante A oder B) erklärt haben. Für Inhaber dieser Zusatzversicherung gelten die obigen Bedingungen mit folgenden zusätzlichen Versicherungsleistungen:

1. Sportunfall-Zusatzversicherung A:

Die Versicherungssummen betragen je versicherte Person:

Invalidität ohne Progression 100.000 EUR

Leistung bei Unfall-Tod 50.000 EUR

2. Sportunfall-Zusatzversicherung B:

Die Versicherungssummen betragen je versicherte Person:

Invalidität ohne Progression 50.000 EUR

Leistung bei Unfall-Tod 25.000 EUR

3. Auslandsreisekrankenversicherung (bei Zusatzversicherung A und B)

Diese Versicherung gilt auch für Privatreisen. Sie bietet Versicherungsschutz für alle Auslandsreisen bis zu 6 Wochen (unabhängig von dem benutzten Verkehrsmittel) wobei krankheits- oder unfallbedingt anfallende Krankheitskosten im Ausland zu 100 % übernommen werden. Ebenfalls beinhaltet sind die

GEMEINSAM AUF ERFOLGSKURS

— Drei Unternehmen. Eine Vision. —



 **KRAVAG**

R+V

 **CONDOR**

— Die R+V Versicherungsgruppe —

Mehrkosten einer ärztlich angeordneten medizinisch notwendigen Rückführung aus dem Ausland. Kann die Rückreise wegen Krankheit oder Unfallfolgen nicht bis zur Beendigung der sechswöchigen Versicherungsschutzes angetreten werden, verlängert sich die Leistungspflicht für den bereits eingetretenen Versicherungsfall so lange bis die Transportfähigkeit wieder besteht.

Versicherer:

DKV Deutsche Krankenversicherung AG

50933 Köln, Aachener Straße 300

Telefon 0800 3746-444 (gebührenfrei)

Der DKV-Notruf-Service hilft Ihnen unter der Nummer +49 (0)2 21 / 57 89 40 05 gerne in sämtlichen Fragen der Leistungsabwicklung zur Beratung und Unterstützung weiter und das 24 Stunden am Tag an 365 Tagen im Jahr. Bei Anrufen ist auf den bestehenden Gruppenvertrag des DMSB zu verweisen (Rahmenvertragsnummer KV180189373). Sollte dem Versicherer eine Prüfung, ob Sie versicherte Person sind, nicht möglich sein, wenden Sie sich bitte an die DMSB-Geschäftsstelle.

Hinweis: Maßgebend für Versicherungsleistungen sind grundsätzlich die vom DMSB mit den Versicherern abgeschlossenen Versicherungsverträge einschließlich Bedingungen.

II. AUTOMOBILSPORT

Gemäß Art. 9.1.1 des Internationalen Sport Gesetzes muss jeder Fahrer, welcher nicht unter fremder Bewerbung startet - sowohl eine Fahrer-Lizenz als auch eine Bewerber-Lizenz besitzen.

Zur organisatorischen Vereinfachung stellt der DMSB nur ein Dokument (Bewerber- und Fahrer-Lizenz) aus, das sowohl als Fahrer-Lizenz als auch als Bewerber/Fahrer-Lizenz verwendet werden kann. Diese Lizenz berechtigt nicht zur Nennung eines anderen Fahrers. Ein Fahrer darf nur unter einem Bewerber starten (s.a. Art. 33 - Bewerber-eigenschaft des Fahrers).

Art. 14 Nationale Lizenz Stufe C

- (1) Die Nationale Lizenz Stufe C berechtigt ausschließlich zur Teilnahme an den nachfolgenden nationalen Wettbewerben oder Clubsport Wettbewerben:

Genehmigte Veranstaltungen der Trägervereine, der sonstigen Motorsportverbände und sonstigen Mitglieder des DMSB (Status: National / Club-sport):		
Disziplin	Mindestalter	Bemerkungen
Slalom (bis 1000 m)	Jahrgang 2003	
Kart (regional)	Jahrgang 2011	
Autocross (regional)	Jahrgang 2005	Einschränkung: Jahrgänge 2003-2005 nur AC-Tourenwagen bis max. 1400 ccm ohne Aufladung
Rallye 35 Fahrer	Jahrgang 2001	Mit Fahrerlaubnis gem. Artikel 12
Rallye Beifahrer	Jahrgang 2004	
Rallyesprint (max. 15 km WP-Gesamtlänge)	Jahrgang 2001	mit Fahrerlaubnis
Driftsport (regional)	Jahrgang 2001	
Dragster	Jahrgang 2003	Die Teilnahme an Dragster-Rennen ist auf die Gruppe Public Race, Super Street Cars, Super Gas, Pro-E.T. und langsamer beschränkt
	Junior Dragster Jahrgang 2003-2011	
Gleichmäßigkeitsprüfungen	Jahrgang 2001	- mit Fahrerlaubnis - Nürburgring-Nordschleife erst ab vollendetem 18. Lebensjahr
Gleichmäßigkeitsprüfungen Beifahrer	Jahrgang 2004	

DMSB-genehmigte Veranstaltungen/Serien (Status: National A, National):		
Disziplin	Mindestalter	Bemerkungen
Dragster	Jahrgang 2003	Die Teilnahme an Dragster-Rennen ist auf die Gruppe Public Race, Super Street Cars, Super Gas, Pro-E.T. und langsamer beschränkt
	Junior Dragster Jahrgang 2003-2011	
Gleichmäßigkeitsprüfungen	Jahrgang 2001	- mit Fahrerlaubnis - Nürburgring-Nordschleife erst ab vollendetem 18. Lebensjahr
Gleichmäßigkeitsprüfungen Beifahrer	Jahrgang 2004	
ADAC Bördesprint 2h-Cup	Jahrgang 2003	nur 1 Veranstaltung mit Eignungstest und E-Learning der DMSB Academy
Rallye 70 Fahrer	Jahrgang 2001	mit Fahrerlaubnis gemäß Art. 12
Rallye Beifahrer	Jahrgang 2004	
DMSB-Slalom	Jahrgang 2003	Einschränkung: Jahrgänge 2002- 2003 nur Fahrzeuge mit einem Leistungsgewicht von mindestens 11 kg/kW)
Autocross	Jahrgang 2005	Einschränkung: Jahrgänge 1998-2005 nur Autocross-Serientourenwagen Junioren bis 1400 cm ³
Autocross Junior-Buggy	Klasse 1a: Jahrgang 2005-2009	
	Klasse 1a: Jahrgang 1998-2005	
Autocross Cross-Buggys	Klasse 4a: Jahrgang 2001-2003	Einschränkung: mit dem Nachweis von 10 Ergebnissen in Wertung in Klasse 1b
Rallycross	Jahrgang 2003	Einschränkung: Jahrgänge 2001-2003 nur Gruppe N bis max. 1400 ccm ohne Aufladung

Art. 14.1 Race Card

- (1) Der Antragsteller darf nicht im Besitz einer gültigen Fahrer-/Beifahrer-Lizenz sein, die vom DMSB oder von einem anderen der FIA angeschlossenen ASN ausgestellt wurde. Die Ausstellung der Race Card erfolgt ausschließlich durch den DMSB via DMSB-App oder online auf der Homepage des DMSB (www.mein.dmsb.de).
- (2) Die Berechtigungen der Race Card entsprechen der Nationalen Lizenz Stufe C gemäß Artikel 14 mit der zeitlichen Begrenzung für eine Veranstaltung (max. 3 Tage); s.a. Zeitlicher Geltungsbereich, Art. 7.
- (3) Die Race Card berechtigt ausschließlich zur Teilnahme an den unter Artikel 14 aufgeführten nationalen Wettbewerben oder Clubsport Wettbewerben sowie an Clubsport Plus-Wettbewerbe – mit Ausnahme vom Kartsport - in angrenzenden EU-Ländern (EU-Raum = bezieht sich ausschließlich auf die 9 Anrainerstaaten mit gemeinsamer Landesgrenze: Dänemark, Polen, Tschechien, Österreich, Schweiz, Frankreich, Luxemburg, Belgien und Niederlande gemäß Artikel 6).
- (4) Neben der Race Card ist ein gültiger Lichtbildausweis bei der Dokumentenabnahme vorzulegen.
- (5) Die Altersregelung der Race Card entspricht der Nationalen Lizenz Stufe C gemäß Artikel 14.
- (6) Für minderjährige Antragsteller ist die Beantragung der Race Card erst ab Vollendung des 8. Lebensjahrs möglich.
- (7) Für Antragsteller ist die Beantragung der Race Card nur bis zu dem Tag möglich, an welchem der Antragsteller das 75. Lebensjahr vollendet (Stichtagsregelung).

Art. 15 Nationale Lizenz Stufe B

- (1) Die Nationale Lizenz Stufe B kann ab Jahrgang 2002 und älter beantragt werden.
- (2) Die Erteilung der Nationalen Lizenz Stufe B setzt voraus, dass der Antragsteller
 - a) in der Vergangenheit im Besitz einer Internationalen Lizenz Stufe A, B, C, D, Nationale Lizenz Stufe A oder einer Nationalen Lizenz Stufe B war oder
 - b) als Inhaber einer Nationalen Lizenz Stufe C innerhalb von 24 Monaten vor Antragstellung an mindestens 3 nationalen bzw. Clubsport-Wettbewerben in Wertung teilgenommen hat oder
 - c) als Inhaber einer Nationalen Kart-Lizenz Stufe A innerhalb von 24 Monaten vor Antragstellung an mindestens 3 Kartrennen mit dem Veranstaltungstatus National A oder Clubsport in Wertung teilgenommen hat oder
 - d) an einen vom DMSB-genehmigten Fahrerlehrgang zur Erlangung der Nationalen Lizenz Stufe B teilgenommen hat.
- (3) Die Nationale Lizenz Stufe B berechtigt zur Teilnahme als Fahrer an allen in Art. 14 aufgeführten Clubsport-Wettbewerben sowie den nachfolgenden Nationalen Wettbewerben im Regelungsbereich des DMSB:

- Rallye 35/70
- Slalom (inkl. DMSB Slalom-Prädikate)
(Einschränkung für Jahrgang 2002-2003: nur Fahrzeuge mit einem Leistungsgewicht von mindestens 11kg/kW)
- Autocross (inkl. DACM)
(Einschränkung für Jahrgang 1998-2005 nur Autocross-Serientourenwagen Junioren bis 1400 cm³)
- Rallycross (außer DRX; für DMSB-Rallycross-Pokal: außerhalb der Wertung)
- Driftsport (inkl. DMSB Drift Cup)
- Dragster (inkl. DMSB Drag Racing Pokal)
(Einschränkung für Junior-Dragster: Jahrgang 2003-2011).

Art. 16 Nationale Lizenz Stufe A

- (1) Die Nationale Lizenz Stufe A kann ab Jahrgang 2002 und älter beantragt werden.
- (2) Die Erteilung der Nationalen Lizenz Stufe A setzt voraus, dass der Antragsteller
 - a) in der Vergangenheit im Besitz einer Internationalen Lizenz Stufe A, B, C, D oder einer Nationalen Lizenz Stufe A war oder
 - b) als Inhaber einer Nationalen Lizenz Stufe B, Stufe C innerhalb von 24 Monaten vor Antragstellung an mindestens 3 nationalen Wettbewerben (außer Clubsport-Slalom) in Wertung teilgenommen hat oder
 - c) als Inhaber einer Nationalen Junior Lizenz innerhalb von 24 Monaten vor Antragstellung an mindestens 3 entsprechenden Wettbewerben mit dem Veranstaltungstatus National A in Wertung teilgenommen hat oder
 - d) als Inhaber einer Nationalen Kart-Lizenz Stufe A innerhalb von 24 Monaten vor Antragstellung an 3 Kartrennen mit dem Veranstaltungstatus National A in Wertung teilgenommen hat oder
 - e) erfolgreich an einem vom DMSB genehmigten Fahrerlehrgang teilgenommen hat. Die Lizenz muss innerhalb von 9 Monaten nach Absolvieren des Lehrgangs beantragt werden, sonst erlischt der Anspruch auf Erteilung der Lizenz.
 - f) Für Dragster Wettbewerbe gilt: Als Inhaber einer Nationalen Lizenz Stufe B, Stufe C innerhalb von 24 Monaten an 3 Qualifikations- oder Rennläufen in Wertung teilgenommen und einen Cockpit-Orientierungs-Test (COT) absolviert hat. Der COT wird bei einer Drag Racing Veranstaltung vom Rennleiter und dem Technischen Kommissar überwacht und dem Teilnehmer auf dem DMSB-Vordruck bestätigt.

- (3) Die Nationale Lizenz Stufe A berechtigt zur Teilnahme als Fahrer oder in den entsprechenden Disziplinen als Beifahrer an allen unter Art. 14, den in Art. 6 (4) aufgeführten NEAFP-Wettbewerben und den nachfolgenden Nationalen Wettbewerben im Regelungsbereich des DMSB:
 - Slalom (Einschränkung für Jahrgang 2002: nur Fahrzeuge mit einem Leistungsgewicht von mindestens 11kg/kW)
 - Rallye (Fahrer (ab Jahrgang 2002 und älter) – mit Fahrerlaubnis gem. Art. 12 Lizenzbestimmungen)
 - Rallye Beifahrer (ab Jahrgang 2002 und älter)
 - Leistungsprüfung (Nürburgring-Nordschleife erst ab vollendetem 18. Lebensjahr)
 - Rundstreckenrennen (Nürburgring-Nordschleife erst ab vollendetem 18. Lebensjahr)
 - Bergrennen (Tourenwagen und GTs; beachte DMSB-Berg-Prädikatsbestimmungen)
 - Kartrennen
 - Autocross
(Einschränkung für Jahrgang 1998-2002: nur Autocross-Serientourenwagen Junioren bis 1400 cm³)
 - Rallycross
(Einschränkung für Jahrgang 2002: nur Gruppe N bis max. 1400 ccm ohne Aufladung)
 - Dragster
(Einschränkung: Teilnahme nur mit Fahrzeugen, die langsamer als 9,00 Sek. (1/4 Meile) bzw. 5,80 Sek. (1/8 Meile) fahren)
 - Driftsport
- (4) Das eingesetzte Fahrzeug darf grundsätzlich ein Leistungsgewicht von 2,0 kg/PS nicht unterschreiten.

Art. 17 Nationale EU-Profi-Lizenz

- (1) Die Nationale EU-Profi-Lizenz kann ab Jahrgang 2002 und älter beantragt werden.
- (2) Die Erteilung der Nationalen EU-Profi-Lizenz setzt voraus, dass der Antragsteller
 - a) als Inhaber einer Nationalen Lizenz Stufe A innerhalb von 24 Monaten vor Antragstellung an mindestens 3 nationalen Wettbewerben in Wertung teilgenommen und sich unter den ersten 75% der gestarteten Teilnehmer in der Klasse platziert hat oder
 - b) als Inhaber einer Nationalen Junior Lizenz innerhalb von 24 Monaten vor Antragstellung an mindestens 3 entsprechenden Wettbewerben in Wertung teilgenommen hat und sich unter den ersten 75% der gestarteten Teilnehmer in der Klasse platziert hat oder
 - c) als Inhaber einer Internationalen Lizenz für historische Fahrzeuge innerhalb von 24 Monaten vor Antragstellung an mindestens 3 historischen

Rundstrecken- oder Rallye-Wettbewerben mit dem Status National A NEAFP/NSAFP oder International in Wertung teilgenommen hat und sich unter den ersten 75 % der gestarteten Teilnehmer in der Klasse platziert hat oder

d) als Inhaber einer Internationalen Kart-Lizenz innerhalb von 24 Monaten vor Antragstellung an 3 internationalen Kartrennen in Wertung teilgenommen und sich unter den ersten 75 % der gestarteten Teilnehmer in der Klasse platziert hat und

e) aus seinen Motorsportaktivitäten Einnahmen erzielt und dem DMSB glaubhaft nachweist, dass er eine entsprechende Erklärung gegenüber der Finanzbehörde abgegeben hat.

(3) Die Nationale EU-Profi-Lizenz berechtigt zur Teilnahme als Fahrer oder in den entsprechenden Disziplinen als Beifahrer an Nationalen Wettbewerben von EU-Ländern bzw. von der FIA gleichgestellten EU-Ländern, an denen Bewerber und Fahrer verschiedener EU-Länder bzw. von der FIA gleichgestellter EU-Länder teilnehmen dürfen.

Art. 18 Nationale Junior Lizenz (16-17jährige Junioren)

(1) Die Nationale Junior Lizenz kann nur von Jugendlichen der Jahrgänge 2002-2003 beantragt werden.

(2) Die Erteilung der Nationalen Junior Lizenz setzt voraus, dass der Antragsteller

a) als Inhaber einer Internationalen Kart-Lizenz innerhalb von 24 Monaten vor Antragstellung an mindestens 6 Kartrennen mit dem Status National A oder International in Wertung teilgenommen oder
b) erfolgreich an einem DMSB-genehmigten Fahrerlehrgang eines Serienausschreibers erfolgreich absolviert hat.

Sie verliert mit Ablauf des Kalenderjahres, in welchem das 18. Lebensjahr vollendet wird, ihre Gültigkeit.

(3) Die Nationale Junior Lizenz berechtigt auf der Rundstrecke zur Teilnahme als Fahrer an Rennen mit folgenden Fahrzeugen:

- ADAC Formel 4

Ausnahme: Teilnahme nach Vollendung des 15. Lebensjahres möglich (Stichtagsregelung)

- DMSB-genehmigte Rundstreckenserien (Status National A) mit folgenden Leistungsdaten:

- Leistungsgewicht:	min. 9 kg/kW
- Hubraum:	max. 2000 ccm
- Motorleistung:	max. 125 kW

Sie berechtigt nicht zur Teilnahme an Rennen auf der Nürburgring-Nordschleife.

(3) Die Nationale Junior Lizenz berechtigt ebenfalls zur Teilnahme an:

- Rallycross-Wettbewerben: mit Tourenwagen der Gruppe N mit max. 1400 ccm

- Autocross-Wettbewerben: mit AC-Tourenwagen bis max. 1400 ccm ohne Aufladung.

- Nationalen Kart-Rennen.

Art. 19 Internationale Lizenz Stufe D

(1) Die Internationale Lizenz der Stufe D kann nach Vollendung des 16. Lebensjahres beantragt werden (Stichtagsregelung).

(2) Die Erteilung der Internationalen Lizenz Stufe D setzt voraus, dass der Antragsteller

a) in der Vergangenheit im Besitz einer Internationalen Lizenz Stufe A, B, C, D war oder

b) als Inhaber einer Nationalen Lizenz Stufe A oder Nationalen EU-Profi-Lizenz innerhalb von 24 Monaten vor Antragstellung an mindestens 3 nationalen A-Wettbewerben oder 3 nationalen A-Wettbewerben von EU-Ländern bzw. von der FIA gleichgestellten EU-Ländern, an denen Bewerber und Fahrer verschiedener EU-Länder bzw. von der FIA gleichgestellter EU-Länder teilnehmen dürfen (Rundstreckenrennen, Rallye, Berg) in Wertung teilgenommen hat oder

c) als Inhaber einer Nationalen Junior Lizenz innerhalb von 24 Monaten vor Antragstellung an mindestens 3 entsprechenden Wettbewerben in Wertung teilgenommen hat oder

d) als Inhaber einer Internationalen historischen Lizenz innerhalb von 24 Monaten vor Antragstellung an mindestens 3 historischen Rundstrecken- oder historischen Rallye-Wettbewerben mit dem Status NEAFP oder International in Wertung teilgenommen hat oder

e) als Inhaber einer Nationalen Kart-Lizenz der Stufe A innerhalb von 24 Monaten vor Antragstellung an 3 nationalen Kart-Wettbewerben mit dem Status National A in Wertung teilgenommen hat oder

f) als Inhaber einer Internationalen Kart-Lizenz innerhalb von 24 Monaten vor Antragstellung an 3 nationalen Kart-Wettbewerben mit dem Status National A oder internationalen Kart-Wettbewerben in Wertung teilgenommen hat oder

g) als Inhaber einer Nationalen Lizenz Stufe A, einer Nationalen Junior Lizenz oder einer Internationalen Lizenz Junior-D Off-Road innerhalb von 24 Monaten vor Antragstellung an mindestens 3 Auto-/ Rallycross-Wettbewerben mit dem Status National A in Wertung teilgenommen hat.

h) Alternativ kann die Internationale Lizenz Stufe D auf Antrag durch einen Serienausschreiber beim DMSB (Int. Serien der Level Bronze oder Club) in Verbindung mit einem DMSB-genehmigten Fahrerlehrgang erworben werden. Die Bestimmungen für einen solchen Lizenzlehrgang sind auf der DMSB-Homepage veröffentlicht.

Der Teilnehmer, der einen solchen Lizenzlehrgang erfolgreich bestanden hat, erhält die Internationale Lizenz Stufe D mit einer Einschränkung für die Serie, die den Lizenzlehrgang durchgeführt hat. Sobald der Teilnehmer 3 Rennergebnisse in Wertung in der betreffenden Serie gegenüber dem DMSB nachweist, kann auf Antrag die Einschränkung entfallen.

Darüber hinaus gilt für die Inhaber einer Internationalen Lizenz Stufe D eine Probezeit für die Dauer von 5 ASN-genehmigten Wettbewerben innerhalb 24 Monate. Während dieser Probezeit hat der DMSB oder die FIA das Recht, die Lizenz ohne Ankündigung zu entziehen.

- (3) Die Internationale Lizenz Stufe D berechtigt grundsätzlich zur Teilnahme an Internationalen Wettbewerben mit Fahrzeugen mit einem Leistungsgewicht größer 3,0 kg/PS sowie an Internationalen Serien der Level 4 (Bronze) und Level 6 (Club), unabhängig vom Leistungsgewicht der Fahrzeuge. Siehe hierzu die Rahmenausschreibung für die betreffende Serie.

Darüber hinaus berechtigt die Internationale Lizenz Stufe D zur Teilnahme an Nationalen Wettbewerben, soweit nicht die Internationale Lizenz Stufe A, B oder C erforderlich ist, sowie an Dragster-Wettbewerben mit Fahrzeugen die langsamer als 9,00 Sek. (1/4 Meile) bzw. 5,80 Sek. (1/8 Meile) fahren.

Sie berechtigt nicht zur Teilnahme an Rennen auf der Nordschleife Nürburgring vor dem vollendeten 18. Lebensjahr.

Art. 20 Internationale Lizenz Stufe C

- (1) Die Internationale Lizenz der Stufe C kann nach Vollendung des 16. Lebensjahres beantragt werden (Stichtagsregelung).
- (2) Die Erteilung der Internationalen Lizenz Stufe C setzt voraus, dass der Antragsteller
- a) in der Vergangenheit im Besitz einer Internationalen Lizenz Stufe A, B, C war oder
 - b) als Inhaber einer Internationalen Lizenz Stufe D innerhalb von 24 Monaten vor Antragstellung an mindestens 5 nationalen A-Wettbewerben, Internationalen Wettbewerben bzw. Internationalen Serien der Level 4 oder 6 (Bronze oder Club) oder
 - c) als Inhaber einer Nationalen EU-Profi-Lizenz oder einer Nationalen Lizenz Stufe A innerhalb von 24 Monaten vor Antragstellung an mindestens 5 nationalen A-Wettbewerben* oder 5 nationalen A-Wettbewerben* von EU-Ländern bzw. von der FIA gleichgestellten EU-Ländern, an denen Bewerber und Fahrer verschiedener EU-Länder bzw. von der FIA gleichgestellter EU-Länder teilnehmen dürfen (* gilt nur für: Rundstreckenrennen, Rallye und Bergrennen) oder
 - d) als Inhaber einer Nationalen Junior Lizenz innerhalb von 24 Monaten vor Antragstellung an mindestens 5 entsprechenden Wettbewerben gemäß Punkt c) oder

e) als Inhaber einer Internationalen historischen Lizenz innerhalb von 24 Monaten vor Antragstellung an mindestens 5 historischen Rundstrecken- oder historischen Rallye-Wettbewerben mit dem Status NEAFP oder International oder

f) als Inhaber einer Internationalen Kart-Lizenz der Stufe B bzw. Stufe A innerhalb von 24 Monaten vor Antragstellung an 5 internationalen Kartrennen oder

g) als Inhaber einer Nationalen Lizenz Stufe A, einer Nationalen Junior Lizenz, einer Internationalen Lizenz Stufe D oder einer Internationalen Lizenz Junior-D Off-Road innerhalb von 24 Monaten vor Antragstellung an mindestens 5 Autocross/Rallycross-Wettbewerben mit dem Status National A

in Wertung teilgenommen und sich unter den ersten 75 % der gestarteten Teilnehmer in der Klasse platziert hat - betrifft Positionen b) - g).

- (3) Die Internationale Lizenz Stufe C berechtigt grundsätzlich zur Teilnahme an Internationalen Wettbewerben, soweit nicht die Internationale Lizenz Stufe A oder B erforderlich ist, mit Fahrzeugen mit einem Leistungsgewicht bis mindestens 2,0 kg/PS sowie an Internationalen Serien der Level 3 (Silber), Level 4 (Bronze), Level 5 (Historic) und Level 6 (Club) und wird ebenfalls bei FIA Meisterschaften anerkannt. Siehe hierzu die Rahmenausschreibung für die betreffende Serie/Meisterschaft.

Darüber hinaus berechtigt die Internationale Lizenz Stufe C zur Teilnahme an Nationalen Wettbewerben, sowie an Dragster-Wettbewerben mit Fahrzeugen die langsamer als 9,00 Sek. (1/4 Meile) bzw. 5,80 Sek. (1/8 Meile) fahren.

Sie berechtigt nicht zur Teilnahme an Rennen auf der Nordschleife Nürburgring vor dem vollendeten 18. Lebensjahr

Art. 21 Internationale Lizenz Junior-D Off-Road

- (1) Die Internationale Lizenz Junior-D Off-Road kann nur von Jugendlichen beantragt werden:
- Für Autocross-Veranstaltungen: ab Jahrgang 2006 bis einschließlich der Vollendung des 16. Lebensjahres.
Für Rallycross-Veranstaltungen: ab Jahrgang 2005 bis einschließlich der Vollendung des 17. Lebensjahres.
- (2) Die Erteilung der Internationalen Lizenz Junior-D Off-Road setzt voraus, dass der Antragsteller
- a) in der Vergangenheit im Besitz der Internationalen Lizenz Junior-D Off-Road war oder
 - b) als Inhaber einer Nationalen Lizenz Stufe A oder Nationalen EU-Profi-Lizenz innerhalb von 24 Monaten vor Antragstellung an mindestens 3 nationalen Autocross- bzw. Rallycross-Wettbewerben oder 3 nationalen Autocross- bzw. Rallycross-Wettbewerben von EU-Ländern bzw. von der FIA gleichgestellten EU-Ländern, an denen Bewerber und Fahrer verschiedener EU-Länder bzw. von der FIA gleichgestellter EU-Länder in Wertung teilgenommen hat oder

c) als Inhaber der Nationalen Lizenz Stufe C innerhalb von 24 Monaten vor Antragstellung an mindestens 5 Nationalen Autocross- bzw. Rallycross-Wettbewerben in Wertung teilgenommen hat.

- (3) Die Internationale Lizenz Junior- D Off-Road berechtigt ausschließlich zur Teilnahme in folgenden Kategorien:

Autocross: FIA European Autocross Championship für JuniorBuggy sowie an nationalen Autocross-Wettbewerben (Klasse: FIA JuniorBuggy und Klasse 1b gem. DMSB-Autocross-Reglement)

Rallycross: jede FIA-genehmigte Internationale Serie, welche für Fahrzeuge mit Sicherheitsausrüstungen gemäß den Bestimmungen des Anhang J vorgesehen ist und welche ein Leistungsgewicht (Gewicht/Leistung) von 5,0 kg/PS oder höher aufweisen (Fahrzeuggewicht mit Fahrer an Bord) sowie an nationalen Rallycross-Wettbewerben.

Art. 22 Internationale Lizenz Stufe B

- (1) Die Erteilung der Internationalen Lizenz Stufe B setzt voraus, dass der Antragsteller
- a) nachweist, dass Ergebnisse, Fahrvermögen und Verhalten den Anforderungen entspricht,
 - b) mindestens das 18. Lebensjahr vollendet hat (Stichtagsregelung) und in den 24 Monaten vor Beantragung bei mindestens 10 internationalen oder nationalen Wettbewerben (Rundstreckenrennen), für die die Internationale Lizenz Stufe D erforderlich ist, in Wertung kam, oder
 - c) mindestens das 16. Lebensjahr vollendet hat (Stichtagsregelung) und als Inhaber einer Internationalen Lizenz Stufe C bei mindestens 7 nationalen Meisterschaftsläufen (DMSB-Prädikate der Level 1 – Deutsche Meisterschaft, Level 2 – DMSB Meisterschaft oder Level 3 – DMSB Cup) oder 7 internationalen Wettbewerben in Wertung kam,
 - d) mindestens das 16. Lebensjahr vollendet hat (Stichtagsregelung) und sich in 24 Monaten vor Beantragung in einem CIK World Championship / CIK World Cup unter den ersten drei in der Meisterschaft platziert hat.
- (2) Zur Wahrung der Qualifikation für eine Internationale Lizenz Stufe B muss der Fahrer innerhalb eines Zeitraumes von 12 Monaten an mindestens einem internationalen Wettbewerb der entsprechenden Kategorie teilnehmen; oder andernfalls muss er bis zur positiven Beurteilung seines ASN, der die Lizenz ausstellt, während der Trainingsläufe zu einem internationalen Wettbewerb erneut beobachtet werden.
- (3) Die Teilnahmeberechtigung, die Internationale FIA-Lizenz der Stufe B betreffend, sind im Anhang L zum ISG der FIA geregelt.

Sie berechtigt nicht zur Teilnahme an Rennen auf der Nürburgring Nordschleife vor dem vollendeten 18. Lebensjahr.

- (4) Die Internationale Lizenz Stufe B ist für die Teilnahme an Internationalen Wettbewerben mit Fahrzeugen mit einem Leistungsgewicht zwischen 1,0 und 2,0 kg/PS erforderlich sowie für die FIA WTCC vorgeschrieben.

Art. 23 Internationale Lizenz Stufe A

- (1) Die Internationale Lizenz Stufe A kann nach Vollendung des 17. Lebensjahres beantragt werden (Stichtagsregelung).
- (2) Die Erteilung der Internationalen Lizenz Stufe A setzt voraus, dass der Antragsteller
- a) im Besitz einer Internationalen Lizenz Stufe B sein muss und
 - b) bei min. 6 Veranstaltungen, für die die Internationale Lizenz Stufe C erforderlich ist, in Wertung teilgenommen hat und
 - c) in 2 Saisons an mindestens 80% der Veranstaltungen an einer, in der FIA-Punkteliste für die Superlizenz gelisteten, Meisterschaft in Wertung teilgenommen hat und
 - d) innerhalb der letzten 3 Jahre mindestens 14 Punkte, basierend auf seiner erreichten Platzierung in der Abschlusswertung (Abschlusstabelle) gemäß FIA-Punkteliste für die Superlizenz, erreicht hat und
 - e) erfolgreich einen DMSB-Test absolviert hat.
- (3) Zu den 14 Punkten, welche durch die Platzierung in der Abschlusswertung erreicht wurden, können
- a) zusätzlich 5 Punkte zuerkannt werden, wenn der Fahrer durchgängig an 2 Saisons in einer Meisterschaft, für die die Internationale Lizenz Stufe B erforderlich ist, oder an der FIA Formel 3-Meisterschaft, teilgenommen hat.
 - b) weitere 5 zusätzliche Punkte durch den DMSB zuerkannt werden, wenn die Ergebnisse, das Fahrvermögen und das Verhalten des Fahrers den Anforderungen genügen.
- (4) Zur Wahrung der Qualifikation für eine Internationale Lizenz Stufe A muss der Fahrer innerhalb eines Zeitraumes von 12 Monaten an mindestens einem internationalen Wettbewerb der entsprechenden Kategorie teilnehmen; oder andernfalls muss er bis zur positiven Beurteilung des DMSB während der Trainingsläufe zu einem internationalen Wettbewerb erneut beobachtet werden.
- (5) Die Internationale Lizenz Stufe A ist für die Teilnahme an Internationalen Wettbewerben mit Fahrzeugen mit einem Leistungsgewicht kleiner/gleich 1,0 kg/PS erforderlich.

Art. 24 Internationale Lizenz C/D - historisch

- (1) Die Internationale Fahrer-Lizenz C/D - historisch kann nach Vollendung des 18. Lebensjahres beantragt werden (Stichtagsregelung).
- (2) Die Internationale Fahrer-Lizenz C/D - historisch ist eine eingeschränkte Lizenz, die nur im Automobilsport bei Serien/Veranstaltungen mit historischen Fahrzeugen gemäß FIA Anhang K Gültigkeit hat. Sie berechtigt zur Teilnahme an Rennen mit historischen Renn- und Sportfahrzeugen gemäß nachfolgenden Bestimmungen.
- (3) Die Internationale FIA-Fahrer-Lizenz C/D - historisch gilt für alle von der FIA genehmigte Geschwindigkeitswettbewerbe für historische Fahrzeuge. Sie ist zur Teilnahme an diesen Veranstaltungen vorgeschrieben, sofern der Fahrer nicht Inhaber anderer Stufen der Internationalen FIA-Fahrer-Lizenz ist (siehe ISG, Anhang L, Kapitel I Artikel 2 - 5).
Geschwindigkeitswettbewerbe im Sinne von Wettbewerben für historische Fahrzeuge sind Wettbewerbe, bei denen die Geschwindigkeit das entscheidende Wertungselement ist oder bei denen eine Durchschnittsgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h erreicht wird.
- (4) Für die Internationale FIA-Fahrerlizenz C/D - historisch gelten alle im Internationalen Sportgesetz der FIA, Kapitel 2 und 8, aufgeführten Bestimmungen in Bezug auf Internationale Lizenzen.
- (5) Die Internationale Lizenz C/D - historisch des DMSB ist für alle Fahrzeugkategorien gemäß internationaler Bestimmungen für historische Fahrzeuge gültig:
 - Alle historischen Fahrzeuge, ausgenommen reinrassige Grand-Prix-Wagen (Thoroughbred Grand Prix) und F1 Wagen ab Periode G sowie alle Sportwagen und Sportwagen-Prototypen über 2500 ccm ab Periode G (vgl. Ausnahmen),
 - „Vintage“ Rennwagen, Rennwagen bis zu 2000 ccm ab Baujahr 1930, Sportwagen und Sport-Prototypen über 1100 ccm und bis zu 2500 ccm, alle Grand Tourisme Fahrzeuge,
 - Alle Vorkriegs-Sportwagen, Nachkriegs-Sportwagen und -Sportprototypen bis 1100 ccm, Grand Tourisme Fahrzeuge bis 2500 ccm sowie
 - für alle historische Gleichmäßigkeitsrallyes.Ausnahmen: Die Stufen A, B und C einer Internationalen FIA-Fahrerlizenz besitzen für alle Rundstreckenrennen für historische Fahrzeuge Gültigkeit und sind für reinrassige Grand-Prix-Wagen (Thoroughbred Grand Prix), F1 ab Periode G, F3000 u. ä. sowie für alle Sportwagen und Sportwagen-Prototypen über 2500 ccm ab Periode G vorgeschrieben.

Art. 25 Internationale Lizenz für Drag Racing Stufen 4, 3, 2 und 1

- (1) Die Erteilung der Internationalen Fahrer-Lizenz für Drag Racing setzt voraus, dass der Antragsteller für

die Stufe 4 das 16. Lebensjahr vollendet hat (Stichtagsregelung) und innerhalb von 24 Monaten vor Beantragung im Besitz einer Nationalen Lizenz Stufe A oder Stufe B (mit Einsatznachweisen im Dragster Sport) war. Voraussetzung für die Erteilung der Stufen 1 bis 3 ist, dass der Antragsteller das 18. Lebensjahr vollendet hat (Stichtagsregelung).

- (2) Die Internationale Fahrer-Lizenz für Drag Racing berechtigt zur Teilnahme an internationalen und nationalen Drag Racing-Wettbewerben und wird in vier Stufen (1, 2, 3 und 4) und drei Klassen (A, B, und C) unterteilt.

Die Stufe 4 berechtigt zur Teilnahme mit Fahrzeugen, die schneller als 9,99 Sekunden (1/4 Meile) bzw. 6,39 Sek. (1/8 Meile) jedoch langsamer als 8,50 Sekunden (1/4 Meile) bzw. 5,10 Sek. (1/8 Meile) fahren.

Die Erteilung dieser Lizenzstufe setzt voraus, dass der Antragsteller Inhaber einer Nationalen Lizenz Stufe B, Stufe A oder höher war oder ist und folgende Qualifikationen, die vom Veranstalter bestätigt sein müssen, erfüllen kann:

a. 6 Qualifikations- oder Rennläufe mit einer Nationalen Lizenz Stufe B, Stufe A oder höher.

b. Cockpit-Orientierungs-Test (COT)

c. 2 Testläufe (1 x Burn-Out und 20 m, 1 x 1/8 Meile)

Der Veranstalter kann nach bestandenen Test bei der Veranstaltung den Teilnehmer in den Wettbewerben für Stufe 4-Lizenz-Klassen starten lassen.

Die Stufe 3 berechtigt zur Teilnahme mit Fahrzeugen der Gruppe Competition oder ET Handicap Fahrzeuge die schneller als 8,50 Sek. (1/4 Meile) bzw. 5,10 Sek. (1/8 Meile) jedoch langsamer als 7,50 Sek. (1/4 Meile) bzw. 4,50 Sek. (1/8 Meile) fahren.

Die Erteilung dieser Lizenzstufe setzt voraus, dass der Antragsteller Inhaber einer Lizenz Stufe 4 war oder ist und folgende Qualifikationen, die vom Veranstalter bestätigt sein müssen, erfüllen kann.

a. 6 Qualifikations- oder Rennläufe mit Lizenz Stufe 4 schneller als 9,99 Sekunden

b. Cockpit-Orientierungs-Test (COT)

c. 2 Testläufe (1 x Burn-Out und 20 m, 1 x 1/8 Meile)

Der Veranstalter kann nach bestandenen Test bei der Veranstaltung den Teilnehmer in den Wettbewerben für Stufe 3-Lizenz-Klassen starten lassen.

Die Stufe 2 berechtigt zur Teilnahme mit Fahrzeugen der Gruppen Top Methanol Dragster, Top Methanol Funny Car, Pro Modified oder ET-Handicap, die schneller als 7,49 Sekunden (1/4 Meile) jedoch langsamer als 6,00 Sekunden (1/4 Meile) fahren.

Die Erteilung dieser Lizenzstufe setzt voraus, dass der Antragsteller Inhaber einer Lizenz Stufe 3 war oder ist und folgende Qualifikationen, die vom Veranstalter bestätigt sein müssen, erfüllen kann:

a. 6 Qualifikations- oder Rennläufe mit Lizenz Stufe 3

b. Cockpit-Orientierungs-Test (COT)

c. 1 x Burn-Out und 3 Testläufe mit Klassenstandard
Der Veranstalter kann nach bestandem Test bei der Veranstaltung den Teilnehmer in den Wettbewerben für Stufe 2-Lizenz-Klassen starten lassen.

Die Stufe 1 berechtigt zur Teilnahme mit Fahrzeugen der Gruppen Top Fuel Dragster (A1), Funny Car (B1) oder Pro Stock (C1).

Die Erteilung dieser Lizenzstufe setzt voraus, dass der Antragsteller Inhaber einer Lizenz Stufe 2 war oder ist und folgende Qualifikationen, die vom Veranstalter bestätigt sein müssen, erfüllen kann:

a. 6 Qualifikations- oder Rennläufe mit Lizenz Stufe 2 (oder 3 für C1-Lizenz)

b. Cockpit-Orientierungs-Test (COT)

c. 1 x Burn-Out und 3 Testläufe mit Klassenstandard

Der Veranstalter kann nach bestandem Test bei der Veranstaltung den Teilnehmer in den Wettbewerben für Stufe 1-Lizenz-Klassen starten lassen.

Ein Wechsel zwischen Klassen innerhalb der gleichen Stufe erfordert eine erneute Qualifizierung mittels

a. Cockpit-Orientierungs-Test (COT)

b. 1 x Burn-Out und 3 Testläufe mit Klassenstandard
Der Wechsel von Lizenzstufe C1 nach A1 oder B1 ist nur über die Lizenzstufe 2 (A2 oder B2) möglich.

(3) Klassenstandard

Top Fuel:

2 Läufe 5,40 Sek. oder schneller, 1 Lauf 415 km/h (260 mph) oder schneller

Funny Car:

2 Läufe 5,70 Sek. oder schneller, 1 Lauf 400 km/h (250 mph) oder schneller

Pro Stock:

2 Läufe 7,60 Sek. oder schneller, 1 Lauf 270 km/h (170 mph) oder schneller

Pro Mod:

2 Läufe 7,40 Sek. oder schneller, 1 Lauf 280 km/h (180 mph) oder schneller

TMD/TMFC:

2 Läufe 6,40 Sek. oder schneller, 1 Lauf 320 km/h (200 mph) oder schneller

Vorgeschrieben für alle Stufen:

COT und Testläufe werden bei einer Veranstaltung von einem Abnahmegremium überwacht. Das Gremium besteht aus dem Rennleiter der Veranstaltung, einem Technischen Kommissar und einem Sportkommissar.

Einteilung Drag Racing-Lizenzen

Nationale Lizenz Stufe C	Junior Dragster 8-16 Jahre; Public Race, Super Street, Super Gas und Pro-E.T. – und langsamer
Nationale Lizenz Stufe A	
Nationale Lizenz Stufe B	

Stufe	Klasse A	Klasse B	Klasse C
	Spezial-Fahrwerke über 317,50 cm Radstand	Spezial-Fahrwerke bis 317,50 cm Radstand	Fahrzeuge mit funktionsfähiger Karosserie
1	Top Fuel für Dragster	Funny Car	Pro Stock
2	Top Methanol Dragster oder ET-Handicap Dragster schneller als 6,00-7,49 Sek.	Top Methanol Funny Car oder ET-Handicap Dragster schneller als 6,00-7,49 Sek.	Pro Modified oder ET-Handicap 6,00 – 7,49 Sek.*
3	Competition Dragster oder ET-Handicap 7,50-8,50 Sek.*	Competition Altered oder ET-Handicap 7,50-8,50 Sek.	Competition, Pro Street oder ET-Handicap 7,50-8,50 Sek.*
4	Super-Comp-Dragster oder ET-Handicap 8,50-9,99 Sek.*	Super Comp Altered oder ET-Handicap 8,50-9,99 Sek.*	Super Comp Super Gas oder ET-Handicap 8,50-9,99 Sek.*

Anm.: * Zeit über die 1/4 Meile (402 m)

III. KARTSPORT

Art. 26 Nationale Kart-Lizenz Stufe A

- (1) Die Nationale Kart-Lizenz Stufe A kann ab Jahrgang 2009 und älter beantragt werden.
- (2) Die Erteilung der Nationalen Kart-Lizenz Stufe A setzt voraus, dass der Antragsteller
 - a) an einem vom DMSB genehmigten Kart-Lehrgang teilgenommen hat (die Lizenz muss innerhalb von 9 Monaten nach Absolvieren des Lehrgangs beantragt werden, sonst erlischt der Anspruch auf Lizenzerteilung) oder
 - b) in einem oder mehreren Jahren vor Antragstellung bereits im Besitz einer Nationalen Kart-Lizenz Stufe A war oder
 - c) den Nachweis über die Teilnahme und Wertung an 5 Kart-Clubsport-Rennen der DMSB-Trägervereine/sonstige Motorsportverbänden/sonstige Mitglieder (innerhalb von 24 Monate vor Antragstellung) als Inhaber der Nationalen Lizenz Stufe C erbringt.
- (3) Die Zulassung der Teilnehmer zu den jeweiligen Wettbewerbsarten erfolgt über die Jahrgangsregelung.

- (4) Die Nationale Kart-Lizenz Stufe A ist bei nationalen DMSB genehmigten Veranstaltungen (inkl. Clubsport) sowie im Ausland bei nationalen Veranstaltungen mit dem Status NEAFP gültig und berechtigt grundsätzlich zur Teilnahme in den nachfolgenden Klassen:
- Bambini (Jahrgang 2006-2009)
 - VT I bis 11kW (ab Jahrgang 2009 und älter)
 - VT I ab 11 kW (ab Jahrgang 2007 und älter)
 - OK-Junior/VT II-Junioren (Jahrgang 2003-2007)
 - OK, VT II (ab Jahrgang 2005 und älter)
 - KZ2 (ab Jahrgang 2004 und älter)
 - Weitere nationale Klassen bzw. Markenpokale werden in Bezug auf die Jahrgangsregelung gemäß ihrer Performance durch den DMSB aufgrund der oben aufgeführten Übersicht zugeordnet.

Art. 27 Nationale Kart-Handicap-Lizenz

Die Nationale Kart-Handicap-Lizenz kann nur nach Rücksprache mit dem DMSB und auf besonderen Antrag erteilt werden.

Der Antragsteller muss das 18. Lebensjahr vollendet haben (Stichtagsregelung), an einem vom DMSB genehmigten Lizenzlehrgang Kart teilgenommen haben und sich einer ärztlichen Untersuchung durch den Verbandsarzt des DMSB oder durch einen von ihm benannten Arzt unterziehen (DMSB-Untersuchungsprotokoll). Die Umbaumaßnahmen am Kart müssen von einem vom DMSB benannten Technischen Kommissar abgenommen und im DMSB-Kartpass dokumentiert werden.

Die Nationale Kart-Handicap-Lizenz berechtigt den Inhaber zur Teilnahme an nationalen Kartrennen mit Zustimmung des Serienausschreibers bzw. Veranstalters (Veranstaltungs-Status: National A).

Art. 28 Internationale Kart-Lizenz Stufe C-Junior

- (1) Die Internationale Kart-Lizenz Stufe C-Junior berechtigt ausschließlich zur Teilnahme im Junioren-Kartsport (z. B. OK-Junior, X30-Junior, Rotax Max Junior etc.).
- (2) Die Internationale Kart-Lizenz Stufe C-Junior kann nur Jugendlichen der Jahrgänge 2005-2007 mit einem Mindest-Fahrgewicht von 35 kg (inkl. Fahrerausrüstung) erteilt werden, welche bereits im Besitz der Internationalen Kart-Lizenz Stufe C-Junior waren oder sich als Inhaber einer Nationalen Kart-Lizenz Stufe A innerhalb der letzten 24 Monate bei mindestens 5 Kartrennen (keine Heats) unter den ersten 75 % der Starter in der Klasse platziert haben. Davon müssen mind. 2 Kartrennen aus einer Juniorenklasse stammen.
- (3) 2 Kartrennen können durch die Teilnahme an einem von DMSB genehmigten Kart Lizenz-Lehrgang ersetzt werden (die Lizenz muss innerhalb von 9 Monaten nach Absolvieren des Lehrgangs beantragt werden, sonst erlischt der Anspruch auf die Anerkennung des Lizenz-Lehrganges).
- (4) Das Gewicht des Fahrers inkl. Fahrerausrüstung (min. 35 kg) muss im DMSB-Lizenzantrag vom Arzt bestätigt und zu jederzeit im Wettbewerb eingehalten werden (siehe auch DMSB-Kartreglement). Neben dem Fahrgewicht ist auch die Körpergröße des Fahrers vom Arzt auf dem Lizenzantrag anzugeben.

- (5) Ab dem Jahrgang 2005 und älter kann jeder Inhaber einer Internationalen Kart-Lizenz Stufe C-Junior eine Internationale Kart-Lizenz Stufe C-Restricted oder eine Nationale Kart-Lizenz Stufe A erhalten; er verliert aber gleichzeitig das Recht auf eine Internationale Kart-Lizenz Stufe C-Junior.
- (6) In Ausnahmefällen, die im Zusammenhang mit der Sicherheit stehen und die von der CIK-FIA auf der Grundlage eines vom ASN des Fahrers befürworteten Dossiers beurteilt wurden, kann einem Fahrer, der das 15. Lebensjahr (d. H. Jahrgang 2004) im Jahr der Lizenznahme vollendet, eine „Internationale Kart-Lizenz Stufe C-Junior“ erteilt werden.

Art. 29 Internationale Kart-Lizenz Stufe C-Restricted

- (1) Die Internationale Kart-Lizenz Stufe C-Restricted berechtigt ausschließlich zur Teilnahme in Senior-Klassen mit getriebelosen Karts (z. B. OK, X30-Senior, Rotax Max Senior etc.).
- (2) Die Internationale Kart-Lizenz Stufe C-Restricted kann nur Jugendlichen der Jahrgänge 2004-2005 mit einem Mindest-Fahrgewicht von 40 kg (inkl. Fahrerausrüstung) erteilt werden, welche bereits im Besitz der Internationalen Kart-Lizenz Stufe C-Restricted waren oder sich als Inhaber einer Internationalen Kart-Lizenz Stufe C-Junior bzw. einer Nationalen Kart-Lizenz Stufe A innerhalb der letzten 24 Monate bei mindestens 5 Kartrennen (keine Heats) in einer Junioren- oder Senioren-Klasse unter den ersten 75 % der Starter in der Klasse platziert haben.
- (3) 2 Kartrennen können durch die Teilnahme an einem von DMSB genehmigten Kart Lizenz-Lehrgang ersetzt werden (die Lizenz muss innerhalb von 9 Monaten nach Absolvieren des Lehrgangs beantragt werden, sonst erlischt der Anspruch auf die Anerkennung des Lizenz-Lehrganges).
- (4) Das Gewicht des Fahrers inkl. Fahrerausrüstung (min. 40 kg) muss im DMSB-Lizenzantrag vom Arzt bestätigt und zu jederzeit im Wettbewerb eingehalten werden (siehe auch DMSB Kartreglement). Neben dem Fahrgewicht ist auch die Körpergröße des Fahrers vom Arzt auf dem Lizenzantrag anzugeben.
- (5) Ab dem Jahrgang 2004 und älter kann jeder Inhaber einer Internationalen Kart-Lizenz Stufe C-Restricted eine Internationale Kart-Lizenz Stufe C-Senior oder eine Nationale Kart-Lizenz Stufe A erhalten; er verliert aber gleichzeitig das Recht auf eine Internationale Kart-Lizenz Stufe C-Restricted.

Art. 30 Internationale Kart-Lizenz Stufe C-Senior

- (1) Die Internationale Kart-Lizenz Stufe C-Senior berechtigt ausschließlich zur Teilnahme im Kartsport in Senior-Klassen (z. B. OK, X30-Senior, Rotax Max Senior, KZ, KZ2, Rotax Max DD2 etc.).
- (2) Die Internationale Kart-Lizenz Stufe C-Senior kann Fahrern ab Jahrgang 2004 erteilt werden, welche bereits im Besitz der Internationalen Kart-Lizenz C-Senior waren oder sich als Inhaber einer Internationalen Kart-Lizenz Stufe C-Junior, C-Restricted bzw. einer Nationalen Kart-Lizenz Stufe A innerhalb der letzten 24

Monate bei mindestens 5 Kartrennen (keine Heats) in einer Junioren- oder Senioren-Klasse unter den ersten 75 % der Starter in der Klasse platziert haben.

- (3) 2 Kartrennen können durch die Teilnahme an einem von DMSB genehmigten Kart-Lizenz-Lehrgang ersetzt werden (die Lizenz muss innerhalb von 9 Monaten nach Absolvieren des Lehrgangs beantragt werden, sonst erlischt der Anspruch auf die Anerkennung des Lizenz-Lehrgangs).

Art. 31 Internationale Kart-Lizenz Stufe B

- (1) Die Internationale Kart-Lizenz Stufe B kann nur einem Fahrer erteilt werden, welcher sich als Inhaber einer Internationalen Kart-Lizenz Stufe C ab dem Jahrgang 2004 und älter in den der Antragstellung vorausgehenden 24 Monaten bei mindestens 3 nationalen A-Wettbewerben und/oder internationalen Veranstaltungen unter den ersten 10 platziert hat. Mindestens eines dieser drei Ergebnisse muss bei einer Internationalen Veranstaltung erzielt worden sein.
- (2) Die Internationale Kart-Lizenz Stufe B berechtigt zur Teilnahme mit allen jeweils zugelassenen Karts an nationalen und internationalen Veranstaltungen.
- (3) Nimmt ein Lizenznehmer innerhalb 24 Monate vor Beantragung der Lizenz an keinem internationalen Kartrennen teil, so erfolgt eine Rückstufung auf die Internationale Kart-Lizenz Stufe C.

Art. 32 Internationale Kart-Lizenz Stufe A

- (1) Die Internationale Kart-Lizenz Stufe A kann nur einem Fahrer ab dem Jahrgang 2004 erteilt werden, welcher die Voraussetzungen gem. Art. 31 erfüllt und mindestens folgende Qualifikationen erlangt hat:
 - Platzierung unter den ersten 33% der Teilnehmer einer Einzelveranstaltung zu einer CIK-FIA-Meisterschaft, Trophy oder Cup oder
 - Punktezuerteilung in der Endwertung einer CIK-FIA Meisterschaft, Trophy oder Cup, die über mehr als eine Veranstaltung ausgeschrieben wurde oder
 - Platzierung unter den ersten 33 % der Teilnehmer in 3 internationalen Veranstaltungen, für die die Internationale Kart-Lizenz Stufe B Voraussetzung ist.
- (2) Die Internationale Kart-Lizenz Stufe A berechtigt zur Teilnahme mit allen jeweils zugelassenen Karts an nationalen und internationalen Veranstaltungen.
- (3) Nimmt ein Fahrer 2 Jahre an keiner CIK-Meisterschaft, -Cup oder -Trophy teil, verliert er den Anspruch auf die Internationale Kart-Lizenz Stufe A, außer er hat sich in den 3 Jahren vor der Nichtteilnahme unter den ersten 6 in einer Gruppe 1-Meisterschaft, Cup oder Trophy mit der Super-Lizenz qualifiziert. Nach 5 Jahren Nichtteilnahme an einer CIK-Meisterschaft, -Cup oder -Trophy verliert er automatisch seine Internationale Kart-Lizenz Stufe A und es erfolgt eine Rückstufung auf die Internationale Kart-Lizenz Stufe B.

C) BEWERBER-LIZENZEN UND SPONSOR-CARDS

Art. 33 Bewerbereigenschaft des Fahrers

Nach Art. 9.1.1 ISG muss der Fahrer - startet er nicht unter fremder Werbung - sowohl eine Fahrer-Lizenz als auch eine Bewerber-Lizenz besitzen.

Zur organisatorischen Vereinfachung stellt der DMSB nur ein Dokument (Bewerber- und Fahrer-Lizenz) aus, das sowohl als Fahrer-Lizenz als auch als Bewerber/Fahrer-Lizenz verwendet werden kann. Diese Lizenz berechtigt nicht zur Nennung eines anderen Fahrers. Ein Fahrer darf nur unter einem (1) Bewerber starten.

Art. 34 Internationale Bewerber-Lizenz für Firmen, Clubs

(1) Gültigkeit

Die Internationale Bewerber-Lizenz für Firmen/Clubs ist für alle Automobilsport-Veranstaltungen im Regelungsbereich der FIA gültig.

(2) Voraussetzungen

Internationale Bewerber-Lizenz für Firmen:

Die Internationale Bewerber-Lizenz für Firmen wird an natürliche und juristische Personen, die im Handelsregister eingetragen sind, ausgegeben. Sie kann auch Gemeinschaften erteilt werden. Der DMSB behält sich vor, auf besonderen Antrag auch nicht eingetragenen Personen eine Internationale Bewerber-Lizenz für Firmen zu erteilen. Ausländische Antragsteller müssen den Nachweis über eine Firmen-Niederlassung in Deutschland erbringen. Darüber hinaus ist eine Genehmigung (Freigabe) ihrer Heimat-Föderation (ASN) einzureichen (vgl. Art. 9).

Internationale Bewerber-Lizenz für Clubs:

Die Internationale Bewerber-Lizenz für Clubs kann nur eingetragenen Vereinen erteilt werden. Dem Bewerbertitel sind die Buchstaben e. V. beizufügen.

Art. 35 Internationale Bewerber-Lizenz für Firmen im Kartsport

(1) Gültigkeit

Die Internationale Bewerber-Lizenz für Firmen im Kartsport ist für alle Kartrennen im Regelungsbereich der CIK-FIA gültig.

(2) Voraussetzungen

Die Internationale Bewerber-Lizenz für Firmen im Kartsport wird an natürliche und juristische Personen, die im Handelsregister eingetragen sind, ausgegeben. Sie kann auch Gemeinschaften erteilt werden. Der DMSB behält sich vor, auf besonderen Antrag auch nicht eingetragenen Personen eine Internationale Bewerber-Lizenz für Firmen im Kartsport zu erteilen. Ausländische Antragsteller müssen den Nachweis über eine Firmen-Niederlassung in Deutschland erbringen. Darüber hinaus ist eine Genehmigung (Freigabe) ihrer Heimat-Föderation (ASN) einzureichen (vgl. Art. 9).

Art. 36 Nationale Bewerber-Lizenz für Clubs, Teams

(1) Gültigkeit

Die Nationale Bewerber-Lizenz für Clubs/Teams ist für Rallye 35 und 70, Slalom, Gleichmäßigkeitsprüfung, Autocross, Rallycross, Nationale Kartrennen und Drag Racing (Klasse Public Race) Veranstaltungen in Deutschland gültig.

(2) Voraussetzungen

Nationale Bewerber-Lizenz für Clubs:

Die Nationale Bewerber-Lizenz für Clubs kann nur eingetragenen Vereinen erteilt werden. Dem Bewerberbillet sind die Buchstaben e. V. beizufügen.

Nationale Bewerber-Lizenz für Teams:

Die Nationale Bewerber-Lizenz für Teams kann an alle Teams ohne weitere Voraussetzungen erteilt werden. Dem Titel, der nur einen Namen enthalten darf, ist die Bezeichnung „Team“ voranzustellen.

Art. 37 DMSB-Sponsor-Card für Firmen, Clubs, Teams

Inhaber der DMSB-Sponsor-Card besitzen nicht die sportgesetzlich beschriebenen Bewerberrechte und -pflichten. Mit der Lizenzierung erhalten Sponsoren die Möglichkeit, neben Fahrer und Bewerber als Sponsor im Internet, in Programmen, Nenn-, Starter- und Ergebnislisten, etc. geführt zu werden. Der Fahrer darf jeweils nur einen lizenzierten Sponsor neben einem Bewerber angeben.

(1) **Gültigkeit**

Die DMSB-Sponsor-Card für Firmen, Clubs und Teams gilt bei allen DMSB-genehmigten Veranstaltungen mit Ausnahme von Veranstaltungen mit FIA-Prädikat. Serienausschreiber von Internationalen Serien müssen eventuelle Einschränkungen zur Gültigkeit der DMSB-Sponsor-Card für Auslands-Veranstaltungen prüfen.

(2) **Voraussetzungen**

DMSB-Sponsor-Card für Firmen:

Die DMSB-Sponsor-Card für Firmen wird an natürliche und juristische Personen, die im Handelsregister eingetragen sind, ausgegeben. Sie kann auch Gemeinschaften mehrerer Firmen erteilt werden. Der DMSB behält sich vor, auf besonderen Antrag auch nicht eingetragenen Personen eine DMSB-Sponsor-Card für Firmen zu erteilen.

DMSB-Sponsor-Card für Firmen im Kartsport:

Die DMSB-Sponsor-Card für Firmen kann auch nur für den Kartsport beantragt werden und ist bei allen DMSB genehmigten Veranstaltungen (Ausnahme CIK-FIA Prädikatsveranstaltungen) gültig.

DMSB-Sponsor-Card für Clubs:

Die DMSB-Sponsor-Card für Clubs kann nur eingetragenen Vereinen erteilt werden.

DMSB-Sponsor-Card für Teams:

Die DMSB-Sponsor-Card für Teams kann an alle Teams ohne weitere Voraussetzung erteilt werden. Dem Titel, der nur einen Namen enthalten darf, ist die Bezeichnung „Team“ voranzustellen.

Art. 38 Veröffentlichungspflicht

Serienorganisatoren und Veranstalter sind verpflichtet, die vom DMSB lizenzierten Bewerber und Sponsoren in den von ihnen herausgegebenen Publikationen (Internet, Programm, Nenn-, Starter-, Ergebnislisten, usw.) neben dem Fahrer mit dem in der Lizenz angegebenen Titel zu veröffentlichen. Über diese den Veranstaltern und Serienorganisatoren auferlegte Verpflichtung hinaus übernimmt der DMSB keine Haftung hinsichtlich der Publikation durch Veranstalter und Serienorganisatoren.

D) SPORTWART-LIZENZEN

Art. 39 Lizenzpflicht für DMSB-Sportwarte

(1) Die Erteilung einer Sportwartzulassung setzt die Mitgliedschaft im ADAC, AvD, DMV, ADMV, ACV, PCD oder VfV voraus.

Die nachstehend aufgeführten Sportwarte dürfen erst nach Anerkennung durch den DMSB und Erteilung einer Lizenz im Automobilsport tätig werden, dies gilt ausdrücklich auch für Anwärterlizenzen:

Disziplinbezogene Sportwartlizenzen

Rennsport	LS Rennsport – Anwärter	LS Rennsport – Stufe A	RL – Stufe A	
Slalom	RL Slalom – Anwärter	RL Slalom – Stufe B		
Rallye	LS Rallye – Anwärter	LS Rallye – Stufe B	LS Rallye – Stufe A	Rallyeleiter – Stufe A
Kart	LS Kart – Anwärter	LS Kart – Stufe A	RL Kart – Stufe A	
	LS Rennsport – Anwärter	LS Rennsport – Stufe A	RL Kart – Stufe A	
Dragster	Dragster – Anwärter	RL / LS / ZK / Starter – Stufe A		

Disziplinübergreifende Sportwartlizenzen

Sportkommissar	SK – Anwärter	SK – Stufe B	SK – Stufe A
Technischer Kommissar	TK – Anwärter	TK – Stufe B	TK – Stufe A
	TK – Anwärter	TK Dragster – Stufe A	
	TK Kart – Anwärter	TK Kart – Stufe A	
Zeitnahmekommissar	ZK – Anwärter	ZK – Stufe B	ZK – Stufe A
Medizinischer Einsatzleiter	MEL – Anwärter	MEL – Stufe A	
Extrication-Team (Ex-Team)	Ex-Team - Anwärter	Ex-Team	
Medical Car Crew	Medical Car Paramedic Medical Car Doctor		

Eine Sportwartlizenz kann grundsätzlich erhalten, wer die Erteilungsvoraussetzungen gemäß der Ausbildungs- und Prüfungsordnung und der jeweiligen Ausbildungsrichtlinie erfüllt. Erteilungsvoraussetzung bei minderjährigen Antragstellern ist das Einverständnis der gesetzlichen Vertreter (beide Elternteile) oder des gesetzlichen Vertreters (nur ein Elternteil oder der Vormund). Die Ausbildungs- und Prüfungsordnung und die Ausbildungsrichtlinien stehen auf der Homepage der DMSB Academy zum Download bereit.

Sportwartlizenzen werden in maximal 3 Stufen: A, B und C (Anwärter) unterteilt (vergleiche vorstehende Übersicht).

Art. 40 DMSB-Sportwartprüfung

Die Erteilung einer Sportwartlizenz setzt das Bestehen der jeweiligen Sportwartprüfung voraus. Hiervon ausgenommen sind die Sportwartlizenzen der Stufe C (Anwärter) und der nachfolgend aufgeführten Sportwartfunktionen:

- Rennsekretär*
- Rallyesekretär*
- Organisationsleiter
- Veranstaltungssekretär**

Anm:

* = gültig gemäß Übergangsregelung bis 2020

** = beinhaltet die bisherigen Funktionen Rennsekretär und Rallyesekretär. Die Erteilung setzt die Teilnahme an einer Fortbildung der DMSB Academy voraus.

Art. 41 Sonderlizenzen

Eine Sonderlizenz kann grundsätzlich erhalten, wer die Erteilungsvoraussetzungen gemäß der Ausbildungs- und Prüfungsordnung und der Ausbildungsrichtlinie für die jeweilige Funktion erfüllt. Erteilungsvoraussetzung bei minderjährigen Antragstellern ist das Einverständnis der gesetzlichen Vertreter (beide Elternteile) oder des gesetzlichen Vertreters (nur ein Elternteil oder der Vormund). Die Ausbildungs- und Prüfungsordnung und die Ausbildungsrichtlinien stehen auf der Homepage der DMSB Academy zum Download bereit. Die Gültigkeit der Sonderlizenzen beträgt jeweils drei Kalenderjahre, mit Ausnahme für Instruktoren, DMSB Streckenabnahmekommissare, DMSB Safety Delegates – jeweils ein Kalenderjahr.

1. Sportwart der Streckensicherung (SdS) und SdS / Abschnittsleiter:

Die Erteilung der DMSB-Lizenz „SdS“ bzw. „SdS / Abschnittsleiter“ setzt die Teilnahme an einem DMSB-genehmigten SdS-Lehrgang und das Ablegen einer Prüfung voraus.

2. Sportwart der DMSB-Staffel:

Die Lizenz wird in vier Stufen ausgestellt.

Stufe 1: Anwärter zum Sportwart der DMSB-Staffel

Stufe 2: Sportwart der DMSB-Staffel

Stufe 3: Teamleiter der DMSB-Staffel

Stufe 4: Einsatzleiter der DMSB-Staffel

3. Instruktor Rennsport bzw. Instruktor Rallye:

Die Lizenz wird in zwei Stufen ausgestellt.

Stufe 1: Instruktor

Stufe 2: Leitender Instruktor

4. Medical Car Paramedic / Medical Car Doctor

5. Extrication Team:

Die Lizenz wird in zwei Stufen ausgestellt.

Stufe 1: Anwärter Extrication Team

Stufe 2: Extrication Team

6. Medical Intervention Car (MIC)

MIC Firefighter

MIC Paramedic

MIC Doctor

7. DMSB Streckenabnahmekommissar

8. DMSB Safety Delegate

Art. 42 Funktionsbereiche

- (1) Der Sportwart darf nur in dem Funktionsbereich tätig werden, für welchen er anerkannt und lizenziert ist. Der Gebrauch der Lizenz ist nur für die Veranstaltung gestattet, bei welcher der Sportwart eingesetzt ist. Auf Verlangen des Veranstalters hat der Sportwart sich dem Veranstalter gegenüber durch einen Lichtbildausweis auszuweisen. Bei Nichtbeachtung dieser Vorschrift kann eine Bestrafung durch das DMSB-Sportgericht erfolgen.
- (2) Die Sportwartlizenz Stufe A schließt in der jeweiligen Funktion die Sportwartlizenz Stufe B ein. Für die Ausübung der Sportwartfunktion einer niedrigeren Lizenzstufe ist der Besitz der Lizenzkarte für die höhere Lizenzstufe ausreichend. In nachfolgender Tabelle ist die eingeschlossene Gültigkeit anderer Funktionsbereiche dargestellt:
- (3) Wird ein Stellvertreter von Rennleiter, Rallyeleiter oder Leiter der Streckensicherung ernannt, muss dieser im Besitz der entsprechenden Sportwartlizenz sein.
- (4) Die Sportwart-Lizenznehmer der Stufe C können nur in der beantragten Funktion als Anwärter tätig werden.

Art. 43 Verlängerung der Sportwartlizenz

Der Gültigkeitszeitraum einer Sportwartlizenz ist auf der Lizenz angegeben.

Der DMSB kann die Verlängerung der Lizenz für einzelne Sportwarte oder Sportwartgruppen von dem Bestehen einer erneuten Prüfung oder der Teilnahme an einer Fortbildung abhängig machen. Inhaber der DMSB- Sportwartlizenzen A und B sind verpflichtet, grundsätzlich alle 3 Jahre an einem Fortbildungsseminar der jeweiligen Funktion teilzunehmen.

Art. 44 Gültigkeitsbereich

- (1) Die Sportwartlizenz der Stufe B ist auf den vom DMSB geregelten Nationalen Lizenzsport innerhalb Deutschlands beschränkt.
- (2) Die Sportwartlizenz der Stufe A umfasst den gesamten DMSB-Automobil-Lizenzsport (National, National A und International).
- (3) Auslandseinsätze: Sportwarte, die für eine Veranstaltung im Regelungsbereich eines anderen ASN bestellt werden, haben für den jeweiligen Einsatz vorab die Genehmigung des DMSB einzuholen. Bei Nichtbeachtung dieser Vorschrift kann ein weiterer Einsatz im Ausland untersagt und/oder eine Sportstrafe festgesetzt werden. Die Genehmigung von Auslandseinsätzen kann von der Teilnahme an Fortbildungsseminaren abhängig gemacht werden.
- (4) Nicht genehmigte Veranstaltungen: DMSB-Sportwarte dürfen nicht an ungenehmigten Veranstaltungen teilnehmen. Ungenehmigte Veranstaltungen sind Veranstaltungen, die weder vom DMSB noch von seinen Mitgliedsorganisationen bzw. im Ausland von dem zuständigen ASN genehmigt wurden. Verstöße werden vom DMSB geahndet und können zum Lizenzentzug führen.
- (5) Die Sportwartlizenzen für Zeitnahme-Kommissare und Dragster sind auch im Motorradsport gültig.

Eingeschlossene Gültigkeit:

Eingeschlossene Gültigkeit		Sportwart-Lizenz															
		LS Rennsport A	RL Slalom B	RL Kart A	LS Kart A	LS Rallye A	LS Rallye B	TK B	TK Kart A	SK B	ZK Dragster A	ZK B	Rennsekretär -	Rallyesekretär -	SdS -	SdS -	Abschnittsleiter -
RL Rennsport	A	X	X	X	X								X		X	X	X
LS Rennsport	A				X										X	X	
RL Kart	A				X								X				X
Rallyeleiter	A					X	X							X	X	X	X
LS Rallye	A						X								X	X	
TK	A							X	X								
SK	A									X							
ZK	A										X	X					

Anm:

* = gültig gemäß Übergangsregelung bis 2020

** = beinhaltet die bisherigen Funktionen Rennsekretär und Rallyesekretär.

DMSB-Lizenzbestimmungen - Anhang 1

DMSB Permit Nordschleife

Stand: 01. November 2018

Art. 1 Geltungsbereich

Die DMSB Permit Nordschleife (DPN) ist für alle Teilnehmer (Bewerber-/Fahrerlizenz des DMSB oder eines anderen der FIA angeschlossenen ASN) bei DMSB-genehmigten Serien/Rennveranstaltungen/Wettbewerben auf der Nürburgring Nordschleife als Zusatzberechtigung neben der notwendigen Bewerber-/Fahrerlizenz vorgeschrieben.

Art. 2 Einstufung

Die DMSB Permit Nordschleife (DPN) wird in drei Stufen ausgestellt:

Stufe A: gültig für Fahrzeuge mit einem Leistungsgewicht max. 4,2 kg/PS (5,71 kg/kW)*

Stufe B: gültig für Fahrzeuge mit einem Leistungsgewicht > 4,2 kg/PS (5,71 kg/kW)*

Stufe C: gültig für alle Fahrzeuge des RCN-Rundstreckenrennen Schwedenkreuz, Youngtimer Trophy und FHR-Serien ohne Unterteilung in Fahrzeugkategorien.

*Richtwerte; die genaue Fahrzeugeinstufung (nach Klassen gemäß Serien- bzw. Veranstaltungs-Ausschreibung) wird vom DMSB genehmigt und ist dem DMSB Rundstreckenreglement Anhang 2 zu entnehmen (Tabelle „Einteilung der Fahrzeug-Kategorien A, B und C für die DPN“).

Art. 3 DMSB Permit Nordschleife Stufe C

- (1) Die DMSB Permit Nordschleife Stufe C kann nach Vollendung des 18. Lebensjahres beantragt werden (Stichtagsregelung).
- (2) Die Erteilung der DMSB Permit Nordschleife Stufe C setzt voraus, dass der Antragsteller erfolgreich den E-Learning-Kurs für DPN Stufe C der DMSB Academy absolviert hat und
 - (a) in der Vergangenheit im Besitz der DMSB Permit Nordschleife Stufe C war oder
 - (b) als Inhaber einer Nationalen Lizenz Stufe A (oder höhere Lizenzstufe) innerhalb von 24 Monaten vor Antragstellung an mindestens 2 DMSB-genehmigten Rennen oder Leistungsprüfungen (RCN) auf der Nordschleife in Wertung teilgenommen hat oder
 - (c) als Inhaber einer Nationalen Lizenz Stufe A (oder höhere Lizenzstufe) erfolgreich an einem vom DMSB genehmigten DPN-Kurz-Lehrgang Stufe C teilgenommen hat. Die DPN muss innerhalb von 9 Monaten nach Absolvieren des Kurz-Lehrgangs

beantragt werden, sonst erlischt der Anspruch auf Erteilung die DPN.

Art. 4 DMSB Permit Nordschleife Stufe B

- (1) Die DMSB Permit Nordschleife Stufe B kann nach Vollendung des 18. Lebensjahres beantragt werden (Stichtagsregelung).
- (2) Die Erteilung der DMSB Permit Nordschleife Stufe B setzt voraus, dass der Antragsteller erfolgreich den E-Learning-Kurs für DPN Stufe A/B der DMSB Academy absolviert hat und
 - (a) in der Vergangenheit im Besitz der DMSB Permit Nordschleife Stufe B war oder
 - (b) als Inhaber einer Nationalen Lizenz Stufe A (oder höhere Lizenzstufe gemäß jeweiliger Ausschreibung) innerhalb von 24 Monaten an mindestens 2 Rennen Youngtimer Trophy / FHR Serien / RCN-Rennen in Wertung teilgenommen hat oder
 - (c) als Inhaber einer Nationalen Lizenz Stufe A oder Internationalen Lizenz Stufe D (oder höhere Lizenzstufe) innerhalb von 24 Monaten vor Antragstellung an mindestens 3 Leistungsprüfungen (RCN) auf der Nordschleife in Wertung teilgenommen hat oder
 - (d) als Inhaber einer Internationalen Lizenz Stufe C (oder höhere Lizenzstufe) innerhalb der letzten 5 Kalenderjahre vor Antragstellung an mindestens 1 Leistungsprüfung (RCN) als Einzelstarter bzw. an mindestens 2 Leistungsprüfungen (RCN) als Doppelstarter auf der Nordschleife und/oder alternativ an mindestens 2 Rennen der VLN Langstreckenmeisterschaft Nürburgring / ADAC Qualifikationsrennen 24h-Rennen und/oder an mindestens 1 ADAC TOTAL 24h-Rennen in Wertung teilgenommen hat oder
 - (e) als Inhaber einer Internationalen Lizenz Stufe C (oder höhere Lizenzstufe) erfolgreich an einem vom DMSB genehmigten DPN-Fahrerlehrgang teilgenommen hat. Die DPN muss innerhalb von 9 Monaten nach Absolvieren des Lehrgangs beantragt werden, sonst erlischt der Anspruch auf Erteilung die DPN.

Art. 5 DMSB Permit Nordschleife Stufe A

- (1) Die DMSB Permit Nordschleife Stufe A kann nach Vollendung des 18. Lebensjahres beantragt werden (Stichtagsregelung).

- (2) Die Erteilung der DMSB Permit Nordschleife Stufe A setzt voraus, dass der Antragsteller erfolgreich den E-Learning-Kurs für DPN Stufe A/B der DMSB Academy absolviert hat und
- (a) in der Vergangenheit im Besitz der DMSB Permit Nordschleife Stufe A war oder
 - (b) als Inhaber einer International Lizenz Stufe D (oder höhere Lizenzstufe) und der DMSB Permit Nordschleife Stufe B innerhalb der letzten 2 Kalenderjahre an mindestens 2 Rennen der VLN Langstreckenmeisterschaft Nürburgring / ADAC Qualifikationsrennen 24h-Rennen teilgenommen und sich unter den ersten 75% der gestarteten Teilnehmer in der Klasse (mindestens 3 Starter in der Klasse) platziert hat und min. 18 Rennrunden (Nachweis mit Fahrerkarte) absolviert hat.

Art. 6 Hoch- und Rückstufung

- (1) Für die Lizenznehmer besteht keine Verpflichtung eine höhere DPN zu beantragen, wenn deren Erteilungsvoraussetzungen erfüllt sind.
- (2) Eine Hochstufung ist für Inhaber einer gültigen DPN nach Erfüllen der Voraussetzungen auch im laufenden Kalenderjahr möglich.
- (3) Eine automatische Rückstufung von der DMSB Permit Nordschleife Stufe A auf die DMSB Permit Nordschleife Stufe B erfolgt grundsätzlich, wenn der Lizenznehmer
 - (a) jeweils innerhalb der 5 vorhergehenden Kalenderjahre nicht im Besitz einer DMSB Permit Nordschleife Stufe A war oder
 - (b) der Antragsteller innerhalb der letzten 5 Kalenderjahre (ab Saison 2015) an keinem Rennen ADAC TOTAL 24h-Rennen / ADAC Qualifikationsrennen 24h-Rennen / VLN Langstreckenmeisterschaft Nürburgring / RCN-Rundstreckenrennen Schwedenkreuz in Wertung teilgenommen hat.

Art. 7 Entzug der DMSB Permit Nordschleife

Der DMSB führt für DPN-pflichtige Veranstaltungen die auf dem Nürburgring/Nordschleife ausgetragen werden ein „DMSB-Strafpunkte-Register“. Der Strafenkatalog für die Missachtung von der Höchstgeschwindigkeit in der Boxengasse sowie für die Missachtung von Flaggenzeichen ist dem DMSB Rundstreckenreglement Anhang 2 zu entnehmen.

Der DMSB verwaltet das Strafpunkte-Register. Insgesamt 3 Punkte oder ein Verstoß der Stufe 4 ziehen einen vorläufigen DPN-Entzug nach sich.

Die Einleitung eines sportrechtlichen Verfahrens kann unabhängig von den Strafregisterpunkten oder einem DPN-Entzug erfolgen.

Darüber hinaus kann die DPN bei grob unsportlichen oder teilnehmer-gefährdenden Verhalten von den Sportkommissaren einbehalten und zur weiteren Überprüfung an den DMSB gesandt werden.

DMSB-AutomobilSPORT-Prädikate 2019

Stand: 19.11.2018 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

DMSB-PRÄDIKATSTUFEN

Level 1: (Internationale) Deutsche Meisterschaft

Level 2: DMSB-Meisterschaft

Level 3: DMSB-Cup

Level 4: DMSB-Pokal

ÜBERSICHT

Prädikate

I. Rundstrecken-Prädikate

1. DTM *Level 1*
2. Deutsche Historische
Automobil-Meisterschaft *Level 1*

II. Rallye-Prädikate

1. Deutsche Rallye-Meisterschaft für Fahrer *Level 1*
2. DMSB-Rallye-Cup *Level 3*

III. Berg-Prädikate

1. Deutsche Automobil-Berg-Meisterschaft *Level 1*
2. DMSB-Automobil-Berg-Cup *Level 3*

IV. Slalom-Prädikate

1. Deutsche Slalom-Meisterschaft *Level 1*
2. DMSB-Slalom-Meisterschaft *Level 2*
3. DMSB-Slalom-Team-Meisterschaft *Level 2*
4. DMSB-Slalom-Cup *Level 3*

V. Offroad-Prädikate

1. Deutsche Rallycross-Meisterschaft *Level 1*
2. DMSB-Rallycross-Pokal *Level 4*
3. Deutsche Autocross-Meisterschaft
für Tourenwagen *Level 1*
4. Deutsche Autocross-Meisterschaft
für Buggies *Level 1*

VI. Dragster-Prädikate

1. DMSB-Drag-Racing-Pokal *Level 4*

VII. Drift-Prädikate

1. DMSB-Drift-Cup *Level 3*

VIII. Kart-Prädikate

1. Deutsche Kart-Meisterschaft (DKM - OK) *Level 1*
2. Deutsche Elektro-Kart-Meisterschaft
(DEKM - Elektro) *Level 1*
3. Deutsche Junior-Kart-Meisterschaft
(DJKM - OK-Junior) *Level 1*
4. Deutsche Schalt-Kart-Meisterschaft
(DSKM - KZ2) *Level 1*
5. DMSB-Schalt-Kart-Cup (DSKC - KZ2) *Level 3*

Allgemeine Prädikatsbestimmungen 2019

Stand 18.12.2018 - Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

Allgemeines:

Im DMSB-Bereich gilt folgende Prädikatsstruktur:

Level 1: (Internationale) Deutsche-Meisterschaft

Level 2: DMSB-Meisterschaft

Level 3: DMSB-Cup

Level 4: DMSB-Pokal

Art. 1 – Geltungsbereich und Voraussetzungen

Die Allgemeinen Prädikatsbestimmungen gelten für alle vom DMSB ausgeschriebenen Prädikate, die zusätzlich durch Besondere Prädikatsbestimmungen geregelt werden. Das DMSB-Präsidium ist für die Vergabe der DMSB-Prädikate inkl. der jeweiligen Einstufung (Level 1 – 4) auf Grundlage eines Kriterienkataloges zuständig.

Art. 2 – Einschreibung

Ist eine Einschreibung nicht vorgeschrieben, erfolgt die Wertung aufgrund der Teilnahme an den einzelnen Prädikatsläufen *sowie gemäß der Besonderen Prädikatsbestimmungen*.

Art. 3 – Fahrerwertung

(1) Die Prädikate werden für lizenzierte Fahrer/Beifahrer ausgeschrieben.

Grundsätzlich benötigen die Fahrer für die Wertung innerhalb der DMSB-Prädikate mindestens die Nationale A Lizenz (siehe betreffende Prädikatsbestimmungen).

Für die DMSB-Prädikate im Bereich Slalom, Autocross, Driftsport und Dragster *sowie im DMSB-Rallye-Cup* ist mindestens die Nationale Lizenz der Stufe B wertungsberechtigt.

(2) Der DMSB behält sich vor, für seine Prädikate zusätzliche Wertungen auszusprechen.

Art. 4 – Fahrzeuge

Eine Teilnahme an den Prädikatsläufen ist nur mit Fahrzeugen gestattet, die den technischen Bestimmungen der FIA, CIK-FIA, des DMSB und/oder etwaigen besonderen technischen Bestimmungen des jeweiligen Prädikats entsprechen.

Art. 5 – Prädikatslauf

(1) Prädikate bestehen grundsätzlich aus einer bestimmten Anzahl von Prädikatsläufen. Der bei einer Veranstaltung durchgeführte Prädikatslauf kann in einzelne Wettbewerbe mit einer Gesamtwertung unterteilt werden.

(2) Der Veranstalter ist verpflichtet, den zugeteilten Prädikatslauf an dem von ihm angegebenen Veranstaltungsort und dem vom DMSB bestätigten Veranstaltungstermin durchzuführen.

Der DMSB behält sich vor, die Zuteilung des Prädikatslaufs zu widerrufen, falls der Veranstalter eine dieser Pflichten nicht erfüllt. Der Widerruf aus anderen Gründen und die gesetzlichen Bestimmungen bleiben unberührt.

(3) Die Termine für die DMSB-Prädikatsveranstaltungen sind auf der Homepage des DMSB veröffentlicht (www.dmsb.de).

(4) *Für Prädikatsveranstaltungen besteht grundsätzlich ein regionaler Termenschutz gegenüber anderen nationalen Veranstaltungen der jeweiligen Disziplin.*

Art. 6 – Absage, Verlegung

(1) Der DMSB übernimmt keine Gewähr für die Durchführung des einzelnen Prädikatslaufs.

(2) Bei Terminverlegung eines Prädikatslaufs nach Verabschiedung des endgültigen Terminkalenders für das jeweilige Kalenderjahr entfällt grundsätzlich die Meisterschafts- oder Pokalwertung für diesen Wettbewerb.

(3) Wird jedoch wegen *besonderer* Umstände eine Terminverlegung beantragt, so kann auf Entscheidung des DMSB das Prädikat für die Veranstaltung erhalten bleiben.

(4) Der DMSB ist berechtigt, Ersatzveranstaltungen unter Beibehaltung der Prädikate zu benennen.

Art. 7 – Abbruch von Wettbewerben

Wenn ein Wettbewerb aus zwingenden Gründen vorzeitig abgebrochen werden muss, erfolgt eine Wertung für das betreffende Prädikat nur dann, wenn zum Zeitpunkt des Abbruchs:

- bei Rundstrecken- und Kartrennen mindestens 75% der vorgesehenen Streckenlänge vom führenden Fahrzeug zurückgelegt wurde,
- bei Bergrennen, Slalom- und Driftsportveranstaltungen mindestens 1 Wertungslauf absolviert und/oder gewertet wird,
- bei Rallyes mindestens 75% der Gesamtlänge der vorgesehenen Wertungsprüfungen absolviert und gewertet wurden.

Abweichungen hiervon können in den jeweiligen Besonderen Prädikatsbestimmungen geregelt werden.

Art. 8 – Widerruf der ausgeschriebenen Prädikate

(1) Der DMSB behält sich vor, die ausgeschriebenen Meistertitel, Cups und Pokale bei Vorliegen besonderer Gründe nicht zu vergeben und einzelne Prädikatsläufe nicht zu werten.

(2) Eine Titelvergabe entfällt, wenn nicht mehr als die Hälfte der vorgesehenen Prädikatsläufe zur Wertung herangezogen werden können.

Art. 9 – Anzahl der gewerteten Ergebnisse

(1) Für die von dem DMSB ausgeschriebenen Meisterschaften, Cups und Pokale werden grundsätzlich alle Ergebnisse der Prädikatsläufe gewertet.

(2) Abweichungen hiervon sind in den Besonderen Prädikatsbestimmungen geregelt (z.B. *Streichergebnisse*).

(3) Wird ein Teilnehmer von der Wertung bei einem Prädikatslaufs disqualifiziert, so kann dieser Lauf nicht als Streichergebnis gewertet werden.

- (4) Eine Nichtteilnahme an einem Prädikatslauf kann als Streichergebnis herangezogen werden.
- (5) Wird ein Prädikatslauf abgesagt und kein Ersatzlauf nominiert, kann nach der Entscheidung des DMSB der abgesagte Prädikatslauf als Streichergebnis herangezogen werden, sofern in den Besonderen Prädikatsbestimmungen keine abweichenden Regelungen getroffen sind.

Art. 10 – Punktezuteilung

- (1) Die Auswertung der Ergebnislisten und die Punktezuteilung erfolgt durch den DMSB nach den Allgemeinen und Besonderen Prädikatsbestimmungen.
Der DMSB kann in Fällen eines offensichtlichen Irrtums auch nach Veröffentlichung die Punktezuteilung nachträglich ändern.
- (2) Sollte ein Veranstalter ein Ergebnis erstellen, das nicht mit den Allgemeinen und/oder Besonderen Prädikatsbestimmungen der DMSB-Prädikate übereinstimmt, behält sich der DMSB vor, die Ergebnisliste entsprechend zu ändern und die Punktezuteilung nach den DMSB-Bestimmungen vorzunehmen.
- (3) Erfolgt die Punktezuteilung klassenweise, müssen mindestens drei oder fünf (ist in den Besonderen Prädikatsbestimmungen angegeben) Fahrzeuge in der Klasse gestartet sein, damit Punkte zugeteilt werden können. Klassen unter drei/fünf gestarteten Fahrzeugen werden vom DMSB mit der/den nächsthöheren Klasse(n), zusammengelegt. Ist eine Klassenzusammenlegung nicht möglich, entfällt grundsätzlich die Punktezuteilung für diese Klasse.
- (4) Bei Zeitgleichheit mehrerer Fahrer (ex aequo) in einem Prädikatslauf erhalten diese die für ihre Platzierung vorgesehenen Punkte. Die nachfolgenden Fahrer erhalten die Punkte für ihre tatsächlich erreichte Platzierung.
- (5) Abweichungen hiervon sind in den Besonderen Prädikatsbestimmungen geregelt.

Art. 11 – Punktegleichheit, Vergabe des Titels

Besteht bei der Endauswertung der einzelnen DMSB-Prädikate Punktegleichheit zwischen mehreren Fahrern, entscheidet nach Abzug der Streichergebnisse die größere Anzahl der ersten, dann der zweiten und der weiteren Plätze aller für das Prädikat durchgeführten Läufe über die Vergabe des Titels. Wenn dann immer noch Gleichstand besteht, entscheidet der Vergleich der Wertungspunkte und somit die erste bessere Platzierung im letzten, vorletzten, drittletzten usw. Lauf. Bei der DMSB-Slalom-Meisterschaft wird diesbezüglich nur die Region herangezogen, in der sich der Fahrer für die Finalläufe qualifiziert hat.

In den Kart- und Rallycross-Prädikaten kann darüber hinaus die größere Anzahl der ersten, zweiten und der weiteren Plätze in allen Qualifikationsrennen bzw. Heats herangezogen werden.

Art. 12 – Ablehnung von Nennungen

- (1) Gültige Nennungen für DMSB-Prädikatsveranstaltungen dürfen nur mit Genehmigung des DMSB abgelehnt werden.
- (2) Gültige Nennungen für DMSB-Prädikatsveranstaltungen dürfen dann nicht abgelehnt werden, wenn der betreffende Fahrer mindestens 30 % der Punkte des im Prädikat führenden Fahrers erreicht hat.

Art. 13 – Anwesenheit bei der Siegerehrung/ DMSB Meisterehrung

Bei allen Läufen zu den Deutschen Meisterschaften, DMSB-Meisterschaften, Cups und Pokalen sind die jeweils 3 Erstplatzierten verpflichtet, an der Siegerehrung, die spätestens 24 Stunden nach Eintreffen des letzten Fahrzeuges im Ziel stattfindet, teilzunehmen. Die Verletzung dieser Pflicht kann mit einer Geldbuße in Höhe von EUR 600,- geahndet werden.

Die zu der, durch den zuständigen Fachausschuss einberufenen, Meisterfeier/Ehrung eingeladenen Platzierten sind verpflichtet an der Meisterfeier/Ehrung am Saisonende teilzunehmen. Die Verletzung dieser Pflicht kann durch den DMSB geahndet werden.

Art. 14 – Auslegung der Bestimmungen

- (1) Die Auslegung der Allgemeinen und Besonderen Prädikatsbestimmungen ist dem DMSB bzw. seiner Sportgerichtsbarkeit vorbehalten.
- (2) Der DMSB kann zur Wahrung der Chancengleichheit, aus Sicherheitsgründen oder bei Erkennen von Lücken in den Allgemeinen und Besonderen Prädikatsbestimmungen diese, auch während der laufenden Saison, ändern (Bulletin).

Art. 15 – Sportwarte

- (1) Der DMSB behält sich das Recht vor, Sportwarte für Serien/Veranstaltungen mit DMSB-Prädikat zu benennen.
- (2) Die Serienausschreiber bzw. Veranstalter müssen die vom DMSB benannten Sportarten in der Einsatzplanung (Veranstaltungs-Ausschreibung) berücksichtigen und die entstandenen Kosten gemäß DMSB-Reisekostenordnung dem Sportwart vergüten, sofern keine andere Vereinbarung getroffen wurde.
- (3) Es wird empfohlen, für alle Serien/Veranstaltungen mit DMSB-Prädikat Sportwarte mit ausreichend Erfahrung in der jeweiligen Disziplin einzusetzen.
- (4) Der DMSB behält sich das Recht vor, DMSB-Delegierte (Observer) für Prädikatsveranstaltungen zu benennen und zu entsenden. Der Veranstalter muss den DMSB-Delegierten freien Zugang zum Veranstaltungsgelände und allen Bereichen gewähren.

Art. 16 – Fernseh- und Rundfunkrechte

Das Recht, über DMSB ausgeschriebene Prädikate, Film- und Fernsehstrahlungen auf Bild- und Tonträgern – gleich welcher Art – vollständig oder in Ausschnitten aufzunehmen oder aufzuzeichnen, über sie zu berichten und Aufnahmen und Aufzeichnungen zeitlich, räumlich und inhaltlich unbeschränkt zu nutzen und entsprechende Verträge zu schließen, steht dem DMSB zu, dies gilt nicht für diejenigen Serien, denen gemäß § 2 Ziff. 3 d der Satzung des DMSB ein Prädikat des DMSB erteilt wird.

Art. 17 – DMSB-Ausweis

Allen Inhabern eines DMSB-Ausweises, die dem Veranstalter vorab durch die DMSB-Geschäftsstelle namentlich mitgeteilt wurden, ist der kostenlose Zutritt zu allen öffentlich zugänglichen Bereichen inklusive – sofern vorhanden – dem Fahrerlager der Veranstaltung zu gewähren.

Art. 18 – DMSB Online-Nennsystem

Der DMSB behält sich vor, ein Online-Nennsystem für seine Prädikatsveranstaltungen vorzuschreiben.



Race Card

Einfach - Schnell - Überall

Holen Sie sich jetzt die DMSB-App fürs Smartphone und steigen Sie ein in die Welt des Motorsports.



So einfach geht es:

- > DMSB-App im App-Store oder bei Google Play herunterladen
- > Race Card (vormals: DMSB-Startzulassung) einfach online über die App erwerben
- > Bei der Dokumentenabnahme Race Card auf dem Smartphone vorzeigen – keine Lizenzkarte mehr notwendig
- > Starten Sie im Clubsport und im DMSB-Sport durch
- > Zusätzlich: Alle wichtigen Dokumente und Infos zu Ihrer Disziplin immer dabei

Die DMSB-App ist für alle gängigen mobilen Endgeräte erhältlich.



DMSB

Art. 1 – Ausschreibung

- (1) Die DTM 2019 wird vom DMSB – Deutscher Motor Sport Bund e.V. – ausgeschrieben und ist von der FIA als Internationale Serie anerkannt und genehmigt.
- (2) Die DTM wird nach den Bestimmungen des ISG und dem Sportlichen und Technischen Reglement der DTM durchgeführt.
- (3) DMSB und ITR haben die DTM Kommission gebildet, die für die Durchführung der DTM verantwortlich ist.

Art. 2 – Teilnehmer

Fahrer, die im Jahr 2019 das 17. Lebensjahr vollenden und mindestens eine für das Jahr 2019 ausgestellte Internationale Bewerber- und Fahrerlizenz der Stufe B eines der FIA angeschlossenen Automobilsportverbandes (ASN), besitzen, können die Teilnahme an der DTM beantragen (Einschreibung).

Art. 3 – Einschreibung

- (1) Einschreibungen sind mit den vom DMSB herausgegebenen Einschreibformularen vorzunehmen.
- (2) Die Einschreibung verpflichtet zur Teilnahme an allen Wertungsläufen zur DTM 2019 (Blocknennung).

Art. 4 – Ablehnungsvorbehalt

Die DTM Kommission behält sich vor, Einschreibungen und Einzelnennungen mit Angabe von Gründen abzulehnen.

Art. 5 – Besondere Bestimmungen

Die vom DMSB herausgegebenen Reglements sind Bestandteil dieser Bestimmungen.

Art. 6 – Wertungsläufe

Bei den zur DTM 2019 angemeldeten Veranstaltungen werden jeweils 2 Wertungsläufe durchgeführt.

Art. 7 – Veranstaltungskalender

03.05. - 05.05.2019	Hockenheimring (D)
17.05. - 19.05.2019	Zolder (B)
07.06. - 09.06.2019	Misano World Circuit (I)
05.07. - 07.07.2019	Norisring (D)
19.07. - 21.07.2019	Assen (NL)
09.08. - 11.08.2019	Brands Hatch (GB)
23.08. - 25.08.2019	Lausitzring (D)
13.09. - 15.09.2019	Nürburgring (D)
04.10. - 06.10.2019	Hockenheimring (D)

Art. 8 – Durchführung der Wertungsläufe

Bei jeder Veranstaltung werden zwei Wertungsläufe von *max. 70 Minuten* inklusive einem Radwechsel durchgeführt.

Die Startaufstellung erfolgt nach den jeweiligen Platzierungen in den offiziellen Zeittrainings.

Es werden je Wertungslauf folgende Punkte vergeben:

1. Platz	25 Punkte	6. Platz	8 Punkte
2. Platz	18 Punkte	7. Platz	6 Punkte
3. Platz	15 Punkte	8. Platz	4 Punkte
4. Platz	12 Punkte	9. Platz	2 Punkte
5. Platz	10 Punkte	10. Platz	1 Punkt

Alle durchgeführten Wertungsläufe werden zur Gesamtwertung herangezogen.

Art. 9 – Titel

Der Fahrer, der die höchste Punktzahl nach Durchführung aller Wertungsläufe erreicht hat, erhält den Titel

„DTM-Champion 2019“

Deutsche Historische Automobil-Meisterschaft 2019

Stand: 23.11.2018 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

Art. 1 – Ausschreibung

Die Deutsche Historische Automobil-Meisterschaft (DHAM) wird vom DMSB in Zusammenarbeit mit der Historic Race Events GmbH nach Level 1 der Allgemeinen Prädikatsbestimmungen des DMSB mit dem Status International für den Dunlop Historic Endurance Cup und für die FHR HTGT um die Dunlop Trophy ausgeschrieben.

Grundlage dieser Ausschreibung sind in der jeweiligen gültigen Fassung das Internationale Sportgesetz der FIA einschließlich der Anhänge, das DMSB-Rundstrecken-Reglement (inkl. Anhang 1 und 2), das DMSB-Veranstaltungsreglement, die DMSB-Lizenzbestimmungen, die Rechts- und Verfahrensordnung des DMSB (RuVO), die Rechts- und Verfahrensregeln der FIA, Beschlüsse und Bestimmungen des DMSB, die Umweltrichtlinien des DMSB, die allgemeinen und besonderen Prädikatsbestimmungen des DMSB, das Anti-Doping Regelwerk der nationalen und internationalen Anti-Doping Agentur (WADA/NADA-Code) sowie die Anti-Dopingbestimmungen der FIA, die Sportlichen und Technischen Serienbestimmungen (Dunlop Historic Endurance Cup und FHR HTGT um die Dunlop Trophy) mit den vom DMSB genehmigten Änderungen und Ergänzungen (Bulletins), die Ausschreibungen der Veranstaltungen mit eventuellen Änderungen und Ergänzungen, dem Ethikkodex und dem Verhaltenskodex der FIA und dem Ethikkodex des DMSB sowie den sonstigen Bestimmungen der FIA und des DMSB.

Art. 2 – Teilnehmer

Fahrer, die mindestens im Besitz einer gültigen Internationalen Bewerber- und Fahrerlizenz der Stufe C/D-historisch oder der Stufe D des DMSB oder eines anderen der FIA angeschlossenen Automobilverbandes (ASN) sind und in der Teilnehmerliste für die DHAM aufgenommen worden. Voraussetzung hierfür ist die Einschreibung im Dunlop Historic Endurance Cup oder FHR HTGT um die Dunlop Trophy.

Für Veranstaltungen auf der Nürburgring-Nordschleife müssen alle Teilnehmer volljährig und im Besitz einer DMSB Permit Nordschleife Stufe C oder höher sein (gemäß DMSB-Lizenzbestimmungen Anhang 1).

Art. 3 – Fahrzeuge

Die Fahrzeuge müssen den Technischen Bestimmungen des Anhang K sowie den Serienbestimmungen entsprechen.

Für die DHAM zugelassene Fahrzeuge müssen mit einer goldenen Plakette gekennzeichnet sein. Fahrzeuge mit einer silbernen Plakette werden für die DHAM nicht gewertet.

Art. 4 – Einschreibung

Einschreibungen *der Fahrer/Fahrerteams* sind mit dem von der Historic Race Events GmbH herausgegebenen

Einschreibformular vorzunehmen. Einschreibungen sind bis zum 01.03.2019 möglich.

Die Historic Race Events GmbH behält sich vor, auch Anträge auf Einschreibung, die nach dem 01.03.2019 eingehen, anzunehmen.

Nach diesem Zeitpunkt erfolgt die Punkteverteilung ab der Veranstaltung, zu deren Nennschluss die Einschreibung bei der Historic Race Events GmbH eingegangen ist.

Art. 5 – Ablehnungsvorbehalt

Die Historic Race Events GmbH behält sich vor, Einschreibungen mit Angabe von Gründen abzulehnen.

Art. 6 – Veranstaltungskalender

Die Termine werden gesondert auf der DMSB-Homepage bekannt gegeben.

Art. 7 - Punkteverteilung

Die Punkteverteilung für die Fahrer/Fahrerteams wird je Division (gemäß jeweiliger Serienausschreibung) wie folgt vorgenommen:

Platz	Punkte	Platz	Punkte
1	20	9	8
2	17	10	7
3	15	11	6
4	13	12	5
5	12	13	4
6	11	14	3
7	10	15	2
8	9	16	1

Eingeschriebene Fahrer/Fahrerteams mit wertungsberechtigten Fahrzeugen rücken in der Punkteverteilung entsprechend auf.

Zusätzlich erhält jeder Teilnehmer 0,1 Punkte pro hinter ihm platzierten Fahrer/Fahrerteam (mit DMSB-Lizenz und wertungsberechtigtem Fahrzeug gemäß Art. 2) in der Division.

Alle Rennen des Dunlop Historic Endurance Cup oder der FHR HTGT um die Dunlop Trophy werden zur DHAM zugelassen. Gewertet werden die sechs besten Rennläufe eines Fahrers/Fahrerteams.

Sollte an einem Rennwochenende ein Fahrer/Fahrerteam an beiden Rennserien teilnehmen, so muss sich der Fahrer bzw. das Fahrerteam mit Abgabe der Nennung für die zur DHAM zu wertende Rennserie entscheiden. Sollte er bzw. das Fahrerteam dies nicht tun, so wird automatisch der Lauf des Dunlop Historic Endurance Cup zur Wertung herangezogen.

Art. 8 – Titel

Der Fahrer, der am Ende der Saison die höchste Punktzahl nach Durchführung aller Wertungsläufe erreicht hat, erhält den Titel

„Deutscher Historischer Automobil-Meister 2019“

Deutsche Rallye-Meisterschaft 2019

Stand: 28.11.2018 - Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

Der Deutsche Motor Sport Bund e.V. schreibt für 2019, nach Level 1 der allgemeinen DMSB-Prädikatsbestimmungen, das Prädikat für die Deutsche Rallye-Meisterschaft (DRM) 2019 mit dem Status National A Plus (NSAFP) aus. *Promoter des Prädikats ist der ADAC e.V.*

Grundlage dieser Meisterschaft sind in der jeweiligen gültigen Fassung das Internationale Sportgesetz der FIA einschließlich der Anhänge, das DMSB-Rallye-Reglement mit den technischen Bestimmungen, das DMSB-Veranstaltungsreglement, die DMSB-Lizenzbestimmungen, die allgemeinen und besonderen DMSB-Prädikatsbestimmungen, die DMSB-Umweltrichtlinien, die Dopingbestimmungen der WADA/NADA, die DMSB und FIA-Anti-Doping-Bestimmungen und die sonstigen Bestimmungen der FIA und des DMSB.

Art. 1 Teilnehmer

Teilnahmeberechtigt sind Fahrer/Beifahrer mit min. einer Internationalen Lizenz Stufe D des DMSB oder einer entsprechenden Lizenz eines anderen, der FIA angeschlossenen Automobilverbandes (ASN). Ausländische Bewerber/Fahrer mit einer Internationalen Lizenz eines ausländischen ASN sind als Starter zugelassen und in der DRM wertungsberechtigt.

Art. 2 Einschreibungen

Eine Einschreibung für die Deutsche Rallye-Meisterschaft 2019 ist nicht erforderlich.

Art. 3 Zugelassene Fahrzeuge

Zur Teilnahme an der DRM 2019 sind Fahrzeuge der Gruppen A, N, R1, R2, R3, R4, R5, Super 1600, S2000-Rally, Kit-car und RGT-Fahrzeuge entsprechend dem Anhang J zum ISG der FIA zugelassen.

Hierbei gilt die Homologationsverlängerungsliste der FIA (+4 Jahre), s.a. DMSB-Homepage: Automobilsport – Technische Dokumente – Homologationen- zusätzliche Homologationsliste für Rallysport.

Die Fahrzeuge werden, in Anlehnung an das FIA-Rallyereglement, wie folgt eingeteilt:

Klasse	Gruppen
RC2	S2000-Rally: 1.6 Turbo Motor mit 28 mm Air-Restriktor S2000-Rally: 2.0 Saug-Motoren Gruppe R5 (VR5) Gruppe R4 (VR4) Gruppe N über 2000 ccm (bisher NR4)

RGT	Gruppe R-GT
RC3	Gruppe A über 1600 ccm bis 2000 ccm Super 1600 R2 (Saug-Motoren/ über 1600 ccm bis 2000 ccm – VR2C) Turbo/ über 1067 ccm bis 1333 ccm – VR2C) R3 (Saug-Motoren / über 1600 ccm bis 2000 ccm – VR3C) Turbo/ über 1067 ccm bis 1333 ccm – VR3C) R3 (Turbo / bis 1620 ccm / nominal – VR3T) R3 (Diesel / bis 2000 ccm / nominal – VR3D)
RC4	Gruppe A bis 1600 ccm R2 (Saug-Motoren/ über 1390 ccm bis 1600 ccm – VR2B) Turbo/ über 927 ccm bis 1067 ccm – VR2B) Kit-car bis 1600 ccm Gruppe N über 1600 ccm bis 2000 ccm
RC5	Gruppe N 1600 ccm R1 (Saug-Motoren/bis 1600 ccm – VR1A / VR1B) Turbo/ bis 1067 ccm - VR1A / VR1B

Art. 4 Veranstaltungen 2019 (Änderungen vorbehalten)

1. Lauf

08./09.03.19 ADAC Saarland-Pfalz Rallye, St. Wendel

2. Lauf

24./25.05.19 AvD-Sachsen-Rallye, Zwickau

3. Lauf

14./15.06.19 ADAC Rallye Stembwedder Berg, Lübbecke

4. Lauf

26./27.07.19 ADAC Rallye Wartburg, Eisenach

5. Lauf

09./10.08.19 ADAC Rallye „Rund um die Sulinger Bärenklaue“, Sulingen

6. Lauf

04./05.10.19 ADMV Rallye Erzgebirge, Stollberg

7. Lauf

18./19.10.19 ADAC 3-Städte-Rallye, Ostbayern

Art. 5 Punkteuteilung

Es wird bei allen Veranstaltungen ein DRM-Gesamtklassement für die bei der DRM 2019 zugelassenen Fahrzeuge erstellt.

DEUTSCHE RALLYE MEISTERSCHAFT »

» DIE BESTE RALLYE-ACTION DEUTSCHLANDS



» DEUTSCHE RALLYE MEISTERSCHAFT KALENDER 2019*

8. - 9.3.19	ADAC SAARLAND-PFALZ RALLYE	ST. WENDEL
24. - 25.5.19	AVD-SACHSEN-RALLYE	ZWICKAU
14. - 15.6.19	ADAC RALLYE STEMWEDER BERG	LÜBBECKE
26. - 27.7.19	ADAC RALLYE WARTBURG	EISENACH
9. - 10.8.19	ADAC RALLYE „RUND UM DIE SULINGER BÄRENKLAUE“	SULINGEN
4. - 5.10.19	ADMV RALLYE ERZGEBIRGE	STOLLBERG
18. - 19.10.19	ADAC 3-STÄDTE-RALLYE	FREYUNG

*Terminänderungen vorbehalten

ADAC

Alle Infos unter: adac.de/drm

Eine Punktezuteilung erfolgt nur, wenn das Fahrzeug mit FIA-homologierten Reifen ausgestattet ist (gem. aktuellen FIA Veröffentlichungen).

Darüber hinaus sind nur Fahrer wertungsberechtigt, die grundsätzlich als Fahrzeuglenker die Wertungsprüfungen fahren. Die Punktezuteilung je Veranstaltung wird wie folgt vorgenommen:

Für das Gesamtklassement der DRM:

1. Platz	25 Punkte	6. Platz	8 Punkte
2. Platz	18 Punkte	7. Platz	6 Punkte
3. Platz	15 Punkte	8. Platz	4 Punkte
4. Platz	12 Punkte	9. Platz	2 Punkte
5. Platz	10 Punkte	10. Platz	1 Punkt

Jeder Veranstalter weist eine spezielle Wertungsprüfung (Power Stage) aus. Die Power Stage findet im Verlauf der Etappe 2 statt und ist kein Rundkurs

Zusätzliche Wertungspunkte aus dem Ergebnis der DRM-Wertung der Power Stage:

Platz	1	2	3	4	5
Punkte	5	4	3	2	1

Zusätzlich erfolgt eine Sonderwertung mit analoger Punktezuteilung wie beim Gesamtergebnis sowie der DRM-Wertung der Power Stage für ein Gesamtergebnis der Klassen RC3 bis RC5 für die Zweiradangetriebenen Fahrzeuge.

Art. 6 Jahresendwertung

Es werden alle durchgeführten Veranstaltungen gewertet, inkl. der bei diesen Veranstaltungen bei der Power Stage erzielten Punkte.

Fahrer und Beifahrer werden gemeinsam gewertet, wenn der Beifahrer alle für den Fahrer gewerteten Läufe mit demselben Fahrer gefahren ist.

Bei Punktegleichheit (ex aequo) entscheiden die Anzahl der ersten, zweiten und evtl. aller weiteren Plätze aus der Jahresendwertung im Gesamtklassement der einzelnen Veranstaltungen. Bei weiterer Gleichheit entscheidet die höhere Anzahl der bei der Power Stage erzielten Punkte. Letztendlich entscheiden die Anzahl der ersten, zweiten und evtl. aller weiteren Plätze aus den Gesamtergebnissen der Power Stage.

Art. 7 Titel

Der Fahrer bzw. Fahrer und Beifahrer mit der höchsten Punktezahl im Gesamtklassement der Jahresendwertung erhält den Titel

„Deutscher Rallye-Meister 2019“

Der Fahrer bzw. Fahrer und Beifahrer mit der höchsten Punktezahl mit einem Zweiradangetriebenen Fahrzeug der Klassen RC3 bis RC5, gewinnt die Sonderwertung:

„DRM - Sieger 2WD-Wertung 2019“

DMSB-Rallye-Cup 2019

Stand: 28.11.2018 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

Der Deutsche Motor Sport Bund e.V. schreibt für 2019, nach Level 3 der allgemeinen DMSB-Prädikatsbestimmungen das Prädikat für den DMSB-Rallye-Cup 2019 mit dem Status National B aus.

Grundlage dieses Cups sind in der jeweiligen gültigen Fassung das Internationale Sportgesetz der FIA einschließlich der Anhänge, das DMSB-Rallye-Reglement mit den technischen Bestimmungen, das DMSB-Veranstaltungsreglement, die DMSB-Lizenzbestimmungen, die allgemeinen und besonderen DMSB-Prädikatsbestimmungen, die DMSB-Umweltrichtlinien, die Dopingbestimmungen der WADA/NADA, die DMSB und FIA-Anti-Doping-Bestimmungen und die sonstigen Bestimmungen der FIA und des DMSB.

Art. 1 Teilnehmer

Teilnahme- und wertungsberechtigt sind alle Fahrer, die mindestens im Besitz einer Nationalen Lizenz Stufe B des DMSB sind. Fahrer die im Besitz einer Nationalen Lizenz Stufe C bzw. *Race Card* sind, sind teilnahmeberechtigt, werden zum DMSB-Rallye-Cup jedoch nicht gewertet.

Art. 2 Zugelassene Fahrzeuge

Bei der Veranstaltung erfolgt eine Wertung des Teams nur, wenn das Team mit einem Fahrzeug der Klasseneinteilung nach Art. 3 an den Läufen teilnimmt.

Art. 3 Klasseneinteilung

Teilnahmeberechtigt zu den Veranstaltungen sind alle Fahrzeuge gem. RyR. 2019 V3 Art. 4.2., wobei aber nur in den nachfolgend aufgeführten Klassen Punkte vergeben werden.

3.1 Fahrzeuge gemäß Anhang J zum ISG

Klasse	Gruppen
RC3	S2000-Rallye: 1.6 Turbo Motor mit 28 mm Air-Restriktor* S2000-Rallye: 2.0 Saug-Motoren* Super 1600* - R2 (Saug-Motoren / über 1600 ccm bis 2000 ccm - VR2C und Turbo / über 1067 ccm bis 1333 ccm – VR2C) - R3 (Saug-Motoren / über 1600 ccm bis 2000 ccm – VR3C und Turbo / über 1067 ccm bis 1333 ccm – VR3C) - R3 (Turbo / bis 1620 ccm / nominal – VR3T) - R3 (Diesel / bis 2000 ccm / nominal – VR3D)

RC4	- R2 (Saug-Motoren über 1390 ccm bis 1600 ccm – VR2B und Turbo-Motoren über 927 ccm bis 1067 ccm – VR2B) - Gruppe N über 1600 ccm bis 2000 ccm
RC5	Gruppe N bis 1600 ccm - R1 (Saug-Motoren über 1390 ccm bis 1600 ccm – VR1B und Turbo über 927 ccm bis 1067 ccm - VR1B) - R1 (Saugmotoren bis 1390 ccm – VR1A und Turbo bis 927 ccm – VR1A)

3.2 Fahrzeuge gemäß nationalen technischen DMSB-Bestimmungen

Klasse	National verbessert
NC 1	Gruppe F über 3000 ccm bis 3500 ccm Gruppe N über 2000 ccm bis 3500 ccm CTC/CGT Division 1.1, 1.2, 1.3, 2.1, 2.2, 2.3, 3.1, 3.2, 3.3 über 3000 ccm Homol.-jahre 1966–inkl. 1981 CTC/CTG Division 4.1, 4.2 und 4.3 über 3000 ccm Homol.-jahre 1970–inkl. 1981 CTC/CGT Division 6, 6.1, 6.2, 7, 7.1, 7.2 und 8 über 3000 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2011 CTC/CGT Division 16 Homol.-jahre bis inkl. 2012 FIA Anhang K: Perioden E-J Klassen T, CT, GT, GTS über 3000 ccm
NC 2	Gruppe F über 2000 ccm bis 3000 ccm CTC/CGT Division 1.1, 1.2, 1.3, 2.1, 2.2, 2.3, 3.1, 3.2, 3.3 über 2000 ccm bis 3000 ccm Homol.-jahre 1966–inkl. 1981 CTC/CTG Division 4.1, 4.2 und 4.3 über 2000 ccm bis 3000 ccm Homol.-jahre 1970–inkl. 1981 CTC/CGT Division 6, 6.1, 6.2, 7, 7.1, 7.2 und 8 über 2000 ccm bis 3000 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2011 CTC/CGT Division 12 über 1600 ccm bis 2000 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2011 FIA Anhang K: Perioden E-J Klassen T, CT, GT, GTS über 2000 ccm bis 3000 ccm

NC 3	<p>Gruppe F über 1600 ccm bis 2000 ccm <i>CTC/CGT Division 1.1, 1.2, 1.3, 2.1, 2.2, 2.3, 3.1, 3.2, 3.3 über 1600 ccm bis 2000 ccm Homol.-jahre 1966–inkl.1981</i> <i>CTC/CTG Division 4.1, 4.2 und 4.3 über 1600 bis 2000 ccm ccm Homol.-jahre 1970 –inkl 1981</i> <i>CTC/CGT Division 6, 6.1, 6.2, 7, 7.1, 7.2 und 8 über 1600 ccm bis 2000 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2011</i> <i>CTC/CGT Division 11 bis 2000 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2011</i> <i>CTC/CGT Division 12 über 1400 ccm bis 1600 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2011</i> <i>FIA Anhang K: Perioden E-J Klassen T, CT, GT, GTS über 1600 ccm bis 2000 ccm</i></p>
NC 4	<p>Gruppe F über 1400 ccm bis 1600 ccm <i>CTC/CGT Division 1.1, 1.2, 1.3, 2.1, 2.2, 2.3, 3.1, 3.2, 3.3 über 1400 ccm bis 1600 ccm Homol.-jahre 1966–inkl.1981</i> <i>CTC/CTG Division 4.1, 4.2 und 4.3 über 1400 ccm bis 1600 Homol.-jahre 1970 –inkl 1981</i> <i>CTC/CGT Division 6, 6.1, 6.2, 7, 7.1, 7.2 und 8 über 1400 ccm bis 1600 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2011</i> <i>CTC/CGT Division 12 bis 1400 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2011</i> <i>FIA Anhang K: Perioden E-J Klassen T, CT, GT, GTS über 1400 ccm bis 1600 ccm</i></p>
NC 5	<p>Gruppe F bis 1400 ccm <i>CTC/CGT Division 1.1, 1.2, 1.3, 2.1, 2.2, 2.3, 3.1, 3.2, 3.3 bis 1400 ccm Homol.-jahre 1966–inkl.1981</i> <i>CTC/CTG Division 4.1, 4.2 und 4.3 bis 1400 ccm Hom.-jahre 1970 –inkl 1981</i> <i>CTC/CGT Division 6, 6.1, 6.2, 7, 7.1, 7.2 und 8 bis 1400 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2011</i> <i>FIA Anhang K: Perioden E-J Klassen T, CT, GT, GTS bis 1400 ccm</i></p>

Klasse	Seriennah
NC 6	Gruppe G LG - kleiner 9 („LG 1“)
NC 7	Gruppe G LG ab 9 - kleiner 11 („LG 2“)
NC 8	Gruppe G LG ab 11 - kleiner 13 („LG 3“)
NC 9	Gruppe G LG ab 13 („LG 4-7“)

Den Veranstaltern ist es freigestellt, weitere Gruppen und Klassen entsprechend RyR. 2019 V2 Art. 4.2 auszusprechen. Für den DMSB-Rallye-Cup werden jedoch nur die o.a. Klassen gewertet.

Weitere Serien (GLP, Rahmenprogramm, VIP etc.) dürfen grundsätzlich nur am Ende des Starterfeldes einer Veranstaltung mit DMSB-Prädikat eingeordnet werden.

Art. 4 Wertungsläufe (Änderungen vorbehalten)

Die Wertungsläufe zum DMSB-Rallye-Cup sind Rallye70-Veranstaltungen entsprechend RyR. 2019 V3.

Der DMSB-Rallye-Cup wird in zwei Regionen (Nord und Süd) mit max. 7 Veranstaltungen als Vorläufe sowie einem Endlauf als Pflichtlauf ausgetragen.

Zur Gesamtwertung der DMSB-Rallye-Cup werden die 5 besten Ergebnisse gewertet, zuzüglich des Endlaufes.

Die Termine werden gesondert auf der DMSB-Homepage bekanntgegeben.

Art. 5 Punkteuteilung

5.1 Punkte in den Vorläufen (Regionen)

Die Punkteuteilung in den Klassen lt. Art. 3 wird wie folgt vorgenommen:

$$\frac{\text{Anzahl der Starter in der Klasse} + 0,5 - \text{Platzierung in der Klasse}}{\text{Anzahl der Starter in der Klasse}} \times 10$$

Volle Punkte werden nur vergeben, wenn mindestens drei Fahrer in der Klasse gestartet sind. Wird die erforderliche Teilnehmerzahl ggf. nach Zusammenlegung nicht erreicht, halbieren sich die Punkte.

Die in einer Region erreichten Punkte können nicht in die andere Region übernommen werden.

Ein Klassen-, Gruppenwechsel unter Beibehaltung der Punkte für die Gesamtwertung ist möglich. Ein Klassen-, Gruppenwechsel unter Beibehaltung der Punkte für Wertung der Gruppensieger ist nicht möglich. Zur Gruppenwertung wird die Gruppe mit der höchsten erreichten Punkteanzahl herangezogen.

5.2 Qualifikationen für den Endlauf

Für den Endlauf sind alle Fahrer/Teams qualifiziert, die Punkte in den Vorläufen erhalten haben. In den Endlauf nehmen die Fahrer/Teams die gewerteten Punkte aus den Vorläufen mit. Hat ein Fahrer in zwei Regionen Punkte, so hat er sich mit den Punkten der Region qualifiziert, in der er die meisten Punkte erreicht hat.

5.3 Punkte bei dem Endlauf

Für die gewerteten Teilnehmer des Endlaufes wird die Punktzahl verdoppelt. Die Punkteuteilung in den Klassen lt. Art. 3 wird wie folgt vorgenommen:

$$\frac{\text{Anzahl der Starter in der Klasse} + 0,5 - \text{Platzierung in der Klasse}}{\text{Anzahl der Starter in der Klasse}} \times 10$$

Volle Punkte werden nur vergeben, wenn mindestens drei Fahrer in der Klasse gestartet sind. Wird die erforderliche Teilnehmerzahl ggf. nach Zusammenlegung nicht erreicht, halbieren sich die Punkte.

5.4 Sonderbestimmungen

Punktberechtigt ist nur der Fahrer. Der Beifahrer wird gemeinsam mit dem Fahrer als Team gewertet, wenn sie alle gewerteten Läufe gemeinsam bestreiten.

Nicht punkteberechtigt sind Teilnehmer mit einer Lizenz eines ausländischen ASN sowie Teilnehmer, die in den vier letzten Jahren (2018 bis 2015) einen FIA-Status hatten.

HJS DRC 2019

RAVENOL

VAUTH
SAGEL

PIRELLI

POLE PROMOTION

NIMEX

SCHROTH
RACING



**Förderpaket:
50.000 €
für den besten Junior**

Gesamtwertung: Prämien im Wert von 15.000 €

Jetzt einschreiben!

Alle Infos unter www.hjs-drc.de

Die Preise werden von den folgenden Partnern zur Verfügung gestellt:

HJS
Emission Technology

RAVENOL

VAUTH
SAGEL

PIRELLI

POLE PROMOTION

NIMEX

SCHROTH
RACING

HJS Emission Technology GmbH & Co. KG
Dieselweg 12 | D-58706 Mendeln

Telefon +49 2373 987-0
Telefax +49 2373 987-249

motorsport@hjs.com
www.hjs-motorsport.de

HJS
Emission Technology

Art. 6 Werbung

Die nachfolgenden Punkte sind für alle Teilnehmer des DMSB-Rallye-Cup bindend.

- Die Bereiche des Startnummerträgers an den Wettbewerbsfahrzeugen sind für Werbung des Serienausschreibers freizuhalten. Die entsprechenden Aufkleber werden zur Verfügung gestellt und müssen an den vorgegebenen Stellen angebracht werden.

- Die oberen Bereiche der Frontscheibe (ca. 170 mm x Länge der jeweiligen Frontscheibe) sind für Werbung des Serienausschreibers freizuhalten. Die entsprechenden Aufkleber werden zur Verfügung gestellt und müssen an den vorgegebenen Stellen angebracht werden.

Art. 7 Titel

Der Fahrer bzw. das Team, der/das insgesamt die höchste Gesamtpunktzahl aus Vorläufen und Endlauf (Pflichtlauf) erreicht, ist

Sieger DMSB-Rallye-Cup 2019

Der Fahrer bzw. das Team der/ das insgesamt die höchste Punktezahl aus Vorläufen und Endlauf (Pflichtlauf) in den jeweiligen Gruppen (RC, NC, G) erreicht hat, ist

Gruppensieger DMSB-Rallye-Cup 2019 der Gruppe (RC, NC, G)

Teams der Jahrgänge 1993 und jünger werden zum Junior Cup gewertet. Das Team, das insgesamt die höchste Gesamtpunktzahl aus Vorläufen und Endlauf (Pflichtlauf) erreicht hat, ist

Junior-Sieger DMSB-Rallye-Cup 2019

Bei Punktgleichheit entscheidet die bessere Platzierung im Gesamtklassement des Endlaufes, bei weiterer Punktgleichheit wird nach den Allgemeinen DMSB-Prädikatsbestimmungen – Art. 11 verfahren.

Deutsche Automobil-Berg-Meisterschaft 2019

Stand: 22.11.2018 - Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

Der Deutsche Motor Sport Bund e. V. schreibt für das Jahr 2019 die Deutsche Automobil-Berg-Meisterschaft (Status: National A) nach Level 1 der allgemeinen DMSB-Prädikatsbestimmungen zu nachstehenden Bedingungen aus:

Grundlage dieser Meisterschaft sind in der jeweiligen gültigen Fassung das Internationale Sportgesetz der FIA einschließlich der Anhänge, das DMSB-Berg-Reglement mit den technischen Bestimmungen, das DMSB-Veranstaltungsreglement, die DMSB-Lizenzbestimmungen, die allgemeinen und besonderen DMSB-Prädikatsbestimmungen, die DMSB-Umweltrichtlinien, die Dopingbestimmungen der WADA/NADA, die DMSB und FIA-Anti-Doping-Bestimmungen und die sonstigen Bestimmungen der FIA und des DMSB

Art. 1 Teilnehmer

Art. 1.1 DBM Division1

Teilnahme- und wertungsberechtigt sind Fahrer, die mindestens im Besitz einer Nationalen Lizenz Stufe A des DMSB sind. Lizenznehmer mit einer gleichwertigen Fahrerlizenz anderer Motorsport-Föderationen (ausländische ASN) sind teilnahmeberechtigt, werden zur DBM für Tourenwagen jedoch nicht gewertet.

Art. 1.2 DBM Division2

Teilnahme- und wertungsberechtigt sind alle Fahrer, die mindestens im Besitz einer Internationalen Lizenz Stufe C bzw. mindestens im Besitz einer Internationalen Lizenz Stufe D (gilt nur für Fahrzeuge der Division 2 bis 2000 ccm) sind. Lizenznehmer mit einer gleichwertigen Fahrerlizenz anderer Motorsport-Föderationen (ausländische ASN) sind teilnahmeberechtigt, werden zur DBM für Sportwagen jedoch nicht gewertet.

Art. 2 Fahrzeuge

Es sind Fahrzeuge folgender Gruppen wertungsberechtigt und in folgende Wertungsgruppen / Klassen zusammengefasst (die Besonderheiten zu den einzelnen Fahrzeuggruppen sind zu berücksichtigen, siehe DMSB-Berg-Reglement):

Division 1

1.1 Gruppe G:

Klasse 1: LG7, LG6, LG5 (in gemeinsamer Wertung)

Klasse 2: LG4, LG3 (in gemeinsamer Wertung)

Klasse 3: LG2, LG1 (in gemeinsamer Wertung)

1.2 Gruppe N, R1, CTC/CGT (Div. 1.1, 1.2, 1.3, 6, 6.1, 6.2, 9)

Klasse 4: bis 1400 ccm

Klasse 5: über 1400 ccm bis 1600 ccm

Klasse 6: über 1600 ccm bis 2000 ccm

Klasse 7: über 2000 ccm

1.3 Gruppe A, R2, R3, F, CTC/CGT (Div. 2.1, 2.2, 2.3, 3.1, 3.2, 3.3, 4.1, 4.2, 4.3, 7, 7.1, 7.2)

Klasse 8: bis 1400 ccm

Klasse 9: über 1400 ccm bis 1600 ccm

Klasse 10: über 1600 ccm bis 2000 ccm

Klasse 11: über 2000 ccm

1.4 Gruppe E1-Bergrennen, R4, R5, CTC/CGT (Div. 5, 8, 8.1, 10, 11, 12)

Klasse 12: bis 1150 ccm

Klasse 13: über 1150 ccm bis 1400 ccm

Klasse 14: über 1400 ccm bis 1600 ccm

Klasse 15: über 1600 ccm bis 2000 ccm

Klasse 16: bis 2000 ccm

(E1 Bergrennen-Diesel-Klasse bis 2000 ccm Effektivhubraum)

Klasse 17: über 2000 ccm bis 3000 ccm

Klasse 18: über 3000 ccm

Division 2

2.1 Gruppe E2-SH

Klasse 19: bis 2000 ccm

Klasse 20: über 2000 ccm

2.2 Sportwagen Gruppe E2-SC, C3, CN, CSC

Klasse 21: über 1600 ccm bis 2000 ccm

Klasse 22: über 2000 ccm bis 3000 ccm

2.3 Formelfahrzeuge Gruppe D, E2-S5, Historische Formelfahrzeuge nach Anhang K zum ISG

Klasse 23: über 1600 ccm bis 2000 ccm

Klasse 24: über 2000 ccm bis 3000 ccm

Klassenzusammenlegung (Division 1 und 2):

Bei weniger als 3 Startern in den einzelnen Klassen ist der Veranstalter verpflichtet, diese mit der/den nächst höheren Klasse(n) zusammenzulegen (maßgebend ist die endgültige Starterliste). Die Erweiterung oder Unterteilung in weitere Klassen durch den Veranstalter ist nicht zulässig.

Art. 3 Trainings- und Wertungsläufe

(1) Innerhalb der DBM werden grundsätzlich nur Veranstaltungen gewertet, bei welchen mindestens drei Trainings- und drei Wertungsläufe durchgeführt werden.

Mindestens zwei Wertungsläufe müssen in die Veranstaltungswertung einfließen.

Bei Unterschreitung der Mindestanzahl der Trainings- bzw. Wertungsläufe behält sich der DMSB das Recht vor, in begründeten Ausnahmefällen und auf Antrag durch den betreffenden Veranstalter, die Veranstaltung innerhalb der DBM zu werten.

(2) Die Startreihenfolge der Gruppen bei Trainings- und Rennläufen ist der in Artikel 3 beschriebenen Aufzählung der Wertungsgruppen (Klassen) zu entnehmen bzw. ist wie folgt vorgeschrieben:

1. Division 1 – Klasse 1 bis 18

(Wertungsgruppe 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5)

2. Division 2 – Klasse 19 bis 24

(Wertungsgruppe 2.1, 2.2, 2.3)

3. evtl. weitere Serien (GLP, Rahmenprogramm etc.)

Weitere Serien (GLP, Rahmenprogramm etc.) dürfen grundsätzlich nur nach dem Starterfeld der DBM eingliedert werden.

Art. 4 Termine

Die Termine der DBM-Veranstaltungen werden auf der Homepage des DMSB veröffentlicht.

Art. 5 Wertung und Punkteverteilung

Die Punkteverteilung (Platzierung gemäß Veranstaltungsergebnis) wird wie folgt vorgenommen:

Platz	Punkte	Platz	Punkte	Platz	Punkte
1	20	7	10	12	5
2	17	8	9	13	4
3	15	9	8	14	3
4	13	10	7	15	2
5	12	11	6	16	1
6	11				

Zusätzlich erhält jeder Teilnehmer 0,2 Punkte pro hinter ihm platzierten Konkurrenten (mit DMSB-Lizenz und wertungsberechtigten Fahrzeug gemäß Art. 2) in der Klasse, jedoch nicht mehr als 2,0 Punkte.

Nicht gewertete aber gestartete Teilnehmer (mit DMSB-Lizenz und wertungsberechtigtem Fahrzeug gemäß Art. 2) werden bei den Zusatzpunkten ebenfalls berücksichtigt.

Es werden unabhängig von der Anzahl der Teilnehmer in den einzelnen Klassen immer volle Punkte vergeben.

Für die schnellste Trainingszeit je Klasse im letzten Trainingslauf (unter Berücksichtigung einer möglichen Klassenzusammenlegung) werden zusätzlich 2 Punkte je DBM-Veranstaltung vergeben (*mind. 3 Starter in der Klasse*).

Teilnehmer mit einer Lizenz eines anderen ASN sind teilnahmeberechtigt, erhalten jedoch keine Punkte zur Deutschen Automobil-Berg-Meisterschaft. Teilnehmer mit einer DMSB-Lizenz gemäß Art. 1 rücken in der Punkteverteilung entsprechend auf.

Es wird pro Saison ein (1) Streichergebnis berücksichtigt.

Ein Fahrer wird in der DBM nur gewertet, wenn er an mindestens drei Veranstaltungen in Wertung teilgenommen hat.

Art. 6 Preise

Es ist vorgesehen, Preisgelder und/oder Ehrenpreise pro Meisterschaftslauf zu vergeben. Diese werden durch die jeweilige Veranstalterausschreibung bekanntgegeben.

Art. 7 Titelvergabe

Der Fahrer, der *am Saisonende* die höchste Punktzahl erreicht hat, erhält den Titel:

„Deutscher Automobil-Berg-Meister 2019“

DMSB-Automobil-Berg-Cup 2019

Stand: 22.11.2018 - Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

Der Deutsche Motor Sport Bund e. V. schreibt für das Jahr 2019 den DMSB-Automobil-Berg-Cup (Status: National A) nach Level 3 der allgemeinen DMSB-Prädikatsbestimmungen zu nachstehenden Bedingungen aus:

Grundlage dieses Cups sind in der jeweiligen gültigen Fassung das Internationale Sportgesetz der FIA einschließlich der Anhänge, das DMSB-Berg-Reglement mit den technischen Bestimmungen, das DMSB-Veranstaltungsreglement, die DMSB-Lizenzbestimmungen, die allgemeinen und besonderen DMSB-Prädikatsbestimmungen, die DMSB-Umweltrichtlinien, die Dopingbestimmungen der WADA/NADA, die DMSB und FIA-Anti-Doping-Bestimmungen und die sonstigen Bestimmungen der FIA und des DMSB

Art. 1 Teilnehmer

Art. 1.1 DBC für Tourenwagen (Division 1)

Teilnahme- und wertungsberechtigt sind Fahrer, die mindestens im Besitz einer Nationalen Lizenz Stufe A des DMSB sind. Lizenznehmer mit einer gleichwertigen Fahrerlizenz anderer Motorsport-Föderationen (ausländische ASN) sind teilnahmeberechtigt, werden zum DBC für Tourenwagen jedoch nicht gewertet.

Art. 1.2 DBC für Sportwagen (Division 2)

Teilnahme- und wertungsberechtigt sind alle Fahrer, die mindestens im Besitz einer Internationalen Lizenz Stufe C bzw. mindestens im Besitz einer Internationalen Lizenz Stufe D (gilt nur für Fahrzeuge der Division 2 bis 2000 ccm) sind. Lizenznehmer mit einer gleichwertigen Fahrerlizenz anderer Motorsport-Föderationen (ausländische ASN) sind teilnahmeberechtigt, werden zum DBC für Sportwagen jedoch nicht gewertet.

Art. 2 Fahrzeuge

Gemäß Prädikatsbestimmungen der Deutschen Automobil-Berg-Meisterschaft (DBM)

Art. 3 Besondere Technische Bestimmungen

Gemäß DMSB-Berg-Reglement

Art. 4 Trainings- und Wertungsläufe

Gemäß den Prädikatsbestimmungen der DBM

Art. 5 Termine

Die Termine zum DBC werden auf der Homepage des DMSB veröffentlicht.

Art. 6 Wertung und Punkteverteilung

Die Punkteverteilung für die Division 1 (Tourenwagen) und für die Division 2 (Sportwagen) wird wie folgt vorgenommen (Platzierung gemäß Veranstaltungs-Gesamtergebnis der Division 1 bzw. der Division 2):

Platz	Punkte	Platz	Punkte
1	20	6	9
2	17	7	7
3	15	8	5
4	13	9	3
5	11	10	1

Teilnehmer mit einer Lizenz eines anderen ASN sind teilnahmeberechtigt, erhalten jedoch keine Punkte zum DBC. Teilnehmer mit DMSB-Lizenz gemäß Art. 2 rücken in der Punkteverteilung entsprechend auf.

Es wird für die Division 1 (Tourenwagen) und für die Division 2 (Sportwagen) jeweils ein (1) Streichergebnis pro Saison berücksichtigt.

Art. 7 Preise

Es ist vorgesehen, Preisgelder und/oder Ehrenpreise pro Veranstaltung für die drei Erstplatzierten je Division zu vergeben. Diese werden durch die jeweilige Veranstalter-ausschreibung bekanntgegeben.

Art. 8 Titel

Der Teilnehmer, der am Saisonende die höchste Punktzahl in der Division 1 (Tourenwagen) erreicht hat, erhält den Titel:

"Sieger DMSB-Automobil-Berg-Cup für Tourenwagen 2019"

Der Teilnehmer, der am Saisonende die höchste Punktzahl in der Division 2 (Sportwagen) erreicht hat, erhält den Titel:

"Sieger DMSB-Automobil-Berg-Cup für Sportwagen 2019"

Deutsche Slalom-Meisterschaft 2019

Stand: 29.10.2018 - Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

Der DMSB schreibt für das Jahr 2019 die Deutsche Slalom-Meisterschaft (Status: National A) nach Level 1 der allgemeinen DMSB-Prädikatsbestimmungen aus.

Grundlage dieser Meisterschaft sind in der jeweiligen gültigen Fassung das Internationale Sportgesetz der FIA einschließlich der Anhänge, das DMSB-Slalom-Reglement mit den technischen Bestimmungen, das DMSB-Veranstaltungsreglement, die DMSB-Lizenzbestimmungen, die allgemeinen und besonderen DMSB-Prädikatsbestimmungen, die DMSB-Umweltrichtlinien, die Dopingbestimmungen der WADA/NADA, die DMSB und FIA-Anti-Doping-Bestimmungen *und die sonstigen Bestimmungen der FIA und des DMSB.*

Art. 1 Teilnehmer

Wertungsberechtigt zur Deutschen Slalom-Meisterschaft sind Fahrer, die im Besitz der Nationalen Lizenz Stufe B oder einer höherwertigen DMSB-Fahrerlizenz sind. Fahrer, die im Besitz der Nationalen Lizenz Stufe C oder *Race Card* sind, sind bei den einzelnen Veranstaltungen teilnahmeberechtigt, erhalten jedoch keine Meisterschaftspunkte.

Eine Teilnahmeberechtigung für die erste Veranstaltung / das erste Veranstaltungswochenende haben die 30 Punktbesten der Vorjahres-Endwertung der Deutschen Slalom-Meisterschaft (bei rechtzeitiger Nennung vor Nennschluss). Zusätzlich müssen Fahrer mit einer Nationalen Lizenz Stufe B oder einer höherwertigen DMSB-Fahrerlizenz beim Nennungseingang zur ersten Veranstaltung / zum ersten Veranstaltungswochenende der Deutschen Slalom-Meisterschaft bevorzugt behandelt werden.

Art. 2 Fahrzeuge

Teilnahme- und wertungsberechtigt sind ausschließlich Fahrzeuge, die dem technischen Reglement der DMSB-Gruppen G, F oder H entsprechen.

Art. 3 Divisions- und Klasseneinteilung

Die Fahrzeuge werden wie folgt eingeteilt:

Division I:	Klasse G 7/6 (in gemeinsamer Wertung)
	Klasse G 5
	Klasse G 4
Division II:	Klasse G 3
	Klasse G 2
	Klasse G 1
Division III:	Gruppe F
	Klasse 8 bis 1400 ccm
	Klasse 9 über 1400 ccm bis 1600 ccm
Division IV:	Gruppe F
	Klasse 10 über 1600 ccm bis 2000 ccm
	Klasse 11 über 2000 ccm
Division V:	Gruppe H
	Klasse 12 bis 1300 ccm
	Klasse 13 über 1300 ccm bis 1600 ccm

Division VI: Gruppe H

Klasse 14 über 1600 ccm bis 2000 ccm

Klasse 15 über 2000 ccm

Art. 4 Meisterschaftsläufe

Die Termine werden auf der DMSB-Homepage bekannt gegeben.

Art. 5 Punktwertung

Die Punktezuteilung erfolgt anhand der tatsächlichen Starterzahl sowie der tatsächlichen Platzierung wie folgt:

Platz	Klassenwertung	Divisionswertung
1. Platz	20 Punkte	0,6
2. Platz	17 Punkte	0,5
3. Platz	15 Punkte	0,4
4. Platz	13 Punkte	0,3
5. Platz	12 Punkte	0,2
6. Platz	11 Punkte	0,1
7. Platz	10 Punkte	
8. Platz	9 Punkte	
9. Platz	8 Punkte	
10. Platz	7 Punkte	
11. Platz	6 Punkte	
12. Platz	5 Punkte	
13. Platz	4 Punkte	
14. Platz	3 Punkte	
15. Platz	2 Punkte	
16. Platz	1 Punkt	

Volle Punkte für die Klassenwertung werden ab 3 Starter auf mindestens 2 verschiedenen Fahrzeugen, für die Divisionswertung ab 6 Starter vergeben. Werden diese Voraussetzungen nicht erfüllt (bei Klassen trotz Zusammenlegung gemäß DMSB-Slalom-Reglement), werden die entsprechenden Punkte halbiert.

Zusätzlich erhält jeder Fahrer für jeden in Wertung hinter ihm platzierten Klassenteilnehmer mit einer Nationalen Lizenz Stufe B oder einer höherwertigen DMSB-Fahrerlizenz 0,1 Zusatzpunkte.

Ein Fahrer wird in der Deutschen Slalom-Meisterschaft gewertet, wenn er *bei* mind. drei Veranstaltungen *gewertet wurde*. Bis 12 durchgeführten Veranstaltungen werden 2 Streichergebnisse berücksichtigt, ab 13 durchgeführten Veranstaltungen werden 3 Streichergebnisse berücksichtigt.

Art. 6 Titel

Der punktbeste Fahrer *am Ende der Saison* erhält den Titel:
„**Deutscher Slalom-Meister 2019**“

DMSB-Slalom-Meisterschaft 2019

Stand: 29.10.2018 - Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

Der DMSB schreibt für das Jahr 2019 die DMSB-Slalom-Meisterschaft (Status: National A) nach Level 2 gemäß der allgemeinen DMSB-Prädikatsbestimmungen aus.

Grundlage dieser Meisterschaft sind in der jeweiligen gültigen Fassung das Internationale Sportgesetz der FIA einschließlich der Anhänge, das DMSB-Slalom-Reglement mit den technischen Bestimmungen, das DMSB-Veranstaltungsreglement, die DMSB-Lizenzbestimmungen, die allgemeinen und besonderen DMSB-Prädikatsbestimmungen, die DMSB-Umweltrichtlinien, die Dopingbestimmungen der WADA/NADA, die DMSB und FIA-Anti-Doping-Bestimmungen *und die sonstigen Bestimmungen der FIA und des DMSB.*

Art. 1 Teilnehmer

Wertungsberechtigt zur DMSB-Slalom-Meisterschaft sind Fahrer, die im Besitz der Nationalen Lizenz Stufe B oder einer höherwertigen DMSB-Fahrerlizenz sind. Fahrer, die im Besitz der Nationalen Lizenz Stufe C oder *Race Card* sind, sind bei den einzelnen Veranstaltungen teilnahmeberechtigt, erhalten jedoch keine Meisterschaftspunkte.

Eine Teilnahmeberechtigung für die erste Veranstaltung / das erste Veranstaltungswochenende haben die 30 Punktbesten der Vorjahreswertung der entsprechenden Region in der DMSB-Slalom-Meisterschaft (bei rechtzeitiger Nennung vor Nennschluss). Zusätzlich müssen Fahrer mit einer Nationalen Lizenz Stufe B oder einer höherwertigen DMSB-Fahrerlizenz beim Nennungseingang zur ersten Veranstaltung / zum ersten Veranstaltungswochenende der DMSB-Slalom-Meisterschaft bevorzugt behandelt werden.

Art. 2 Fahrzeuge

Teilnahme- und wertungsberechtigt sind ausschließlich Fahrzeuge, die dem technischen Reglement der DMSB-Gruppen G, F, und H entsprechen.

Art. 3 Klasseneinteilung

Die Fahrzeuggruppen werden in folgende Klassen eingeteilt:

Gruppe G	Klassen	
	G7 /G6 (in gemeinsamer Wertung)	
	G5	
	G4	
	G3	
	G2	
Gruppe F	G1	
	Klasse 8	bis 1400 ccm
	Klasse 9	über 1400 ccm bis 1600 ccm
	Klasse 10	über 1600 ccm bis 2000 ccm
	Klasse 11	über 2000 ccm
Gruppe H	Klasse 12	bis 1300 ccm
	Klasse 13	über 1300 ccm bis 1600 ccm
	Klasse 14	über 1600 ccm bis 2000 ccm
	Klasse 15	über 2000 ccm

Art. 4 Meisterschaftsläufe

Die Termine werden auf der DMSB-Homepage bekannt gegeben. Findet eine Veranstaltung nicht statt und kann dafür kein Ersatz geboten werden, so reduzieren sich die Streichergebnisse in dieser Region um die Anzahl der ausgefallenen Veranstaltungen.

Art. 5 Punkte in den Vorläufen

Volle Punkte für die Klassenwertung werden ab 3 Starter auf mindestens 2 verschiedenen Fahrzeugen vergeben. Werden diese Voraussetzungen nicht erfüllt (bei Klassen trotz Zusammenlegung gemäß DMSB-Slalom-Reglement), werden die entsprechenden Punkte halbiert.

Die Punktezuteilung wird wie folgt vorgenommen:

Platz	Punkte	Platz	Punkte
1	20	9	8
2	17	10	7
3	15	11	6
4	13	12	5
5	12	13	4
6	11	14	3
7	10	15	2
8	9	16	1

Zusätzlich erhält jeder Teilnehmer 0,1 Punkte pro hinter ihm platzierten, gewerteten Konkurrenten mit einer Nationalen Lizenz Stufe B oder einer höherwertigen DMSB-Fahrerlizenz in der Klasse.

5.1 Qualifikation für die Endläufe

Ist ein Fahrer in zwei Regionen qualifiziert, so hat er sich in der Region qualifiziert, in der er die meisten Punkte erreicht hat.

Für die Endläufe qualifizieren sich die 50 punktbesten Fahrer jeder Region.

In die Endläufe nehmen qualifizierte Fahrer die besten sieben Platzierungen aus den Vorläufen mit.

5.2 Punktezuteilung in den Endläufen

Volle Punkte werden nur vergeben, wenn mindestens 3 Fahrer auf mindestens 2 verschiedenen Fahrzeugen in der Klasse gestartet sind. Werden diese Voraussetzungen nicht erfüllt (bei Klassen trotz Zusammenlegung gemäß DMSB-Slalom-Reglement), werden die entsprechenden Punkte halbiert. Nicht für die Endläufe qualifizierte Teilnehmer erhalten keine Punkte und werden in der Zusatzpunktwertung nicht als platzierte Teilnehmer gewertet. Für die Endläufe qualifizierte Teilnehmer rücken in der Punktezuteilung auf.

Die Punktezuteilung wird wie folgt vorgenommen:

Platz	Punkte	Platz	Punkte
1	20	9	8
2	17	10	7
3	15	11	6
4	13	12	5
5	12	13	4
6	11	14	3
7	10	15	2
8	9	16	1

Zusätzlich erhält jeder Teilnehmer 0,1 Punkte pro hinter ihm platzierten, gewerteten Konkurrenten in der Klasse.

Art. 6 Titel

Der Fahrer, der am Saisonende insgesamt die höchste Punktzahl erreicht, erhält den Titel:

„Sieger DMSB-Slalom-Meisterschaft 2019“

DMSB-Slalom-Team-Meisterschaft 2019

Stand: 29.10.2018 - Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

Der DMSB schreibt für das Jahr 2019 die DMSB-Slalom-Team-Meisterschaft (Status: National A) nach Level 2 gemäß der allgemeinen DMSB-Prädikatsbestimmungen aus. Grundlage dieser Meisterschaft sind in der jeweiligen gültigen Fassung das Internationale Sportgesetz der FIA einschließlich der Anhänge, das DMSB-Slalom-Reglement mit den technischen Bestimmungen, das DMSB-Veranstaltungsreglement, die DMSB-Lizenzbestimmungen, die allgemeinen und besonderen DMSB-Prädikatsbestimmungen, die DMSB-Umweltrichtlinien, die Dopingbestimmungen der WADA/NADA, die DMSB und FIA-Anti-Doping-Bestimmungen und die sonstigen Bestimmungen der FIA und des DMSB.

Die Wertung für die DMSB-Slalom-Team-Meisterschaft erfolgt unabhängig von der jeweiligen Tageswertung für Mannschaften inklusive der damit verbundenen Preisvergabe der Veranstaltung und berücksichtigt ausschließlich Teilnehmer nach folgendem Modus:

Art. 1 Teilnahmeberechtigte Teams

Teilnahmeberechtigt sind Teams mit maximal 4 Teilnehmern, die alle mindestens im Besitz einer gültigen Nationalen Lizenz Stufe B des DMSB sein müssen und sich bis zum 15.05.2019 beim DMSB auf dem dafür vorgesehenen Nennformular eingeschrieben haben. Jedes Team muss namentlich benannt werden. Nicht zulässig sind Namen motorsportlicher Vereinigungen, die dem Ansehen des DMSB und/oder seinen Trägervereinen schaden. Über die Zulässigkeit eines Namens entscheidet der DMSB. Der Austausch eines Teilnehmers nach Abgabe der Nennung ist nicht möglich. Jeder Teilnehmer darf in nur einem Team eingeschrieben sein. Die Einschreibgebühr beträgt pro Team 100,- € inkl. MwSt. und ist mit Abgabe der Nennung zu entrichten.

Art. 2 Wertungsläufe

Die Termine zur DMSB-Slalom-Team-Meisterschaft entsprechen den Terminen der DMSB-Slalom-Meisterschaft.

Art. 3 Wertung

Punkte für die Team-Wertung werden nur vergeben, wenn mindestens drei Teilnehmer bei der Veranstaltung gestartet sind. Die Wertungspunkte für jeden Teilnehmer

erfolgen nach dem System der DMSB-Slalom-Meisterschaft. Die Punkte der besten drei Fahrer des Teams werden addiert und ergeben die Punktzahl des Teams für die betreffende Veranstaltung.

Aus den Ergebnissen einer Region (der Region, in der das Team die höhere Punktezahl erreicht hat) werden die besten sieben Vorlaufergebnisse zu den beiden Endlaufergebnissen addiert.

Art. 4 Ausschluss eines Teilnehmers

Wird ein Teilnehmer bei einer Veranstaltung von der Wertung ausgeschlossen, muss dieses Ergebnis in die Gesamtwertung mit eingerechnet werden, *d.h. dieses Ergebnis kann nicht als Streichergebnis verwendet werden*. Aus dieser Veranstaltung werden nur die restlichen Einzelergebnisse addiert.

Art. 5 Besondere Bestimmungen

Eine Titelvergabe erfolgt nur, wenn sich mindestens fünf Mannschaften zur DMSB-Slalom-Team-Meisterschaft eingeschrieben haben.

Art. 6 Titel

Das Team mit der höchsten Punktzahl am Saisonende erhält den Titel:

„Sieger DMSB-Slalom-Team-Meisterschaft 2019“

Art. 7 Preise

Das Sieger-Team der DMSB-Slalom-Team-Meisterschaft 2019 erhält pro Fahrer einen „Freistart“ (Nenngeld wird vom DMSB zurückgezahlt) zu einem DMSB-Slalom mit DMSB-Prädikat im Folgejahr gegen Vorlage der vollständigen Nennunterlagen und dem Klassenergebnis bei der Abteilung Koordination Automobilsport des DMSB (*E-Mail: veranstaltung@dmsb.de*).

DMSB-Slalom-Cup 2019

Stand: 29.10.2018 - Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

Der DMSB schreibt für das Jahr 2019 den DMSB-Slalom-Cup (Status: National A) nach Level 3 gemäß der allgemeinen DMSB-Prädikatsbestimmungen aus.

Grundlage dieses Cups sind in der jeweiligen gültigen Fassung das Internationale Sportgesetz der FIA einschließlich der Anhänge, das DMSB-Slalom-Reglement mit den technischen Bestimmungen, das DMSB-Veranstaltungsreglement, die DMSB-Lizenzbestimmungen, die allgemeinen und besonderen DMSB-Prädikatsbestimmungen, die DMSB-Umweltrichtlinien, die Dopingbestimmungen der WADA/NADA, die DMSB und FIA-Anti-Doping-Bestimmungen Bestimmungen *und die sonstigen Bestimmungen der FIA und des DMSB.*

Art. 1 Teilnehmer

Wertungsberechtigt zum DMSB-Slalom-Cup sind Fahrer, die im Besitz der Nationalen Lizenz Stufe B oder einer höherwertigen DMSB-Fahrerlizenz sind. Fahrer mit einer Nationalen Lizenz Stufe B oder einer höherwertigen DMSB-Fahrerlizenz müssen beim Nennungsengang zu den Veranstaltungen des DMSB-Slalom-Cups bevorzugt behandelt werden.

Fahrer, die im Besitz der Nationalen Lizenz Stufe C *oder Race Card* sind, sind bei den einzelnen Veranstaltungen teilnahmeberechtigt, erhalten jedoch keine Cup-Punkte.

Art. 2 Fahrzeuge

Teilnahmeberechtigt sind alle Fahrzeuge gemäß DMSB-Slalom-Reglement.

Wertungsberechtigt sind ausschließlich Fahrzeuge, die dem technischen Reglement der DMSB-Gruppen G, F oder H entsprechen.

Art. 3 Klasseneinteilung

Die Fahrzeuggruppen werden in folgende Klassen eingeteilt:

Gruppe G Klassen

- G7 / G6 (in gemeinsamer Wertung)
- G5
- G4
- G3
- G2
- G1

Gruppe F

- Klasse 8 bis 1400 ccm
- Klasse 9 über 1400 ccm bis 1600 ccm
- Klasse 10 über 1600 ccm bis 2000 ccm
- Klasse 11 über 2000 ccm

Gruppe H

- Klasse 12 bis 1300 ccm
- Klasse 13 über 1300 ccm bis 1600 ccm
- Klasse 14 über 1600 ccm bis 2000 ccm
- Klasse 15 über 2000 ccm

Art. 4 Cup-Läufe

Die Termine werden auf der DMSB-Homepage bekannt gegeben und in vier Regionen unterteilt.

Art. 5 Punktwertung

Die jeweils 30 Bestplatzierten der Vorjahreswertung der Deutschen Slalom-Meisterschaft und der DMSB-Slalom-Meisterschaft erhalten keine Wertungspunkte für den DMSB-Slalom-Cup. Alle weiteren Teilnehmer rücken in der Punktevergabe entsprechend auf.

Punkte werden nur zugeteilt, wenn mindestens 3 Fahrer in der Klasse gestartet sind.

Die Punkteverteilung wird wie folgt vorgenommen:

Platz	Punkte	Platz	Punkte
1	20	9	8
2	17	10	7
3	15	11	6
4	13	12	5
5	12	13	4
6	11	14	3
7	10	15	2
8	9	16	1

Zusätzlich erhält jeder Teilnehmer 0,1 Punkte pro hinter ihm platzierten Konkurrenten in der Klasse.

Ausgenommen hiervon sind die jeweils 30 Bestplatzierten der Vorjahreswertungen der Deutschen Slalom-Meisterschaft und der DMSB-Slalom-Meisterschaft.

Art. 6 Titel

Der Fahrer, der in der Endauswertung je Region insgesamt die höchste Punktzahl erreicht, erhält den Titel:

„Sieger DMSB-Slalom-Cup Nord 2019“

„Sieger DMSB-Slalom-Cup Mitte 2019“

„Sieger DMSB-Slalom-Cup Süd-Ost 2019“

„Sieger DMSB-Slalom-Cup Süd-West 2019“

DRX - Deutsche Rallycross-Meisterschaft 2019

Stand: 28.11.2018 Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

Der Deutsche Motorsport Bund e.V. schreibt für 2019 nach Level 1 der allgemeinen DMSB-Prädikatsbestimmungen das Prädikat für die Deutsche Rallycross-Meisterschaft 2019 mit dem Status National A Plus (NSAFP) aus.

Grundlage dieser Meisterschaft sind in der jeweiligen gültigen Fassung das Internationale Sportgesetz der FIA einschließlich der Anhänge, das DMSB-Rallycross-Reglement mit den technischen Bestimmungen, das DMSB-Veranstaltungsreglement, die DMSB-Lizenzbestimmungen, die allgemeinen und besonderen DMSB-Prädikatsbestimmungen, die DMSB-Umweltrichtlinien, die Dopingbestimmungen der WADA/NADA, die DMSB und FIA-Anti-Doping-Bestimmungen und die sonstigen Bestimmungen der FIA und des DMSB.

Art. 1 Teilnehmer

Teilnahme- und wertungsberechtigt sind Fahrer, die mindestens im Besitz einer Internationalen Lizenzstufe D des DMSB sind. Lizenznehmer mit einer gleichwertigen Fahrerlizenz anderer Motorsport-Föderationen (ausländische ASN) sind teilnahme- und wertungsberechtigt.

Art. 2 Zugelassene Fahrzeuge

Zur Teilnahme an den Wertungsläufen sind Fahrzeuge folgender Gruppen teilnahme- und wertungsberechtigt und in folgende Wertungsgruppen zusammengefasst:

1. Supercars

Allrad-Fahrzeuge bis 3500ccm gemäß dem aktuellen FIA-RX-Supercars Reglement (Art. 279.2.1).

Allrad-Fahrzeuge bis 6000ccm der Gruppe A inkl. Nachträge zur A-Homologation mit gültiger oder zeitlich beendeter FIA – bzw. DMSB Homologation, sowie geschlossene Personenwagen (Tourenwagen und GTs) welche min. 2500 technisch, identische Einheiten für den öffentlichen Straßenverkehr aufweisen können. Der Umbau auf Allradantrieb ist im Rahmen des ISG der FIA, Anhang J; Art. 279 für Supercars zulässig.

2. Super 1600

Fahrzeuge der Gruppe A mit gültiger oder zeitlich beendeter FIA – bzw. DMSB Homologation sowie Touring Cars Tourenwagen mit Vorderradantrieb und max. 1600ccm ohne Aufladung gemäß Art. 279 im Anhang J zum ISG.

3.1 SuperNational bis 2000ccm:

Fahrzeuge der Gruppe A mit gültiger oder zeitlich beendeter FIA – bzw. DMSB Homologation, sowie geschlossene Personenwagen (Tourenwagen und GTs mit Saugmotoren) welche min. 2500 technisch identische Einheiten für den öffentlichen Straßenverkehr aufweisen. Der Umbau von Vorderachs- auf Hinterachsenantrieb ist im Rah-

men des ISG der FIA, Anhang J; Art. 279 für Touring Cars zulässig. Weiterhin sind Allradfahrzeuge erlaubt, welche durch Demontage von Kardanwelle und/oder Antriebswellen nur noch über eine Achse angetrieben werden.

3.2 SuperNational über 2000ccm bis 6000ccm:

Zugelassene Fahrzeuge analog der Div. 3.1 mit Saug- oder Turbomotoren, bis 6000ccm Einstufungshubraum

Art. 3 Klasseneinteilung

Die Startnummern sind wie folgt festgelegt:

SuperCars	DRX	1 – 99
Super1600	DRX	100 – 199
SuperNational bis 2000 ccm	DRX	400 – 450
SuperNational über 2000 ccm bis 6000 ccm	DRX	450 – 499

Nennt ein Fahrer bei einem Rennen in mehreren Gruppen (sog. Doppelstarter) so erhält er für alle Gruppen nur eine Startnummer. Dies ist grundsätzlich die Startnummer, die ihm aufgrund seiner Vorjahresergebnisse in seiner Gruppe bereits zugeteilt ist.

Den 20 erfolgreichsten Fahrern des Vorjahres werden Startnummern entsprechend dem Vorjahres-Ergebnis in ihrer Gruppe zugeteilt. Allen anderen Fahrern wird vom jeweiligen Veranstalter eine Startnummer für die laufende Saison zugeteilt.

Art. 4 Wertungsläufe (Änderungen vorbehalten)

Für Prädikatsveranstaltungen der Deutschen Rallycross-Meisterschaft (DRX) besteht Termenschutz gegenüber anderen nationalen Rallycross-Veranstaltungen und DMSB Wettbewerben mit Rallycross-Rahmenprogramm. *Die Termine werden im Internet bekanntgegeben.*

Art. 5 Punktezuteilung

Die Punktezuteilung wird wie folgt vorgenommen:

1. Nach den Qualifikationsläufen wird eine Qualifikations-Meisterschaftswertung erstellt. *Es werden hierbei alle 4 Qualifikationsläufe gewertet. Bei einem Gleichstand entscheidet die schnellste Gesamtzeit (bei voller Rundenzahl) aus einem der drei Vorläufe. Die besten 10 für das (Semi-)/Finale qualifizierten Fahrer erhalten Meisterschaftspunkte nach Tabelle 1.*

Nach dem Finale erhalten die qualifizierten besten 20 Fahrer jeder Gruppe weitere Meisterschaftspunkte nach Tabelle 2 in folgender Reihenfolge:

- Ersten alle Teilnehmer in der Reihenfolge, in der sie die Finale mit der festgelegten Rundenzahl beendet haben;

- Zweitens die Teilnehmer, die die Rennen nicht mit der festgelegten Rundenzahl beendet haben, in der Reihenfolge der erreichten Runden;
 - Drittens, die Teilnehmer, die wegen Fehlstarts im Finale ausgeschlossen wurden;
 - Viertens, die Teilnehmer, die startberechtigt waren, aber nicht gestartet sind;
 - Fünftens, die qualifizierten Teilnehmer, denen kein Startplatz in dem Finale zugeteilt wurde.
2. Bei weniger als drei Startern in der Gruppe (Definition Starter siehe DMSB Rallycross-Reglement) werden die Punkte halbiert.

Tabelle 1 (Qualifikationsläufe):

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

Tabelle 2 (Finale):

Platz	Punkte	Platz	Punkte	Platz	Punkte
1	20	6	11	11	6
2	17	7	10	12	5
3	15	8	9	13	4
4	13	9	8	14	3
5	12	10	7	15	2
				16-20	1

3. Besteht bei der Endauswertung Punktgleichheit zwischen mehreren Fahrern, entscheidet die größere Anzahl der ersten, dann der zweiten und der weite-

ren Plätze aller durchgeführten Veranstaltungen. Bei weiterer Punktgleichheit zählt die größere Anzahl der ersten, zweiten und der weiteren Plätze in allen Qualifikationsrennen (Rallycross-Reglement Art. 2.3.4).

4. Bei allen Läufen zur Deutschen Rallycross-Meisterschaft sind die jeweils drei Erstplatzierten verpflichtet, an der Siegerehrung teilzunehmen.

Art. 6 Werbung

Die nachfolgenden Punkte sind für alle Teilnehmer der Deutschen Rallycross-Meisterschaft bindend.

1. Die Bereiche des Startnummerträgers an den Wettbewerbsfahrzeugen sind für Werbung des Serienauschreibers freizuhalten. Die entsprechenden Aufkleber werden zur Verfügung gestellt und müssen an den vorgegebenen Stellen angebracht werden.
2. Die oberen Bereiche der Frontscheibe (ca. 170mm x Länge der jeweiligen Frontscheibe) sind für Werbung des Serienauschreibers freizuhalten. Die entsprechenden Aufkleber werden zur Verfügung gestellt und müssen an den vorgegebenen Stellen angebracht werden.

Art. 7 Titel

Der Fahrer mit der höchsten Punktzahl im Gesamtklassement der Jahresendwertung erhält den Titel:

„DRX Deutscher Rallycross-Meister 2019“

DMSB-Rallycross-Pokal 2019

Stand: 22.11.2018 - Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

Der Deutsche Motorsport Bund e.V. schreibt für 2019 nach Level 4 der allgemeinen DMSB-Prädikatsbestimmungen das Prädikat für den DMSB-Rallycross-Pokal 2019 mit dem Status National A (NEAFP) aus.

Grundlage dieses Pokals sind in der jeweiligen gültigen Fassung das Internationale Sportgesetz der FIA einschließlich der Anhänge, das DMSB-Rallycross-Reglement mit den technischen Bestimmungen, das DMSB-Veranstaltungsreglement, die DMSB-Lizenzbestimmungen, die allgemeinen und besonderen DMSB-Prädikatsbestimmungen, die DMSB-Umweltrichtlinien, die Dopingbestimmungen der WADA/NADA, die DMSB und FIA-Anti-Doping-Bestimmungen und die sonstigen Bestimmungen der FIA und des DMSB.

Art. 1 Teilnehmer

Teilnahme- und wertungsberechtigt sind alle Fahrer, die mindestens im Besitz einer Nationalen Lizenz Stufe A des DMSB sind. Fahrer die im Besitz einer *Nationalen Lizenz Stufe B*, Nationalen Lizenz Stufe C bzw. *Race Card* sind, sind teilnahmeberechtigt, werden zum DMSB Rallycross-Pokal jedoch nicht gewertet. Lizenznehmer mit einer gleichwertigen Fahrerlizenz anderer Motorsport-Föderationen (ausländische ASN) sind teilnahmeberechtigt, werden zum DMSB-Rallycross-Pokal jedoch nicht gewertet.

Art. 2 Zugelassene Fahrzeuge

Zur Teilnahme an den Wertungsläufen sind Fahrzeuge folgender Gruppen teilnahme- und wertungsberechtigt und in folgende Wertungsgruppen zusammengefasst:

2.1 DRX-Produktionswagen:

Fahrzeuge der Gruppe DRX-Produktionswagen sowie Produktionswagen mit Zweiradantrieb bis max. 1400 cm³ (Klasse bis 1400) und ab 1400 cm³ (Klasse ab 1400) bis 2000cm³.

Serienproduktionswagen DRX Rookie 1600

2.2 DRX Rallycars bis 5000ccm nur nach Gruppe H Reglement

Zugelassen sind Fahrzeuge gemäß dem aktuellen DMSB- Gruppe H Reglement sowie dem DMSB- Rallyreglement 2019.

Art. 3 Klasseneinteilung

Die Startnummern sind wie folgt festgelegt:

DRX Produktionswagen bis 1400 cm³ Pokal 500 – 549

DRX Produktionswagen über 1400 cm³ Pokal 550 – 599

DRX Rallycars Pokal 600– 699

Serienproduktionswagen DRX Rookie 1600 Pokal 700-749

Nennt ein Fahrer bei einem Rennen in mehreren Gruppen (sog. Doppelstarter) so erhält er für alle Gruppen nur eine

Startnummer. Dies ist grundsätzlich die Startnummer, die ihm aufgrund seiner Vorjahresergebnisse in seiner Gruppe bereits zugeteilt ist.

Den 20 erfolgreichsten Fahrern des Vorjahres werden Startnummern entsprechend dem Vorjahres-Ergebnis in ihrer Gruppe zugeteilt. Allen anderen Fahrern wird vom jeweiligen Veranstalter eine Startnummer für die laufende Saison zugeteilt.

Art. 4 Wertungsläufe (Änderungen vorbehalten)

Für Prädikatsveranstaltungen des DMSB-Rallycross-Pokal (DRX) besteht Termenschutz gegenüber anderen nationalen Rallycross-Veranstaltungen und DMSB Wettbewerben mit Rallycross-Rahmenprogramm. *Die Termine werden im Internet bekanntgegeben.*

Art. 5 Punktezuteilung

Die Punktezuteilung wird wie folgt vorgenommen:

1. Nach den Qualifikationsläufen wird eine Qualifikations-*Meisterschaftswertung* erstellt. Es werden hierbei alle 4 Qualifikationsläufe gewertet. Bei einem Gleichstand entscheidet die schnellste Gesamtzeit (bei voller Rundenzahl) aus einem der drei Vorläufe. Die besten 10 für das Finale qualifizierten Fahrer erhalten Meisterschaftspunkte nach Tabelle 1.

Nach dem Finale erhalten die qualifizierten besten 20 Fahrer jeder Gruppe weitere Meisterschaftspunkte nach Tabelle 2, und zwar in folgender Reihenfolge:

- Erstens alle Teilnehmer in der Reihenfolge, in der sie die Finale mit der festgelegten Rundenzahl beendet haben;
- Zweitens die Teilnehmer, die die Rennen nicht mit der festgelegten Rundenzahl beendet haben, in der Reihenfolge der erreichten Runden;
- Drittens, die Teilnehmer, die wegen Fehlstarts im Finale ausgeschlossen wurden;
- Viertens, die Teilnehmer, die startberechtigt waren, aber nicht gestartet sind;
- Fünftens, die qualifizierten Teilnehmer, denen kein Startplatz in dem Finale zugeteilt wurde.

2. Bei weniger als drei Startern in der Gruppe (Definition Starter siehe DMSB Rallycross-Reglement) werden die Punkte halbiert.

Tabelle 1 (Qualifikationsläufe):

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

Tabelle 2 (Finalläufe):

Platz	Punkte	Platz	Punkte	Platz	Punkte
1	20	6	11	11	6
2	17	7	10	12	5
3	15	8	9	13	4
4	13	9	8	14	3
5	12	10	7	15	2
16-20 1					

3. Besteht bei der Endauswertung Punktgleichheit zwischen mehreren Fahrern, entscheidet die größere Anzahl der ersten, dann der zweiten und der weiteren Plätze aller durchgeführten Veranstaltungen. Bei weiterer Punktgleichheit zählt die größere Anzahl der ersten, zweiten und der weiteren Plätze in allen Qualifikationsrennen (Rallycross-Reglement, Art. 2.3.4).
4. Bei allen Läufen zum DMSB-Rallycross-Pokal sind die jeweils drei Erstplatzierten verpflichtet, an der Siegerehrung teilzunehmen.

Art. 6 Werbung

Die nachfolgenden Punkte 1. und 2. sind für alle Teilnehmer des DMSB-Rallycross-Pokals bindend.

1. Die Bereiche des Startnummerträgers an den Wettbewerbsfahrzeugen sind für Werbung des Serienausschreibers freizuhalten. Die entsprechenden Aufkleber werden zur Verfügung gestellt und müssen an den vorgegebenen Stellen angebracht werden.
2. Die oberen Bereiche der Frontscheibe (ca. 170mm x Länge der jeweiligen Frontscheibe) sind für Werbung des Serienausschreibers freizuhalten. Die entsprechenden Aufkleber werden zur Verfügung gestellt und müssen an den vorgegebenen Stellen angebracht werden.

Art. 7 Titel

Der Fahrer mit der höchsten Punktzahl im Gesamtklassement der Jahresendwertung erhält den Titel:

„Sieger DMSB-Rallycross-Pokal 2019“

DACM - Deutsche Autocross-Meisterschaft 2019

Stand: 30.11.2018 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

Der Deutsche Motor Sport Bund e.V. schreibt für 2019, nach Level 1 der allgemeinen DMSB-Prädikatsbestimmungen das Prädikat für die Deutsche Autocross-Meisterschaft mit dem Status National A (NEAFP) aus:

Grundlage dieser Meisterschaft sind in der jeweiligen gültigen Fassung das Internationale Sportgesetz der FIA einschließlich der Anhänge, das DMSB-Autocross-Reglement mit den technischen Bestimmungen, das DMSB-Veranstaltungsreglement, die DMSB-Lizenzbestimmungen, die allgemeinen und besonderen DMSB-Prädikatsbestimmungen, die DMSB-Umweltrichtlinien, die Dopingbestimmungen der WADA/NADA, die DMSB und FIA-Anti-Doping-Bestimmungen und die sonstigen Bestimmungen der FIA und des DMSB.

Art. 1 Teilnehmer

1. Teilnahme- und punktberechtigt sind Fahrer mit mindestens einer Nationalen DMSB Lizenz der Stufe B.
2. Teilnehmer mit nationalen DMSB Lizenzen der Stufe C bzw. *Race Card* sind teilnahme- aber nicht punktberechtigt.
3. Ausländische Teilnehmer mit entsprechenden Lizenzen einschließlich einer Auslandsstartgenehmigung anderer der FIA angeschlossenen ASN sind bei Veranstaltungsstatus National A/NEAFP teilnahme- aber nicht punktberechtigt.
4. Punktberechtigte Teilnehmer rücken nicht auf. Bei Auslandsveranstaltungen werden DACM-Teilnehmer separat gewertet.

Art. 2 Zugelassene Fahrzeuge

Gewertet wird bei Teilnahme an einer Veranstaltung der DACM - Deutsche Autocross-Meisterschaft mit einem der im DMSB Autocross-Reglement, zugelassenen Fahrzeuge in den Klassen 2b, 3a, 3b (Tourenwagen) sowie in den Klassen 4a, 4b, 5a, 5b (Cross-Buggys).

Art.3 Meisterschaftsveranstaltungen und Wertung

1. Für Prädikatsveranstaltungen zur DACM besteht Termenschutz gegenüber anderen nationalen Autocross-Veranstaltungen und DMSB-Wettbewerben mit Autocross-Rahmenprogramm.
2. Bei weniger als neun Veranstaltungen wird für jeden Teilnehmer ein Streichresultat berücksichtigt, bei neun und mehr Veranstaltungen zwei Streichresultate. Streichresultate umfassen Vorlauf- und Finalwertung der jeweiligen Veranstaltung. Eine Disqualifikation (DSQ) durch die Sportkommissare kann nicht als Streichresultat herangezogen werden.

3. Vorlaufwertung:

Durch die Addition der Punkte aus den drei Vorläufen wird eine Vorlaufwertung erstellt. Bei einem Gleichstand entscheidet die schnellste Gesamtzeit (bei voller Rundenzahl) aus einem der drei Vorläufe. Die besten 10 Teilnehmer einer Klasse erhalten Meisterschaftspunkte, sofern sie in drei Wertungsläufen weniger als 30 Punkte erreicht haben.

Zusammengelegte Klassen werden getrennt gewertet. Die Ergebnisse werden mit den tatsächlich erreichten Positionen klassenweise getrennt ausgewertet.

a) Punktevergabe für

- Klassen der Division 3 bis 5 und Klasse 2b mit fünf oder mehr Startern.
- Klassen die mit einer höheren Klasse zusammengelegt wurden:

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

b) Punktevergabe für Klassen die mit einer tieferen Klasse zusammengelegt wurden :

1. Platz	5 Punkte
2. Platz	4 Punkte
3. Platz	3 Punkte
4. Platz	2 Punkte

Wenn bei Zusammenlegungen beider Klassen diese jeweils weniger als 5 Starter haben, bekommt die tiefere Klasse Punkte nach Tabelle a) und die höhere Klasse Punkte nach Tabelle b). Haben die Klassen einer Division insgesamt weniger als 5 Starter (mit oder ohne Zusammenlegung) werden die Punkte nach Tabelle b) vergeben.

4. Finalwertung:

Den besten 18 Teilnehmern einer Klasse oder zusammengelegten werden Meisterschaftspunkte wie folgt vergeben:

Punkte erhalten:

- erstens alle Teilnehmer in der Reihenfolge, in der sie die Finale mit der festgelegten Rundenzahl beendet haben;
- zweitens die Teilnehmer, die die Finale nicht mit der festgelegten Rundenzahl beendet haben, in der Reihenfolge der erreichten Runden;

- drittens die Teilnehmer, die wegen Fehlstarts im Finale ausgeschlossen wurden;
- viertens die Teilnehmer, die für die Finale startberechtigt waren, aber nicht gestartet sind in der Reihenfolge in der sie sich qualifiziert haben;
- fünftens die Teilnehmer, die durch den Rennleiter bzw. Sportkommissar mit einer Wertungsstrafe (DNC) im Finallauf belegt wurden und
- sechstens die qualifizierten Teilnehmer, denen kein Startplatz in den Finalläufen zugeteilt wurde.

Zusammengelegte Klassen werden gemeinsam gewertet, die Teilnehmer erhalten Punkte für Ihre tatsächlich erreichte Position:

1. Platz	20 Punkte	10. Platz	7 Punkte
2. Platz	17 Punkte	11. Platz	6 Punkte
3. Platz	15 Punkte	12. Platz	5 Punkte
4. Platz	13 Punkte	13. Platz	4 Punkte
5. Platz	12 Punkte	14. Platz	3 Punkte
6. Platz	11 Punkte	15. Platz	2 Punkte
7. Platz	10 Punkte	16. Platz	1 Punkt
8. Platz	9 Punkte	17. Platz	1 Punkt
9. Platz	8 Punkte	18. Platz	1 Punkt

Besteht bei der Endauswertung Punktgleichheit zwischen mehreren Fahrern, entscheidet die größere Anzahl der ersten, dann der zweiten und der weiteren Plätze aller durchgeführten Finalläufe.

Bei weiterer Punktgleichheit zählt die größere Anzahl der ersten, zweiten und der weiteren Plätze in allen Vorläufen.

5. Wechselt ein Fahrer innerhalb der Saison die Klasse, werden die Meisterschaftspunkte aus den unterschiedlichen Klassen nicht addiert. Die höhere Einzelpunktzahl wird für die Meisterschaftswertung berücksichtigt
6. Bei allen Läufen zu den Deutschen Meisterschaften sind die jeweils drei Erstplatzierten verpflichtet an der Siegerehrung teilzunehmen.

Art. 4 Titel

Am Saisonende erhält der Fahrer mit den meisten Punkten

- in der Wertungsgruppe Tourenwagen den Titel:

Deutscher Autocross-Meister für Tourenwagen 2019

- in der Wertungsgruppe Cross-Buggys den Titel:

Deutscher Autocross-Meister für Cross-Buggys 2019

DMSB-Drag-Racing-Pokal 2019

Stand: 19.12.2018 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

Der DMSB schreibt für das Jahr 2019 den DMSB-Drag-Racing-Pokal (Status: National A/NEAFP) nach Level 4 der allgemeinen DMSB-Prädikatsbestimmungen aus.

Grundlage dieses Pokals sind in der jeweiligen gültigen Fassung das Internationale Sportgesetz der FIA einschließlich der Anhänge, die DMSB-Reglements für Drag Racing (Teil 1-5), das DMSB-Veranstaltungsreglement, die DMSB-Lizenzbestimmungen, die allgemeinen und besonderen DMSB-Prädikatsbestimmungen, die DMSB-Umweltrichtlinien, die Dopingbestimmungen der WADA/NADA, die DMSB und FIA-Anti-Doping-Bestimmungen und die sonstigen Bestimmungen der FIA und des DMSB.

Art. 1 Teilnehmer

Teilnahme- und wertungsberechtigt zum DMSB-Drag-Racing-Pokal sind Fahrer, die im Besitz der Nationalen Lizenz Stufe B oder einer höherwertigen Fahrerlizenz des DMSB oder eines anderen der FIA angeschlossenen ASN sind. Fahrer mit einer Nationalen Lizenz Stufe B oder einer höherwertigen Fahrerlizenz sind beim Nennungseingang zu den Veranstaltungen des DMSB-Drag-Racing-Pokal zu bevorzugen.

Fahrer, die im Besitz der Nationalen Lizenz Stufe C oder *Race Card* sind, sind bei den einzelnen Veranstaltungen teilnahmeberechtigt, erhalten jedoch keine Wertungspunkte zum DMSB-Drag-Racing-Pokal.

Art. 2 Fahrzeuge

Teilnahme- und wertungsberechtigt sind ausschließlich folgende Fahrzeugklassen gemäß FIA- bzw. DMSB-Bestimmungen:

Automobil: Pro E.T., Super Gas, *Super Comp*

Motorrad: E.T. Bike

Art. 3 Punktwertung

Punkte für die einzelnen Klassen werden wie folgt vergeben:

Je Qualifikationsplatz 1 Punkt, max. 16 Punkte. Bei mehr als 16 Qualifikationsteilnehmern, wird ab Platz 17 jeweils 1 Qualifikationspunkt vergeben (z. B. 8 Teilnehmer Platz 1 = 8 Punkte, Platz 8 = 1 Punkt; 19 Teilnehmer Platz 1 = 16 Punkte, ab Platz 16 je 1 Punkt).

Jeder für die erste Eliminations-Runde Qualifizierte erhält 10 Punkte. Für jede gewonnene Runde werden 20 Punkte vergeben.

Eine Wertung innerhalb einer Klasse erfolgt nur, wenn mindestens vier Starter an der Qualifikation teilnehmen. Bei Abbruch eines Rennens werden die Rundenpunkte in einer Klasse für die Rundsieger nur dann vergeben, wenn alle Paarungen der Runde dieser Klasse gefahren wurden. Im anderen Fall werden die Punkte bis zum letzten vollständig gefahrenen Durchgang der Klasse vergeben.

Teilnehmer	Sieger Runde 1	Sieger Runde 2	Sieger Runde 3	Zweite Finale	Sieger Finale
3 bis 4	---	---	---	20	40
5 bis 8	20	---	---	40	60
9 bis 16	20	40	---	60	80
17 bis 32	20	40	60	80	100

Die offizielle Auswertung ist im Internet auf der Homepage des DMSB einsehbar.

Art. 4 Veranstaltungen

Die Termine werden gesondert auf der DMSB-Homepage bekannt gegeben.

Art. 5 Preisgelder / Siegerehrung

Die Preisgelder je Wertungslauf werden von dem Veranstalter in der jeweiligen Veranstaltungsausschreibung festgelegt.

Art. 6 Titel

Der punktbeste Fahrer in seiner Klasse erhält den Titel:

„Sieger DMSB-Drag-Racing-Pokal Pro E.T. 2019“

„Sieger DMSB-Drag-Racing-Pokal Super Gas 2019“

„Sieger DMSB-Drag-Racing-Pokal Super Comp 2019“

„Sieger DMSB-Drag-Racing-Pokal für E.T. Bikes 2019“

DMSB-Drift-Cup 2019

Stand: 29.11.2018 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

Der Deutsche Motor Sport Bund e.V. schreibt für *das Jahr 2019*, nach Level 3 der allgemeinen DMSB-Prädikatsbestimmungen das Prädikat für den DMSB-Drift-Cup 2019 mit dem Status National A (NEAFP) aus.

Grundlage dieses Cups sind in der jeweiligen gültigen Fassung das Internationale Sportgesetz der FIA einschließlich der Anhänge, das DMSB-Drift-Reglement mit den technischen Bestimmungen, das DMSB-Veranstaltungsreglement, die DMSB-Lizenzbestimmungen, die allgemeinen und besonderen DMSB-Prädikatsbestimmungen, die DMSB-Umweltrichtlinien, die Dopingbestimmungen der WADA/NADA, die DMSB und FIA-Anti-Doping-Bestimmungen und die sonstigen Bestimmungen der FIA und des DMSB.

Art. 1 Teilnehmer

Teilnahme- und wertungsberechtigt sind alle Fahrer, die mindestens im Besitz einer Nationalen Lizenz Stufe B des DMSB oder eines anderen der FIA angeschlossenen ASNs sind. Fahrer die im Besitz einer Nationalen Lizenz Stufe C bzw. *Race Card* des DMSB sind, sind teilnahmeberechtigt, werden zum DMSB-Drift-Cup jedoch nicht gewertet.

Art. 2 Zugelassene Fahrzeuge

Bei der Veranstaltung erfolgt eine Wertung nur, wenn der Fahrer mit einem Fahrzeug der Klasseneinteilung nach Art. 3 an den Läufen teilnimmt.

Art. 3 Klasseneinteilung

Teilnahmeberechtigt zu den Veranstaltungen sind alle Fahrzeuge der Pro-Klasse gemäß technischen DMSB-Bestimmungen Driftsport.

Den Veranstalter ist es freigestellt, weitere Gruppen und Klassen auszuschreiben.

Für den DMSB-Drift-Cup werden jedoch nur die o.a. Klassen gewertet.

Weitere Serien (GLP, Rahmenprogramm, VIP etc.) dürfen grundsätzlich nur am Ende des Starterfeldes einer Veranstaltung mit DMSB-Prädikat eingeordnet werden.

Art. 4 Wertungsläufe (Änderungen vorbehalten)

Der DMSB-Drift-Cup wird mit max. 6 Veranstaltungen ausgetragen.

Zur Gesamtwertung des DMSB-Drift-Cup werden alle Veranstaltungen gewertet (kein Streichergebnis).

Veranstaltungen:

Die Termine werden gesondert auf der DMSB-Homepage bekannt gegeben.

Art. 5 Punktezuteilung

5.1 Punkte in den Wertungsläufen

Die Punktezuteilung wird wie folgt vorgenommen:

1. Platz	25 Punkte	6. Platz	8 Punkte
2. Platz	18 Punkte	7. Platz	6 Punkte
3. Platz	15 Punkte	8. Platz	4 Punkte
4. Platz	12 Punkte	9. Platz	2 Punkte
5. Platz	10 Punkte	10. Platz	1 Punkt

5.2 Sonderbestimmungen

Es erfolgt ein Aufrücken der punktberechtigten Teilnehmer mit DMSB-Lizenz gemäß Art. 1.

Art. 6 Titel

Der Fahrer bzw. das Team, der/das am Saisonende insgesamt die höchste Gesamtpunktzahl aus den Läufen erreicht hat, erhält den Titel

„Sieger DMSB-Drift-Cup 2019“

Bei Punktgleichheit wird nach den Allgemeinen DMSB-Prädikatsbestimmungen – Art. 11 verfahren.

DMSB-Kart-Prädikate 2019

Stand: 06.11.2018

Der Deutsche Motor Sport Bund e. V. schreibt für das Jahr 2019 die DMSB-Kart-Prädikate (Status: National A *PLUS*/NSAFP) nach Level 1 (DKM, DEKM, DJKM, DSKM) bzw. Level 3 (DSKC) der allgemeinen DMSB-Prädikatsbestimmungen zu nachstehenden Bedingungen aus:

Prädikat: Deutsche Kart-Meisterschaft

Kurzbezeichnung: DKM

CIK-FIA-/DMSB-Klasse: OK

Prädikat: Deutsche Elektro-Kart-Meisterschaft

Kurzbezeichnung: DEKM

CIK-FIA-/DMSB-Klasse: Elektro-Kart

Prädikat: Deutsche Junioren-Kart-Meisterschaft

Kurzbezeichnung: DJKM

CIK-FIA-/DMSB-Klasse: OK-Junior

Prädikat: Deutsche Schalt-Kart-Meisterschaft

Kurzbezeichnung: DSKM

CIK-FIA-/DMSB-Klasse: KZ2

Prädikat: DMSB-Schalt-Kart-Cup

Kurzbezeichnung: DSKC

CIK-FIA-/DMSB-Klasse: KZ2

Präambel

Die DMSB-Kart-Prädikate werden nach dem DKM-Reglement, dem DEKM-Reglement (inkl. dem Technischen Reglement für Elektro-Karts des DMSB sowie den DMSB-Richtlinien für die Durchführung von Veranstaltungen mit Elektrofahrzeugen), diesen Prädikatsbestimmungen, dem Internationalen Sportgesetz der FIA (ISG) mit Anhängen, den Sportlichen und Technischen Bestimmungen der CIK-FIA, dem DMSB-Veranstaltungsreglement, dem DMSB-Kart-Reglement, den DMSB-Lizenzbestimmungen, der Rechts- und Verfahrensordnung des DMSB (RuVO), den Beschlüssen und Bestimmungen des DMSB, den Umweltrichtlinien des DMSB, den Anti-Doping Regelwerk der nationalen und internationalen Anti-Doping Agentur (WADA/NADA-Code) sowie den Anti-Dopingbestimmungen der FIA, der Veranstaltungsausschreibung, dem Ethikodex und Verhaltenskodex der FIA und dem Ethikodex des DMSB und den sonstigen Bestimmungen der FIA, CIK-FIA und des DMSB durchgeführt. Für die DMSB-Kart-Prädikate gelten zusätzlich die allgemeinen Prädikatsbestimmungen des DMSB.

Der DMSB behält sich vor, das betreffende Prädikat 2019 (DKM, DJKM, DSKM, DSKC) bei weniger als 20 eingeschriebenen Teilnehmern (DEKM: weniger als 10 eingeschriebene Teilnehmer) nicht durchzuführen.

1. Teilnahme an den DMSB-Kart-Prädikaten

1.1 Zugelassene Teilnehmer

Grundsätzlich sind an den DMSB-Kart-Prädikaten eingeschriebene Bewerber mit ihren Fahrern teilnahmeberechtigt. Gastfahrer können mit Genehmigung des DKM-/DEKM-Koordinators zugelassen werden.

Nur ein Bewerber, der eine gültige Internationale Bewerberlizenz besitzt, kann Fahrer, die die vorgenannten Bedingungen erfüllen, in die jeweilige Meisterschaft bzw. den Cup einschreiben oder Nennungen zu Veranstaltungen abgeben.

Der Bewerber oder sein autorisierter Vertreter muss volljährig sein.

Die Fahrer der DMSB-Kart-Prädikate müssen im Besitz einer für 2019 gültigen Internationalen Kart-Lizenz des DMSB oder eines anderen der FIA angeschlossenen ASN sein und folgende Lizenzstufe besitzen:

DKM: Internationale Kart Lizenz Stufe C-Senior (inkl. C-Restricted) oder höher

DEKM: Internationale Kart Lizenz Stufe C-Senior (inkl. C-Restricted) oder höher sowie mind. 15 Jahre

DJKM: Internationale Kart Lizenz Stufe C-Junior

DSKM / DSKC: Internationale Kart Lizenz Stufe C-Senior oder höher

Weitere Zulassungsvoraussetzungen können dem DKM- bzw. DEKM-Reglement entnommen werden.

2. Einschreibung / Nennung

Die Einschreibe-/Nennunterlagen sind auf der DKM-Homepage (www.kart-dm.de) bzw. der DEKM-Homepage (www.dekm.de) veröffentlicht.

Die Zahl der Teilnehmer in den Klassen DKM, DJKM und DSKM ist jeweils auf maximal 51 begrenzt.

Die Zahl der Teilnehmer in der Klasse DSKC ist auf maximal 34 begrenzt.

Die Zahl der Teilnehmer in der Klasse DEKM ist auf maximal 20 begrenzt.

**ONE OF THE BIGGEST
CHAMPIONSHIPS IN EUROPE**



DKM
DEUTSCHE ELEKTROKART MEISTERSCHAFT

WWW.DEKM.DE

DEUTSCHE ELEKTROKART MEISTERSCHAFT



12.-14.04.2019
LONATO (ITA)



10.-12.05.2019
WACKERSDORF



12.-14.07.2019
KERPEN



02.-04.08.2019
GENK (BEL)



04.-06.10.2019
AMPFING



ALL INFORMATION AND INSCRIPTION

WWW.KART-DM.DE

[FACEBOOK.COM/DEUTSCHEKARTMEISTERSCHAFT](https://www.facebook.com/deutschekartmeisterschaft)

3. Veranstaltungen

Die Veranstaltungen werden auf der DKM-Homepage (www.kart-dm.de) bzw. der DEKM-Homepage (www.dekm.de) veröffentlicht.

4. Meisterschafts- und Cup-Wertung DKM, DEKM, DJKM, DSKM, DSKC

Die Punktevergabe ist im DKM- bzw. DEKM-Reglement geregelt.

5. Titel

Der Fahrer, der die höchste Punktzahl erreicht hat, erhält den Titel:

In der DKM:

Deutscher Kart-Meister 2019

In der DEKM:

Deutscher Elektro-Kart-Meister 2019

In der DJKM:

Deutscher Junioren-Kart-Meister 2019

In der DSKM:

Deutscher Schalt-Kart-Meister 2019

Im DSKC

Sieger DMSB-Schalt-Kart-Cup 2019

Internationales Sportgesetz der FIA (ISG) sowie DMSB-Reglements

Internationales Sportgesetz der FIA (ISG)	Seite 2
Anhang B zum ISG - Verhaltenskodex.....	Seite 43
Anhang M zum ISG - Manipulation von Wettbewerben	Seite 44
Ethikkodex der FIA	Seite 46
Anhang A zum ISG - Anti-Doping-Bestimmungen	Seite 50
Anhang L zum ISG	Seite 95
Motorsportrechtliche Genehmigung	Seite 111
Lizenzpflicht	Seite 113
DMSB-Bestimmungen für die Genehmigung einer Serie/Veranstaltung im Automobilsport	Seite 114
DMSB-Veranstaltungsreglement.....	Seite 117
DMSB-Veranstaltungsreglement, Anhang 1: Mindestzahl der lizenzierten Sportwarte im Automobilsport.....	Seite 129
DMSB-Veranstaltungsreglement, Anhang 2: Übersicht Streckensicherung und Hilfsdienste.....	Seite 130
DMSB-Veranstaltungsreglement, Anhang 3: Protest- / Berufungskaution sowie Geldstrafen	Seite 132
DMSB-Veranstaltungsreglement, Anhang 4: DMSB-Bestimmungen Zeitnahme Automobil- und Kartsport.....	Seite 132

DMSB-Wettbewerbsreglements

DMSB-Rundstreckenreglement	Seite 133
DMSB-Rundstreckenreglement, Anhang 1: Ergänzende Empfehlung - Verwendung der "Code 60" - Flagge / -Tafel	Seite 149
DMSB-Rundstreckenreglement, Anhang 2: Besonderheiten der Nürburgring Nordschleife.....	Seite 151
DMSB-Reglement für Leistungsprüfungen	Seite 158
DMSB-Rallye-Reglement	Seite 161
DMSB-Berg-Reglement	Seite 201
DMSB-Slalom-Reglement.....	Seite 206
DMSB-Rallycross-Reglement.....	Seite 211
DMSB-Autocross-Reglement	Seite 219
DMSB-Driftsport-Reglement	Seite 227

Internationales Sportgesetz der FIA (ISG)

Deutsche Übersetzung – Herausgegeben vom DMSB – Deutscher Motor Sport Bund e.V.

(Stand: 1. Januar 2019)

Alle urheberrechtlichen Verwertungsrechte dieser Übersetzung liegen beim DMSB. Auch auszugsweiser Nachdruck, Fotokopie oder Speicherung auf Datenträgern ist nur mit schriftlicher Genehmigung des DMSB gestattet.

INHALTSÜBERSICHT

Artikel 1	Allgemeine Grundsätze
Artikel 2	Wettbewerbe – Allgemeine Bestimmungen
Artikel 3	Wettbewerbe – Organisatorische Einzelheiten
Artikel 4	Touristische Zielfahrt
Artikel 5	Parade
Artikel 6	Demonstration
Artikel 7	Strecken und Rundstrecken
Artikel 8	Starts und Läufe
Artikel 9	Bewerber und Fahrer
Artikel 10	Automobile
Artikel 11	Sportwarte
Artikel 12	Strafen
Artikel 13	Proteste
Artikel 14	Revisionsrecht
Artikel 15	Berufungen
Artikel 16	Vorschriften für Startnummern und Werbung an Automobilen
Artikel 17	Kommerzielle Fragen in Zusammenhang mit Motorsport
Artikel 18	Verfahren hinsichtlich der Stabilität der FIA-Entscheidungen
Artikel 19	Anwendung des Sportgesetzes
Artikel 20	Definitionen

Genehmigt durch die Vollversammlung vom 7. Dezember 2018

Zur Auslegung des vorliegenden Internationalen Sportgesetzes finden Begriffe in Zusammenhang mit natürlichen Personen Anwendung für beide Geschlechter.

ARTIKEL 1 ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE

1.1 INTERNATIONALE REGELUNG DES SPORTS

1.1.1

Die FIA ist die alleinige internationale Sport-Autorität, die zur Erstellung und Durchsetzung der Sportgesetze berechtigt ist, welche auf den Grundprinzipien Sicherheit und sportliche Fairness beruhen und der Förderung und Kontrolle automobilistischer Wettbewerbe dienen und die Internationale Meisterschaften der FIA ausschreiben darf.

1.1.2

Die FIA bildet das letztinstanzliche internationale Berufungsgericht für die Schlichtung von Streitigkeiten, die sich aus der Anwendung dieser Sportgesetze ergeben können. Die Fédération Internationale Motocycliste übt dieselben Befugnisse für Fahrzeuge mit 1, 2 oder 3 Rädern aus.

ARTIKEL 1.2 INTERNATIONALES SPORTGESETZ

1.2.1

Die FIA hat das vorliegende Internationale Sportgesetz (das Sportgesetz), das alle Anhänge hierzu mit einschließt, erstellt, um die zuvor angeführten Befugnisse in einer fairen und gerechten Form auszuüben.

1.2.2

Sinn und Zweck des vorliegenden Sportgesetzes ist es, den Motorsport sowie dessen Durchführung zu regeln, zu fördern und zu erleichtern.

1.2.3

Es wird niemals angewendet, um einen Wettbewerb oder die Teilnahme eines Bewerbers zu verhindern oder zu erschweren, es sei denn, die FIA hält dies zur Sicherstellung einer sicheren, fairen und ordnungsgemäßen Durchführung von Motorsport für erforderlichlich.

ARTIKEL 1.3

KENNTNIS UND BEACHTUNG DER REGLEMENTS

1.3.1

Jede Person oder Gruppe von Personen, die einen Wettbewerb organisiert oder daran teilnimmt, ist verpflichtet:

1.3.1.a

die Statuten und Gesetze der FIA sowie die Nationalen Reglements zu kennen;

1.3.1.b

die Verpflichtung zu übernehmen, sich diesen Gesetzen sowie den Entscheidungen der ASN und den Folgen, die daraus entstehen könnten, ohne Vorbehalt zu unterwerfen.

1.3.2

Bei Nichtbeachtung dieser Bestimmungen kann jede Person oder Gruppe von Personen, die einen Wettbewerb organisiert oder daran teilnimmt, das Nutzungsrecht der Lizenz, die ihr ausgestellt wurde, verlieren und jeder Hersteller kann zeitweilig oder endgültig aus den FIA-Meisterschaften ausgeschlossen werden. Die FIA und/oder der ASN erläutern die Gründe für eine solche Entscheidung.

1.3.3

Wenn die Nichtübereinstimmung eines Automobils mit dem gültigen technischen Reglement festgestellt wird, kann das Fehlen eines Wettbewerbsvorteils niemals als Verteidigung angesehen werden.

ARTIKEL 1.4

NATIONALE REGELUNG DES AUTOMOBILSPORTS

1.4.1

Nur ein ASN wird von der FIA als alleiniger Träger der internationalen Sporthoheit anerkannt, welcher berechtigt ist, das Sportgesetz zur Anwendung zu bringen und den Automobilsport in allen unter der Autorität seines eigenen Landes liegenden Gebieten zu überwachen.

1.4.2

Jeder ASN ist an das Sportgesetz gebunden.

ARTIKEL 1.5

AUSÜBUNG DER SPORHTHOHEIT IN DEN TERRITORIEN

Nicht autonome Territorien eines Staates unterliegen der Sporthoheit, die von dem ASN ausgeübt wird, welcher den entsprechenden Staat bei der FIA vertritt.

ARTIKEL 1.6

DELEGATION DER SPORTLICHEN VOLLMACHTEN

Jeder ASN kann die sportlichen Vollmachten, die ihm durch das Sportgesetz zugeteilt sind, einem oder mehreren anderen Clubs seines Landes ganz oder teilweise zu delegieren, jedoch nur mit vorheriger Zustimmung der FIA.

ARTIKEL 1.7 WIDERRUF DER DELEGATION

Ein ASN kann diese Delegation widerrufen, wenn er die FIA über den Widerruf in Kenntnis setzt.

ARTIKEL 1.8

NATIONALE WETTBEWERBSBESTIMMUNGEN

Jeder ASN kann Nationale Wettbewerbsbestimmungen aufstellen, welche der FIA zur Verfügung gestellt werden müssen.

ARTIKEL 2 WETTBEWERBE – ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

ARTIKEL 2.1 ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

2.1.1 Allgemeine Anwendung des Sportgesetzes

2.1.1.a

Alle Wettbewerbe, die in einem in der FIA vertretenen Land durchgeführt werden, unterliegen dem Sportgesetz.

2.1.1.b

Die geschlossenen Wettbewerbe werden jedoch durch das Nationale Sportreglement geregelt. In Ländern, in denen es kein Nationales Sportreglement gibt, gelten die Bestimmungen des Sportgesetzes.

2.1.2 Organisation von Wettbewerben

In jedem Land kann ein Wettbewerb veranstaltet werden:

2.1.2.a

von dem ASN,

2.1.2.b

von einem Automobilclub oder in Ausnahmefällen von einer anderen qualifizierten Sportorganisation, vorausgesetzt, dass dieser Club oder diese Sportorganisation die erforderliche Veranstaltungsgenehmigung besitzt.

2.1.3 Offizielle Dokumente

2.1.3.a

Jeder Wettbewerb, mit Ausnahme von Rekordversuchen, sofern in den besonderen FIA-Bestimmungen nicht anders aufgeführt, bedingt die Erstellung offizieller Dokumente, unter welchen eine Ausschreibung, ein Nennformular und ein offizielles Programm unbedingt notwendig sind. Weiterhin muss für jedes Qualifikationstraining, für jeden Lauf und für jedes Rennen eine vorläufige und eine endgültige Wertung erstellt werden.

2.1.3.b

Jede in einem dieser offiziellen Dokumente enthaltene Bestimmung, die im Widerspruch zu dem Sportgesetz steht, ist unwirksam.

2.1.4

Vermerk, der auf allen – einen Wettbewerb betreffenden – Dokumenten anzubringen ist

2.1.4.a

Alle Ausschreibungen, offizielle Programme und Nennungsformulare, welche sich auf einen Wettbewerb beziehen, müssen an deutlich sichtbarer Stelle den Vermerk tragen „Organisiert in Übereinstimmung mit dem Internationalen Sportgesetz der FIA einschließlich Anhängen und dem Sportreglement des ... (Name des betreffenden ASN oder seines Bevollmächtigten)“.

2.1.4.b

In den Ländern, in denen ein Nationales Sportreglement nicht besteht, wird der Vermerk gekürzt in: „Organisiert in Übereinstimmung mit dem Internationalen Sportgesetz der FIA einschließlich Anhängen“.

2.1.5 Nicht anerkannte Wettbewerbe

2.1.5.a

Jeder Wettbewerb oder geplante Wettbewerb, der nicht nach den Bestimmungen des Sportgesetzes und des Nationalen Reglements des zuständigen ASN organisiert ist, gilt als nicht anerkannt.

2.1.5.b

Wenn ein derartiger Wettbewerb Teil einer Veranstaltung ist, für welche bereits eine Genehmigung erteilt wurde, wird diese Genehmigung null und nichtig.

2.1.6 Verlegung oder Absage eines Wettbewerbes

2.1.6.a

Ein Wettbewerb kann nur aus Gründen höherer Gewalt oder aus Sicherheitsgründen verlegt oder abgesagt werden, oder wenn entsprechende Bestimmungen für die Verlegung oder Absage in den gültigen Bestimmungen vorgesehen waren.

2.1.6.b

Im Falle einer Verlegung um mehr als 24 Stunden müssen die Nennfelder zurückerstattet werden.

2.1.7

Ein Wettbewerb gilt zu der für den Beginn der Papierabnahme und/oder der Technischen Abnahme vorgesehene Uhrzeit als begonnen.

Ein Wettbewerb endet mit Ablauf einer der nachfolgenden Fristen, je nachdem, welche zuletzt abläuft:

2.1.7.a

Protest- oder Berufungsfrist oder Ende einer Anhörung;

2.1.7.b

Ende der administrativen Untersuchungen und der technischen Nachuntersuchungen, die in Übereinstimmung mit dem Sportgesetz durchgeführt werden.

2.1.8

Wettbewerbe, die Teil einer internationalen, nicht von der FIA anerkannten/m/r Meisterschaft, Cup, Trophäe, Challenge oder Serie sind oder als solche vorgesehen sind, dürfen nicht im Internationalen Sportkalender eingetragen werden.

2.1.9

Alle Automobile, die an einem nationalen oder internationalen Wettbewerb, offen für die Formeln und Kategorien oder Gruppen der FIA, wie sie im Sportgesetz definiert sind, teilnehmen, müssen in jeder Hinsicht mit allen technischen Bestimmungen der FIA und den von der FIA vorgenommenen offiziellen Klarstellungen und Auslegungen dieser Bestimmungen übereinstimmen. Ein ASN kann die technischen Bestimmungen der FIA nicht ohne die ausdrückliche, schriftliche Genehmigung der FIA ändern.

ARTIKEL 2.2 INTERNATIONALER WETTBEWERB

2.2.1

Zur Beantragung eines internationalen Status muss ein Wettbewerb mindestens alle nachfolgend aufgeführten Bedingungen erfüllen:

2.2.1.a

für Internationale Wettbewerbe auf Rundstrecken muss die Rundstrecke eine von der FIA ausgestellte Genehmigung der Stufe haben, wie sie für die zulässigen Automobile erforderlich ist;

2.2.1.b

für internationale Rallies und Cross-Country-Rallies müssen alle Bestimmungen der nachfolgenden entsprechenden Artikel Anwendung finden;

2.2.1.c

die zur Teilnahme zulässigen Bewerber und Fahrer müssen alle im Besitz einer entsprechenden internationalen Lizenz sein;

2.2.1.d

der Wettbewerb, ausgenommen Rekordversuche, muss im Internationalen Sportkalender eingetragen sein.

2.2.2

Die Eintragung in den Internationalen Sportkalender liegt im Ermessen der FIA und muss vom ASN des Landes beantragt werden, in welchem der Wettbewerb stattfindet. Ablehnungen werden von der FIA begründet.

2.2.3

Es dürfen ausschließlich Internationale Wettbewerbe Teil einer/s Internationalen Meisterschaft, Cups, Challenge, Trophäe oder Serie sein.

2.2.4

Ein Internationaler Wettbewerb, der zu einer Internationalen Meisterschaft, Cup, Trophäe, Challenge oder Serie zählt, die/der den Namen der FIA trägt, unterliegt der sportlichen Aufsicht der FIA.

2.2.5

Für alle anderen Internationalen Wettbewerbe sind die ASNs dafür verantwortlich, dass die internationalen Bestimmungen gemäß Sportgesetz zusammen mit den ASN-Bestimmungen sowie den für den Wettbewerb anzuwendenden Bestimmungen in ihrem jeweiligen Land Anwendung finden.

2.2.6

Kein Fahrer, Bewerber oder anderer Lizenzinhaber darf an einem Internationalen Wettbewerb oder an einer/m Internationalen Meisterschaft, Cup, Trophäe, Challenge oder Serie teilnehmen, die nicht im Internationalen Sportkalender eingetragen oder nicht durch die FIA oder ihre ASN geregelt ist.

2.2.7

Ein Internationaler Wettbewerb kann den Zusatz „reserviert“ tragen, wenn die Bewerber oder Fahrer zum Zwecke der Zulassung besonderen Bedingungen entsprechen müssen. Wettbewerbe, zu denen besondere Einladungen ergehen, zählen zu den „reservierten“ Wettbewerben.

Unter gewissen Umständen kann die FIA genehmigen, dass International reservierte Wettbewerbe, die aufgrund ihrer Besonderheit nicht dem Anhang O des Sportgesetzes entsprechen, von einem ASN in den Internationalen Sportkalender dennoch eingetragen werden.

ARTIKEL 2.3 NATIONALER WETTBEWERB

2.3.1

Ein Nationaler Wettbewerb wird unter die alleinige sportliche Aufsicht eines ASN gestellt, der seine Sporthoheit in Bezug auf Reglements und Organisation (einschließlich in Anwendung der der Nationalen Wettbewerbsbestimmungen) unter Beachtung der allgemeinen Bedingungen zur Anwendung des Sportgesetzes ausübt.

2.3.2

Mit Ausnahme der nachstehenden Bestimmungen ist ein Nationaler Wettbewerb ausschließlich offen für Bewerber und Fahrer, die im Besitz einer von dem ASN ausgestellten Lizenz sind, in dessen Land der Wettbewerb stattfindet.

2.3.3

Ein Nationaler Wettbewerb kann nicht zu einer Internationalen Meisterschaft, Cup, Trophäe, Challenge oder Serie zählen. Er kann auch nicht in Betracht gezogen werden zur Erstellung einer Gesamtwertung nach verschiedenen Internationalen Wettbewerben.

2.3.4

Es liegt im Ermessen des genehmigenden ASN, für einen Nationalen Wettbewerb die Teilnahme von Lizenzinhabern eines anderen ASN zu genehmigen.

2.3.5

Jeder Nationale Wettbewerb muss im Nationalen Kalender des genehmigenden ASN aufgeführt sein.

2.3.6

Für ausländische Lizenznehmer offene Nationale Meisterschaft, Cup, Trophäe, Challenge oder Serie

2.3.6.a.i

Wenn ein Nationaler Wettbewerb Teil einer/s Nationalen Meisterschaft, Cups, Trophäe, Challenge oder Serie ist, so sind Bewerber und Fahrer mit einer ausländischen Lizenz in der Wertung der/s entsprechenden Meisterschaft, Cups, Trophäe, Challenge oder Serie punktberechtigt. Die Punkteverteilung in der Rangfolge der/s betreffenden Meisterschaft, Cups, Trophäe, Challenge oder Serie muss die teilnehmenden Bewerber und Fahrer mit einer ausländischen Lizenz berücksichtigen.

2.3.6.a.ii

Bei Nationalen Wettbewerben als Teil einer Meisterschaft zu einer FIA-Zone gemäß Richtlinien der FIA-Zonen finden die Artikel 7.2 und 7.3 des Anhang Z Anwendung.

2.3.6.a.iii

Für Wettbewerbe, die zu den von der FIA anerkannten F4 Meisterschaften zählen, findet vorgenannter Artikel 2.3.6.a.i und Anwendung.

2.3.6.b

Der ASN, der den Wettbewerb mit zulässiger Teilnahme von Lizenzinhabern anderer ASN genehmigt, muss der Informationspflicht gegenüber der FIA sowie den Bewerbern und Fahrern in mindestens den folgenden Punkten nachkommen, die in allen offiziellen Dokumenten aufgeführt sein müssen (insbesondere auf dem Nennungsformular):

2.3.6.b.i

eindeutige Information darüber, ob die Rundstrecke eine aktuell gültige internationale Genehmigung der FIA oder eine nationale Genehmigung des entsprechenden ASN besitzt, gemäß der zum Wettbewerb zulässigen Automobilkategorien;

2.3.6.b.ii

Informationen zu den Automobilkategorien, die zum Wettbewerb in Übereinstimmung mit der Rundstrecken-Genehmigung zulässig sind;

2.3.b.iii

Informationen zu der für die Teilnahme an dem Wettbewerb erforderlichen Stufe der Fahrerlizenz.

2.3.7

Bewerber und Fahrer, die an einem im Ausland veranstalteten Nationalen Wettbewerb teilnehmen wollen, können dies nur mit vorheriger Genehmigung ihres eigenen ASN tun.

2.3.7.a

Diese Genehmigung kann jede Form aufweisen, die der betreffende ASN für angebracht erachtet.

2.3.7.b

Die Annahme der Nennung eines ausländischen Bewerbers und/oder eines Fahrers, der nicht im Besitz der zuvor erteilten Genehmigung seitens des ASN ist, der ihnen die Lizenz ausgestellt hat, durch einen Veranstalter, stellt einen Verstoß dar, der, wenn er zur Kenntnis gebracht wird, durch eine Geldstrafe oder eine andere Strafe im Ermessen des ASN, der den betreffenden nationalen Wettbewerb genehmigt hat, geahndet wird.

2.3.7.c

Es wird daran erinnert, dass die ASN Auslandsstartgenehmigungen an ihre Lizenznehmer nur für solche Wettbewerbe erteilen können, die ordnungsgemäß im Nationalen Sportkalender eines ASN eingetragen sind.

2.3.8

Ein Nationaler Wettbewerb kann den Zusatz „reserviert“ tragen, wenn die Bewerber oder Fahrer zum Zwecke der Zulassung besonderen Bedingungen entsprechen müssen. Wettbewerbe, zu denen besondere Einladungen ergehen, zählen zu den „reservierten“ Wettbewerben.

2.3.9

Ein geschlossener Wettbewerb muss von dem ASN genehmigt sein, der in Ausnahmefällen diese Genehmigung mehreren Clubs erteilen kann, welche gemeinsam die Organisation dieses Wettbewerbs durchführen.

ARTIKEL 2.4

MEISTERSCHAFT, CUP, TROPHÄE, CHALLENGE UND SERIE

2.4.1 Internationale Meisterschaften

2.4.1.a

Allein die FIA ist berechtigt, eine Internationale Meisterschaft zu genehmigen.

2.4.1.b

Internationale Meisterschaften können nur von der FIA oder von einer anderen Organisation mit schriftlicher Genehmigung der FIA organisiert werden. In diesem Falle besitzt die Sporthoheit, die die Meisterschaft organisiert, die gleichen Rechte und Pflichten wie der Veranstalter eines Wettbewerbs.

2.4.1.c

Internationale Meisterschaften, welche den Namen FIA tragen, sind Eigentum der FIA. Sie dürfen das Wort „Welt“ (oder irgendein anderes Wort mit einer ähnlichen Bedeutung oder das in irgendeiner Sprache davon abgeleitet ist) im Titel nur beinhalten, wenn die anzuwendenden Bestimmungen mindestens mit den Vorschriften des Artikels 2.4.3 des Sportgesetzes übereinstimmen. Außerdem muss die Voraussetzung erfüllt werden, dass über die gesamte Saison gesehen im Durchschnitt mindestens vier Automobilhersteller teilnehmen.

2.4.2

Internationaler Cup, Trophäe, Challenge und Serie

2.4.2.a

Ein internationaler Cup, eine Trophäe, eine Challenge oder Serie können aus verschiedenen, dem gleichen Reglement unterliegenden Internationalen Wettbewerben oder aus einem einzelnen Internationalen Wettbewerb bestehen.

2.4.2.b

Ein internationaler Cup, Trophäe, Challenge oder Serie darf nur aus Internationalen Wettbewerben bestehen.

2.4.2.c

Kein internationaler Cup, Trophäe, Challenge oder Serie darf organisiert werden, es sei denn, der den Cup, die Trophäe, die Challenge oder die Serie vorschlagende ASN hat zuvor die schriftliche Genehmigung der FIA erhalten. Die schriftliche Genehmigung der FIA wird insbesondere folgende Punkte betreffen:

2.4.2.c.i

Genehmigung des Sportlichen und Technischen Reglements, insbesondere in Bezug auf Sicherheit;

2.4.2.c.ii

Genehmigung des Kalenders der Serie;

2.4.2.c.iii

Vorherige Genehmigung, einschließlich der vorgeschlagenen Daten, von allen ASNs der Gebiete, auf dem/denen eine oder mehrere zu dem Cup, der Trophäe, der Challenge oder der Serie zählenden Wettbewerbe organisiert wird/werden;

2.4.2.c.iv

Bestätigung, dass im Falle eines Rundstreckenrennens die jeweilig ausgeschriebenen Automobilkategorien durch das Streckenabnahmeprotokoll zugelassen sind, und dass bei Wettbewerben alle FIA-Bestimmungen bezüglich Sicherheit und medizinischer Hilfsdienste beachtet sind;

2.4.2.c.v

Bestätigung, ob der Titel des Cups, der Trophäe, der Challenge oder der Serie mit ihrer geographischen Ausdehnung und mit ihren technischen und sportlichen Kriterien übereinstimmen.

2.4.2.d

Internationale Cups, Trophäen, Challenges oder Serien, welche den Namen FIA tragen, sind Eigentum der FIA. Sie dürfen nur von der FIA selbst oder von einer anderen Or-

ganisation, jedoch nur mit schriftlicher Genehmigung der FIA, organisiert werden. In diesem Fall hat der Ausrichter eines Cups, Trophäe, Challenge oder Serie die gleichen Rechte und Pflichten wie der Ausrichter eines Wettbewerbs.

2.4.3 Verwendung des Wortes „Welt“

2.4.3.a

Internationale Cups, Trophäen, Challenges oder Serien, welche den Name der FIA beinhalten, dürfen das Wort „Welt“ (das, zum Verständnis des vorliegenden Artikels, jeden Begriff mit einer ähnlichen Bedeutung beinhaltet oder in irgendeiner Sprache von dem Wort „Welt“ abgeleitet ist) in ihrem Titel nur unter der Voraussetzung verwenden, dass die nachfolgenden Voraussetzungen erfüllt sind. Außerdem muss die Voraussetzung erfüllt werden, dass über die gesamte Saison gesehen im Durchschnitt mindestens vier Automobilhersteller teilnehmen.

2.4.3.b

Die anderen Cups, Trophäen, Challenges oder Serien, welche nicht den Name der FIA beinhalten, dürfen das Wort „Welt“ (das, zum Verständnis des vorliegenden Artikels, jeden Begriff mit einer ähnlichen Bedeutung beinhaltet oder in irgendeiner Sprache von dem Wort „Welt“ abgeleitet ist) in ihrem Titel nicht ohne Genehmigung der FIA verwenden. Im Allgemeinen wird die FIA diese Genehmigung erteilen, vorausgesetzt, die nachfolgenden Voraussetzungen sind erfüllt und die FIA ist der Meinung, dass dies im Interesse des Sports liegt. Die FIA kann ihre Genehmigung zurückziehen, wenn diese Voraussetzungen nicht erfüllt werden.

2.4.3.b.i

Der Cup-, Trophäen-, Challenge- oder Serienkalender muss Wettbewerbe beinhalten, die im Verlauf einer Saison auf mindestens drei Kontinenten stattfinden.

2.4.3.b.ii

Wenn ein Cup, Trophäe, Challenge oder Serie aus lediglich einem Wettbewerb besteht, so müssen die Läufe, Wettbewerbe oder andere Serien, die der Qualifikation der Fahrer zur Teilnahme an diesem einzigen Wettbewerb dienen, auf mindestens drei Kontinenten stattfinden und ordnungsgemäß im Internationalen Sportkalender eingetragen sein.

2.4.3.b.iii

Der Veranstalter muss damit einverstanden sein und anerkennen, dass zusätzlich zu allen im Sportgesetz oder anderswo beschriebenen Rechten oder Befugnissen die FIA sich das Recht vorbehält, bei jedem Wettbewerb des Cups, Trophäe, Challenge oder Serie, die den Titel „Welt“ verwendet oder dessen Verwendung beantragt hat, Überprüfungen durchzuführen, um sicherzustellen, dass die Grundsätze des Sportgesetzes und der anzuwendenden Bestimmungen vollständig beachtet werden. Der Veranstalter muss solche Überprüfungen unterstützen, indem er der FIA zu diesem Zwecke Zugang auf der gesamten Rundstrecke und zu allen entsprechenden Dokumenten gewährt.

2.4.3.b.iv

Der Veranstalter des entsprechenden Cups, Trophäe, Challenge oder Serie muss für jeden Wettbewerb mindestens einen Sportkommissar aus der von der FIA veröffentlichten und regelmäßig aktualisierten Liste benennen, der dann als Vorsitzender des Gremiums handelt und der die FIA, den genehmigenden ASN sowie den ASN des Landes, in welchem der Wettbewerb stattfindet, über jeden schwerwiegenden Verstoß des Sportgesetzes oder andere Unregelmäßigkeiten während des Wettbewerbs informiert.

2.4.3.c

Die FIA kann ausnahmsweise eine Ausnahmegenehmigung für eine/n Cup, Trophäe, Challenge oder Serie gewähren, wenn eine langfristige Verwendung des Wortes „Welt“ nachgewiesen werden kann.

2.4.4 Nationale Meisterschaften

2.4.4.a

Nationale Meisterschaften können nur von den betreffenden ASNs genehmigt werden.

2.4.4.b

Nationale Meisterschaften können nur von dem ASN oder von einer anderen Organisation mit schriftlicher Genehmigung dieses ASN organisiert werden.

2.4.4.c

Maximal ein Wettbewerb zu einer Nationalen Meisterschaft kann außerhalb des ASN-Territoriums durchgeführt werden, unter der Voraussetzung, dass er in einem Land stattfindet, das eine gemeinsame Grenze (bei einer Meeresgrenze unter der Voraussetzung, dass die FIA ein geographisch entsprechendes Land bestimmt) mit dem Land besitzt, welches die Nationale Meisterschaft durchführt.

2.4.4.d

Ausnahmsweise, und nur für Nationale Kart-Meisterschaften, kann ein ASN, der zur Zufriedenheit der FIA einen Mangel an Rundstrecken zur Durchführung nationaler Kartwettbewerbe in seinem eigenen Land nachweist, sich auf die Nationalen Wettbewerbe eines oder mehrerer Länder mit einer gemeinsamer Grenze mit ihm stützen (im Falle einer Seegrenze jedoch vorausgesetzt, dass nach Meinung der FIA das zusätzliche Land eine entsprechende geographische Verbindung zu ihm hat), um seine eigene Nationale Meisterschaft mit Zustimmung des betreffenden ASN durchzuführen.

2.4.4.e

Ausnahmsweise kann ein ASN, der nicht Teil einer Zone ist, maximal zwei Wettbewerbe zu einer Nationalen Meisterschaft außerhalb des ASN-Territoriums unter den nachfolgenden Bedingungen durchführen:

2.4.4.e.i

dass sie in Ländern stattfinden, die eine gemeinsame Grenze (bei einer Meeresgrenze unter der Voraussetzung, dass die FIA ein geographisch entsprechendes Land bestimmt) mit dem Land besitzen, welches die Nationale Meisterschaft durchführt; und

2.4.4.e.ii

das die betreffende Nationale Meisterschaft sich ausschließlich aus Wettbewerben zusammensetzt, die für die folgenden Leistungsklassen ausgeschrieben sind:

- mehr als 3 kg/PS für Wettbewerbe auf Rundstrecken,
- mehr als 4 kg/PS für Wettbewerbe auf abgesperrten Straßen.

2.4.4.f

Zusätzlich kann die FIA nach eigenem Ermessen die Durchführung einer Nationalen, ausschließlich aus geschlossenen Wettbewerben bestehenden Meisterschaft mit mehr als einem Wettbewerb außerhalb des Landes des ASN, dem der Club angehört, genehmigen.

2.4.5

Nationaler Cup, Trophäe, Challenge oder Serie

2.4.5.a

Nur der entsprechende ASN kann eine/n nationale/n Cup, Trophäe, Challenge oder Serie genehmigen.

2.4.5.b

Ein/e nationale/r Cup, Trophäe, Challenge oder Serie können aus verschiedenen, dem gleichen Reglement unterliegenden Wettbewerbe oder aus einem einzelnen Wettbewerb bestehen.

ARTIKEL 2.5 PARC-FERMÉ

2.5.1

Im Parc Fermé dürfen sich nur die entsprechend beauftragten Sportwarte aufhalten. Jeder Eingriff, Überprüfung, Vorbereitung oder Instandsetzung am Automobil ist nur mit Erlaubnis der vorgenannten Sportwarte oder in Anwendung der gültigen Bestimmungen gestattet.

2.5.2

Bei allen Veranstaltungen, bei denen eine Technische Abnahme vorgesehen ist, ist ein Parc Fermé vorgeschrieben.

2.5.3

Der Ort, an welchem sich der(die) Parc Fermé(s) befindet, muss in den für den Wettbewerb gültigen Bestimmungen bekannt gegeben werden.

2.5.4

Für Wettbewerbe auf einer geschlossenen Strecke muss der Parc Fermé in der Nähe der Ziellinie (oder der möglichen Startlinie) gelegen sein.

2.5.5

Nach Beendigung des betreffenden Wettbewerbs unterliegt die Strecke zwischen Ziellinie und Eingang Parc Fermé den Parc Fermé-Bestimmungen.

2.5.6

Der Parc Fermé soll genügend Platz bieten und gut gesichert sein, um zu vermeiden, dass nichtberechtigte Personen Zugang erhalten, wenn sich Automobile im Parc Fermé befinden.

2.5.7

Die Kontrolle wird von durch den Veranstalter bestimmten Sportwarten durchgeführt, die auch für die Funktion des Parc Fermé verantwortlich sind, und die alleine berechtigt sind, den Bewerbern Anweisungen zu erteilen.

2.5.8

Bei Rallyes und Cross-Country-Rallyes werden die Kontrollzonen und die Regroupingbereiche als Parc Fermé behandelt. In diesen Kontrollzonen sind jegliche Arbeiten am Automobil und jegliche fremde Hilfe untersagt, sofern in den gültigen Bestimmungen nicht anders aufgeführt.

ARTIKEL 2.6 LIZENZEN

2.6.1 Allgemeines

2.6.1.a

Es wird vorausgesetzt, dass der Lizenznehmer das Sportgesetz kennt und seine Bestimmungen beachtet.

2.6.1.b

Vom Grundsatz her sind alle Antragsteller, die gemäß Sportgesetz, den gültigen Sportlichen und Technischen Bestimmungen sowie dem Verhaltenskodex die Bedingungen für die Ausstellung einer Lizenz erfüllen, in jedem Fall berechtigt, eine solche Lizenz zu erhalten.

2.6.1.c

Niemand darf an einem Wettbewerb teilnehmen, wenn er nicht Inhaber einer von seinem Heimat-ASN ausgestellten Lizenz oder von einem anderen ASN, mit der Genehmigung seines Heimat-ASN, ausgestellten Lizenz ist.

2.6.1.d

Eine internationale Lizenz muss jährlich ab dem 1. Januar eines jeden Jahres erneuert werden.

2.6.1.e

Jeder ASN muss die Lizenzen entsprechend den Bestimmungen der FIA ausgeben.

2.6.1.f

Die Lizenz kann unter einem Pseudonym ausgestellt werden, es dürfen jedoch keinesfalls zwei Pseudonyme verwendet werden.

2.6.1.g

Für die Ausstellung oder Erneuerung einer Lizenz kann eine Gebühr berechnet werden.

2.6.1.h

Jeder ASN muss sich bei seiner Zulassung zur FIA verpflichten, die so ausgegebenen Lizenzen anzuerkennen und zu registrieren.

2.6.2 Super-Lizenz

2.6.2.a

Jeder Kandidat für eine Super-Lizenz muss das hierfür vorgesehene Antragsformular ausfüllen und unterschreiben. Sie muss alljährlich erneuert werden.

2.6.2.b

Die FIA hat das Recht, die Ausstellung der Lizenz abzulehnen, insbesondere, wenn der Antragsteller die Verhaltensvorschriften wie im FIA-Verhaltenskodex in der Anlage zum Sportgesetz beschrieben nicht erfüllt, wobei die Gründe für die Ablehnung angegeben werden.

2.6.2.c

Die Super-Lizenz verbleibt im Eigentum der FIA, die sie an jeden Inhaber übergibt.

2.6.2.d

Sofern aufgrund einer Bestrafung die Suspendierung oder der Entzug der Super-Lizenz verfügt wird, bleibt der Inhaber für die Dauer einer solchen Suspendierung oder eines solchen Entzugs für die Teilnahme an FIA-Prädikatsläufen gesperrt.

2.6.2.e

Ein offiziell von einer nationalen Polizeibehörde festgestellter Verkehrsverstoß stellt ein Vergehen gegen das Sportgesetz dar, wenn dieser Verstoß schwerwiegend war, andere hierdurch gefährdet wurden oder das Ansehen des Motorsports oder die von der FIA vertretenen Werte schädigt.

2.6.2.f

Der Inhaber einer Super-Lizenz, der einen solchen Verkehrsverstoß begangen hat, kann:

2.6.2.f.i

von der FIA verwarnet werden,

2.6.2.f.ii

verpflichtet werden, eine Arbeit zu leisten, die im Allgemeininteresse liegt, oder seine Super-Lizenz kann vorübergehend oder endgültig durch das Internationale Sportgericht eingezogen werden.

2.6.3 EU Professioneller Bewerber oder Fahrer

2.6.3.a

EU Professionelle Bewerber oder Fahrer dürfen an Zonen-Wettbewerben teilnehmen, die in EU-Ländern (oder gemäß FIA-Beschluss gleichgestellten Ländern) in Übereinstimmung mit Artikel 7.3 des Anhang Z stattfinden.

2.6.3.b

Solche Nationalen Lizenzen tragen die Flagge der EU.

2.6.3.c

Jeder ASN der EU oder eines durch FIA-Beschluss gleichgestellten Landes garantiert, dass diese Bestimmungen in den Versicherungsbedingungen berücksichtigt sind.

2.6.3.d

Solch ein EU professioneller Bewerber oder Fahrer ist sowohl der Rechtsprechung des ASN des Landes, in welchem er an einem Wettbewerb teilnimmt, als auch der Rechtsprechung des lizenzausstellenden ASN unterworfen.

2.6.3.e

Jeder vorgenommene Entzug einer solchen Lizenz wird im offiziellen Automobilsport-Bulletin der FIA und/oder auf der Website der FIA www.fia.com veröffentlicht.

2.6.4

Registrierungszertifikat für das Personal von Bewerbern, die für eine FIA-Weltmeisterschaft genannt sind

2.6.4.a

Bei FIA-Weltmeisterschaften müssen sich die nachfolgend aufgeführten Mitglieder des Bewerber-Personals bei der FIA registrieren.

2.6.4.b

Alle Personen, welche alle oder Teile der folgenden Aufgaben im Namen eines in einer FIA-Weltmeisterschaft eingeschriebenen Bewerbers ausüben, müssen sich ordnungsgemäß bei der FIA registrieren:

2.6.4.b.i

Team-Direktor (Team Principal): Die Person, die für die wichtigsten Entscheidungen für den Bewerber zuständig ist;

2.6.4.b.ii

Sport-Direktor (Sporting Director): Die Person, die dafür verantwortlich ist, dass der Bewerber die Wettbewerbsbestimmungen der Weltmeisterschaft einhält;

2.6.4.b.iii

Technischer-Direktor (Technical Director): Die Person, die dafür verantwortlich ist, dass der Bewerber die Technischen Bestimmungen der Weltmeisterschaft einhält;

2.6.4.b.iv

Team-Manager: Die Person, welche die Verantwortung des Bewerbers für die Abläufe bei den Wettbewerben trägt;

2.6.4.b.v

Renn-Ingenieur (Race Engineer) oder entsprechende Person: Die Person, die für eines der Automobile des Bewerbers verantwortlich ist.

2.6.4.c

Für die FIA Formel Eins Weltmeisterschaft ist die Mindestanzahl der für jeden Bewerber zu registrierenden Personen 6. Für die anderen FIA Weltmeisterschaften passt die für die jeweilige Meisterschaft zuständige Sportkommission der FIA diese Anzahl an die Besonderheiten der entsprechenden Meisterschaft an.

2.6.4.d

Ein ordnungsgemäß registriertes Mitglied des Bewerber-Personals wird als Teilnehmer angesehen.

2.6.4.e

Zusammen mit dem Antrag auf Einschreibung bei einer FIA-Weltmeisterschaft muss der Bewerber der FIA die Liste seiner Personalmitglieder einreichen, die als Bewerber-Personal registriert werden sollen, indem das speziell zu diesem Zweck erstellte Formular unterschrieben wird.

2.6.4.f

Jedes ordnungsgemäß registrierte Mitglied des Bewerber-Personals erhält über den Bewerber eine Registrierungsbestätigung der FIA, ein Dokument, das von der FIA erstellt und ausgegeben wird und im Besitz der FIA verbleibt.

2.6.4.g

Die Registrierung muss jährlich ab dem 1. Januar in jedem Jahr erneuert werden.

2.6.4.h

Die FIA hat das Recht, die Registrierung für jede Person zu versagen oder zu annullieren, wenn diese die Verhaltensvorschriften wie im FIA-Verhaltenskodex in der Anlage zum Sportgesetz nicht erfüllt, wobei die Gründe für eine solche Entscheidung angegeben werden müssen.

2.6.4.i

Die FIA hat das Recht, jedem ordnungsgemäß registrierten Mitglied des Bewerber-Personals bei Wettbewerben, die Teil einer FIA-Weltmeisterschaft sind, vorläufig oder endgültig das Recht auf Zugang zu den reservierten Bereichen zu verweigern.

2.6.4.j

Falls sich aufgrund einer Änderung in der Organisation des Bewerbers die Liste der Mitglieder seines Personals, die bei der FIA registriert sein müssen, ebenfalls ändert, so muss der Bewerber die FIA hierüber innerhalb von 7 Tagen ab der Änderung informieren und innerhalb dieser gleichen Frist eine aktualisierte Liste einreichen, unter gleichzeitiger Zurücksendung der Registrierungs-Zertifikate für die Personen, die ihre entsprechende Rolle nicht mehr ausüben.

ARTIKEL 2.7 BESONDERE BESTIMMUNGEN

2.7.1

Zulässige Automobile bei internationalen Rallyes

2.7.1.a

Die Leistung der Automobile ist für alle Internationalen Rallyes auf ein entsprechendes Leistungsgewicht von mindestens 3,4 kg/PS (4,6 kg/kw) beschränkt mit Ausnahme der Läufe zur FIA Rallye-Weltmeisterschaft. Die FIA hat zu jeder Zeit und unter allen Umständen alle Maßnahmen zu ergreifen, um diese Leistungsbegrenzung durchzusetzen.

2.7.1.b

Nur die folgenden Automobile dürfen an Internationalen Rallyes teilnehmen:

2.7.1.b.i

Tourenwagen der Gruppe A ohne die Evolutionen, die im Homologationsnachtrag für den Rallyesport ausgeschlossen sind.

2.7.1.b.ii Produktionswagen (Gruppen N, R und RGT)

2.7.1.c

Automobile der Gruppen A, N, R und RGT dürfen unter den nachfolgend aufgeführten Bedingungen noch für

eine weitere Dauer von acht Jahren nach Ablauf der Homologation an Internationalen Rallyes, ausgenommen Läufe zur Rallye-Weltmeisterschaft, teilnehmen, jedoch ohne die Evolutionen, die im Homologationsnachtrag für den Rallyesport ausgeschlossen sind:

2.7.1.c.i

die FIA-Homologationsblätter müssen bei der Dokumentenabnahme und der Technischen Abnahme vorgelegt werden,

2.7.1.c.ii

die Automobile entsprechen den Technischen Bestimmungen (Anhang J), wie sie zum Zeitpunkt des Ablaufs ihrer Homologation gültig waren, und befinden sich in einem tadellosen Zustand für eine Teilnahme. Die Entscheidung darüber liegt bei den Technischen Kommissaren.

2.7.1.d

Die Maße der für diese Automobile verwendeten Turbo-Restriktoren sowie die Mindestgewichte müssen den gegenwärtig gültigen Bestimmungen entsprechen.

2.7.2

Cross-Country-Rallyes und Baja Cross-Country-Rallyes

Nur die Cross-Country-Automobile (Gruppe T), wie im Technischen Reglement der FIA definiert, sind zugelassen; alle anderen Automobile sind nicht zugelassen.

2.7.3 Marathon Cross-Country-Rallyes

2.7.3.a

Alle Marathon Cross-Country-Rallyes müssen im Internationalen Sportkalender eingetragen sein.

2.7.3.b

Es kann pro Jahr und Kontinent nur eine Marathon-Rallye organisiert werden, es sei denn, die FIA erteilt eine Sondergenehmigung.

2.7.3.c

Der Wettbewerb darf nicht über mehr als einundzwanzig Tage laufen (einschließlich der Technischen Abnahme und Super Special Stage).

2.7.3.d

Es werden nur Cross-Country-Rallye-Automobile zugelassen (Gruppe T), wie sie laut Technischem Reglement der FIA definiert sind, andere Automobile sind nicht zugelassen.

2.7.4 Rekordversuche

2.7.4.a Rekordinhaber

2.7.4.a.i

Wenn es sich um einen im Verlauf eines Einzelversuchs aufgestellten Rekord handelt, so ist Inhaber dieses Rekords derjenige, der die Genehmigung zur Durchführung des Rekordversuches formal beantragt und erhalten hat.

2.7.4.a.ii

Bei einem im Verlauf einer Veranstaltung aufgestellten Rekord ist der Inhaber dieses Rekords der Bewerber, d. h. der

jenige, unter dessen Namen das Automobil, mit dem diese Höchstleistung aufgestellt worden ist, genannt wurde.

2.7.4.b Gerichtsbarkeit

2.7.4.b.i

Jeder ASN entscheidet über die Anerkennungsgesuche von Rekorden, die in seinem Gebiet aufgestellt wurden.

2.7.4.b.ii

Die FIA entscheidet über die Anerkennungsgesuche von Rekorden oder Weltrekorden; diese Gesuche müssen ihr durch die beteiligten ASN vorgelegt werden.

2.7.4.c

Zu Rekordversuchen zugelassene Automobile

Die Rekorde können nur mit einem Automobil aufgestellt werden.

2.7.4.d Anerkannte Rekorde

2.7.4.d.i

Die einzig anerkannten Rekorde sind die nationalen, die Weltrekorde, absolute Weltrekorde und der Weltrekord für Höchstgeschwindigkeit.

2.7.4.d.ii

Ein und derselbe Rekord kann in mehreren der vorstehenden Kategorien anerkannt werden.

2.7.4.e

Auf die eigene Klasse beschränkte Automobil-Rekorde
Ein Automobil, das einen Weltrekord in seiner Klasse aufgestellt oder gebrochen hat, kann den entsprechenden absoluten Weltrekord, nicht aber den gleichen Rekord in der oder den höheren Klassen brechen.

2.7.4.f Anerkannte Zeiten und Entfernungen

Bei nationalen Rekorden und Weltrekorden werden nur die Zeiten und Entfernungen anerkannt, die in Anhang D aufgeführt sind.

2.7.4.g Im Verlauf eines Rennens aufgestellte Rekorde

Ein im Verlauf eines Rennens aufgestellter Rekord in Bezug auf Zeit oder Entfernung wird nicht anerkannt. Ein Rundenrekord kann ausschließlich während eines Rennens aufgestellt werden.

2.7.4.h Rekordversuche

Die Bedingungen, unter welchen Rekordversuche durchgeführt werden können sind in Anhang D im Einzelnen aufgeführt.

2.7.4.i

Bedingungen zur Anerkennung von Weltrekorden

2.7.4.i.i

Ein Weltrekord wird nur dann anerkannt, wenn der Versuch in einem in der FIA vertretenen Land oder ausnahmsweise mit der Veranstaltungsgenehmigung der FIA in einem in der FIA nicht vertretenen Land aufgestellt worden ist.

2.7.4.i.ii

In allen Fällen wird ein Weltrekord nur dann anerkannt, wenn der Rekordversuch auf einer von der FIA genehmigten Strecke stattgefunden hat.

2.7.4.j Eintragung der Rekorde

2.7.4.j.i

Jeder ASN führt ein Verzeichnis der in seinem Land aufgestellten oder gebrochenen Rekorde und kann auf Verlangen Bescheinigungen über nationalen Rekorde ausstellen.

2.7.4.j.ii

Die FIA führt ein Verzeichnis der Weltrekorde und stellt auf Verlangen Rekordbescheinigungen aus.

2.7.4.k Veröffentlichung der Rekorde

2.7.4.k.i

Bis zur Anerkennung darf von den Betreffenden keine Reklame gemacht werden, die nicht in deutlich lesbarer Schrift den Vermerk enthält „unter Vorbehalt der Anerkennung“.

2.7.4.k.ii

Die Nichtbeachtung dieser Vorschrift zieht automatisch die Ablehnung der Anerkennung nach sich und kann zu zusätzlichen durch den beteiligten ASN auszusprechenden Strafen führen.

2.7.4.l Gebühren für Rekordversuche

2.7.4.l.i

Der zuständige ASN kann für seine Aufsicht und die Administration nationaler Rekordversuche eine Gebühr festlegen. Eine solche Gebühr wird jährlich durch den ASN festgelegt und ist an diesen zu bezahlen.

2.7.4.l.ii

Die FIA kann für ihre Aufsicht und die Administration von Weltrekordversuchen eine Gebühr festlegen. Eine solche Gebühr wird jährlich durch die FIA festgelegt und ist an diese zu bezahlen.

ARTIKEL 3 WETTBEWERBE – ORGANISATORISCHE EINZELHEITEN

ARTIKEL 3.1

ERFORDERLICHE VERANSTALTUNGSGENEHMIGUNG

Ein Wettbewerb muss eine vom ASN des betreffenden Landes ausgestellte oder, im Falle eines Landes, das nicht in der FIA vertreten ist, ein von der FIA ausgestellte Veranstaltungsgenehmigung haben.

ARTIKEL 3.2

ANTRAG FÜR EINE VERANSTALTUNGSGENEHMIGUNG

3.2.1

Jeder Antrag für eine Veranstaltungsgenehmigung muss gemäß anzuwendender Fristen an den zuständigen ASN gerichtet werden und die folgenden Angaben enthalten:
Einen Entwurf der Ausschreibung für jeden einzelnen Wettbewerb der Veranstaltung, Rekordversuche ausgenommen.

3.2.2

Falls der ASN bereits im Voraus eine Gebühr für die Erteilung der Veranstaltungsgenehmigung festgesetzt hat, muss dem Antrag die Gebühr beigefügt sein; die Gebühr wird für den Fall der Nichterteilung der Veranstaltungsgenehmigung erstattet.

ARTIKEL 3.3

ERTEILUNG DER VERANSTALTUNGSGENEHMIGUNG

3.3.1

In jedem Land mit einem ASN hat dieser ASN das Recht Veranstaltungsgenehmigungen in einer von ihm beschlossenen Form auszustellen.

3.3.2

Jeder Veranstalter, der eine Veranstaltungsgenehmigung beantragt, ist berechtigt, diese Erlaubnis erteilt zu bekommen, wenn er die Kriterien des Sportgesetzes sowie der gültigen sportlichen und technischen Bestimmungen der FIA und gegebenenfalls des entsprechenden ASN erfüllt.

ARTIKEL 3.4

EINHALTUNG DER GESETZE UND BESTIMMUNGEN

3.4.1

Für jeden Wettbewerb (auf der Straße, auf einer Rundstrecke oder in einem anderen reservierten Bereich) wird die Veranstaltungsgenehmigung seitens des ASN nur unter der Voraussetzung erteilt, dass das Organisationskomitee die erforderlichen Genehmigungen der zuständigen Verwaltungsbehörden eingeholt hat.

3.4.2

Die im öffentlichen Straßenverkehr durchgeführten Wettbewerbssteile müssen in Übereinstimmung mit den Verkehrsregeln des Landes, in welchem die Veranstaltung stattfindet, abgewickelt werden.

3.4.3

Die auf einem Speedway durchgeführten Wettbewerbe unterliegen allen Bestimmungen des Sportgesetzes; es können aber zusätzlich dafür besondere Bestimmungen Anwendung finden, welche das Fahren von Rennwagen auf diesem Speedway betreffen und speziell zu diesem Zweck erlassen worden sind.

3.4.4

Veröffentlichung der Ausschreibungen: Die Ausschreibungen zu den Wettbewerben der verschiedenen FIA-Meisterschaften müssen in Übereinstimmung mit den gültigen Wettbewerbsbestimmungen der FIA-Meisterschaft dem Sekretariat der FIA vorliegen.

ARTIKEL 3.5

ANGABEN, DIE DIE AUSSCHREIBUNG ENTHALTEN MUSS (keine Anwendung für die FIA Formel Eins

Meisterschaft)

3.5.1

Die Bezeichnung der oder des Veranstalter(s).

3.5.2

Name, Art und Beschreibung der oder des geplanten Wettbewerbs(es).

3.5.3

Einen Vermerk, dass die Veranstaltung den Bestimmungen Sportgesetzes und für den Fall, dass ein solches vorhanden ist, den Bestimmungen des Nationalen Sportreglements unterliegt.

3.5.4

Die Zusammensetzung des Organisationskomitees unter Angabe der dem Organisationskomitee zugehörigen Personen und dessen Anschrift.

3.5.5

Ort und Datum der Veranstaltung.

3.5.6

Eine ausführliche Beschreibung der geplanten Wettbewerbe (Länge und Fahrtrichtung der Strecke, Kategorien und Klassen der zugelassenen Automobile, Kraftstoff, gegebenenfalls Begrenzung der Nennungen und/oder der Anzahl der zum Start zugelassenen Automobile (gemäß Anhang O) usw.).

3.5.7

Alle die Nennungen betreffenden zweckdienlichen Angaben: Adresse für die Zusendung, Datum und Uhrzeit des Nennbeginns und des Nennschlusses, gegebenenfalls die Höhe der Nennelder.

3.5.8

Alle zweckdienliche Angaben über die Versicherung.

3.5.9

Datum, Uhrzeit und Art des Starts, gegebenenfalls mit Angabe des Handicaps.

3.5.10

Erinnerung an die Bestimmungen des Sportgesetzes insbesondere im Hinblick auf die erforderlichen Lizenzen, die Flaggenzeichen (vgl. Anhang H).

3.5.11

Die Art, wie die Wertung erfolgt.

3.5.12

Ort und Zeitpunkt für die Veröffentlichung der vorläufigen und endgültigen Ergebnisse. Sollte es dem Veranstalter nicht möglich sein, die Ergebnisse wie angegeben zu veröffentlichen, so muss er zu der vorgesehenen Zeit und an dem vorgesehenen Ort genaue Details zu den geplanten Maßnahmen in Bezug auf die Ergebnisse bekanntgeben.

3.5.13

Eine ausführliche Aufstellung der Preise.

3.5.14

Erinnerung an die Bestimmungen des Sportgesetzes im Hinblick auf Proteste.

3.5.15

Die Namen der Sportkommissare und anderer Offizieller.

3.5.16

Der Ort der Offiziellen Aushangtafel.

3.5.17

Eine Bestimmung zur eventuellen Verlegung oder Absage eines Wettbewerbs.

ARTIKEL 3.6

ÄNDERUNGEN IN DEN AUSSCHREIBUNGEN

Mit Beginn der Nennungseinreichung kann in den Ausschreibungen keine Änderung mehr vorgenommen werden, es sei denn, es liegt die einstimmige Zustimmung aller bereits genannten Bewerber vor oder aufgrund einer entsprechenden Entscheidung der Sportkommissare.

ARTIKEL 3.7

ANGABEN, DIE IM OFFIZIELLEN PROGRAMM

ERSCHEINEN MÜSSEN

3.7.1

Ein Vermerk, dass die Veranstaltung den Bestimmungen des Sportgesetzes und für den Fall, dass ein solches vorhanden ist, dem Nationalen Sportreglement unterliegt.

3.7.2

Ort und Datum der Veranstaltung.

3.7.3

Kurze Beschreibung und Zeitplan der geplanten Wettbewerbe.

3.7.4

Name der Bewerber und Fahrer sowie die Startnummern, welche die Automobile tragen.

3.7.5

Das Handicap, falls es ein solches geben wird.

3.7.6

Eine genaue Liste der Preise.

3.7.7

Die Namen der Sportkommissare und der anderen Offiziellen.

ARTIKEL 3.8 NENNUNGEN

3.8.1

Die Nennung verpflichtet den Bewerber an dem Wettbewerb, für den er seine Nennung abgegeben hat, teilzunehmen, ausgenommen im Falle ordnungsgemäß festgestellter höherer Gewalt.

3.8.2

Sie verpflichtet außerdem den Veranstalter, dem Bewerber gegenüber alle der Nennung zugrunde liegenden Bedingungen zu erfüllen, der Bewerber muss alle Bemühungen zur Teilnahme an dem betreffenden Wettbewerb auf sich nehmen.

ARTIKEL 3.9 ANNAHME VON NENNUNGEN

3.9.1

Wenn der ASN der Ausstellung einer Genehmigung für eine Veranstaltung erteilt hat, kann das Organisationskomitee Nennungen entgegennehmen.

3.9.2 Form der Nennungen

Die endgültigen Nennungen müssen in der von dem Organisationskomitee geforderten Form schriftlich eingereicht werden; sie müssen Namen und Anschriften der Bewerber und gegebenenfalls der genannten Fahrer sowie deren Lizenznummern enthalten. Jedoch können die Ausschreibungen noch eine Frist für die Benennung der Fahrer festsetzen.

3.9.3 Bezahlung der Nennelder

Wenn in der Ausschreibung ein Nenngeld festgesetzt wird, so muss der Nennung der Gegenwert dieser Gebühr beigefügt sein, andernfalls ist die Nennung ungültig.

3.9.4

ASN-Genehmigungen zur Teilnahme an Internationalen Wettbewerben im Ausland:

3.9.4.a

Die Bewerber und die Fahrer, die an einem im Ausland veranstalteten Internationalen Wettbewerb teilnehmen wollen, können dies nur mit vorheriger Genehmigung ihres zuständigen ASN tun.

3.9.4.b

Diese Genehmigung kann jede Form aufweisen, die der betreffende ASN für angebracht erachtet.

3.9.4.c

Die Annahme der Nennung eines ausländischen Bewerbers oder eines Fahrers, der nicht im Besitz der zuvor erteilten Genehmigung seitens des ASN ist, der ihnen die Lizenz ausgestellt hat, durch einen Veranstalter stellt einen Verstoß dar, der, zur Kenntnis der FIA gebracht, durch eine Strafe geahndet wird, deren Höhe in das Ermessen der FIA gestellt ist.

3.9.4.d

Es wird daran erinnert, dass die ASN Auslandsstartgenehmigungen an ihre Lizenznehmer nur für Wettbewerbe erteilen können, die im Internationalen Sport-Kalender eingetragen sind.

ARTIKEL 3.10 EINHALTUNG DER NENNUNGEN

3.10.1

Jeder eine Nennung betreffende Streitfall zwischen einem Bewerber und dem Veranstalter wird von dem ASN entschieden, der das Organisationskomitee genehmigt hat.

3.10.2

Wenn der Streitfall nicht vor dem Termin des in Frage stehenden Wettbewerbs gelöst werden kann, so werden die Bewerber, welche genannt haben, oder Fahrer, welche die Verpflichtung in dem betreffenden Wettbewerb zu starten, übernommen haben, dann aber nicht daran teilneh-

men bzw. starten, sofort international suspendiert (vorläufiger Lizenzentzug), falls sie nicht eine Kautions stellen, deren Höhe in jedem Land jeweils von dem zuständigen ASN festgesetzt wird.

3.10.3

Die Zahlung dieser Kautions bedingt nicht, dass der Bewerber oder Fahrer einen Wettbewerb durch einen anderen ersetzen kann.

ARTIKEL 3.11 NENNSCHLUSS

3.11.1

Datum und Uhrzeit des Nennschlusses müssen unbedingt in der Ausschreibung angegeben werden.

3.11.2

Bei Internationalen Wettbewerben muss der Nennschluss mindestens sieben Tage vor dem für die Veranstaltung festgesetzten Termin liegen.

Bei anderen Wettbewerben kann diese Frist nach Ermessen des entsprechenden ASN oder der FIA herabgesetzt werden.

ARTIKEL 3.12 NENNUNGEN DURCH ELEKTRONISCHE MITTEL

3.12.1

Die Nennungen können durch jegliches elektronisches Kommunikationsmittel abgegeben werden, wenn dieses vor dem für den Nennschluss festgesetzten Zeitpunkt aufgegeben und das eventuelle Nenngeld gleichzeitig bezahlt wird.

3.12.2

Maßgebend ist die auf dem Kommunikationsmittel (z.B. E-Mail, usw.) verzeichnete Aufgabezeit für das Datum der Abgabe der Nennung.

ARTIKEL 3.13 NENNUNGEN MIT FALSCHEN ANGABEN

3.13.1

Jede Nennung, die eine falsche Angabe enthält, muss als null und nichtig angesehen werden.

3.13.2

Die Abgabe einer solchen Nennung wird als Verstoß gegen das Sportgesetz angesehen. Zudem kann das Nenngeld einbehalten werden.

ARTIKEL 3.14 ZURÜCKWEISUNG DER NENNUNG

3.14.1

Falls das Organisationskomitee eine Nennung für einen Internationalen Wettbewerb zurückweist, muss er dies dem Betroffenen bis spätestens 2 Tage nach Nennschluss und spätestens fünf Tage vor Beginn des Wettbewerbs, unter Angabe der Gründe für die Ablehnung, mitteilen.

3.14.2

Für die anderen Wettbewerbe kann das Nationale Sportreglement hinsichtlich der Anzeige der Zurückweisung einer Nennung andere Fristen festsetzen.

ARTIKEL 3.15 BEDINGTE NENNUNGEN

3.15.1

Die Ausschreibung kann vorsehen, dass Nennungen unter gewissen, genau bestimmten Vorbehalten angenommen werden: z. B. wenn die Zahl der Startenden begrenzt ist unter dem Vorbehalt, dass einer der anderen genannten Bewerber ausfällt.

3.15.2

Eine bedingte Nennung muss dem Betreffenden spätestens einen Tag nach Nennschluss brieflich oder durch ein anderes Kommunikationsmittel mitgeteilt werden, aber der bedingt genannte Bewerber unterliegt nicht den Bestimmungen in Zusammenhang mit dem Ersatz eines Wettbewerbs durch einen anderen.

ARTIKEL 3.16 VERÖFFENTLICHUNG VON NENNUNGEN

3.16.1

Eine Nennung darf erst dann veröffentlicht werden, wenn der Veranstalter das ordnungsgemäß ausgefüllte Nennformular zusammen mit dem eventuellen Nenngeld erhalten haben.

3.16.2

Die bedingt genannten Bewerber müssen bei der Veröffentlichung der Nennung als solche bezeichnet werden.

ARTIKEL 3.17 AUSWAHL DER ZULÄSSIGEN TEILNEHMER

3.17.1

Sollte in den gültigen Bestimmungen eine Beschränkung der Anzahl der Nennungen und/oder der zum Start zugelassenen Automobile vorgesehen sein, so sollte das Verfahren für die Auswahl der Nennungen in den gültigen Bestimmungen beschrieben sein.

3.17.2

Falls dies nicht der Fall ist, so erfolgt die Auswahl per Losverfahren oder gemäß Entscheidung des ASN.

ARTIKEL 3.18 BESTIMMUNG DER ERSATZFAHRER

Sind Nennungen gemäß den festgesetzten Bedingungen wie im Artikel 3.17 des Sportgesetzes zur Auswahl der Bewerber aufgeführt ausgeschlossen, können sie durch das Organisationskomitee als Ersatzfahrer zugelassen werden.

ARTIKEL 3.19 NENNUNG EINES AUTOMOBILS

3.19.1

Ein und dasselbe Automobil darf in einem Wettbewerb nur einmal genannt werden.

3.19.2

Unter außergewöhnlichen Umständen kann ein ASN innerhalb seines Gebietes eine Nennung für ein und dasselbe Automobil zweimal für denselben Wettbewerb zulassen unter der Voraussetzung, dass es nicht mehr als einmal von demselben Fahrer gefahren wird.

ARTIKEL 3.20 OFFIZIELLE LISTE DER NENNUNGEN

Das Organisationskomitee muss dem ASN wenigstens 48 Stunden vor Beginn des Wettbewerbes die offizielle Liste der für den Wettbewerb angenommenen Nennungen zu stellen und diese allen Bewerbern verfügbar machen, es sein denn der Nennschluss liegt nach dieser Frist. In diesem Fall muss die Liste jedem Bewerber vor dem Start des Wettbewerbs zur Verfügung gestellt werden.

ARTIKEL 3.21 RESERVIERTE BEREICHE

Um Zugang zu reservierten Bereichen zu erhalten, muss jede Person eine besondere Genehmigung oder einen Ausweis besitzen.

ARTIKEL 4 TOURISTISCHE ZIELFAHRT

ARTIKEL 4.1 STRECKENFÜHRUNG

Die Fahrtstrecke bzw. Fahrtstrecken einer Touristischen Zielfahrt kann/können vorgeschrieben sein, jedoch nur mit einfachen Durchfahrtskontrollen und ohne dass den Teilnehmern während der Fahrt eine Durchschnittsgeschwindigkeit vorgeschrieben wird.

ARTIKEL 4.2 ALLGEMEINE BEDINGUNGEN

4.2.1

Eine oder mehrere zusätzliche Motorsportaktivitäten, ausgenommen Geschwindigkeitsprüfungen, können Teil einer Touristischen Zielfahrt sein. Diese zusätzlichen Motorsportaktivitäten dürfen aber nur am Zielort stattfinden.

4.2.2

Bei diesen Touristischen Zielfahrten dürfen keine Geldpreise verliehen werden.

4.2.3

Eine Touristische Zielfahrt ist – selbst wenn die Teilnehmer verschiedenen Nationen angehören – von der Eintragungspflicht im Internationalen Sportkalender befreit. Sie darf jedoch in keinem Land ohne die Genehmigung des betreffenden ASN, welcher die Ausschreibung dafür zu genehmigen hat, durchgeführt werden.

4.2.4

Die Ausschreibung muss hinsichtlich der organisatorischen Einzelheiten in demselben Geiste abgefasst sein, wie er im Sportgesetz für die eigentlichen Wettbewerbe Gültigkeit hat.

4.2.5

Wenn die Strecke (oder die Strecken) einer Touristischen Zielfahrt nur das Gebiet eines ASN berührt/berühren, so benötigen die Teilnehmer an dieser Touristischen Zielfahrt keine Lizenz.

4.2.6

Ist dies nicht der Fall, so unterliegt die Durchführung der Touristischen Zielfahrt den für Internationale Strecken festgelegten Bestimmungen und die Teilnehmer müssen die erforderlichen Lizenzen besitzen.

ARTIKEL 5 PARADE

ARTIKEL 5.1 BEDINGUNGEN

Die folgenden Bedingungen müssen beachtet werden:

5.1.1

ein offizielles Fahrzeug führt die Parade an, ein anderes beendet sie;

5.1.2

diese zwei offiziellen Fahrzeuge sind mit erfahrenen Fahrern besetzt, die der Kontrolle des Rennleiters unterliegen;

5.1.3

Überholen ist strengstens verboten;

5.1.4

Zeitnahme ist verboten;

5.1.5

jede Parade innerhalb einer Veranstaltung muss in der Ausschreibung erwähnt und die teilnehmenden Automobile müssen im offiziellen Programm aufgeführt sein.

ARTIKEL 5.2 GENEHMIGUNG

Paraden dürfen nur mit ausdrücklicher Genehmigung des ASN des veranstaltenden Landes durchgeführt werden.

ARTIKEL 6 DEMONSTRATION

ARTIKEL 6.1 BEDINGUNGEN

Die folgenden Bedingungen müssen beachtet werden:

6.1.1

Demonstrationen müssen zu jeder Zeit von einem Rennleiter überwacht werden;

6.1.2

eine Demonstration mit mehr als 5 Fahrzeugen werden unter Aufsicht des Rennleiters durch ein vorausfahrendes Safety-Fahrzeug mit einem erfahrenen Fahrer jederzeit kontrolliert;

6.1.3

alle Streckenposten müssen auf ihren Plätzen sein (im Rahmen der Veranstaltung) und die Rettungsdienste sowie die Signalgebung sind vorgeschrieben;

6.1.4

Vorkehrungen zur Sicherheit der Zuschauer müssen getroffen werden;

6.1.5

die Fahrer müssen entsprechende Sicherheitsbekleidung tragen (FIA-genehmigte Bekleidung und Helme sind nachdrücklich empfohlen). Die Veranstalter können den Mindeststandard der Bekleidung festlegen;

6.1.6

die Automobile müssen bei technischen Kontrollen den Sicherheitsbestimmungen genügen;

6.1.7

eine detaillierte Liste der Teilnehmer muss nach der Technischen Abnahme veröffentlicht werden;

6.1.8

Mitfahrer sind nicht zugelassen, es sei denn, die Automobile waren ursprünglich für den Transport von Mitfahrern unter den gleichen Sicherheitsbedingungen wie für den Fahrer ausgelegt und ausgerüstet und vorausgesetzt, sie tragen entsprechende Sicherheitsbekleidung (die von der FIA genehmigte Bekleidung und Helme werden streng empfohlen). Die Veranstalter können einen Mindeststandard für die Bekleidung vorschreiben;

6.1.9

Überholen ist strengstens verboten, es sei denn, es wird von den Streckenposten durch Zeigen der blauen Flaggen angeordnet;

6.1.10

Zeitnahme ist verboten;

6.1.11

jede Demonstration im Rahmen einer Veranstaltung muss in der Veranstaltungsausschreibung erwähnt sein und die teilnehmenden Fahrzeuge müssen im offiziellen Programm aufgeführt sein.

ARTIKEL 6.2 GENEHMIGUNG

Demonstrationen dürfen ohne ausdrückliche Genehmigung des ASN des Veranstalter-Landes nicht organisiert werden.

ARTIKEL 7 STRECKEN UND RUNDSTRECKEN

ARTIKEL 7.1 INTERNATIONALE STRECKEN

7.1.1

Wenn die Strecke eines Wettbewerbes durch das Gebiet verschiedener Staaten führt, muss der ASN des Veranstalters dieses Wettbewerbes vor Beantragung zur Eintragung in den Internationalen Sportkalender die vorherige Zustimmung aller ASN, deren Gebiete durchfahren werden, und im Falle von Ländern, die nicht in der FIA vertreten sind, der FIA einholen.

7.1.2

Die ASN der zu durchfahrenden Länder üben die Sportaufsicht über den Wettbewerb auf der ganzen Strecke innerhalb der Grenzen ihres jeweiligen Landes aus. Die endgültige Bestätigung der Ergebnisse des Wettbewerbs wird jedoch von dem ASN des Veranstalters ausgesprochen.

ARTIKEL 7.2 GENEHMIGUNG VON STRECKEN

Die Strecke eines Wettbewerbes muss vom ASN genehmigt sein. Dem Antrag auf Genehmigung ist eine ausführliche Streckenskizze beizufügen, auf der die zu fahrenden Entfernungen genau angegeben sind.

ARTIKEL 7.3 MESSUNG DER ENTFERNUNGEN

Bei Wettbewerben, die keine Rekordversuche sind, sind die Entfernungen bis zu 10 km längs der mittleren Streckenlinie durch einen Fachgeometer direkt zu messen. Die Entfernungen über 10 km werden anhand der amtlichen Kilometersteine oder mittels einer amtlichen Karte im Maßstab von mind. 1: 250.000 bestimmt.

ARTIKEL 7.4

INTERNATIONALE LIZENZEN FÜR RUNDSTRECKEN ODER STRECKEN

7.4.1

Sofern ein Rennen oder ein Rekordversuch geplant ist, muss der zuständige ASN einen entsprechenden Antrag an die FIA auf Ausstellung einer internationalen Lizenz für eine permanente oder zeitweilige Rundstrecke oder Strecke richten.

7.4.2

Die FIA kann für Automobilrennen eine Rundstreckenlizenz oder für Rekordversuche eine Streckenlizenz ausstellen und sie benennt einen Inspektor um sicherzustellen, dass die Rundstrecke oder die Strecke den erforderlichen Standards entspricht.

7.4.3

Die FIA kann nach Anhören des zuständigen ASN und des Inspektors die Ausstellung einer Lizenz ablehnen oder sie entziehen, sie muss jedoch die Gründe für eine solche Entziehung oder eine solche Ablehnung angeben.

7.4.4

Angaben, die in der Lizenz für Rundstrecken oder Strecken enthalten sein müssen

7.4.4.a

In der von der FIA ausgestellten Lizenz muss die Länge der Rundstrecke oder Strecke eingetragen und im Falle einer Rundstrecke ferner die Stufe angegeben sein, welche die Kategorien der Rennfahrzeuge bezeichnet, für welche die Lizenz Gültigkeit hat (siehe Anhang O).

7.4.4.b

Es muss weiterhin angegeben sein, ob die Strecke oder Rundstrecke für die Aufstellung von Rekorden und Weltrekorden zugelassen ist.

ARTIKEL 7.5

NATIONALE LIZENZ FÜR EINE RUNDSTRECKE ODER EINE STRECKE

Ein ASN kann unter den im Sportgesetz in den Artikeln 7.5.1 und 7.5.2 aufgeführten Bedingungen gleichermaßen eine nationale Lizenz für eine Rundstrecke oder eine Strecke ausstellen.

7.5.1

In der von einem ASN ausgestellten Lizenz muss die Länge der Strecke oder Rundstrecke eingetragen und ferner angegeben sein, ob diese für die Aufstellung von nationalen Rekorden zugelassen ist.

7.5.2

Die Lizenz muss ferner die Besonderen Bestimmungen für die jeweilige Strecke oder Rundstrecke enthalten; die Fahrer müssen diese Bestimmungen kennen und beachten.

ARTIKEL 7.6 BEDINGUNGEN, DENEN PERMANENTE ODER NICHT- PERMANENTE STRECKEN UND RUNDSTRECKEN GENÜGEN MÜSSEN

Die Bedingungen, welchen permanente oder nichtpermanente Strecken und Rundstrecken genügen müssen, werden in bestimmten Zeitabständen von der FIA festgesetzt.

ARTIKEL 7.7 AUSHANG DER RUNDSTRECKENZENZ
Die Rundstreckenlizenz muss während ihrer Gültigkeit an einem gut sichtbaren Platz der Rundstrecke ausgehängt werden.

ARTIKEL 8 STARTS UND LÄUFE

ARTIKEL 8.1 START

8.1.1

Es gibt zwei Startarten:

8.1.1.a

den rollenden Start und

8.1.1.b

den stehenden Start

8.1.2

Jedes Automobil gilt, unabhängig von der Startart, im Augenblick des Starts als gestartet. Dieses Zeichen darf in keinem Falle wiederholt werden.

8.1.3

Bei allen Wettbewerben, mit Ausnahme der Rekordversuche, muss in den gültigen Wettbewerbsbestimmungen oder in der Ausschreibung die Art des Starts angegeben werden.

8.1.4

Falls eine Zeitnahme erfolgt, beginnt diese beim Start.

ARTIKEL 8.2 STARTLINIE

8.2.1

Bei allen Wettbewerben mit rollendem Start ist dies die Linie, bei deren Durchfahren die Zeitnahme für das bzw. die Automobil(e) beginnt.

8.2.2

Bei Wettbewerben mit stehendem Start ist dies die Linie, durch welche die von allen Automobilen (und gegebenenfalls von allen Fahrern) vor dem Start einzunehmenden Plätze bestimmt werden.

8.2.3

Die gültigen Wettbewerbsbestimmungen oder die Ausschreibung muss die jeweiligen Positionen aller Automobile vor dem Start angeben, ebenso die Art und Weise, wie diese Aufstellung ermittelt wird.

ARTIKEL 8.3 ROLLENDER START

8.3.1

Man spricht von einem rollenden Start, wenn das Automobil in dem Augenblick, in dem die Zeitnahme beginnt, schon in Bewegung ist.

8.3.2

Sofern nicht anders in den Wettbewerbsbestimmungen oder der Veranstaltungsausschreibung geregelt, werden die Automobile durch ein offizielles Fahrzeug von der Startaufstellung weggeführt, wobei die Startreihenfolge beibehalten werden muss. Dies kann entweder in einer Reihe oder Seite an Seite erfolgen, je nachdem wie in den gültigen Wettbewerbsbestimmungen oder der Ausschreibung aufgeführt; dort muss auch das zu beachtende Verfahren beschrieben sein, wenn ein Automobil nicht von seiner zugeordneten Position starten kann.

8.3.3

Wenn das offizielle Fahrzeug die Strecke verlässt, fährt das Feld unter Beibehaltung der Reihenfolge hinter dem führenden Automobil weiter. Das Startzeichen wird erteilt. Sofern in den gültigen Wettbewerbsbestimmungen oder der Ausschreibung nicht anders aufgeführt, gilt das Rennen jedoch erst als gestartet, wenn die Automobile die Startlinie überqueren und die Zeitnahme beginnt, wenn das führende Automobil diese Startlinie überquert hat.

ARTIKEL 8.4 STEHENDER START

8.4.1

Man spricht von einem stehenden Start, wenn das Automobil im Augenblick des Erteilens des Startzeichens still steht.

8.4.2

Bei einem Rekordversuch mit stehendem Start wird das Automobil derart aufgestellt, dass der Teil, welcher beim Überqueren der Startlinie das Zeitnahmemeinstrument in Betrieb setzen soll, sich höchstens 10 cm hinter dieser Linie befindet. Der Motor des Automobils wird vor dem Start angelassen.

8.4.3

Bei allen anderen Wettbewerben mit stehendem Start muss in der Ausschreibung angegeben sein, ob der Motor des Automobils vor dem Startzeichen angelassen werden muss oder nicht.

8.4.4

Bei einzeln oder in einer Reihe nebeneinander stehenden Automobilen gilt das Folgende

8.4.4.a

Wenn die Zeiten mit automatischen Zeitnahme-Systemen gemessen werden, muss das Automobil bzw. müssen die Automobile vor dem Start so aufgestellt sein, wie es weiter oben für einen Rekordversuch mit stehendem Start angegeben ist.

8.4.4.b

Wenn die Zeiten mit der Stoppuhr oder mit nicht automatisch auslösbaren Zeitnahme-Systemen gemessen werden, so muss das Automobil bzw. müssen die Automobile vor dem Start so aufgestellt sein, dass der den Boden berührende Teil der Vorderräder auf der Startlinie steht.

8.4.5 Für Automobile, die von einer Startaufstellung aus starten

8.4.5.a

Ohne Rücksicht darauf, welche Startpositionen mit Bezug auf die Startlinie in den gültigen Wettbewerbsbestimmungen oder der Ausschreibung zugewiesen wurde, beginnt die Zeitnahme in dem Augenblick, in welchem das Startzeichen gegeben wird.

8.4.5.b

Bei einem Rundstreckenrennen erfolgt aber, sofern es in den vorstehend aufgeführten Bestimmungen nicht ausdrücklich anders geregelt ist, nach der ersten Runde die Zeitnahme für jedes einzelne Automobil mit Durchfahren der Kontrolllinie.

8.4.6

Nach Veröffentlichung der endgültigen Startaufstellung müssen die Plätze der am Start verhinderten Fahrer frei bleiben. Die übrigen Automobile müssen die ihnen ursprünglich zugeteilten Startplätze einnehmen.

ARTIKEL 8.5 STARTER

Bei jedem Internationalen Geschwindigkeitswettbewerb muss der Starter unbedingt der Rennleiter oder der Rennleiter sein, sofern nicht der eine oder der andere einen anderen Offiziellen mit dieser Aufgabe beauftragt.

ARTIKEL 8.6 FEHLSTART

8.6.1

Man spricht von einem Fehlstart, wenn ein Automobil:

8.6.1.a

sich für den Start in einer falschen Startposition (gemäß Beschreibung in den gültigen Wettbewerbsbestimmungen oder der Ausschreibung) befindet, oder

8.6.1.b

sich vor Erteilen des Startzeichens von seiner vorgeschriebenen Position vorwärts bewegt, oder

8.6.1.c

sich im Falle eines stehenden Starts bei Erteilen des Startzeichens bewegt, oder

8.6.1.d

im Falle eines rollenden Starts zu früh oder ungleichmäßig beschleunigt, oder die vorgeschriebene Formation nicht beibehält (alles, wie in den gültigen Wettbewerbsbestimmungen oder der Ausschreibung aufgeführt oder wie vom Renndirektor oder dem Rennleiter erläutert).

8.6.2

Jeder Fehlstart wird als Verstoß gegen die vorliegenden Vorschriften angesehen.

ARTIKEL 8.7 LÄUFE

8.7.1

Ein Wettbewerb kann aus mehreren Läufen bestehen, bei welchen das Zusammenlegen der Gruppen vom Organisationskomitee festgelegt und im offiziellen Programm veröffentlicht werden muss.

8.7.2

Die Zusammensetzung der Läufe kann erforderlichenfalls geändert werden, aber nur von den Sportkommissaren.

ARTIKEL 8.8 TOTE RENNEN

Im Falle eines toten Rennens, d. h. bei vollständig gleicher Platzierung (ex aequo) müssen sich die betreffenden Bewerber den ihrem Platz im Gesamtklassement zufallenden Preis und den oder die folgenden vorgesehenen Preise teilen. Die Sportkommissare können aber, wenn alle betreffenden Bewerber und Fahrer zustimmen, einen neuen Wettbewerb für die in Frage kommenden Fahrer allein durchführen und die Bedingungen für diesen neuen Wettbewerb festsetzen. In keinem Fall darf aber der ursprüngliche Wettbewerb wiederholt werden.

ARTIKEL 9 BEWERBER UND FAHRER

ARTIKEL 9.1

REGISTRIERUNG DER BEWERBER UND FAHRER

9.1.1

Wer die Eigenschaft als Bewerber oder Fahrer erwerben will, muss einen entsprechenden Lizenzantrag an den ASN des Landes richten, dessen Nationalität er besitzt.

9.1.2

Wenn auf dem Nennformular kein Bewerber angegeben ist, hat der erste Fahrer auch die Eigenschaft eines Bewerbers und muss daher mit beiden entsprechenden Lizenzen versehen sein.

ARTIKEL 9.2 AUSSTELLUNG EINER LIZENZ

9.2.1

Eine Bestätigung der Registrierung wird von dem betreffenden ASN gemäß einem von der FIA genehmigten Vordruck ausgestellt; dieser Vordruck muss den Namen des ASN tragen und heißt „Bewerberlizenz“, „Fahrerlizenz“ oder „Lizenz für Teilnehmer mit Behinderungen“ gemäß Anhang L.

9.2.2

Es sind drei Arten von internationalen FIA-Lizenzen vorzusehen, und zwar:

9.2.2.a

Bewerberlizenz,

9.2.2.b

Fahrerlizenz,

9.2.2.c

Lizenz für Teilnehmer mit Behinderungen.

9.2.3

Jeder ASN hat das Recht, internationale Lizenzen auszustellen.

9.2.4

Ein ASN kann auch nationale Lizenzen seiner Wahl erteilen. Er kann dazu die internationale Lizenzen verwenden, indem er sie mit einer Aufschrift überdruckt, welche ihre Gültigkeit auf das betreffende Land oder auf bestimmte Wettbewerbarten beschränkt.

ARTIKEL 9.3 RECHT ZUR AUSSTELLUNG VON LIZENZEN

9.3.1

Jeder ASN hat das Recht, Lizenzen an seine Staatsangehörigen auszustellen.

9.3.2

Jeder ASN hat das Recht, Lizenzen an die Staatsangehörigen der in der FIA vertretenen Länder, unter den folgenden vorgeschriebenen Bedingungen:

9.3.2.a

dass ihr Heimat-ASN mit der Ausstellung einverstanden ist, welche in besonderen Fällen und nur einmal jährlich erfolgen kann;

9.3.2.b

dass sie bei ihrem Heimat-ASN (das Land, das den Personalausweis ausgestellt hat) eine Bestätigung über den permanenten Wohnsitz in dem anderen Land nachweisen können (alle Personen, die zum Zeitpunkt der Beantragung unter 18 Jahre alt sind, müssen eine Bestätigung vorlegen, dass sie sich zum Zwecke einer Vollzeitausbildung in dem anderen Land aufhalten);

9.3.2.c

dass der Heimat-ASN die ausgestellte Lizenz zurückerhalten hat.

9.3.3

Ein von seinem Heimat-ASN zur Beantragung einer Lizenz bei einem anderen ASN ermächtigter Bewerber oder Fahrer darf nicht Inhaber einer für das laufende Jahr gültigen Lizenz seines Heimat-ASN sein.

9.3.4

Wenn indessen in besonderen Ausnahmefällen ein Lizenzinhaber im Laufe eines Jahres eine Änderung der Natio-

nalität der Lizenz anstrebt, kann einem solchen Begehren nur mit Einverständnis seines Heimat-ASN und nach Einzug seiner ursprünglichen Lizenz durch seinen Heimat-ASN stattgegeben werden.

9.3.5

In gleicher Weise kann ein ASN nach vorheriger Genehmigung der FIA Lizenzen an einen Ausländer ausstellen, der einem noch nicht in der FIA vertretenen Land angehört. Der ASN hat die FIA von jeder Ablehnung eines solchen Gesuches von seiner Seite in Kenntnis zu setzen.

9.3.6

In Ausnahmefällen können eingetragene Schüler einer vom ASN anerkannten Rennfahrschule an bis zu zwei Nationalen Wettbewerben, die von dieser Rennfahrschule organisiert sein müssen, teilnehmen, wenn das Einverständnis des Heimat-ASN und des Gast-ASN vorliegen. In diesem Fall muss die original Lizenz beim Gast-ASN hinterlegt werden. Der Gast-ASN erteilt dann für diese/n Wettbewerb/e eine entsprechende gültige Lizenz, die nach Beendigung des Wettbewerbs wieder gegen die original Lizenz umgetauscht wird.

ARTIKEL 9.4 STAATSANGEHÖRIGKEIT EINES BEWERBERS ODER FAHRERS

9.4.1

Hinsichtlich der Anwendung des Sportgesetzes nimmt jeder Bewerber oder Fahrer, der seine Lizenzen von einem ASN erhalten hat, für die Geltungsdauer dieser Lizenzen die Staatsangehörigkeit dieses ASN an.

9.4.2

Alle Fahrer, die an irgendeinem FIA-Weltmeisterschaftswettbewerb teilnehmen, behalten unabhängig von der Nationalität ihrer Lizenz die Nationalität ihres Personalausweises in allen offiziellen Dokumenten, Veröffentlichungen und Siegerehrungen.

ARTIKEL 9.5 VERWEIGERUNG DER LIZENZ

9.5.1

Ein ASN oder die FIA können die Ausstellung einer Lizenz verweigern, wenn der Antragsteller die für die beantragte Lizenz erforderlichen nationalen oder internationalen Voraussetzungen nicht erfüllt.

9.5.2

Die Gründe für eine solche Verweigerung müssen angegeben werden.

ARTIKEL 9.6 GÜLTIGKEITSDAUER EINER LIZENZ

Die Lizenzen sind bis zum 31. Dezember eines jeden Jahres gültig, es sei denn, der ASN trifft eine andere Entscheidung für nationale Lizenzen.

ARTIKEL 9.7 AUSSTELLUNGSGEBÜHR FÜR LIZENZEN

9.7.1

Für die Ausstellung einer Jahreslizenz kann vom ASN eine Gebühr erhoben werden, welche alljährlich von dem ASN festgesetzt werden muss.

9.7.2

Die FIA muss durch den ASN über die für internationale Lizenzen erhobenen Gebühren informiert werden.

ARTIKEL 9.8 GÜLTIGKEIT DER LIZENZEN

9.8.1

Eine durch den ASN ausgestellte Bewerber- oder Fahrerlizenz ist in allen in der FIA vertretenen Ländern gültig und berechtigt den Inhaber zur Nennung oder zum Fahren in allen Wettbewerben, die unter Aufsicht des ASN, der die Lizenz ausgestellt hat, veranstaltet werden, ebenso auch in allen Wettbewerben, die im Internationalen Sportkalender eingetragen sind, unter den im Sportgesetz vorgesehenen Vorbehalten in Bezug auf die Zustimmung des ASN.

9.8.2

Der Lizenzinhaber muss bei reservierten Wettbewerben die besonderen Bedingungen, die in den Wettbewerbsbestimmungen oder in der Ausschreibung festgelegt sind, beachten.

ARTIKEL 9.9 VORZEIGEN DER LIZENZ

Bewerber und Fahrer müssen bei einer Veranstaltung auf Ersuchen des hierzu befugten Sportwartes der Veranstaltung ihre Lizenzen vorzeigen.

9.10 NENNUNGEN BEI NICHT ANERKANNTEN WETTBEWERBEN

9.10.1

Wer zu einem verbotenen Wettbewerb nennt, mitfährt, irgendeine offizielle Funktion ausübt oder sonst irgendwie daran teilnimmt, kann von dem ASN, der die Lizenz ausgestellt hat, suspendiert werden. Gegen jeden Lizenzinhaber, der an einem nicht anerkannten Wettbewerb teilnimmt, kann eine im Sportgesetz festgelegte Strafe ausgesprochen werden.

9.10.2

Wenn die nicht anerkannte Veranstaltung im Gebiet eines anderen ASN als demjenigen, der die Lizenz erteilt hat, stattfindet oder stattgefunden hat, müssen sich im Falle einer Suspendierung die beiden ASN über die Dauer der Suspendierung abstimmen. Erzielen sie keine Einigung, trifft die FIA eine Entscheidung.

9.10.3

Mit Ausnahme von Rekordversuchen sind nur diejenigen Internationalen Wettbewerbe offiziell anerkannt, die im Internationalen Sportkalender auf der Internetseite www.fia.com veröffentlicht sind.

ARTIKEL 9.11 ÄRZTLICHES ATTEST

Jeder Fahrer, der an Internationalen Wettbewerben teilnehmen will, muss auf Verlangen eine medizinische Eignungsbescheinigung vorlegen, die den Bestimmungen des Anhang L entspricht.

ARTIKEL 9.12 PSEUDONYM

9.12.1

Die Verwendung eines Pseudonyms muss in einem besonderen an den ASN, welcher die Lizenz erteilt, gerichteten Gesuch beantragt werden.

9.12.2

Die Lizenz wird in diesem Fall – das zugelassene Pseudonym enthaltend – ausgestellt.

9.12.3

Solange ein Lizenzinhaber unter einem Pseudonym geführt wird, darf er an keinem Wettbewerb unter einem anderen Namen teilnehmen.

9.12.4

Der Wechsel eines Pseudonyms ist denselben Formalitäten unterworfen wie dessen Erlangung.

9.12.5

Wer zum Führen eines Pseudonyms berechtigt ist, kann seinen Namen nur nach einer neuerlichen Entscheidung des ASN wieder annehmen, der ihm daraufhin eine neue Lizenz ausstellt.

ARTIKEL 9.13

AUSTAUSCH EINES GENANNTEN FAHRERS

9.13.1

Der Austausch eines genannten Fahrers vor Nennschluss ist erlaubt, sofern dies nicht durch irgendwelche anzuwendenden Bestimmungen verboten ist.

9.13.2

Der Austausch eines genannten Fahrers nach Nennschluss ist nur erlaubt mit der Genehmigung des Organisationskomitees und nur, falls dies nicht den Wechsel des Bewerbers nach sich zieht.

ARTIKEL 9.14 STARTNUMMERN

Während eines Wettbewerbes muss jedes Automobil an gut sichtbarer Stelle eine oder mehrere Ziffern oder sonstige Kennzeichen gemäß gültiger Vorschriften des Sportgesetzes tragen, sofern dies in den anzuwendenden Bestimmungen nicht anders geregelt ist.

ARTIKEL 9.15 VERANTWORTUNG DES BEWERBERS

9.15.1

Der Bewerber ist für die Handlungen und Unterlassungen einer jeden Person, die in seinem Namen an einem Wettbewerb oder einer Meisterschaft teilnimmt oder in deren Zusammenhang Dienste verrichtet, insbesondere ein-

schließlich seiner direkten oder indirekten Mitarbeiter, seiner Fahrer, Mechaniker, Berater, Dienstleister oder Mitfahrer sowie aller Personen, denen der Bewerber den Zugang zu den reservierten Bereichen erlaubt hat, verantwortlich.

9.15.2

Im Übrigen ist jede dieser Personen ebenso für jede Verletzung des Sportgesetzes oder des Nationalen Reglements des betreffenden ASN verantwortlich.

9.15.3

Auf Verlangen der FIA muss der Bewerber der FIA eine vollständige Liste der Personen zur Verfügung stellen, die in seinem Namen an einem Wettbewerb oder einer Meisterschaft teilnehmen oder in deren Zusammenhang Dienste verrichten.

**ARTIKEL 9.16
VERBOT, EINEN WETTBEWERB DURCH EINEN ANDEREN
ZU ERSETZEN**

9.16.1

Jeder Bewerber, der seine Nennung abgegeben hat oder jeder Fahrer, der sich verpflichtet hat, in einem Internationalen oder Nationalen Wettbewerb zu fahren, der aber nicht an diesem, sondern an einem anderen, am gleichen Tag an einem anderen Ort stattfindenden Wettbewerb teilnimmt, wird suspendiert (vorläufiger Lizenzentzug), und zwar vom Augenblick des Beginns dieses letzteren Wettbewerbes an, für eine vom betreffenden ASN zu bestimmende Dauer.

9.16.2

Wenn die beiden Wettbewerbe in verschiedenen Ländern stattfinden, muss zwischen den beiden in Frage kommenden ASN eine Einigung über die anzusprechende Bestrafung herbeigeführt werden. Wenn die beiden ASN sich nicht einigen können, wird die Frage der FIA vorgelegt; deren Entscheidung ist dann endgültig.

ARTIKEL 10 AUTOMOBILE

ARTIKEL 10.1 EINTEILUNG DER AUTOMOBILE

Automobile können sowohl für Rekordversuche als auch für andere Wettbewerbe nach Typ und/oder Motor-Hubraum, unabhängig vom Typ, eingeteilt werden. Rekordversuche und Wettbewerbe können auf solche Automobile beschränkt werden, wie sie in den gültigen Bestimmungen oder Rekordeinteilungen vorgesehen sind.

ARTIKEL 10.2 GEFÄHRLICHE KONSTRUKTIONEN

Ein Automobil, dessen Konstruktion besondere Gefahren aufzuweisen scheint, kann durch die Sportkommissare disqualifiziert werden.

ARTIKEL 10.3 HOMOLOGATION VON AUTOMOBILEN

10.3.1

Für Automobile kann eine Homologation in Übereinstimmung mit den gültigen Technischen oder Sportlichen Bestimmungen beantragt werden.

10.3.2

Nach Abschluss und Genehmigung durch die FIA oder den betreffenden ASN bildet das Homologationsblatt in Übereinstimmung mit den Bestimmungen die Grundlage für die Technische Abnahme des Automobils.

10.3.3

Die Automobile müssen mit ihren entsprechenden Homologationsunterlagen übereinstimmen.

10.3.4

Ein Irrtum oder eine Unterlassung durch die juristische Person, welche die Homologation eingereicht hat, hebt die Nicht-Übereinstimmung mit diesen Bestimmungen nicht auf.

**ARTIKEL 10.4
DISQUALIFIKATION, SUSPENDIERUNG ODER AUS-
SCHLUSS EINES BESTIMMTEN FAHRZEUGS**

10.4.1

Ein ASN oder die FIA können ein bestimmtes Automobil disqualifizieren, suspendieren oder aus einem oder mehreren Wettbewerben ausschließen, wenn das Sportgesetz oder das Nationale Sportreglement entweder durch den Bewerber, den Fahrer oder den Konstrukteur des Fahrzeuges bzw. durch seinen rechtmäßigen Stellvertreter verletzt worden ist.

10.4.2

Ein ASN kann ein bestimmtes Fahrzeug suspendieren oder ausschließen, wenn das Sportgesetz oder das Nationale Sportreglement verletzt worden sind, entweder durch den Bewerber, den Fahrer oder seinen rechtmäßigen Stellvertreter.

10.4.3

Diese Suspendierung, falls sie international ist, oder dieser Ausschluss muss durch den ASN der FIA gemeldet werden, die sie allen anderen ASN mitteilt. Diese Letzteren haben dem betreffenden Automobil während der Dauer der Strafe die Zulassung zu jedem unter ihrer Aufsicht stattfindenden Wettbewerb zu versagen.

10.4.4

Falls die Entscheidung von einem ASN gegen ein Automobil getroffen wurde, das einem anderen ASN untersteht, so kann bei der FIA als letzter Instanz dagegen Berufung eingelegt werden.

**ARTIKEL 10.5
SUSPENDIERUNG ODER AUSSCHLUSS EINER AUTO-
MOBILMARKE**

10.5.1

Ein ASN kann auf seinem eigenen Gebiet eine Automobilmarke suspendieren, wenn das Sportgesetz oder das Nationale Sportreglement von dem Konstrukteur dieser Automobile oder seinem rechtmäßigen Stellvertreter verletzt worden sind.

10.5.2

Wenn der ASN diese Strafe international gültig machen oder die betreffende Marke ausschließen will, so muss er

ein dahingehendes Gesuch an den Präsidenten der FIA richten, der den Fall vor das Internationale Sportgericht bringen kann.

10.5.3

Falls das Internationale Sportgericht die internationale Ausdehnung der Strafe genehmigt, wird seine Entscheidung sofort über die FIA allen ASN bekanntgegeben. Diese Letzteren dürfen ein Automobil der bestraften Marke während der Dauer der Strafe zu keinem unter ihrer Aufsicht durchgeführten Wettbewerb zulassen.

10.5.4

Gegen diese Entscheidung des Internationalen Sportgerichts kann nach den Bestimmungen des Sportgesetzes von der bestraften Automobilmarke über den ASN, dem sie untersteht, oder vom ASN, der die internationale Ausdehnung der Strafe beantragt hat, beim Internationalen Berufungsgericht Berufung eingelegt werden.

10.5.5

Falls der für die bestrafte Automobilmarke zuständige ASN selbst die internationale Ausdehnung der Strafe beantragt hat, darf dieser sich nicht weigern, die Berufung der bestraften Automobilmarke an die FIA weiterzugeben.

ARTIKEL 10.6 WERBUNG AN AUTOMOBILEN

10.6.1

Die Werbung an Automobilen ist unter Berücksichtigung der im Sportgesetz aufgeführten Bestimmungen freigestellt.

10.6.2

Bewerber, die an internationalen Wettbewerben teilnehmen, dürfen keine Werbung an ihren Fahrzeugen anbringen, welche politischer oder religiöser Natur ist oder den Interessen der FIA schadet.

10.6.3.a

Die ASN sind gehalten, Sonderbestimmungen für Wettbewerbe unter ihrer Kontrolle zu erlassen.

10.6.3.b

In jedem Fall müssen diese Sonderbestimmungen in der Ausschreibung des Wettbewerbs erwähnt werden, ebenso wie alle übrigen in dem Land des Wettbewerbs existierenden gesetzlichen oder administrativen Bedingungen.

ARTIKEL 10.7 UNLAUTERE WERBUNG

10.7.1

Der Bewerber oder die Firma, welche aus Anlass eines Wettbewerbes Werbung mit den erzielten Ergebnissen betreibt, muss die allgemeinen und besonderen Bedingungen der beworbenen Leistung, ferner die Art des Wettbewerbes, die Kategorien, Klasse usw. des Automobils sowie den erzielten Platz oder das erreichte Ergebnis angeben.

10.7.2

Jedes absichtliche Auslassen oder Hinzufügen, das seiner Natur nach geeignet ist, einen Zweifel in der öffentlichen

Meinung hervorzurufen, kann Anlass zu Bestrafungen der für die Werbung verantwortlichen Person sein.

10.7.3

Jede Werbung vor Beendigung des letzten Wettbewerbs einer Meisterschaft, eines Cups, einer Trophäe, Challenge oder Serie der FIA in Zusammenhang mit den Ergebnissen dieser Meisterschaft, des Cups, der Trophäe, Challenge oder Serie muss die Worte beinhalten: „vorbehaltlich der offiziellen Veröffentlichung der Ergebnis durch die FIA“.

10.7.4

Diese Bestimmungen sind auch für den Gewinn eines Wettbewerbs zu einer Meisterschaft, eines Cups, einer Trophäe, Challenge oder Serie der FIA anzuwenden.

10.7.5

Das besondere FIA-Logo der jeweiligen Meisterschaft, des Cups, der Trophäe, Challenge oder Serie der FIA muss in dieser Werbung enthalten sein.

10.7.6

Jeder Verstoß gegen diese Bestimmung kann zu einer Strafe führen, die von der FIA gegen einen Bewerber, einen Automobilhersteller, Fahrer, ASN oder Firma ausgesprochen werden kann, welcher für die Veröffentlichung der Werbung verantwortlich ist.

10.7.7

Jeder Einspruch oder jede Anfechtung hinsichtlich der Bezeichnung eines Automobils, dessen Bestandteile von verschiedenen Konstrukteuren geliefert sind, wird durch den ASN entschieden, falls diese Konstrukteure ihren Sitz im Lande des ASN haben, beziehungsweise durch die FIA, falls sie ihren Sitz in verschiedenen Ländern haben.

ARTIKEL 11 SPORTWARTE

ARTIKEL 11.1 LISTE DER SPORTWARTE

11.1.1

Die folgenden Personen heißen „Sportwarte“ und können Helfer haben:

11.1.1.a

die Sportkommissare,

11.1.1.b

der Renndirektor,

11.1.1.c

der Renn-/Rallyeleiter,

11.1.1.d

Veranstaltungssekretär,

11.1.1.e

die Zeitnehmer,

11.1.1.f

die Technische Kommissare,

11.1.1.g

der Medizinische Einsatzleiter (Definition der Pflichten in den gültigen Wettbewerbsbestimmungen),

11.1.1.h

der Sicherheitsbeauftragte (Definition der Pflichten in den gültigen Wettbewerbsbestimmungen),

11.1.1.i

die Streckenposten,

11.1.1.j

die Flaggenposten,

11.1.1.k

die Zielrichter,

11.1.1.l

die Sachrichter,

11.1.1.m

die Starter,

11.1.1.n

der Umweltbeauftragte (Definition der Pflichten in den gültigen Wettbewerbsbestimmungen).

11.1.2

Die nachfolgenden Sportwarte können für Wettbewerbe einer FIA-Meisterschaft benannt werden, wobei ihre Pflichten in den entsprechenden Wettbewerbsbestimmungen beschrieben sind:

11.1.2.a

Delegierter Bereich Sport,

11.1.2.b

Delegierter Sicherheit,

11.1.2.c

Delegierter Medizinische Versorgung,

11.1.2.d

Delegierter Technik,

11.1.2.e

Delegierter Presse.

ARTIKEL 11.2 ÜBERWACHUNGSRECHT

Abgesehen von den vorstehend aufgelisteten Sportwarten kann jeder ASN entsprechend qualifizierten Personen das Recht erteilen, ihre Landsleute bei allen in einem beliebigen Land nach dem Sportgesetz durchgeführten Wettbewerben zu überwachen und gegebenenfalls die Interessen ihrer Landsleute gegenüber den Veranstaltern von Wettbewerben zu vertreten.

ARTIKEL 11.3 AUFBAU DER ORGANISATION SPORTWARTE

11.3.1

Bei Internationalen Wettbewerben muss ein Kollegium von mindestens drei Sportkommissaren sowie ein Renn-/Rallyeleiter vorhanden sein. Wenn Wettbewerbe ganz oder teilweise durch Zeit entschieden werden, sind ebenfalls ein oder mehrere Zeitnehmer einzusetzen.

11.3.2

Die Sportkommissare handeln als ein Kollegium unter der Leitung eines Vorsitzenden, welcher ausdrücklich in der Ausschreibung oder in den gültigen Bestimmungen als solcher benannt ist.

11.3.3

Der Vorsitzende des Kollegiums der Sportkommissare ist im Einzelnen verantwortlich für Planung und Ablauf der Sitzungen. Er ist ebenfalls verantwortlich für das Erstellen von Tagesordnungen und für die Protokolle der Sitzungen.

11.3.4

Im Falle von Stimmgleichheit entscheidet die Stimme des Vorsitzenden.

11.3.5

Sofern nicht anders bestimmt sind die Sportkommissare für die gesamte Dauer des Wettbewerbs wie im Sportgesetz aufgeführt in Dienst.

11.3.6

Der Renn-/Rallyeleiter muss während der gesamten Veranstaltung in engem Kontakt mit den Sportkommissaren stehen, um einen reibungslosen Ablauf zu gewährleisten.

11.3.7

Für einen Weltrekordversuch ist lediglich ein einzelner, vom ASN benannter Sportkommissar erforderlich. Dieser Sportkommissar erfüllt die gleiche Rolle wie der Vorsitzende des Sportkommissarkollegiums.

11.3.8

Für einen absoluten Weltrekordversuch oder einen allgemeinen Weltrekordversuch wird von der FIA ein Kollegium von zwei Sportkommissaren benannt. Einer dieser Sportkommissare kann vom ASN benannt werden. Der Vorsitzende des Kollegiums wird von der FIA benannt. Im Falle einer Meinungsverschiedenheit zwischen den Sportkommissaren liegt die endgültige Entscheidung beim Vorsitzenden der Sportkommissare.

ARTIKEL 11.4 ERNENNUNG DER SPORTWARTE

11.4.1

Wenigstens einer der Sportkommissare wird durch den ASN ernannt, der die Veranstaltung durchführt bzw. die Veranstaltungsgenehmigung dafür erteilt.

11.4.2

Die anderen Sportkommissare werden vorbehaltlich der Genehmigung durch den betreffenden ASN vom Veranstalter ernannt.

ARTIKEL 11.5 INTERESSENKONFLIKT

In Übereinstimmung mit Artikel 2.2 des Ethikkodex der FIA darf kein Offizieller, insbesondere einschließlich der Sportkommissare, der Renndirektoren, der Renn-/Rallyeleiter, der Technischen Kommissare, Veranstaltungssekre-

täre, der Obleute der Zeitnahme und gegebenenfalls der Technischen Delegierten, finanzielle oder persönliche Interessen haben oder zu haben scheinen, die von Erfüllung ihrer Aufgaben auf integrale, unabhängige und gewissenhafte Art ablenken könnten.

ARTIKEL 11.6 VERBOTENE FUNKTIONEN

11.6.1

Kein Sportwart darf bei einer Veranstaltung eine andere Funktion ausüben als die, für die er bestimmt worden ist.

11.6.2

Es ist ihm verboten, an irgendeiner Veranstaltung, in dem er ein offizielles Amt ausübt, als Konkurrent teilzunehmen.

ARTIKEL 11.7 VERGÜTUNG DER SPORTWARTE

11.7.1

Die Sportkommissare müssen ehrenamtlich tätig sein, eine besondere Entscheidung der FIA oder des ASN aufgenommen.

11.7.2

Die anderen Sportwarte erhalten nach einem von ihrem ASN aufgestellten Tarif für ihre Dienste eine Vergütung.

ARTIKEL 11.8 PFLICHTEN DER SPORTKOMMISSARE

11.8.1

Die Sportkommissare sind in keiner Weise für die Organisation der Veranstaltung verantwortlich und dürfen keine diese Veranstaltung betreffende organisatorische Tätigkeit ausüben.

11.8.2

Sie sind daher in Ausübung ihrer Funktionen niemand anderem gegenüber verantwortlich als dem ASN und der FIA, unter deren Bestimmungen sie tätig sind.

11.8.3

Ausnahmsweise und nur für den Fall, dass eine Veranstaltung unmittelbar durch einen ASN organisiert wird, können die Sportkommissare einer solchen Veranstaltung ihre Funktion mit denen der Veranstalter gemeinsam ausüben.

11.8.4

Mit Ausnahme von Veranstaltungen einer FIA-Meisterschaft müssen die Sportkommissare sobald wie möglich nach Beendigung der Veranstaltung einen Schlussbericht an den ASN unterzeichnen und abschicken, der die Ergebnisse jedes Wettbewerbes sowie Einzelheiten über eingelegte Proteste oder ausgesprochene Disqualifikationen enthält, welchem sie zugleich ihre Meinung bezüglich einer eventuell zu treffenden Entscheidung für eine Suspendierung oder einen Ausschluss beifügen.

11.8.5

Bei einer Veranstaltung, welche mehrere Wettbewerbe umfasst, können für jeden einzelnen Wettbewerb unterschiedliche Sportkommissare ernannt werden.

11.8.6

Im Falle eines Konflikts zwischen Entscheidungen, die durch verschiedene, für die gleiche Veranstaltung benannte Sportkommissare getroffen werden, gilt die folgende Reihenfolge:

- 1) Wettbewerb einer FIA-Meisterschaft,
- 2) Wettbewerb eines Cup, einer Trophäe, einer Challenge oder Serie der FIA,
- 3) Wettbewerb einer Internationalen Serie
- 4) Wettbewerb einer Nationalen Meisterschaft
- 5) Wettbewerb eines nationalen Cups, Trophäe, Challenge oder Serie.

ARTIKEL 11.9 BEFUGNISSE DER SPORTKOMMISSARE

11.9.1

Die Sportkommissare haben die unumschränkte Vollmacht, im Rahmen der Veranstaltung, für welche sie benannt wurden, die Beachtung des Sportgesetzes, gegebenenfalls der Bestimmungen der FIA, der Nationalen Reglements, der Bestimmungen der Ausschreibung und der offiziellen Programme durchzusetzen, vorbehaltlich der Anwendung der Bestimmungen der Artikel 11.9.3.t und 14.1.

11.9.2.a

Sie können jede Angelegenheit klären, die sich bei der Veranstaltung ergeben könnte, vorbehaltlich des Rechtes auf Berufung gemäß den Bestimmungen des Sportgesetzes.

11.9.2.b

Sie können auch über einen mutmaßlichen Verstoß gegen die Bestimmungen entscheiden, der außerhalb des Rahmens einer Veranstaltung begangen wurde, vorausgesetzt, dass die Veranstaltung, für welche sie benannt wurden, der Entdeckung dieses mutmaßlichen Verstoßes unmittelbar folgt.

11.9.3

Im Rahmen ihrer Pflichten können sie insbesondere:

11.9.3.a

über die Anwendung einer Strafe im Falle eines Verstoßes gegen die Bestimmungen entscheiden,

11.9.3.b

die Ausschreibung abändern,

11.9.3.c

die Zusammensetzung oder die Anzahl der Läufe abändern,

11.9.3.d

im Falle von ex aequo einen neuen Start ansetzen,

11.9.3.e

die von den Sachrichtern vorgeschlagenen Berichtigungen genehmigen oder ablehnen, wobei die Entscheidung der Sportkommissare gegenüber den Sachrichterentscheidungen Vorrang haben,

11.9.3.f

Strafen oder Geldstrafen verhängen,

11.9.3.g

Disqualifikationen aussprechen,

11.9.3.h

Änderungen in der Wertung vornehmen,

11.9.3.i

einem Fahrer bzw. einem Automobil, der/das, wie sie annehmen oder wie es ihnen vom Renn-/Rallyeleiter gemeldet wurde, möglicherweise eine Gefahr darstellt, die Teilnahme an dem Wettbewerb versagen,

11.9.2.j

einen Bewerber oder Fahrer, der nach ihrer Ansicht oder auf Grund einer Meldung des Renn-/Rallyeleiters bzw. des Organisationskomitees zur Teilnahme nicht befugt ist oder den sie unkorrekten Verhaltens oder einer betrügerischen Handlung für schuldig befinden, aus einem einzelnen Wettbewerb oder für die ganze Dauer der Veranstaltung disqualifizieren,

11.9.3.k

für den Fall, dass der Bewerber oder Fahrer sich weigert, der Anordnung eines verantwortlichen Sportwartes Folge zu leisten, verlangen, dass der Betreffende die reservierten Bereiche verlässt,

11.9.3.l

in Fällen höherer Gewalt oder aus zwingenden Gründen der Sicherheit einen Wettbewerb zeitlich verschieben,

11.9.3.m

Änderungen des offiziellen Programms durchführen, wenn diese von dem Renn-/Rallyeleiter bzw. dem Veranstalter beantragt werden, um eine größere Sicherheit zu gewährleisten,

11.9.3.n

falls erforderlich im Falle der Abwesenheit eines oder mehrerer Sportkommissare einen oder mehrere Vertreter ernennen, insbesondere, wenn die Anwesenheit von drei Sportkommissare unabdingbar ist,

11.9.3.o

die Entscheidung zum vorübergehenden oder endgültigen Abbruch eines Rennens oder eines Teils davon treffen,

11.9.3.p

die Wertungen und Ergebnisse endgültig bestätigen,

11.9.3.q

die Anordnung für technische Untersuchungen erteilen,

11.9.3.r

auf Aufforderung der FIA (oder des ASN) oder auf eigene Initiative die Durchführung einer Alkoholkontrolle anordnen, die Anzahl der zu kontrollierenden Fahrer bestimmen und die Fahrer auswählen, die sich einer solchen

Alkoholkontrolle in Übereinstimmung mit den anzuwendenden Bestimmungen unterziehen müssen,

11.9.3.s

bei Meisterschaften, Cups, Trophäen, Challenges und Serien, bei welchen ein Renndirektor im Einsatz ist, in Angelegenheiten, die ihnen eventuell vom Renndirektor vorgelegt werden, die oben aufgeführten Strafen aussprechen,

11.9.3.t

in Fällen, in denen aus welchen Gründen auch immer eine Entscheidung nach der Veranstaltung getroffen werden muss, können die Sportkommissare ihre Befugnisse an das nachfolgende Kollegium der Sportkommissare einer der nachfolgenden Veranstaltungen in der gleichen Meisterschaft, dem gleichen Cup, der gleichen Trophäe, Challenge oder Serie delegieren, oder alternativ an ein zur diesem Zweck zusammengetretenes Kollegium der Sportkommissare, das durch die Behörde ausgesucht wird, die auch für die Auswahl des ursprünglichen Kollegiums verantwortlich war. Wenn ein nationaler Sportkommissar Mitglied des Kollegiums der Sportkommissare ist, kann der ASN, welcher den ursprünglichen Sportkommissar benannt hat, einen Sportkommissar zu einer der nachfolgenden Veranstaltungen entsenden oder er kann dessen Befugnis an den nationalen Sportkommissar des Kollegiums einer der nachfolgenden Veranstaltungen übertragen.

11.9.3.u

Die Sportkommissare können jede geeignete Videoanlage oder jedes geeignete elektronische System als Entscheidungshilfe verwenden.

11.9.4

Alle Wertungen und Ergebnisse ebenso alle von den Offiziellen getroffenen Entscheidungen werden an der Offiziellen Aushangtafel veröffentlicht, zusammen mit der Zeit der Veröffentlichung, und auf der elektronischen Aushangtafel (soweit vorhanden). Der Aushang von Mitteilungen an der Offiziellen Aushangtafel muss in jedem Fall beibehalten werden, auch wenn die Entscheidungen, Wertungen oder andere offizielle Dokumente auf der elektronischen Aushangtafel oder auf der Website des Veranstalters veröffentlicht werden.

ARTIKEL 11.10

PFLICHTEN DES RENNDIREKTORS (ANWENDUNG NUR FÜR RUNDSTRECKENRENNEN)

11.10.1

Für die gesamte Dauer jeder Meisterschaft, jeden Cups, jeder Trophäe, Challenge oder Serie kann ein Renndirektor benannt werden.

11.10.2

Der Rennleiter muss in permanenter Abstimmung mit dem Renndirektor arbeiten.

11.10.3

In den nachfolgenden Angelegenheiten hat der Renndirektor übergeordnete Autorität und der Rennleiter darf

diesbezügliche Anweisungen nur mit seiner ausdrücklichen Genehmigung erteilen:

11.10.3.a

Die Überwachung des Trainings und des Rennens, die Einhaltung des Zeitplans und, sofern er es für erforderlich hält, die Unterbreitung eines Vorschlags an die Sportkommissare zur Änderung des Zeitplans in Übereinstimmung mit dem Sportgesetz oder den Wettbewerbsbestimmungen.

11.10.3.b

Das Anhalten eines Fahrzeugs in Übereinstimmung mit dem Sportgesetz oder den Wettbewerbsbestimmungen.

11.10.3.c

Der Abbruch des Trainings oder Unterbrechung des Rennens in Übereinstimmung mit den Wettbewerbsbestimmungen, sofern er eine Fortführung als zu gefährlich erachtet, und die Sicherstellung, dass das korrekte Restartverfahren erfolgt.

11.10.3.d

Der Startablauf.

11.10.3.e

Der Einsatz des Safety Cars,

11.10.4

Falls seine Pflichten und Verantwortlichkeiten von den vorstehend aufgeführten abweichen müssen, so werden diese in den jeweiligen Wettbewerbsbestimmungen aufgeführt.

ARTIKEL 11.11 PFLICHTEN DES RENN-/RALLYELEITERS

11.11.1

Der Renn-/Rallyeleiter kann gleichzeitig Sekretär der Veranstaltung sein und sich durch Stellvertreter unterstützen lassen.

11.11.2

Wenn eine Veranstaltung mehrere Wettbewerbe umfasst, kann für jeden einzelnen ein unterschiedlicher Renn-/Rallyeleiter bestimmt werden.

11.11.3

Der Renn-/Rallyeleiter ist für die Durchführung der Veranstaltung in Übereinstimmung mit den gültigen Bestimmungen verantwortlich.

11.11.4

Insbesondere muss er, gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit dem Renndirektor:

11.11.4.a

in Zusammenarbeit mit den zivilen und militärischen Dienststellen, die insbesondere zur Überwachung einer Veranstaltung verpflichtet sind und die unmittelbarer für die öffentliche Sicherheit verantwortlich sind, die Ordnung sicherzustellen,

11.11.4.b

sich vergewissern, dass alle Sportwarte auf ihren Posten sind,

11.11.4.c

sich vergewissern, dass alle Sportwarte im Besitz aller für die Ausübung ihrer Tätigkeit notwendigen Anweisungen sind,

11.11.4.d

die Bewerber und ihre Fahrzeuge überwachen und verhindern, dass ein disqualifizierter, suspendierter oder ausgeschlossener Bewerber oder Fahrer an Wettbewerben, für die er nicht mehr zugelassen ist, teilnimmt,

11.11.4.e

sich überzeugen, dass jedes Automobil und gegebenenfalls jeder Bewerber die dem offiziellen Programm entsprechenden Startnummern tragen,

11.11.4.f

sich überzeugen, dass das Automobil von dem gemeldeten Fahrer gefahren wird und die Automobile nach Kategorien und Klassen ordnen,

11.11.4.g

die Fahrzeuge bis zur Startlinie vorrücken lassen, sie in der vorgeschriebenen Ordnung aufstellen und gegebenenfalls das Startzeichen geben,

11.11.4.h

den Sportkommissaren Vorschläge unterbreiten, welche Änderungen des offiziellen Programms sowie Fehler, Verstöße eines Bewerbers gegen die Bestimmungen betreffen,

11.11.4.i

Proteste entgegennehmen und für ihre unverzügliche Weitergabe an die Sportkommissare sorgen, die dann über das weitere Vorgehen entscheiden,

11.11.4.j

die Protokolle der Zeitnehmer, der Technischen Kommissare, der Streckenposten sowie alle notwendigen Auskünfte zur Erstellung des Endergebnisses zusammenfassen,

11.11.4.k

die Daten für den Schlussbericht der Sportkommissare bezüglich des (der) Wettbewerbs(e), für den (die) sie zuständig waren, vorbereiten oder vom Sekretär der Veranstaltung vorbereiten lassen,

11.11.4.l

im Rahmen der Internationalen Wettbewerbe die Zugänge zu den reservierten Bereichen überwachen, um sicherzustellen, dass keiner Person, die gemäß Feststellung der FIA den Verhaltenskodex nicht einhält, Zugang zu diesen reservierten Bereichen gewährt wird.

**ARTIKEL 11.12
PFLICHTEN DES SEKRETÄRS DER VERANSTALTUNG**

11.12.1

Der Sekretär der Veranstaltung ist für die sachliche Organisation der Veranstaltung und die hierauf bezüglichen Bekanntmachungen sowie für alle Überprüfungen der Dokumente der Bewerber und Fahrer verantwortlich.

11.12.2

Er muss sich vergewissern, dass die verschiedenen Sportwarte mit den Pflichten ihrer Ämter vertraut und mit der nötigen Ausrüstung versehen sind.

11.12.3

Er unterstützt, falls erforderlich, den Rennleiter bei der Vorbereitung der Schlussberichte für die einzelnen Wettbewerbe.

ARTIKEL 11.13 PFLICHTEN DER ZEITNEHMER

Die Hauptpflichten der Zeitnehmer sind:

11.13.1

sich bei Beginn der Veranstaltung beim Renn-/Rallyeleiter zu melden, der ihnen nötigenfalls die erforderlichen Anweisungen gibt,

11.13.2

das Startzeichen zu geben, wenn sie vom Renn-/Rallyeleiter Auftrag hierzu erhalten,

11.13.3

für die Zeitnahme nur die vom ASN zugelassenen Instrumente oder, wenn eine Messung mit 1/1000 Sekunde notwendig ist, nur die von der FIA zugelassenen Instrumente zu verwenden,

11.13.4

die von jedem Automobil zur Zurücklegung der Strecke benötigten Zeiten festzustellen,

11.13.5

in eigener Verantwortung ihre Protokolle aufzustellen und zu unterzeichnen, und sie mit allen notwendigen Unterlagen dem Renn-/Rallyeleiter zu übergeben,

11.13.6

auf Verlangen ihre Zeitnehmerlisten im Original an die Sportkommissare oder den ASN zu senden,

11.13.7

die Zeiten und Ergebnisse nur den Sportkommissaren oder dem Renn-/Rallyeleiter mitzuteilen, falls nicht von Seiten dieser Sportwarte andere Anweisungen ergangen sind.

**ARTIKEL 11.14
PFLICHTEN DER TECHNISCHEN KOMMISSARE**

11.14.1

Die Technischen Kommissare sind mit jeder Art von Kontrollen der Automobile beauftragt, wobei sie ihre Aufgaben an Assistenten übertragen können.

11.14.2

Sie müssen:

11.14.2.a

entweder vor der Veranstaltung auf Ersuchen des ASN bzw. des Organisationskomitees oder während der Veranstaltung auf Ersuchen des Renn-/Rallyeleiters und/oder der Sportkommissare ihre Kontrollen ausüben, es sei denn, in den anwendbaren Wettbewerbsbestimmungen ist etwas anderes aufgeführt;

11.14.2.b

die vom ASN zugelassenen oder anerkannten Kontrollinstrumente benutzen;

11.14.2.c

sie dürfen die Ergebnisse ihrer Untersuchungen nur dem ASN, dem Organisationskomitee, den Sportkommissaren und dem Renn-/Rallyeleiter – unter Ausschluss jeder anderen Person – mitteilen;

11.14.2.d

sie müssen in eigener Verantwortung ihre Protokolle aufstellen, unterschreiben und sie derjenigen der vorgenannten Stellen einreichen, die den Auftrag gegeben hat, sie auszufertigen.

**ARTIKEL 11.15
PFLICHTEN DER STRECKENPOSTEN UND DER
FLAGGENPOSTEN (TRACK OR ROAD MARSHALS AND
FLAG MARSHALS)**

11.15.1

Die Streckenposten beziehen längs der Strecke ihre Posten, die ihnen vom Organisationskomitee angewiesen werden.

11.15.2

Ab Beginn der Veranstaltung untersteht jeder Streckenposten dem Renn-/Rallyeleiter und er muss diesem sofort mit den ihm zur Verfügung stehenden Mitteln (Fernsprecher, Signale, Kuriere usw.) Zwischenfälle oder Unfälle melden, die sich in dem seiner Kontrolle unterstehenden Abschnitt ereignen.

11.15.3

Die Flaggenposten sind im Besonderen mit der Signalflaggen betraut (vgl. Anhang H). Sie können gleichzeitig Streckenposten sein.

11.15.4

Jeder Streckenposten muss dem Renn-/Rallyeleiter einen Bericht über die von ihm festgestellten Zwischenfälle bzw. Unfälle übermitteln.

ARTIKEL 11.16 PFLICHTEN DER SACHRICHTER

11.16.1 Startrichter

11.16.1.a

Einer oder mehrere Sachrichter können vom Organisationskomitee eingesetzt werden, um den Start zu überwachen.

11.16.1.b

Diese Richter melden dem Renn-/Rallyeleiter sofort die von ihnen festgestellten Fehlstarts.

11.16.2 Zielrichter

Bei Wettbewerben, in denen es darauf ankommt, die Reihenfolge festzustellen, in der die Automobile die Ziellinie durchfahren, wird ein Zielrichter ernannt, der mit dieser Feststellung beauftragt ist.

Bei einem Wettbewerb, der vollständig oder teilweise durch Zeit entschieden wird, ist dies der Obmann der Zeitnahme.

11.16.3 Andere Richter

Bei Wettbewerben, in denen es darauf ankommt zu entscheiden, ob ein Automobil eine Linie berührt oder überfahren hat oder nicht, oder bei welchem es gilt, eine andere Tatsache gemäß Bestimmungen der Ausschreibung oder anderer, für den Wettbewerb gültiger Bestimmungen zu entscheiden, werden einer oder mehrere Sachrichter auf Vorschlag des Veranstalters und mit Genehmigung der Sportkommissare ernannt und damit beauftragt, eine oder mehrere dieser Entscheidungen zu treffen.

11.16.4 Richtergehilfen

Für jeden der vorgenannten Richter kann ein Gehilfe ernannt werden, um ihn zu unterstützen oder im Notfall ganz zu ersetzen; falls es zwischen beiden aber zu keiner Übereinstimmung kommt, wird die endgültige Entscheidung von dem eigentlichen Sachrichter getroffen.

11.16.5 Irrtümer

Wenn ein Richter glaubt, einen Irrtum begangen zu haben, so kann er ihn berichtigen, wobei diese Berichtigung von den Sportkommissaren genehmigt werden muss.

11.16.6 Zu beurteilende Tatsachen

Die gültigen Bestimmungen des Wettbewerbes müssen angeben, welche Tatsachen von den Sachrichtern beurteilt werden sollen.

11.16.7

Die Sachrichter müssen benannt und ihre Namen an der Offiziellen Aushangtafel veröffentlicht werden.

ARTIKEL 12 STRAFEN

ARTIKEL 12.1 VERLETZUNG DER REGLEMENTS

12.1.1

Außer den vorstehend aufgeführten Fällen wird Folgendes als Verletzung der Reglements angesehen:

12.1.1.a

Jede direkte oder indirekte Bestechung bzw. ein solcher Versuch gegenüber jeder Person, die bei einem Wettbewerb eine offizielle Funktion ausübt oder bei dieser Veranstaltung irgendein Amt innehatte; in gleicher Weise ist der Sportwart bzw. der Angestellte, welcher ein Bestechungsangebot annimmt oder sich daran beteiligt, der Verletzung der Reglements schuldig.

12.1.1.b

Jede Machenschaft, die absichtlich bezweckt, ein nicht qualifiziertes Fahrzeug zu nennen, nennen zu lassen oder starten zu lassen.

12.1.1.c

Jedes betrügerische Vorgehen oder illoyale Verhalten, das der Regelmäßigkeit der Wettbewerbe oder den Interessen des Automobilsports schadet.

12.1.1.d

Jede Verfolgung eines Ziels, das denen der FIA widerspricht oder mit diesen unvereinbar ist.

12.1.1.e

Jede Ablehnung oder Nichterfüllung von Entscheidungen der FIA.

12.1.1.f

Jedes Wort, jede Tat oder Schrift, welche/s der FIA, ihren Organen, ihren Mitgliedern oder Geschäftsführern moralischen oder materiellen Schaden zugefügt haben.

12.1.1.g

Jede Unterlassung, bei einer Untersuchung mitzuwirken.

12.1.1.h

Jede gefährliche Handlung oder die Unterlassung einer angemessenen Maßnahme, so dass es zu einer gefährlichen Situation kommt.

12.1.1.i

Nichtbeachtung der Anweisungen der zuständigen Offiziellen zum sicheren und ordnungsgemäßen Ablauf der Veranstaltung.

12.1.1.j

Nichtbeachtung der Fahrvorschriften der FIA bei Rundstreckenrennen (Anhang L).

12.1.2

Soweit nichts anderes bestimmt, sind Zuwiderhandlungen oder Verstöße strafbar, einerlei ob sie absichtlich oder fahrlässig begangen wurden.

12.1.3

Versuche, Zuwiderhandlungen oder Verstöße zu begehen, sind ebenfalls strafbar.

12.1.4

Jede natürliche oder juristische Person, die an einer Zuwiderhandlung oder an einem Verstoß beteiligt ist, sei es als Anstifter oder als Gehilfe, ist ebenfalls strafbar.

12.1.5

Die festgesetzte Verjährung für die Verfolgung von Verstößen beträgt fünf Jahre.

12.1.5.a

Die Verjährungsfrist beginnt:

12.1.5.a.i

ab dem Tag, an welchem die Person die Zuwiderhandlung oder den Verstoß begangen hat;

12.1.5.a.ii

ab dem Tag der letzten Handlung, im Falle von aufeinander folgenden oder wiederholten Zuwiderhandlungen oder Verstößen;

12.1.5.a.iii

ab dem Tag der Beendigung, wenn die Zuwiderhandlung oder der Verstoß fortdauernd ist.

12.1.5.b

In allen Fällen, in denen die Zuwiderhandlung oder der Verstoß jedoch vor den Sportkommissaren oder dem Anklageorgan der FIA verheimlicht wurde, beginnt die Verjährungsfrist an dem Tag, an welchem den Sportkommissaren oder dem Anklageorgan der FIA die Fakten der Zuwiderhandlung oder des Verstoßes bekannt wurden.

12.1.5.c

Die Verjährungsfrist ist unterbrochen durch jede Einleitung einer Verfolgung oder Untersuchung gemäß Kapitel 1 der Rechts- und Disziplinarbestimmungen der FIA.

ARTIKEL 12.2 STRAFEN

12.2.1

Alle Verstöße gegen das Sportgesetz, gegen die Nationalen Reglements und ihre Anhänge sowie gegen die Ausschreibungen, die von Veranstaltern, Sportwarten, Bewerbern, Fahrern, Teilnehmern, anderen Lizenzinhabern oder allen anderen Personen und Organisationen begangen werden, können Anlass zu Strafen oder Geldstrafen sein.

12.2.2

Strafen oder Geldstrafen können von den Sportkommissaren der Veranstaltung und dem ASN verhängt werden, wie es in den folgenden Artikeln festgelegt ist.

12.2.3

Die Entscheidung der Sportkommissare wird ungeachtet einer Berufung sofort anwendbar, wenn Sicherheitsfragen (einschließlich Verstöße gegen die Bestimmungen in Zusammenhang mit Alkoholkontrollen), der Verhaltenskodex oder Unregelmäßigkeiten in Zusammenhang mit der Nennung eines Bewerbers zur Teilnahme an einem Wettbewerb betroffen sind, oder wenn im Verlauf des gleichen Wettbewerbs ein weiterer Verstoß erfolgt, der der die Disqualifikation des betreffenden Bewerbers rechtfertigt.

12.2.3.a

In der Entscheidung der Sportkommissare muss aufgeführt sein, wenn einer der vorstehend erwähnten Fälle vorliegt, sodass unabhängig von der Berufung die sofortige Anwendung der Entscheidung gerechtfertigt ist.

12.2.3.b

Wenn ein Bewerber jedoch in Berufung geht, wird die Strafe im Sinne einer Vorsichtsmaßnahme ausgesetzt, wobei die vorgenannten Fälle ausgenommen sind, insbesondere zur Festlegung irgendwelcher Handicapregeln, die für die Teilnahme an einem späteren Wettbewerb wirksam sein könnten.

12.2.3.c

Bewerber und Fahrer dürfen weder an der Preisverleihung noch an der Siegerehrung teilnehmen, auch wenn die Berufung aufschiebende Wirkung hat. Sie dürfen weiterhin in den vorläufigen und/oder endgültigen Ergebnissen des Wettbewerbs an keiner anderen Stelle als der sich aus der Umsetzung der Strafe ergebenden erscheinen. Die Rechte des Bewerbers und des Fahrers werden wiederhergestellt, wenn sie ihre Berufung vor dem Berufungsgericht gewonnen haben, es sei denn, dies ist zeitlich bedingt nicht möglich.

12.2.4

Bestimmte Strafen sind einer Berufung nicht zugänglich. Dies schließt Entscheidungen zur Anwendung einer Drive-Through Strafe, einer Stop-and-Go Strafe oder andere, in den entsprechenden Wettbewerbsbestimmungen als nicht einer Berufung zugänglich aufgeführte Strafen ein.

12.2.5

Hinsichtlich des Kampfes gegen Doping fallen die in den Anti-Doping-Bestimmungen des Anhang A aufgeführten Strafen in die Zuständigkeit des Anti-Doping Disziplinarkomitees der FIA.

12.2.6

Außerdem und unabhängig von den Vorschriften der folgenden Artikel kann das Anklageorgan der FIA auf Vorschlag und nach Berichterstattung des FIA-Beobachters, des gemeinsamen Berichtes der zwei international eingesetzten Sportkommissare oder auf eigene Initiative gemäß Rechts- und Disziplinarbestimmungen der FIA eine Sache vor das Internationale Sportgericht bringen, um unmittelbar eine oder mehrere Strafe/n verhängen zu lassen, die anstelle der Strafe tritt, die die Sportkommissare der Veranstaltung gegebenenfalls gegen eine der vorgenannten Parteien ausgesprochen haben.

12.2.6.a

Das vor dem Internationalen Sportgericht nachfolgende Verfahren ist in den Rechts- und Disziplinarbestimmungen dargestellt.

12.2.6.b

Wenn das Internationale Sportgericht eine Bestrafung ausspricht, ist eine Berufung vor dem Internationalen Berufungsgericht statthaft und der betroffene ASN kann es nicht ablehnen, sie für die betroffene Partei einzulegen.

ARTIKEL 12.3 STRAFSKALA

12.3.1

Die Strafen, die verhängt werden können, sind die folgenden:

12.3.1.a

die Verwarnung,

12.3.1.b

die Geldstrafe,

12.3.1.c

die Verpflichtung zur Leistung einer Arbeit im Allgemeininteresse,

12.3.1.d

die Streichung einer/von Qualifikationsrunde/n des Fahrers,

12.3.1.e

Zurückversetzung von Startposition(en),

12.3.1.f

die Anweisung an einen Fahrer zum Start des Rennens aus der Boxengasse,

12.3.1.g

die Zeitstrafe oder eine Strafrunde,

12.3.1.h

Zurückversetzung von Positionen in der Wertung des Wettbewerbs,

12.3.1.i

die Drive-Through Strafe,

12.3.1.j

die Stop-and-Go Strafe,

12.3.1.k

die Disqualifikation ,

12.3.1.l

die Suspendierung,

12.3.1.m

der Ausschluss

12.3.2

Die Zeitstrafe wird in Minuten und/oder Sekunden ausgesprochen.

12.3.3

Strafen können bei nachfolgenden Wettbewerben der gleichen Meisterschaft, Cup, Trophäe, Challenge oder Serie angewendet werden.

12.3.4

Jede dieser Strafen kann erst nach sorgfältiger Erwägung

der verfügbaren Beweise verhängt werden; falls es sich um eine der drei letztgenannten Strafen handelt, nur nach Vorladung des Betroffenen, um diesem Gelegenheit zu geben, sich persönlich zu rechtfertigen.

12.3.5

Ferner können die Sportkommissare in Meisterschaften, Cups, Challenges, Trophäen, Serien der FIA folgende Strafen aussprechen: Suspendierung für einen oder mehrere Wettbewerbe, Streichung von Punkten innerhalb der Meisterschaft, Cup, Challenge, Trophäe, Serie.

12.3.5.a

Die Punkte sollen – von außergewöhnlichen Umständen abgesehen – nicht für Fahrer und Bewerber getrennt entzogen werden.

12.3.6

Die in den vorgenannten Artikeln 12.3.1 und 12.3.5 aufgeführten Strafen können gegebenenfalls nebeneinander oder auf Bewährung ausgesprochen werden

12.3.7

Das Internationale Sportgericht kann auch direkt ein Verbot der Teilnahme oder der Ausübung einer Rolle, sei es direkt oder indirekt, bei Wettbewerben, Veranstaltungen oder Meisterschaften aussprechen, die direkt oder indirekt im Namen der oder durch die FIA organisiert werden oder den Bestimmungen und Entscheidungen der FIA unterliegen.

ARTIKEL 12.4 GELDSTRAFEN

12.4.1

Geldstrafen können über alle Bewerber, Fahrer, Mitfahrer, Personen oder Organisationen wie in Artikel 12.2.1 des Sportgesetzes aufgeführt verhängt werden, die sich den Vorschriften der Gesetze oder den Anordnungen der Sportwarte der Veranstaltung nicht fügen.

12.4.2

Die Geldstrafen können durch jeden ASN und durch die Sportkommissare auferlegt werden.

12.4.3

Die durch die Sportkommissare ausgesprochenen Geldstrafen dürfen eine bestimmte jährlich von der FIA festgesetzte Höhe nicht überschreiten.

ARTIKEL 12.5

HÖCHSTE GELDSTRAFE, DIE VON DEN SPORTKOMMISSAREN VERHÄNGT WERDEN KANN

Bis zum Erscheinen neuerlicher Mitteilungen, die in vorliegenden Bestimmungen oder in einem FIA-Bulletin veröffentlicht werden, beträgt die höchste Geldstrafe 250.000 Euro (zweihundertfünfzigtausend Euro).

ARTIKEL 12.6 HAFTUNG FÜR GELDSTRAFEN

Die Bewerber haften für die ihren Fahrern, Helfern, Mitfahrern usw. auferlegten Geldstrafen.

**ARTIKEL 12.7
BEZAHLUNG DER GELDSTRAFEN**

12.7.1

Die Geldstrafen müssen innerhalb von 48 Stunden nach der Zustellung der Entscheidung durch eine beliebige Zahlungsform, einschließlich der elektronischen, bezahlt werden.

12.7.2

Jede Verzögerung in der Bezahlung der Geldstrafen kann die Suspendierung wenigstens bis zum Zeitpunkt der Zahlung der Geldstrafe nach sich ziehen.

12.7.3

Geldstrafen, die im Rahmen eines Wettbewerbs auferlegt werden, müssen wie folgt bezahlt werden:

Geldstrafe auferlegt während:	Empfänger:
Wettbewerb einer FIA Meisterschaft, Cup, Challenge, Trophy oder Serie	FIA
Wettbewerb einer Internationalen Serie	Heimat-ASN der Internationalen Serie
Wettbewerb über das Gebiet mehrerer Staaten	ASN, der den Wettbewerb in den Internationalen Sportkalender eingetragen hat
Wettbewerb einer Zonenmeisterschaft	ASN, welcher die Zonenmeisterschaft ausschreibt/veranstaltet
Wettbewerb einer nationalen Meisterschaft	ASN, der die nationale Meisterschaft ausschreibt/veranstaltet
Nationaler Wettbewerb	ASN, der den nationalen Wettbewerb ausschreibt/veranstaltet

ARTIKEL 12.8 DISQUALIFIKATION

12.8.1

Eine Disqualifikation kann durch die Sportkommissare ausgesprochen werden.

12.8.2

Die Disqualifikation aus einem gesamten Wettbewerb hat den Verlust des Nenngeldes zur Folge, welches dem Veranstalter verbleibt.

ARTIKEL 12.9 SUSPENDIERUNG

12.9.1

Zusätzlich zu den Bestimmungen im Sportgesetz und der Rechts- und Disziplinarbestimmungen der FIA kann eine Suspendierung auch durch einen ASN für eine schwere Verfehlung ausgesprochen werden.

12.9.2

Die Suspendierung nimmt dem von ihr Betroffenen vorübergehend das Recht, in irgendeiner Form an einem Wettbewerb teilzunehmen, und zwar, je nachdem, ob die

Suspendierung national oder international ist, entweder im Gebiet des ASN, der die Suspendierung verfügt hat, oder in allen anderen der FIA angeschlossenen Ländern.

12.9.3

Mit der Suspendierung ist die Annullierung der vorher abgegebenen Nennungen für den Wettbewerb verbunden, die während der Dauer der Suspendierung stattfinden. Sie hat in gleicher Weise den Verlust der Nennelder, die für diese Wettbewerbe entrichtet wurden, zur Folge.

ARTIKEL 12.10 VORLÄUFIGE SUSPENDIERUNG

12.10.1

Wenn es zum Schutz der Teilnehmer an einem Wettbewerb, der unter der Federführung der FIA durchgeführt wird, oder aufgrund der Einhaltung der öffentlichen Ordnung oder im Interesse des Motorsports erforderlich ist, kann das Internationale Sportgericht auf Antrag des Präsidenten der FIA eine vorläufige Suspendierung, insbesondere einer jeden von der FIA ausgestellten Erlaubnis, Lizenz oder Genehmigung, im Rahmen eines von der FIA durchgeführten Rennens, eines Wettbewerbs oder eines anderen Wertungslaufs aussprechen. Diese Maßnahme darf eine Frist von drei Monaten, die einmal verlängierungsfähig ist, nicht überschreiten.

12.10.2

Jede vorläufige Suspendierung muss in Übereinstimmung mit der Rechts- und Disziplinarbestimmungen der FIA ausgesprochen werden.

12.10.3

Die Person, deren Erlaubnis, Lizenz oder Genehmigung vorläufig suspendiert wurde, muss von allen Handlungen absehen, welche geeignet sind, die Maßnahme der Suspendierung zu umgehen.

ARTIKEL 12.11 RÜCKGABE DER LIZENZ

12.11.1 Nationale Suspendierung

12.11.1.a

Jeder „national“ suspendierte Bewerber oder Fahrer ist verpflichtet, seine Lizenz dem ASN zurückzugeben; dieser versieht die Lizenz mit einer gut sichtbaren, fettgedruckten Aufschrift: „nicht gültig für ... (Name des Landes)“.

12.11.1.b

Nach Ablauf des Zeitraumes, für den die nationale Suspendierung ausgesprochen wurde, wird die so gekennzeichnete Lizenz gegen eine normale Lizenz ausgewechselt.

12.11.2 Internationale Suspendierung

Jeder „international“ suspendierte Bewerber oder Fahrer ist verpflichtet, seine Lizenz seinem ASN zurückzugeben, der ihm dieselbe erst nach Ablauf des Zeitraumes, für den die internationale Suspendierung ausgesprochen wurde, zurückgibt.

12.11.3

In beiden oben genannten Fällen bewirkt jede Verzögerung in der Rückgabe der Lizenz an den ASN automatisch eine entsprechende Verlängerung der Zeit der Suspendierung.

ARTIKEL 12.12 WIRKUNG DER SUSPENDIERUNG

12.12.1

ie durch einen ASN ausgesprochene Suspendierung ist in ihrer Wirkung auf das Gebiet des betreffenden ASN beschränkt.

12.12.2

Wenn der ASN jedoch wünscht, dass diese gegen einen seiner Lizenznehmer (Bewerber, Fahrer, Offizielle, Organisatoren usw.) ausgesprochene Strafe der Suspendierung internationale Gültigkeit erlangen soll, so hat er dies sofort dem Sekretariat der FIA anzuzeigen, das es zur Kenntnis aller anderen ASN bringen wird. Die Suspendierung wird sodann unverzüglich von jedem ASN registriert und die sich daraus ergebenden Auswirkungen werden in Kraft gesetzt.

12.12.3

Die Ausweitung dieser Suspendierung auf alle ASNs wird auf der Website www.fia.com und/oder im Offiziellen Bulletin veröffentlicht.

ARTIKEL 12.13 AUSSCHLUSS

12.13.1

Die in den Rechts- und Disziplinarbestimmungen der FIA aufgeführten Fälle ausgenommen, kann der Ausschluss nur durch einen ASN für ein außergewöhnlich schweres Fehlverhalten ausgesprochen werden.

12.13.2

Der Ausschluss gilt immer international. Er wird allen ASN mitgeteilt und von ihnen gemäß den Bestimmungen für die internationale Suspendierung registriert.

ARTIKEL 12.14

BEKANNTGABE VON STRAFEN AN INTERNATIONALE SPORTVERBÄNDE

12.14.1

Die Suspendierung, sofern sie international anzuwenden ist, und der Ausschluss werden den von der FIA benannten internationalen Sportverbänden mitgeteilt, die sich verpflichtet haben, in gegenseitiger Wirkung die von der FIA ausgesprochenen Strafen anzuerkennen.

12.14.2

Jede Suspendierung oder jeder Ausschluss, die/der FIA von einem der genannten Sportverbände mitgeteilt wird, wird von ihr in gleicher Weise anerkannt und entsprechend behandelt.

ARTIKEL 12.15

ANGABE VON GRÜNDEN FÜR SUSPENDIERUNGEN ODER EINEN AUSSCHLUSS

Bei Mitteilungen von Suspendierungen oder eines Ausschlusses an die Person, gegen die diese ausgesprochen wird, und an das Sekretariat der FIA sind die ASN verpflichtet, die Gründe für diese Sanktionen bekannt zu geben.

ARTIKEL 12.16

SUSPENDIERUNG ODER AUSSCHLUSS EINES AUTOMOBILS

Die Suspendierung oder der Ausschluss kann sowohl auf ein bestimmtes Automobil als auch auf eine Automobilmarke ausgedehnt werden.

ARTIKEL 12.17 VERWIRKUNG DES ANSPRUCHS

Jeder Bewerber, der bei einem Wettbewerb disqualifiziert, suspendiert oder ausgeschlossen wird, verwirkt jeden Anspruch auf Erhalt eines Preises, der für diesen Wettbewerb ausgeschrieben ist.

ARTIKEL 12.18

ÄNDERUNGEN DER ERGEBNISSE UND DER PREISE

Im Fall einer Disqualifikation, einer Suspendierung oder eines Ausschlusses eines Bewerbers während eines Wettbewerbs haben die Sportkommissare der Veranstaltung die Änderungen bekannt zu geben, welche sich daraus für das Ergebnis und die Preisverteilung ergeben. Sie haben zu entscheiden, ob der auf den Bestraften folgende Fahrer dessen Platz einnehmen soll.

ARTIKEL 12.19

VERÖFFENTLICHUNG DER STRAFEN

12.19.1

Die FIA oder jeder beteiligte ASN hat das Recht, die Strafen unter Angabe des Namens des Bestraften, des betreffenden Automobils oder der betreffenden Automobilmarke zu veröffentlichen bzw. veröffentlichen zu lassen.

12.19.2

Unbeschadet des Rechts auf Berufung gegen eine Entscheidung, dürfen die betroffenen Personen diese Veröffentlichung nicht benutzen, um gerichtlich gegen die FIA, den betreffenden ASN oder gegen irgendeine Person, welche die genannte Veröffentlichung veranlasst hat, vorzugehen.

ARTIKEL 12.20 AUFHEBUNG VON STRAFEN

Der ASN hat das Recht, den noch ausstehenden Teil der Strafe der Suspendierung zu erlassen oder den Ausschluss aufzuheben, und zwar unter den von ihm angegebenen Bedingungen und vorausgesetzt, dass diese Strafen ursprünglich von diesem ASN ausgesprochen wurden.

ARTIKEL 13 PROTESTE

ARTIKEL 13.1 PROTESTRECHT

13.1.1

Das Recht zum Protest haben nur die Bewerber.

13.1.2

Ein durch mehrere Bewerber gemeinsam eingelegter Protest ist nicht zulässig.

13.1.3

Falls ein Bewerber einen Protest gegen mehrere Bewerber beabsichtigt einzulegen, muss er so viele Proteste einreichen, wie Bewerber von dieser Sache betroffen sind.

ARTIKEL 13.2 PROTESTGRUND

13.2.1

Ein Protest kann eingereicht werden gegen:

- die Nennung eines Bewerbers oder Fahrers,
- die Streckenlänge,
- ein Handicap,
- die Zusammensetzung eines Laufs oder Finales,
- einen mutmaßlichen Irrtum oder eine mutmaßliche Unregelmäßigkeit oder einen mutmaßlichen Verstoß gegen die Bestimmungen, unterlaufen im Verlauf eines Wettbewerbs,,
- die mutmaßliche Nicht-Übereinstimmung eines Automobils mit den Vorschriften, oder
- die festgelegte Wertung am Ende des Wettbewerbs.

ARTIKEL 13.3

PROTESTFRISTEN

Protest gegen	Protestfrist
die Nennung eines Bewerbers oder Fahrers	Bis spätestens zwei Stunden nach Ende der Technischen Abnahme der Automobile vor der Veranstaltung
die Streckenlänge	
ein Handicap	Bis spätestens eine Stunde vor dem Start des Wettbewerbs oder wie in den anzuwendenden Wettbewerbsbestimmungen oder in der Veranstaltungsausschreibung aufgeführt
die Zusammensetzung eines Laufs oder Finales	Bis spätestens dreißig Minuten nach Veröffentlichung der Zusammensetzung eines Laufs oder Finales, sofern nicht anderslautend aufgeführt in den anzuwendenden Wettbewerbsbestimmungen oder in der Veranstaltungsausschreibung aufgeführt
einen mutmaßlichen Irrtum, eine mutmaßliche Unregelmäßigkeit oder ein mutmaßlicher Verstoß gegen die Bestimmungen, unterlaufen im Verlauf eines Wettbewerbs,	Bis spätestens dreißig Minuten nach Aushang der vorläufigen Wertung, es sei denn, die Sportkommissare befinden, dass die Einhaltung der 30-Minuten-Frist unmöglich ist oder sofern in den anzuwendenden Wettbewerbsbestimmungen oder in der Ausschreibung etwas anderes aufgeführt ist
die mutmaßliche Nicht-Übereinstimmung eines Automobils mit den Vorschriften	
die festgelegte Wertung am Ende des Wettbewerbs	

ARTIKEL 13.4 EINREICHUNG EINES PROTESTS

13.4.1

Jeder Protest muss schriftlich eingereicht werden und folgende beinhalten:

- die entsprechenden Vorschriften,
- der vom Protestführer erhobene Vorwurf, und
- gegebenenfalls gegen wen der Protest gerichtet ist.

Wenn mehrere Bewerber betroffen sind, muss gegen jeden entsprechenden Bewerber ein einzelner Protest eingereicht werden.

Wenn mehrere Automobile des gleichen Bewerbers betroffen sind, muss für jedes betreffende Automobil ein separater Protest eingereicht werden.

13.4.2

Jedem Protest muss eine Kautions beigefügt sein, deren Höhe alljährlich vom ASN des Landes, in welchem die Entscheidung getroffen wurde, oder, wenn anwendbar:

- vom Heimat-ASN der Internationalen Serie;
- vom die Nationale Meisterschaft ausrichtenden ASN, falls der Wettbewerb in Übereinstimmung mit Artikel 2.4.4.c oder 2.4.4.e des Sportgesetzes durchgeführt wird; oder
- von der FIA für ihre Meisterschaften, Cups, Trophäen, Challenges oder Serien,

festgesetzt wird und wie in den Wettbewerbsbestimmungen oder der Ausschreibung des Wettbewerbs aufgeführt. Diese Kautions kann nur erstattet werden, wenn der Protest als begründet anerkannt wird, sofern dies nicht aus Gründen der Fairness anders geboten ist.

ARTIKEL 13.5 ADRESSAT DER PROTESTE

13.5.1

Proteste, die sich auf einen Wettbewerb beziehen, müssen an den Vorsitzenden der Sportkommissare gerichtet werden.

13.5.2

Sie müssen an den Renn-/Rallyeleiter oder seinen Assistenten, falls vorhanden, übergeben werden. Bei Abwesenheit des Renn-/Rallyeleiters oder seines Assistenten sind diese Proteste an den Vorsitzenden der Sportkommissare zu übergeben.

13.5.3

Wenn die Abnahme in einem anderen Land als das des Veranstalters stattfindet, so ist jeder Offizielle des ASN dieses anderen Landes berechtigt, den Protest entgegenzunehmen. Er muss ihn so schnell wie möglich an die Sportkommissare weiterleiten, mit einer Stellungnahme, falls dies für zweckmäßig erachtet wird.

13.5.4

Der Empfang des Protestes muss schriftlich mit dem schriftlichen Vermerk der Empfangszeit bestätigt werden.

ARTIKEL 13.6 VERNEHMUNG

13.6.1

Die Vernehmung dessen, der den Protest eingelegt hat und jede von dem Protest betroffene Partei, soll so bald als möglich nach der Einreichung des Protestes erfolgen.

13.6.2

Die betroffenen Parteien müssen vorgeladen werden und können in Begleitung von Zeugen erscheinen.

13.6.3

Die Sportkommissare müssen sich überzeugen, dass die betroffenen Parteien die Vorladung persönlich erhalten haben.

13.6.4

Bei Abwesenheit einer betroffenen Partei oder ihrer Zeugen kann das Urteil in deren Abwesenheit gefällt werden.

13.6.5

Wenn das Urteil nicht unmittelbar nach der Vernehmung der Betroffenen verkündet werden kann, müssen sie von Ort und Stunde der Urteilsverkündung in Kenntnis gesetzt werden.

ARTIKEL 13.7 UNZULÄSSIGE PROTESTE

13.7.1

Alle Proteste gegen Entscheidungen der Sachrichter, die sie in Ausübung ihrer Funktionen getroffen haben, sind unzulässig.

13.7.2

Die Entscheidungen dieser Richter sind endgültig, sofern diese nicht durch die Sportkommissare aufgehoben werden; sie stellen allerdings nicht für sich allein die Wertung dar, denn sie sind unabhängig von den Bedingungen, unter welchen die Bewerber die Strecke zurückgelegt haben.

13.7.3

Ein einzelner Protest, der gegen mehr als einen Bewerber gerichtet ist, ist unzulässig.

13.7.4

Ein durch mehrere Bewerber gemeinsam eingelegter Protest ist nicht zulässig.

ARTIKEL 13.8

VERÖFFENTLICHUNG DER ERGEBNISSE UND PREISVERTEILUNG

13.8.1

Ein von einem Protest betroffener Teilnehmer errungener Preis ist bis zur endgültigen Entscheidung dieses Protestes zurückzuhalten.

13.8.2

Im Übrigen verpflichtet jeder Protest, dessen Ausgang gegebenenfalls das Gesamtklassement ändern könnte, die Veranstalter, nur ein vorläufiges Gesamtergebnis auf-

zustellen und die Preise bis zur endgültigen Entscheidung einzubehalten, wobei auch die mögliche Berufung in Betracht gezogen werden muss.

13.8.3

Wenn allerdings der Protest das Gesamtergebnis nur zum Teil ändern würde, kann der davon nicht betroffene Teil als endgültig bekannt gegeben und die betreffenden Preise können verteilt werden.

ARTIKEL 13.9 URTEIL

Alle Beteiligten müssen sich der getroffenen Entscheidung unterwerfen, es sei denn, dass auf Grund der Bestimmungen des Sportgesetzes eine Berufung möglich ist. Aber weder die Sportkommissare noch der ASN haben das Recht, die Wiederholung eines Wettbewerbes anzuordnen.

ARTIKEL 13.10 UNBEGRÜNDETER PROTEST

13.10.1

Falls ein Protest zurückgewiesen oder nach Erhebung zurückgenommen wird, so wird die gesamte Protestkaution einbehalten.

13.10.2

Falls der Protest als teilweise begründet beurteilt wird, so kann ein Teil der Kaution zurückgezahlt werden. Der gesamte Betrag kann erstattet werden, falls der Protest als begründet anerkannt wird.

13.10.3

Falls zudem erkannt wird, dass der Protestführer wider Treu und Glauben gehandelt hat, so kann der ASN gegen ihn eine der im Sportgesetz aufgeführten Strafen verhängen.

ARTIKEL 14 REVISIONSRECHT

14.1.1

Falls bei einem Wettbewerb zu einer/m Meisterschaft, Cup, Challenge, Trophäe oder Serie der FIA oder einer Internationalen Serie eine wesentliche und bedeutsame neue Tatsache, die den um die Revision ersuchenden Parteien zum Zeitpunkt des entsprechenden Wettbewerbs nicht bekannt war, ermittelt wird und unabhängig davon, ob die Sportkommissare diesbezüglich schon eine Entscheidung getroffen haben oder nicht, müssen sich diese Sportkommissare oder andernfalls diejenigen, die von der FIA ernannt werden, zu einem vereinbarten Termin unter Ladung der betreffenden Partei oder Parteien treffen (persönlich oder über andere Mittel), um alle wesentlichen Erklärungen zu hören und unter Würdigung der ermittelten Fakten und vorgebrachten Tatsachen zu urteilen.

14.1.2

Die betroffene Partei oder die betroffenen Parteien können schriftlich auf ihr Recht auf Anhörung verzichten.

14.2

Eine Revision hat auf die Anwendung der ursprünglichen Entscheidung der Sportkommissare keine aufschiebende Wirkung, sofern diese schon entschieden haben.

14.3

Es liegt im alleinigen Ermessen der Sportkommissare zu entscheiden, ob eine wesentliche und bedeutsame neue Tatsache vorliegt. Gegen die Entscheidung der Sportkommissare darüber, ob eine solche Tatsache vorliegt, ist keine Berufung vor dem nationalen Berufungsgericht oder dem Internationalen Berufungsgericht zulässig.

14.4.1

Die Frist, innerhalb derer ein Revisionsantrag gestellt werden kann, endet vierzehn Kalendertage nach der Veröffentlichung der endgültigen Wertung des entsprechenden Wettbewerbs.

14.4.2

Innerhalb des Rahmens einer Meisterschaft, Cup, Challenge, Trophäe oder Serie der FIA kann ein Revisionsantrag außerdem in keinem Fall später als vier Kalendertage vor der entsprechenden jährlichen FIA-Preisverleihung gestellt werden.

14.5

Das Recht auf Berufung gegen diese neue Entscheidung ist, unbeschadet des Artikels 12.2.4 des Sportgesetzes, auf die betroffenen Parteien beschränkt in Übereinstimmung mit Artikel 15 des Sportgesetzes.

14.6

Sollte die erste Entscheidung schon Gegenstand einer Berufung vor dem Nationalen Berufungsgericht und/oder dem Internationalen Berufungsgericht oder nacheinander vor beiden Berufungsgerichten gewesen sein, so sind diese uneingeschränkt ermächtigt, ihre vorherige Entscheidung möglicherweise zu überprüfen.

14.7

Das Internationale Berufungsgericht kann die Überprüfung eines Falles, in welchem es entschieden hat, auf eigene Initiative oder aufgrund eines vom Präsidenten der FIA oder von einer der betreffenden und/oder direkt durch seine vorherige Entscheidung betroffenen Parteien vorgebrachten Revisionsantrags vornehmen.

ARTIKEL 15 BERUFUNGEN

ARTIKEL 15.1 RECHTSPRECHUNG

Berufung im Rahmen eines Wettbewerbs	Zuständiges Berufungsgericht
15.1.1. Nationale Meisterschaft, Cup, Trophy, Challenge oder Serie (Artikel 2.4.4 und 2.4.5)	Nationales Berufungsgericht des veranstaltenden ASN (letzte Instanz)
15.1.2. Wettbewerb durch das Gebiet verschiedener Staaten (Art. 7.1)	Nationales Berufungsgericht des ASN, welcher die Eintragung in den Internationalen Sportkalender beantragt hat
15.1.3. Zonenmeisterschaft	Nationales Berufungsgericht des ASN des Staates, in welchem diese Entscheidung getroffen wird
15.1.4. Internationale Serien	Nationales Berufungsgericht des Heimat-ASN der Internationalen Serie
15.1.5. FIA Cup, Trophy, Challenge oder Serie	Nationales Berufungsgericht des ASN des Staates, in welchem diese Entscheidung getroffen wird
15.1.6. FIA Meisterschaft oder World Cup	Internationales Berufungsgericht (in Übereinstimmung mit der Rechts- und Verfahrensordnung der FIA)

Das Internationale Berufungsgericht ist auch zuständig für die Rechtsprechung über einer Berufung gegen eine Entscheidung eines Nationalen Berufungsgerichts in Übereinstimmung mit Artikeln 15.1.2 bis 15.1.5 des Sportgesetzes (in Übereinstimmung mit der FIA Rechts- und Verfahrensordnung).

15.1.7

Berufungen gegen die Entscheidungen des Anti-Doping Disziplinarkomitees der FIA sind nur beim Sport-Schiedsgericht zulässig.

ARTIKEL 15.2 NATIONALES BERUFUNGSGERICHT

15.2.1

Jeder ASN benennt eine bestimmte Anzahl von Personen, Mitglieder oder Nichtmitglieder des ASN, die das Nationale Berufungsgericht bilden.

15.2.2

Diejenigen Mitglieder, die als Bewerber, Fahrer oder Sportwarte an dem Wettbewerb, der den Anlass für die zu treffende Entscheidung bildet, teilgenommen haben, oder solche, die bereits ein Urteil über die betreffende Angelegenheit gefällt haben, oder die schließlich mittelbar oder unmittelbar mit der Sache befasst waren, haben in diesem Gericht keinen Sitz.

ARTIKEL 15.3

BERUFUNGSVERFAHREN VOR DEM NATIONALEN BERUFUNGSGERICHT

15.3.1

Die Bewerber, gleich welcher Nationalität, haben das Recht zur Berufung gegen die durch die Sportkommissare gegen sie ausgesprochenen Strafen oder Entscheidungen beim ASN des Landes, in welchem die Entscheidung getroffen wurde oder, falls anwendbar,

- dem Heimat-ASN der Internationalen Serie; oder
- dem die Nationalen Meisterschaft ausrichtenden ASN, falls der Wettbewerb in Übereinstimmung mit Artikel 2.4.4.c oder 2.4.4.e des Sportgesetzes organisiert wird.

15.3.2.a

Um ihr Berufungsrecht nicht zu verlieren, müssen sie jedoch ihre Berufungsabsicht bei den Sportkommissaren innerhalb einer Stunde nach Bekanntgabe der Entscheidung schriftlich ankündigen.

15.3.2.b

Wenn eine Entscheidung in Anwendung des Artikels 11.9.3.t oder des vorstehenden Artikels 14.1 getroffen wurde oder falls die Sportkommissare befinden, dass die Einhaltung der 1-Stunden-Frist unmöglich sei, können sie eine abweichende Frist für die Ankündigung der Berufungsabsicht festlegen. Diese muss dann schriftlich in ihrer Entscheidung aufgeführt sein und darf nicht später als 24 Stunden nach Veröffentlichung der Entscheidung liegen. Die Fristen für die Einlegung einer Berufung bei einem ASN und für die Bezahlung der Berufungskaution werden entsprechend verlängert.

15.3.3

Die Frist für die Einlegung der Berufung bei dem ASN läuft 96 Stunden ab dem Zeitpunkt, zu dem den Sportkommissaren die Berufungsabsicht angekündigt wurde, ab, vorausgesetzt jedoch, dass die Absicht Berufung einzulegen, den Sportkommissaren in der auf die Bekanntgabe ihrer Entscheidung folgenden Stunde ordnungsgemäß schriftlich gemeldet worden ist.

15.3.4

Diese Berufung kann über jedes elektronische Kommunikationsmittel mit Empfangsbestätigung eingelegt werden; sie muss dann durch ein Schreiben vom selben Datum bestätigt werden.

15.3.5

Der ASN muss seine Entscheidung innerhalb einer Frist von höchstens 30 Tagen fällen.

15.3.6

Die betroffenen Parteien sind rechtzeitig vom Termin der Berufungsverhandlung in Kenntnis zu setzen. Sie haben das Recht, Zeugen vernehmen zu lassen; ihre Abwesenheit beim Termin unterbricht aber nicht den Lauf des Verfahrens.

ARTIKEL 15.4**FORM DER BERUFUNG VOR DEM NATIONALEN BERUFUNGSGERICHT****15.4.1**

Jede Berufung bei einem ASN muss schriftlich erfolgen und von dem Antragsteller bzw. dessen legitimierten Vertreter unterzeichnet sein.

15.4.2

Eine Berufungskautions, deren Höhe alljährlich von dem ASN festgesetzt wird, ist von dem Augenblick an fällig, in welchem der Berufungsführer den Sportkommissaren seine Absicht, Berufung einzulegen, ankündigt, und sie bleibt zahlbar, auch wenn der Betreffende seine erklärte Absicht nicht weiterverfolgt. Die Berufungskautions wird alljährlich vom ASN des Landes, in welchem die Entscheidung getroffen wird, oder, wenn anwendbar:

- vom Heimat-ASN der Internationalen Serie; oder
- vom die Nationale Meisterschaft ausrichtenden ASN, falls der Wettbewerb in Übereinstimmung mit Artikel 2.4.4.c oder 2.4.4.e des Sportgesetzes durchgeführt wird festgesetzt.

15.4.3

Vorbehaltlich der Bestimmungen in vorstehendem Artikel 15.3.2.b muss diese Kautions innerhalb von 96 Stunden ab dem Moment der Berufungsankündigung bezahlt sein. Bei Nichtbeachtung erfolgt gegen den Berufungsführer automatisch eine Suspendierung, die so lange aufrechterhalten wird, bis die Kautions bezahlt ist.

15.4.4

Falls die Berufung als unbegründet zurückgewiesen wird oder falls sie nach Eingang zurückgenommen wird, wird die gesamte Kautions einbehalten.

15.4.5

Falls sie als teilweise begründet angesehen wird, kann ein Teil der Berufungskautions erstattet werden. Die gesamte Kautions wird zurückgezahlt, falls die Berufung als begründet anerkannt wird.

15.4.6

Wenn zudem erkannt wird, dass der Berufungsführer wider Treu und Glauben gehandelt hat, kann ihm der ASN eine der im Sportgesetz vorgesehenen Strafen auferlegen.

ARTIKEL 15.5**URTEIL DES NATIONALEN BERUFUNGSGERICHTS****15.5.1**

Das Nationale Berufungsgericht kann entscheiden, dass die Entscheidung, gegen welche Berufung eingelegt wurde, aufgehoben und gegebenenfalls, dass die Strafe gemildert bzw. erhöht wird. Es hat aber nicht das Recht vorzuschreiben, dass ein Wettbewerb wiederholt wird.

15.5.2

Die Urteile des nationalen Berufungsgerichtes müssen begründet sein.

ARTIKEL 15.6**ERSTATTUNG DER BERUFUNGSKAUTION - KOSTEN****15.6.1**

Bei der Entscheidung über Berufungen, für die sie zuständig sind, haben die Nationalen Berufungsgerichte urteilsabhängig über die Kosten zu entscheiden, die von den Sekretariaten der Höhe nach für die Fallbearbeitung und die Gerichtssitzung errechnet wurde.

15.6.2

Die Kosten setzen sich nur aus diesen Auslagen zusammen, ungeachtet der Kosten oder Honorare der Verteidigung für die Parteien.

ARTIKEL 15.7 VERÖFFENTLICHUNG DES URTEILS**15.7.1**

Die FIA oder jeder ASN hat das Recht, ein Berufungsurteil unter Namensnennung der betroffenen Personen veröffentlichten zu lassen.

15.7.2

Unbeschadet des Berufsrechtes dürfen die Betroffenen die Veröffentlichung nicht dazu benutzen, um gegen die FIA, den betreffenden ASN oder gegen irgendeine Person, welche die genannte Veröffentlichung veranlasst hat, gerichtlich vorzugehen.

ARTIKEL 15.8

Zur Vermeidung eines jeden Zweifels wird klargestellt, dass keine Bestimmung dieses Sportgesetzes irgendeine Partei daran hindern kann, gerichtliche Schritte zu unternehmen, jedoch immer unter dem Vorbehalt, dass nicht eine anderweitige Verpflichtung eingegangen wurde, wonach vorab andere Rechtsmittel oder Verfahren zur Beilegung von Streitfällen erschöpft sein müssen.

ARTIKEL 16 VORSCHRIFTEN FÜR STARTNUMMERN UND WERBUNG AN AUTOMOBILEN**ARTIKEL 16.1**

Sofern nicht anders aufgeführt, müssen die Ziffern, die die Startnummer bilden, schwarz sein und sich auf weißem, rechteckigem Grund befinden. Bei hellen Automobilen muss der weiße, rechteckige Grund durch einen schwarzen, 5 cm breiten Strich umrandet sein.

ARTIKEL 16.2

Sofern nicht anders aufgeführt, müssen die Ziffern eine klassische Form, wie nachstehend aufgeführt, haben: 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0.

ARTIKEL 16.3

Sofern nicht anders aufgeführt, müssen die Startnummern wie folgt an den Automobilen angebracht werden:

16.3.1

Auf den vorderen Türen oder in Höhe des Fahrer-Cockpits, auf beiden Seiten des Automobils.

16.3.2

Auf der vorderen Nase (Haube) des Fahrzeuges, von vorne lesbar.

16.3.3

Für einsitzige Rennwagen:

16.3.3.a

Die Mindesthöhe der einzelnen Ziffern beträgt 23 cm und die Strichstärke 4 cm.

16.3.3.b

Der weiße Grund muss mindestens 45 cm breit und 33 cm hoch sein.

16.3.4

Für alle anderen Automobile:

16.3.4.a

Die Mindesthöhe der einzelnen Ziffern beträgt 28 cm und die Strichstärke 5 cm.

16.3.4.b

Der weiße Grund muss 50 cm breit und 38 cm hoch sein.

16.3.5

Der Abstand zwischen dem Rand des Ziffernschriftzuges und dem Rand des Hintergrundes darf an keiner Stelle kleiner als 5 cm sein.

ARTIKEL 16.4

16.4.1

Auf den beiden vorderen Kotflügeln muss die Landesflagge des oder der Fahrer des Automobils sowie ihre Namen angebracht sein.

16.4.2

Die Mindesthöhe der Landesflagge und der einzelnen Buchstaben der Namen beträgt 4 cm.

ARTIKEL 16.5

16.5.1

Oberhalb oder unterhalb des weißen Grundes muss eine Fläche mit der gleichen Breite wie der Grund selbst und einer Höhe von 12 cm dem Veranstalter für mögliche Werbung zur Verfügung gestellt werden.

16.5.2

Bei Automobilen, bei welchen diese Fläche nicht vorhanden ist (z. B. bestimmte einsitzige Rennwagen), muss der

Bewerber eine Ersatzfläche freihalten, die die gleichen Abmessungen wie die fehlende Fläche aufweist und am weißen Grund anliegt.

16.5.3

Vorbehaltlich etwaiger von den ASN vorgenommenen Beschränkungen ist der übrige Teil der Karosserie für Werbung frei.

ARTIKEL 16.6

Weder die Startnummern noch die Werbeaufschriften dürfen über die Karosseriefäche hinausragen.

ARTIKEL 16.7

Alle Scheiben der Automobile müssen frei von jeglicher Beschriftung bleiben, mit Ausnahme eines höchstens 10 cm hohen Streifens am oberen Rand der Windschutzscheibe und unter der Bedingung, dass die Sicht nach hinten erhalten bleibt, eines höchstens 8 cm hohen Streifens auf der Heckscheibe.

ARTIKEL 16.8

Die Bestimmungen zur Werbung und zu den Startnummern, die für historische Automobile zulässig sind, sind im Anhang K aufgeführt.

ARTIKEL 17 KOMMERZIELLE FRAGEN IN ZUSAMMENHANG MIT MOTORSPORT

ARTIKEL 17.1

Veranstalter oder Veranstaltungsgruppen, die einen Wettbewerb zu einer Meisterschaft, einem Cup, einer Trophäe, einer Challenge oder Serie der FIA durchführen, dürfen ohne vorherige Einverständniserklärung der FIA weder anzeigen noch den Eindruck vermitteln, dass die besagte Meisterschaft, Cup, Trophäe, Challenge oder Serie direkt oder indirekt von einem kommerziellen Unternehmen gesponsert oder sonst wie finanziell unterstützt wird.

ARTIKEL 17.2

Das Recht, den Namen einer kommerziellen Firma, Organisation oder Marke mit einer Meisterschaft, einem Cup, einer Trophäe, einer Challenge oder Serie der FIA in Verbindung zu bringen, obliegt einzig und allein der FIA.

ARTIKEL 18 VERFAHREN HINSICHTLICH DER STABILITÄT DER FIA-ENTSCHEIDUNGEN

ARTIKEL 18.1

VERÖFFENTLICHUNG DES KALENDERS DER MEISTERSCHAFTEN, CUPS, TROPHÄEN, CHALLENGES ODER SERIEN DER FIA

18.1.1

Die Liste der Meisterschaften, Cups, Trophäen, Challenges oder Serien der FIA und der die Meisterschaften bildenden Wettbewerbe wird in jedem Jahr bis zum 15. Oktober veröffentlicht.

18.1.2

Jeder Wettbewerb, der nach seiner Veröffentlichung im Kalender abgesagt wird, verliert für das betreffende Jahr seinen internationalen Status.

ARTIKEL 18.2 ÄNDERUNGEN DER BESTIMMUNGEN

Die FIA kann jegliche Änderung der Bestimmungen durchführen. Diese Änderungen werden veröffentlicht und treten gemäß den nachstehenden Vorschriften in Kraft.

18.2.1 Sicherheit

Änderungen der Bestimmungen durch die FIA aus Sicherheitsgründen können ohne Vorankündigung oder Einhaltung von Fristen in Kraft treten.

18.2.2 Technische Ausführung von Automobilen

Von der FIA genehmigte Änderungen der Technischen Bestimmungen des Anhang J oder des Anhang K werden bis zum 30. Juni eines Jahres veröffentlicht und treten zum 1. Januar des der Veröffentlichung folgenden Jahres in Kraft, es sei denn, die FIA befindet, dass diese Änderungen eine wesentliche Auswirkung auf die technische Ausführung des Automobils und/oder den Leistungsausgleich zwischen den Fahrzeugen haben könnten. In diesem Fall treten sie nicht vor dem 1. Januar des 2. Jahres nach entsprechender Veröffentlichung in Kraft.

18.2.3

Wettbewerbsbestimmungen und andere Bestimmungen

18.2.3.a

Änderungen der Wettbewerbsbestimmungen und aller Bestimmungen, die vorstehend aufgeführten ausgenommen, werden mindestens 20 Tage vor dem Beginn der Einschreibefrist für die betreffende Meisterschaft, den betreffenden Cup, die betreffende Trophäe, Challenge oder Serie veröffentlicht, jedoch nicht später als zum 15. Dezember eines jeden Jahres.

18.2.3.b

Solche Änderungen können nicht vor dem 1. Januar des der Veröffentlichung folgenden Jahres in Kraft treten, es sei denn, die FIA befindet, dass diese Änderungen eine wesentliche Auswirkung auf die technische Ausführung des Automobils und/oder den Leistungsausgleich zwischen den Fahrzeugen haben könnten. In diesem Fall treten sie nicht vor dem 1. Januar des 2. Jahres nach entsprechender Veröffentlichung in Kraft.

18.2.4

Kürzere als die vorstehend aufgeführten Fristen können unter der Voraussetzung zur Anwendung kommen, dass die einstimmige Zustimmung aller ordnungsgemäß in der betreffenden Meisterschaft, Cup, Trophäe, Challenge oder Serie eingeschriebenen Bewerber vorliegt.

ARTIKEL 18.3

Die Veröffentlichung des Kalenders der Meisterschaften, Cups, Trophäen, Challenges oder Serien der FIA und der Änderungen von vorstehend aufgeführten Bestimmungen werden offiziell und gültig, sobald sie auf der Inter-

netseite www.fia.com und/oder im offiziellen Bulletin der FIA veröffentlicht sind.

ARTIKEL 19 ANWENDUNG DES SPORTGESETZES

ARTIKEL 19.1

AUSLEGUNG DER NATIONALEN BESTIMMUNGEN

Jeder ASN entscheidet über alle in seinem Gebiet auftauchenden Fragen, die sich auf die Auslegung des Sportgesetzes oder seines Nationalen Reglements beziehen, vorbehaltlich des Berufsrechts wie in Artikel 15.1 des Sportgesetzes aufgeführt, vorausgesetzt, diese Auslegungen widersprechen nicht einer bereits von der FIA vorgenommenen Auslegung oder Klarstellung.

ARTIKEL 19.2 ÄNDERUNG DES SPORTGESETZES

Die FIA behält sich das Recht vor, das Sportgesetz jederzeit zu ändern und von Zeit zu Zeit die Anhänge neu zu fassen.

ARTIKEL 19.3 MITTEILUNGEN, BENACHRICHTIGUNGEN

Alle auf Grund des Sportgesetzes notwendig gewordenen Mitteilungen, die ein ASN an die FIA zu machen hat, sind an den Geschäftssitz der FIA zu richten oder an eine andere Adresse, die ordnungsgemäß bekannt gegeben wird.

ARTIKEL 19.4

INTERNATIONALE AUSLEGUNG DES SPORTGESETZES

19.4.1

Das Sportgesetz ist in französischer und englischer Sprache abgefasst. Es kann auch in anderen Sprachen veröffentlicht werden.

19.4.2

Im Falle von Unstimmigkeiten über seine Auslegung bei der FIA oder dem Internationalen Berufungsgericht ist der französische Text allein maßgebend.

ARTIKEL 20 DEFINITIONEN

Die nachstehend aufgeführten Definitionen werden in dem vorliegenden Sportgesetz, in den nationalen Reglements nebst Anhängen sowie in allen Ausschreibungen verwendet und sind damit allgemein anzuwenden.

Absoluter Weltrekord

Eine von der FIA als Rekord anerkannte Höchstleistung eines Automobils über eine anerkannte Distanz oder Zeit, ohne Rücksicht auf die Kategorie, Klasse, oder Gruppe.

Allgemeiner Weltrekord

Ein durch ein Automobil ohne Berücksichtigung der Klasse, Kategorie und Gruppe erbrachter und von der FIA anerkannter Rekord als Höchstleistung über einen Kilometer oder eine Meile mit rollendem Start.

ANHANG

Anhang zum Sportgesetz

ASN (Nationale Sporthoheit)

Nationaler Club, Verein oder Verband, der in Überein-

stimmung mit Artikel 3.3 der FIA-Statuten von der FIA als alleiniger Inhaber der sportlichen Autorität in einem Land anerkannt ist. Soweit in vorliegendem Sportgesetz Bezug genommen wird auf einen ASN, so kann dies auch ein ACN (Nationaler Automobilclub) gemäß Definition in Artikel 3.1 der FIA Statuten sein.

Ausschluss

Der Ausschluss nimmt dem/den davon Betroffenen endgültig das Recht, an irgendeinem Wettbewerb teilzunehmen. Er hat die Annullierung aller vorher abgegebenen Nennungen sowie den Verlust der Nennelder zur Folge.

Ausschreibung

Ein von dem Organisationskomitee eines Wettbewerbs herausgegebenes offizielles Dokument, das die Einzelheiten des Wettbewerbs regelt.

Automobil

Ein Fahrzeug, welches auf mindestens vier nicht in einer Linie angeordneten Rädern rollt, die sich ständig im Kontakt mit dem Boden (oder mit Eis) befinden und von denen mindestens zwei der Lenkung und mindestens zwei dem Antrieb dienen; der Antrieb und die Lenkung stehen hierbei unter der ständigen und vollständigen Kontrolle des Fahrers an Bord des Fahrzeugs (andere Begriffe wie zu Beispiel Fahrzeug, Lastkraftwagen und Kart, jedoch nicht hierauf beschränkt, sind mit dem Begriff Automobil je nach Art des Wettbewerbs austauschbar).

Baja Cross-Country-Rallye

Eine Baja Cross-Country-Rallye ist eine Cross-Country-Rallye, die an einem Tag (max. zurückzulegende Distanz 600 km) oder an zwei Tagen (max. Distanz 1000 km, wobei eine Mindestpause von 8 Stunden und von höchstens 20 Stunden zwischen den beiden Etappen beachtet werden muss) stattfindet. Eine Super Special Stage kann an einem zusätzlichen Tag stattfinden. Die minimale Distanz der Selektiv-Abschnitte beträgt 300 km. Kein Selektiv-Abschnitt darf 800 km überschreiten.

Bergrennen

Ein Wettbewerb, bei der jedes Automobil einzeln startet und die gleiche Strecke zurücklegt, wobei die Ziellinie normalerweise höher liegt als die Startlinie. Die benötigte Zeit zum Zurücklegen der Entfernung zwischen der Start- und der Ziellinie ist die entscheidende Grundlage für die Wertung.

Bewerber

Jede natürliche oder juristische Person, die zu irgendeinem Wettbewerb genannt hat und die unbedingt im Besitz einer Bewerber-Lizenz der FIA, ausgestellt durch seinen Heimat-ASN, sein muss.

Cross-Country-Rallye

Ein Wettbewerb mit einer Gesamtlänge zwischen 1200 und 3000 km. Die Länge eines jeden Selektiv-Abschnitts darf nicht mehr als 500 km betragen.

Demonstration

Eine Demonstration ist die Präsentation der Leistung eines oder mehrerer Automobile.

Disqualifikation

Disqualifikation bedeutet, dass eine Person oder Personen nicht weiter an einem Wettbewerb teilnehmen dürfen. Die Disqualifikation kann sich nach Ermessen der

Sportkommissare auf einen Teil eines Wettbewerbs (z.B. Lauf, Finale, freies Training, Qualifikationstraining, Rennen usw.), den gesamten Wettbewerb oder mehrere Wettbewerbe innerhalb der gleichen Veranstaltung beziehen. Er kann nach Entscheidung der Sportkommissare während oder nach einem Wettbewerb oder eines Teils des Wettbewerbs ausgesprochen werden. Die entsprechenden Ergebnisse oder Zeiten der disqualifizierten Person werden für ungültig erklärt.

Dragsterrennen:

Ein Beschleunigungsrennen zwischen mindestens zwei Automobilen beginnend mit einem stehenden Start auf einer gerade verlaufenden und genau vermessenen Strecke, wobei das Automobil, welches die Ziellinie als erstes (ohne Strafen) überfährt, die bessere Leistung erzielt.

Einteilung

Zusammenfassung von Automobilen nach dem Zylinderinhalt ihrer Motoren oder nach anderen Unterscheidungskriterien (siehe Anhänge D und J).

Endgültige Wertung

Ergebnisse, die von den Sportkommissaren unterzeichnet sind und nach Ende der Schlussabnahme und/oder aller Entscheidungen der Sportkommissare veröffentlicht werden (im Falle einer Berufung oder von späteren technischen Untersuchungen kann eine entsprechende Fußnote angefügt werden).

EU professioneller Bewerber

Professioneller Bewerber, der Inhaber einer von einem Land der Europäischen Union oder von einem gemäß Beschluss der FIA vergleichbaren Land ausgestellten Lizenz ist. In diesem Zusammenhang gilt ein Bewerber als professionell, wenn er bei der zuständigen Behörde eine Erklärung über sein Einkommen abgibt, das er für seine Teilnahme an Motorsportveranstaltungen in Form eines Gehalts oder einer Sponsorschaft erhält. Er muss hierüber einen Nachweis erbringen, der dem ASN, der seine Lizenz ausgestellt hat, genügt, oder er muss auf irgendeine andere Art und Weise die FIA von seinem professionellen Status überzeugen, einschließlich durch Hinweise zu Einkommen, das er erhalten hat, aber nicht bei den zuständigen Behörden angemeldet werden muss.

EU professioneller Fahrer

Professioneller Fahrer, der Inhaber einer von einem Land der Europäischen Union oder von einem gemäß Beschluss der FIA vergleichbaren Land ausgestellten Lizenz ist. In diesem Zusammenhang gilt ein Fahrer als professionell, wenn er bei der zuständigen Behörde eine Erklärung über sein Einkommen abgibt, das er für seine Teilnahme an Motorsportveranstaltungen in Form eines Gehalts oder einer Sponsorschaft erhält. Er muss hierüber einen Nachweis erbringen, der dem ASN, der seine Lizenz ausgestellt hat, genügt, oder er muss auf irgendeine andere Art und Weise die FIA von seinem professionellen Status überzeugen, einschließlich durch Hinweise zu Einkommen, das er erhalten hat, aber nicht bei den zuständigen Behörden angemeldet werden muss.

Fahrer

Jede Person, die in irgendeinem Wettbewerb, welcher Art auch immer, ein Fahrzeug fährt und die unbedingt im

Besitz einer Fahrer-Lizenz der FIA, ausgestellt durch den Heimat-ASN, sein muss.

FIA

Fédération Internationale de l'Automobile.

Geschlossene Wettbewerbe

Ein Nationaler Wettbewerb kann „geschlossen“ genannt werden, wenn nur die Mitglieder eines Clubs daran teilnehmen können, die jedoch im Besitz der Lizenzen (Bewerber- oder Fahrer-Lizenz) sein müssen, die von dem ASN des betreffenden Landes ausgestellt sind.

Handicap

Ein durch die Ausschreibung eines Wettbewerbes vorgesehener Ausgleich, um die Chancen der Bewerber soweit als möglich anzugleichen.

Heimat-ASN (in Bezug auf Lizenznehmer)

Der ASN des Landes, dessen Nationalität der Lizenzinhaber hat (das Land, das seinen/ihren Personalausweis ausgestellt hat). Im Fall eines EU professionellen Bewerbers oder Fahrers gemäß Definition im Sportgesetz kann der Heimat-ASN auch der ASN des EU-Landes sein, in welchem der Lizenzinhaber seinen dauerhaften Wohnsitz hat.

Heimat-ASN (in Bezug auf Internationale Serien)

Der ASN, der die Genehmigung der Serie beantragt hat und, falls in dem Serienreglement Bezug genommen wird auf die nationalen Bestimmungen, der für die Anwendung dieser nationalen Bestimmungen verantwortlich ist.

Höhere Gewalt:

Höhere Gewalt ist ein unvorhersehbares, unaufhaltsames und externes Ereignis.

Internationale Lizenz

Eine von einem ASN im Namen der FIA ausgestellte Lizenz mit Gültigkeit gemäß entsprechender Stufe der jeweiligen Lizenz für Internationale Wettbewerbe, sofern diese im Internationalen Sport-Kalender eingetragen sind.

Internationaler Wettbewerb

Ein Wettbewerb, der einem internationalen Sicherheitsstandard gemäß den von der FIA im Sportgesetz und in den entsprechenden Anhängen herausgegebenen Vorschriften genügt.

Internationale Meisterschaft

Eine Meisterschaft, die ausschließlich aus Internationalen Wettbewerben besteht und durch die FIA oder eine andere Organisation mit schriftlicher Genehmigung der FIA durchgeführt wird.

Kontrolllinie

Die Linie, bei deren Durchfahren die Zeitnahme eines Automobils erfolgt.

Liste der Lizenzinhaber

Die von einem ASN geführte Liste der Personen, die von dem ASN eine Bewerber- oder Fahrerlizenz erhalten haben.

Lizenz

Eine Lizenz ist eine Bestätigung der Registrierung, das jeder natürlichen oder juristischen Person (Fahrer, Bewerber, Hersteller, Team, Sportwart, Veranstalter, Rundstrecke etc.) ausgestellt wird, die, in welcher Eigenschaft auch immer, an Wettbewerben, welche unter dem Sportgesetz stehen, teilnimmt oder teilnehmen möchte.

Lizenznummer

Die Nummer, die von einem ASN alljährlich den im Register der Lizenzinhaber eingetragenen Bewerbern oder Fahrern vergeben wird.

Marathon Cross-Country-Rallye

Eine Marathon Cross-Country-Rallye ist eine Cross-Country-Rallye mit einer Gesamtlänge von mindestens 5000 km. Die Gesamtlänge der Selektiv-Abschnitte muss mindestens 3000 km betragen.

Meile, Kilometer

Für alle Umrechnungen von englischen Maßeinheiten in metrische oder umgekehrt, wird die Meile mit 1,609 344 km gerechnet.

Meisterschaft

Eine Meisterschaft kann aus einer Reihe an Wettbewerben oder einem einzelnen Wettbewerb bestehen.

Mitfahrer

Jede, außer dem Fahrer in einem Automobil beförderte Person, welche mit ihrer persönlichen Ausrüstung mindestens 60 kg wiegt.

Nationale Meisterschaft

Eine Meisterschaft, die durch einen ASN oder eine andere Organisation mit schriftlicher Genehmigung des ASN durchgeführt wird.

Nationaler Rekord

Ein Rekord, der nach den Bestimmungen des ASN auf dessen Gebiet oder dem Gebiet eines anderen ASN (nach vorheriger Einholung seiner Genehmigung) aufgestellt oder gebrochen wird. Ein Nationaler Rekord ist ein „Klassenrekord“, wenn er die Höchstleistung darstellt, die in einer der Klassen erreicht wurde, in welche die zum Versuch zugelassenen Automobile unterteilt wurden. Er ist ein „absoluter Rekord“, wenn es sich um eine Höchstleistung handelt, bei der die Klasse nicht in Betracht gezogen wurde.

Nationaler Wettbewerb

Jeder Wettbewerb, bei dem eine oder mehrere der Bedingungen für einen Internationalen Wettbewerb nicht erfüllt sind.

Nennung

Eine Nennung ist ein Vertrag zwischen einem Bewerber und dem Veranstalter in Zusammenhang mit der Teilnahme des vorgenannten Bewerbers an einem bestimmten Wettbewerb. Dieser Vertrag kann gemeinsam unterzeichnet werden oder sich aus dem Briefwechsel ergeben.

Offizielles Programm

Ein von dem Organisationskomitee eines Wettbewerbes vorbereitetes zwingend notwendiges offizielles Dokument, das alle Einzelheiten des Wettbewerbes zur Information der Zuschauer enthält.

Organisationskomitee

Eine Gruppe, die mit Genehmigung des ASN von den Veranstaltern eines Wettbewerbs mit allen erforderlichen Vollmachten zur praktischen Durchführung dieses Wettbewerbes und zur Anwendung der Ausschreibungsbestimmungen ausgestattet worden sind.

Parade

Eine Parade ist die Präsentation einer Gruppe mit geringer Geschwindigkeit fahrender Automobile.

Parc Fermé

Der Platz, auf welchen der Bewerber sein(e) Fahrzeug(e) wie in den anzuwendenden Bestimmungen vorgesehen abstellen muss.

Rallye

Straßenwettbewerb mit vorgegebener Durchschnittsgeschwindigkeit, der ganz oder teilweise auf öffentlichen Straßen durchgeführt wird. Eine Rallye hat entweder eine einheitliche Streckenführung, der alle Fahrzeuge folgen müssen, oder mehrere Streckenführungen, die an einem vorher festgelegten Punkt zusammentreffen und wobei danach eine gemeinsame Streckenführung folgen kann. Die Fahrtstrecke(n) kann/können eine oder mehrere Wertungsprüfungen einschließen, d. h. Fahrten auf für den normalen Verkehr gesperrten Straßen, welche zusammen im Allgemeinen für die Erstellung des Gesamtklasslements maßgebend sind. Der (Die) Streckenteil(e), der (die) nicht als Wertungsprüfungen durchgeführt werden, wird/werden „Verbindungsstrecke(n)“ genannt. Auf diesen Verbindungsstrecken darf die Höchstgeschwindigkeit keinen Faktor für die Wertung abgeben.

Wettbewerbe, die zum Teil dem normalen Verkehr offen stehende Straßen benutzen, jedoch Wertungsprüfungen auf permanenten oder temporären Rundstrecken von mehr als 20 % der Gesamtstreckenlänge einschließen, müssen für alle Ablauffragen wie Geschwindigkeitswettbewerbe behandelt werden.

Registrierungszertifikat für das Personal von Bewerbern, die für eine FIA-Weltmeisterschaft genannt sind

Registrierungszertifikat, das von der FIA für die Mitglieder des Bewerber-Personals bei FIA-Weltmeisterschaften unter den im Sportgesetz aufgeführten Bedingungen ausgestellt wird.

Rekord (gleichfalls Landgeschwindigkeitsrekord)

Die unter besonderen, im Sportgesetz festgelegten Bedingungen erzielte Höchstleistung.

Rekordversuch

Der Versuch, einen nationalen Rekord, einen Weltrekord, einen absoluten Weltrekord oder einen allgemeinen Weltrekord in Übereinstimmung mit dem Sportgesetz zu brechen.

Reservierte Bereiche

Bereiche, in denen ein Wettbewerb stattfindet.

Sie beinhalten, sind jedoch nicht beschränkt auf:

- der Kurs (Strecke),
- die Rundstrecke,
- das Fahrerlager,
- der Parc Fermé,
- die Serviceparks oder -bereiche,
- die Wartebereiche,
- die Boxen
- die für die Zuschauer gesperrten Bereiche,
- die Kontrollzonen,
- die für Medienvertreter reservierten Bereiche,
- die Tankzonen.

Rundenrekord

Die über eine einzelne Runde während eines Rennens erzielte schnellste Zeit.

Rundstrecke

Eine geschlossene Strecke, einschließlich der unmittelbar damit zusammenhängenden Einrichtungen, die an der gleichen Stelle beginnt und endet und die speziell für Automobilrennen gebaut oder dafür angepasst wurde. Eine Rundstrecke kann zeitweise, eingeschränkt permanent oder permanent eingerichtet sein, je nach der Eigenschaft ihrer Einrichtungen und ihrer Verfügbarkeit für Wettbewerbe.

Rundstreckenrennen

Ein Wettbewerb, der auf geschlossener Rundstrecke zwischen zwei oder mehreren Automobilen stattfindet, die gleichzeitig auf derselben Strecke fahren, wobei die Geschwindigkeit oder die in einer vorgegebenen Zeit zurückgelegte Distanz bestimmend sind.

Slalom (auch Gymkhana, Motorkhana oder ähnlich genannt)

Wettbewerb auf einer geschlossenen Strecke, bei dem ein Fahrzeug einzeln zuvor aufgebaute Hindernisse durchfährt und bei dem Geschicklichkeit und die erzielte Zeit die entscheidenden Kriterien sind.

Speedway

Eine permanente Rundstrecke mit höchstens 4 Kurven gleicher Richtung.

Spezialautomobile

Fahrzeuge auf mindestens vier Rädern, die durch andere Mittel als durch die eigenen Räder angetrieben werden.

Sportgesetz

Das Internationale Sportgesetz der FIA einschließlich Anhängen.

Start

Als Start gilt der Augenblick, in welchem einem oder mehreren, gleichzeitig startenden Bewerber/n das Startzeichen gegeben wird.

Startlinie

Die erste Kontrolllinie mit oder ohne Zeitnahme.

Strecke

Die von den Bewerbern einzuhaltende Fahrtstrecke.

Super-Lizenz

Von der FIA ausgestellte und ausgehändigte Lizenz an Kandidaten, die diese beantragt haben und unter der Voraussetzung, dass sie bereits Inhaber einer Nationalen Lizenz in Übereinstimmung mit Anhang L sind und sie ist vorgeschrieben bei Teilnahme an bestimmten Internationalen Meisterschaften der FIA unter den jeweiligen Ausschreibungsbestimmungen.

Suspendierung

Die Suspendierung hebt zeitweilig für den Betroffenen das Recht zur Teilnahme an jedem Wettbewerb auf. Sie bezieht sich entweder auf das Land des ASN, der die Suspendierung ausgesprochen hat, oder auch auf andere Länder, die der Sportgesetzgebung der FIA unterstehen.

Teilnehmer

Jede Person, die bei Zugang zu den reservierten Bereichen hat.

Touristische Zielfahrt

Motorsportaktivitäten, die nur zu dem Zweck durchgeführt werden, Teilnehmer an einem im Voraus bestimmten Punkt zusammenzuführen.

Trial

Ein Wettbewerb, der aus mehreren Versuchen in Bezug auf Entfernungen und Geschicklichkeit besteht.

Veranstalter:

Entweder ein ASN, ein Automobilclub oder eine andere qualifizierte sportliche Gruppierung.

Veranstaltung

Eine Veranstaltung besteht aus einem oder mehreren Wettbewerben, Paraden, Demonstrationen oder Touristischen Zielfahrten.

Veranstaltungsgenehmigung

Ein von dem ASN ausgestelltes Dokument, durch welches die Durchführung eines Wettbewerbs genehmigt wird.

Versuch (Test)

Ein genehmigter Wettbewerb, bei dem jeder Bewerber den Zeitpunkt der Ausführung innerhalb einer in der Ausschreibung festgelegten Frist selbst auswählen kann.

Vorläufige Wertung

Ergebnisse, die nach Ende des betreffenden Trainings oder des betreffenden Wettbewerbs veröffentlicht werden. Diese Wertung kann aufgrund einer Entscheidung der Sportkommissare geändert werden.

Weltrekord

Die beste Leistung, die in einer bestimmten Klasse oder Gruppe erreicht wurde. Es gibt Weltrekorde für Automobile sowie für Spezial-Automobile.

Wettbewerb

Eine einzelne Motorsportaktivität mit eigenen Ergebnissen. Er kann ein oder mehrere Läufe und ein Finale, freies Training, Qualifikationstrainings und Ergebnisse mehrerer Kategorien beinhalten oder in ähnlicher Weise unterteilt sein; er muss jedoch am Ende der Veranstaltung abgeschlossen sein. Nachfolgendes wird als ein Wettbewerb angesehen: Rundstreckenrennen, Rallyes, Cross-Country-Rallyes, Dragsterrennen, Bergrennen, Rekordversuche, Tests, Trials, Drifting, Slalom und andere Arten des Wettbewerbs im Ermessen der FIA.

Ziellinie

Die Abschluss-Kontrolllinie mit oder ohne Zeitnahme.

Zylinderinhalt

Volumen des/der Zylinder/s, welches durch die Aufwärts- und Abwärtsbewegung der/des Kolben/s gebildet wird. Dieses Volumen wird in ccm angegeben und für alle Berechnungen, die den Zylinderinhalt der Motoren betreffen, wird die Zahl Pi mit 3,1416 angenommen.

ANHANG B zum Internationalen Sportgesetz der FIA (2019)

Verhaltenskodex

Beachtung der FIA Bestimmungen

Alle Personen, die im Besitz einer internationalen Lizenz, einer Super-Lizenz oder einem Registrierungszertifikat der FIA („FIA-Lizenzinhaber“) sind, sowie alle Personen, die an einem internationalen Wettbewerb in welcher Eigenschaft auch immer teilnehmen („Teilnehmer an internationalen Wettbewerben“) verpflichten sich, die Statuten und Bestimmungen der FIA, einschließlich des Internationalen Sportgesetzes, sowie den vorliegenden Kodex zu beachten.

Einhaltung der Ziele und Interessen der FIA

Alle FIA-Lizenzinhaber und alle Teilnehmer an internationalen Wettbewerben verpflichten sich insbesondere:

- kein Ziel zu verfolgen, das von denen der FIA abweicht,
- und der FIA, ihren Organen, ihren Mitgliedern oder ihrer Verwaltung, sowie noch allgemeiner den Interessen des Motorsports und den von der FIA vertretenen Werten keinen moralischen oder materiellen Schaden zuzufügen, weder durch Worte noch durch Taten oder Schriften,

Autorität der FIA Entscheidungen

Alle FIA-Lizenzinhaber und alle Teilnehmer an internationalen Wettbewerben verpflichten sich, die Entscheidungen der FIA und seiner Organe zu befolgen und nichts zu tun, was den Interessen der FIA widerspricht.

Achtung der FIA-Lizenzinhaber

Jede Bedrohung von FIA-Lizenzinhabern, ob körperlicher, beruflicher oder moralischer Art, und jede Handlung, die schädlich ist für deren körperliche oder moralische Unversehrtheit, ist verboten.

Die FIA-Lizenzinhaber müssen die FIA über jede Verletzung des vorliegenden Kodexes im Hinblick auf eine Weiterleitung an das Internationale Sportgericht informieren.

Pflicht der Fairness

Alle FIA-Lizenzinhaber und alle Teilnehmer an internationalen Wettbewerben dürfen die Prinzipien der Fairness im Wettbewerb auf keinerlei Art und Weise verletzen, sich unsportlich benehmen oder den Versuch unternehmen, die Ergebnisse eines Wettbewerbs auf eine Art zu beeinflussen, welche der sportlichen Moral widerspricht, insbesondere in Zusammenhang mit Wetten bezüglich der im Internationalen Sportkalender eingetragenen Wettbewerbe.

Pflicht zur Zusammenarbeit

Alle FIA-Lizenzinhaber und alle Teilnehmer an internationalen Wettbewerben verpflichten sich, bei jeder von der FIA durchgeführten disziplinarischen Untersuchung vollständig und uneingeschränkt mitzuwirken.

Anhang M zum Internationalen Sportgesetz der FIA (ISG)

Manipulation von Wettbewerben

Deutsche Übersetzung – Herausgegeben vom DMSB – Deutscher Motor Sport Bund

(Stand: 1. Januar 2019)

Alle urheberrechtlichen Verwertungsrechte dieser Übersetzung liegen beim DMSB. Auch auszugsweiser Nachdruck, Fotokopie oder Speicherung auf Datenträgern ist nur mit schriftlicher Genehmigung des DMSB gestattet.

ARTIKEL 1 MAßNAHMEN ZUR ÜBERWACHUNG DER WETTBEWERBE

Jeder Veranstalter, gegebenenfalls in Abstimmung mit den Sportwettenveranstaltern oder deren Verbände sowie den entsprechenden Verwaltungsbehörden, führt eine Risikobewertung in Zusammenhang mit der Manipulation der von ihm durchgeführten Wettbewerben durch und führt die an besten geeignete Maßnahmen zur Prävention, Aufdeckung und Überwachung ein, insbesondere im Hinblick auf die Modalitäten zur Benennung der für den betreffenden Wettbewerb qualifizierten Offiziellen.

ARTIKEL 2 WETTEN

Kein Interessensvertreter eines Wettbewerbs darf, weder direkt noch über eine Mittelperson, an Sportwetten in Zusammenhang mit einem Wettbewerb beteiligt sein, sofern dieser in den betreffenden Wettbewerb eingebunden ist, insbesondere durch Teilnahme oder wenn er auf irgendeine andere Art und Weise mit dem Wettbewerb in Verbindung steht.

ARTIKEL 3 VERBOT DER KORRUPTION

Kein Interessensvertreter eines Wettbewerbs darf:

- 3.1 Geld anbieten oder versuchen, Geld oder irgendeinen Vorteil anzubieten mit dem Zweck der Manipulation von Wettbewerben;
- 3.2 Geld oder irgendeinen Vorteil annehmen mit dem Zweck der Manipulation von Wettbewerben.

ARTIKEL 4 INSIDERINFORMATIONEN UND PREISGABE VON INFORMATIONEN

Kein Interessensvertreter eines Wettbewerbs darf:

- 4.1 Geld anbieten oder versuchen, Geld oder irgendeinen Vorteil anzubieten, um irgendwelche Insiderinformationen zu einem Wettbewerb zu erhalten mit der Absicht, in Zusammenhang mit dem entsprechenden Wettbewerb Sportwetten durchzuführen oder deren Durchführung zu erlauben;

4.2 irgendwelche Insiderinformationen nutzen mit dem Ziel, für sich selbst oder für andere in Bezug auf Sportwetten einen Vorteil zu erlangen;

4.3 an dritte Parteien irgendwelche Insiderinformationen, die er in der Ausübung seines Berufes oder seiner Pflichten zu einem Wettbewerb erlangt hat, weitergeben oder verteilen mit der Absicht, in Zusammenhang mit dem entsprechenden Wettbewerb Sportwetten durchzuführen oder deren Durchführung zu erlauben.

ARTIKEL 5 PRÄVENTION UND VERBOT VON INTERESSENSKONFLIKTEN

5.1 Interessensvertreter und Veranstalter von Wettbewerben dürfen weder direkt noch indirekt durch einen Sportwettenveranstalter für einen bestimmten Wettbewerb kontrolliert werden. Gleichmaßen dürfen Interessensvertreter und Veranstalter von Wettbewerben weder direkt noch indirekt einen Sportwettenveranstalter für einen bestimmten Wettbewerb kontrollieren. Für die Auslegung dieses Artikels bedeutet der Begriff Kontrolle die Möglichkeit der Ausübung eines maßgeblichen oder entscheidenden Einflusses auf das Management, die Verwaltung oder einen anderen Entscheidungsträger der betreffenden Stelle und der eine Auswirkung auf die sportliche Organisation und Durchführung des betreffenden Wettbewerbs haben könnte.

5.2 Jede Partnerschaft oder Sponsorenvereinbarung, die einen Sportwettenveranstalter mit einem Interessensvertreter oder Veranstalter eines Wettbewerbs verbindet, muss jede Einmischung des Sportwettenveranstalters in die sportliche Organisation sowie in den Ablauf des entsprechenden Wettbewerbs ausschließen. Der Interessensvertreter oder Veranstalter des Wettbewerbs muss jeden Entwurf einer Partnerschafts- oder Sponsorvereinbarung mit einem Sportwettenveranstalter vor Unterzeichnung an die FIA übersenden, so dass die FIA bestimmen kann, ob ein Interessenskonflikt gemäß Artikel 5.1 vorliegt oder ob irgendein Risiko der Einmischung durch den Sportwettenveranstalter in die sportliche Organisation und den Ablauf des entsprechenden Wettbewerbs besteht. Falls erforderlich wird die FIA den Interessensvertreter oder Veranstalter des Wettbewerbs auffordern, den Vertragsentwurf abzuändern.

5.3 Es ist jedem Interessensvertreter oder Veranstalter eines Wettbewerbs verboten, an der Bestimmung der Wettchancen von Sportwetten für einen bestimmten

Wettbewerb teilzunehmen oder Dienstleistungen im Hinblick auf sportliche Vorhersagen zu erbringen, wenn der Interessensvertreter oder Veranstalter des Wettbewerbs vertraglich an den Sportwettenveranstalter gebunden ist oder falls diese Leistungen im Rahmen von Programmen, die von einem solchen Veranstalter gesponsort werden, erbracht werden.

ARTIKEL 6 BERICHTSPFLICHTEN

- 6.1 Alle Interessensvertreter von Wettbewerben sind verpflichtet, dem ASN des entsprechenden Landes unverzüglich Bericht zu erstatten über irgendeine verdächtige Aktivität, einen verdächtigen Zwischenfall oder über irgendeinen Hinweis oder Versuch, der als ein Verstoß gegen die Bestimmungen zu der Manipulation von Wettbewerben angesehen werden könnte. Der Interessensvertreter des Wettbewerbs muss gleichzeitig die FIA entsprechend informieren.
- 6.2 Der benachrichtigte ASN muss gegebenenfalls die für den Kampf gegen die Manipulation von Wettbewerben zuständigen nationalen Verwaltungsbehörden informieren.
- 6.3 Der benachrichtigte ASN muss die FIA weiterhin über die auf Grundlage dieser Informationen getroffenen Folgemaßnahmen informieren.
- 6.4 Diese Berichtspflicht schließt nicht die gesetzliche Verpflichtung aus, Angelegenheiten an die für die Manipulation von Wettbewerben zuständigen nationalen Verwaltungsbehörden weiterzuleiten.
- 6.5 Jeder Verstoß gegen die Berichtspflichten kann zu einer Sanktion oder Bestrafung führen.

ARTIKEL 7 SCHUTZ VON INFORMANTEN

- 7.1 Die FIA und die ASNs führen eigene Maßnahmen ein, die notwendig sind, um den Schutz von Informanten sicherzustellen, die im Rahmen des Artikels 6.1 tätig wurden.
- 7.2 Wenn die Umstände dies erfordern, werden die FIA und die ASNs weiterhin eigene Maßnahmen einführen, die notwendig sind, um die Anonymität von im Rahmen des Artikels 6.1 tätig gewordenen Informanten sicherzustellen.
- 7.3 Jeder Interessensvertreter, ASN oder Veranstalter von Wettbewerben, der direkt oder indirekt einen im Rahmen der Berichtspflicht gemäß Artikel 6.1 tätig gewordenen Informanten bestraft, erfüllt seine Verpflichtungen gemäß vorliegendem Anhang nicht.

ARTIKEL 8 PLÄNE ZU SENSIBILISIERUNGSMABNAHMEN UND ZUR SCHULUNG

Die ASNs müssen Programme zu Sensibilisierungsmaßnahmen und zur Schulung für Interessensvertreter von Wettbewerben, insbesondere für junge Lizenzinhaber, zu den Risiken der Manipulation von Wettbewerben einführen und alle damit zusammenhängenden Informationen

verbreiten. Sie müssen der FIA ihre diesbezüglichen Aktivitäten mitteilen.

ARTIKEL 9 SANKTIONEN

- 9.1 Jeder Verstoß oder versuchte Verstoß gegen die im Anhang M aufgeführten Pflichten führen zu entsprechenden und angemessenen Sanktionen und Strafen durch den ASN unter Beachtung der festgelegten juristischen und disziplinarischen Verfahren.
- 9.2 Jede von einem ASN angewendete Sanktion oder Strafe für einen Verstoß gegen die im Anhang M aufgeführten Pflichten muss unmittelbar der FIA mitgeteilt werden. Suspendierungen können wie in Artikel 12.12.2 des Internationalen Sportgesetzes international ausgesprochen werden.

ARTIKEL 10 DEFINITIONEN

Manipulation von Wettbewerben

Jede Maßnahme, Aktion oder absichtliche Unterlassung mit dem Ziel, das Ergebnis oder den Ablauf eines Wettbewerbs unangemessen zu verändern, um den unvorhersagbaren Charakter des entsprechenden Wettbewerbs vollständig oder teilweise auszuschalten und mit dem Ziel, einen unzulässigen Vorteil für sich selbst oder für andere zu erzielen.

Sportwetten

Lotterien und Wetten in der Hoffnung, durch die Vorhersage des Ergebnisses einer unvorhersagbaren zukünftigen Veranstaltung in Zusammenhang mit einem Wettbewerb eine Geldsumme zu gewinnen.

Interessensvertreter von Wettbewerben

Jede natürliche oder juristische Person, die einer der folgenden Kategorien angehört:

- Alle Inhaber einer Lizenz, Super-Lizenz oder eines Registrierungszertifikats für das Personal von Wettbewerben im Rahmen von FIA Weltmeisterschaften;
- Alle Teilnehmer;
- Das gesamte Veranstaltungspersonal eines im Internationalen Sportkalender oder im Nationalen Kalender eines ASN eingetragenen Wettbewerbs;
- Alle für einen bestimmten Wettbewerb benannten Offiziellen.

Insiderinformation

Jede in Zusammenhang mit einem Wettbewerb stehende Information im Besitz einer Person, welche diese ausschließlich aufgrund ihrer Position in Zusammenhang mit dem Motorsport oder eines Wettbewerbs erhalten hat, es sei denn, diese Information war bereits zuvor veröffentlicht oder ist öffentlich bekannt, sie ist einer interessierten Öffentlichkeit leicht zugänglich oder sie wurde in Übereinstimmung mit den Bestimmungen zu dem entsprechenden Wettbewerb offengelegt.

ETHIKKODEX DER FIA

Verabschiedet durch die Vollversammlung am 8. Dezember 2017

Im Sinne des vorliegenden Ethikkodex gelten Begriffe in Zusammenhang mit natürlichen Personen gleichermaßen für beide Geschlechter.

VORWORT

Der FIA obliegt eine besondere Verantwortung die Integrität und den Ruf des Motorsports, der Automobil-Mobilität und Tourismus sowie der im nachstehenden dritten Absatz aufgeführten Personen weltweit zu schützen.

Die FIA ist deshalb ständig bemüht, ihr Ansehen und somit das Ansehen des Motorsports und der Automobil-Mobilität und Tourismus gegen jede Bedrohung oder Gefahr zu schützen, der sie als Folge unmoralischer und sittenwidrigen Methoden und Handlungen ausgesetzt sein könnte.

Die FIA sowie alle ihre Mitglieder, die Verwaltung der FIA (Angestellten), die von der FIA benannten Offiziellen und Delegierten innerhalb ihrer Meisterschaften, die Berater der FIA und alle Personen oder Organisationen, die in irgendeiner offiziellen Eigenschaft der FIA oder einem ihrer Mitglieder (die "FIA-Parteien") sowie die Promoter, Partner, Lieferanten und jede andere Vertragspartei der FIA (die „Dritten Parteien“) unterliegen dem Ethikkodex der FIA.

Die FIA-Parteien und die Dritten Parteien, bekräftigen erneut ihr Bekenntnis zu den Statuten und Bestimmungen der FIA und verpflichten sich, die folgenden Bestimmungen zu beachten und für deren Beachtung zu sorgen:

ARTIKEL 1 - Würde

- 1.1 Der Schutz der Würde der Einzelperson ist ein grundlegender Anspruch der FIA.
- 1.2 Es darf unter den Teilnehmern an den FIA-Aktivitäten keine Diskriminierung geben in Bezug auf Rasse, Hautfarbe, Geschlecht, sexuelle Ausrichtung, ethnische oder soziale Herkunft, Religion, philosophische oder politische Meinung, Familienstand oder Behinderungen.
- 1.3 Es wird keinerlei Handlung toleriert, die schädlich ist für die physische oder psychische Integrität der Teilnehmer an den FIA Aktivitäten. In Übereinstimmung mit den Antidoping-Bestimmungen der FIA sind alle Anti-Doping-Handlungen im Rahmen der von den Parteien der FIA und von Dritten Parteien organisierten Sportveranstaltungen strikt verboten.
- 1.4 Jede Art der Belästigung, sei es physisch, psychisch, beruflich oder sexuell, von Teilnehmern an FIA-Aktivitäten ist verboten.

ARTIKEL 2 – Integrität

- 2.1 Korruption und Bestechung
- 2.1.1 Die Parteien der FIA dürfen in keinerlei direkter noch indirekter Art und Weise mit der Organisation von FIA-Aktivitäten und/oder im Internationalen Sportkalender der FIA eingetragenen Internationalen Veranstaltungen oder irgendeinem Wahlvorgang der FIA in Zusammenhang stehenden Entlohnung, Kommission, Vergünstigung oder verdeckte Bevorzugung, welcher Form auch immer, erbitten, annehmen oder anbieten.
- 2.1.2 Korruption ist jede Art von Machtmissbrauch, um irgendeinen Vorteil zu erzielen. Eine Korruptions-handlung dient normalerweise dem Zweck, eine Einzelperson in der Ausübung ihrer Arbeit dahingehend zu beeinflussen, dass sie unehrlich und/oder unangemessen handelt.
- 2.1.3 Unter Bestechung ist eine Zuwendung oder eine Belohnung oder jede Art einer angebotenen, versprochenen, erteilten oder genehmigten Vergünstigung zu verstehen, sei es direkt oder indirekt:
 - * um eine Person unangemessen zu beeinflussen, oder
 - * eine Person für die Ausübung irgendeiner Funktion oder Aktivität zu belohnen, damit ein kommerzieller, vertraglicher, dienstlicher oder persönlicher Vorteil gesichert oder erzielt wird.
- 2.1.4 Eine Bestechung kann in unterschiedlichen Formen erfolgen, zum Beispiel:
 - * ein direktes oder indirektes Versprechen oder ein Angebot hinsichtlich eines Wertgegenstands,
 - * das Angebot oder der Erhalt eines Rabatts, eines Honorars, einer Vergütung oder irgendeine andere Art eines Vorteils,
 - * die Gewährung von Förderungsmittel oder einer Spende,
 - * die Nutzung von Stimmrechten, mit dem Ziel einer unangemessenen Einflussnahme.
- 2.1.5 Die FIA-Parteien und Dritte Parteien dürfen Geschenke oder Gastfreundschaft nur innerhalb der in den nachfolgenden Artikeln aufgeführten Grenzen annehmen. Im Zweifelsfall hinsichtlich der Art oder des Werts eines Geschenks sollte das Ethik-Komitee vor Annahme des Geschenks zu Rate gezogen werden.
- 2.1.6 Es dürfen lediglich Geschenke im Einklang mit üblichen lokalen Gepflogenheiten und im Einklang mit der Rolle, welche der Empfänger ausübt, durch die

FIA-Parteien und Dritte Parteien übergeben oder angenommen werden, als Zeichen des Respekts und der Freundschaft. Jedes andere Geschenk muss von dem Begünstigten an die Organisation, deren Mitglied er ist, weitergegeben werden, welche dieses dann registriert.

2.1.7 Die Übergabe oder der Empfang von Geschenken durch eine FIA-Partei im Rahmen der Ausübung ihrer Pflichten für die FIA ist nicht verboten, wenn alle nachfolgenden Bedingungen erfüllt sind:

- a) das Geschenk entspricht den Gesetzen des Landes des Empfängers oder des Übergebenden oder allen anderen gültigen lokalen Gesetzen und Bestimmungen;
- b) das Geschenk wurde nicht mit der Absicht übergeben, eine FIA-Partei oder eine Dritte Partei dahingehend zu beeinflussen, ein Geschäft oder einen geschäftlichen Vorteil zu erhalten oder zu bewahren, oder den Erhalt oder die Bewahrung eines Geschäfts oder eines geschäftlichen Vorteils zu belohnen, oder mit der Absicht des eindeutigen oder stillschweigenden Austauschs von Gefälligkeiten oder Vorteilen;
- c) das Geschenk wird im Namen der FIA übergeben, nicht im Namen des Gebenden;
- d) das Geschenk wird offen überreicht, nicht heimlich;
- e) das Geschenk kann gemäß lokaler Standards und Gepflogenheiten nicht als übertrieben angesehen werden und wird lediglich als Form der Höflichkeit oder als Zeichen der Wertschätzung übergeben, zum Beispiel anlässlich eines Festaktes oder einer anderen besonderen Gelegenheit (z.B. Weihnachten); und
- f) das Geschenk beinhaltet kein Bargeld oder etwas Entsprechendes (wie zum Beispiel Geschenkgutscheine, Schecks oder Gutscheine).

Der Wert eines Geschenks darf in keinem Fall einen Betrag überschreiten, der als unangemessen angesehen werden könnte.

2.1.8 Die FIA erkennt an, dass die Praxis der Übergabe von Geschäftsgeschenken zwischen Ländern und Regionen unterschiedlich sein kann und dass das, was in einer Region als normal und annehmbar angesehen werden könnte, in einer anderen Region anders sein kann. Das anzuwendende Kriterium ist, ob das Geschenk unter Berücksichtigung aller Umstände angemessen und vertretbar ist. Die Absicht hinter einem Geschenk sollte immer mitberücksichtigt werden.

2.1.9 Die den FIA-Parteien und den Dritten Parteien sowie den sie begleitenden Personen entgegengebrachte Gastfreundschaft darf nicht die in dem Gastland oder bei der Veranstaltung, an der sie teilnehmen, üblichen Standards überschreiten. Die Absicht hinter der Gastfreundschaft sollte immer mitberücksichtigt werden.

2.2 Interessenkonflikte

2.2.1 Die FIA-Parteien müssen darauf achten, dass jeder Interessenkonflikt vermieden wird.

Interessenkonflikte entstehen, wenn eine der FIA-Parteien oder eine Dritte Partei finanzielle oder persönliche Interessen hat oder zu haben scheint, welche sie in der Erfüllung ihrer Pflichten in aller Rechtschaffenheit und auf unabhängige und gewissenhafte Art beeinträchtigen könnten.

2.2.1.a Finanzielle oder persönliche Interessen schließen die Erzielung irgendeines möglichen Vorteils für ihn, seine direkte Familie oder irgendeine Person, zu der er eine enge berufliche oder persönliche Beziehung hat, ein.

2.2.1.b Interessenkonflikte entstehen auch, wenn eine der FIA-Parteien vertrauliche Informationen, die sie im Rahmen der für die FIA ausgeübten Pflichten erhalten hat, mit dem Ziel nutzt oder zu nutzen scheint, einen möglichen Vorteil für sich selbst oder für eine der vorgenannten Personen zu erzielen.

2.2.1.c Da die FIA ein internationaler Verband ist, in dem nationale Automobilclubs, Automobilverbände, Touringclubs und Nationale Verbände zusammengeschlossen sind, entsteht kein Interessenskonflikt, wenn eine FIA-Partei in Zusammenhang mit der Prüfung eines Vorschlags innerhalb eines FIA-Gremiums ausschließlich die Interessen des FIA-Mitglieds, das sie vertritt, verteidigt, vorausgesetzt durch eine solche Aktion entsteht kein möglicher Vorteil für sie selbst, ihre direkte Familie oder für eine Person, zu der sie eine enge berufliche oder private Beziehung hat.

2.2.2 Die FIA-Parteien und Dritte Parteien dürfen ihren Aufgaben nicht nachkommen, wenn sie in einem möglichen oder existierenden Interessenskonflikt stehen. In einem solchen Fall muss der Interessenskonflikt sofort offen gelegt und schriftlich der Organisation angezeigt werden, für welche die FIA-Partei oder Dritte Partei ihre Aufgaben ausführt.

Eine Situation des möglichen Interessenkonflikts entsteht, wenn die Meinung oder Entscheidung einer FIA-Partei in Ausübung einer Pflicht für die FIA berechtigterweise als von den Beziehungen beeinflusst angesehen werden kann, die sie mit einer anderen, von der Meinung oder Entscheidung der entsprechenden FIA-Partei betroffenen Person oder Organisation hat, hatte oder dabei ist zu haben.

2.2.3 Wenn eine Aufgabe innerhalb eines FIA-Gremiums wie in Artikel 7 der FIA-Statuten aufgeführt ausgeführt wird, muss eine FIA-Partei, die einen finanziellen oder persönlichen Interessenkonflikt in Bezug auf irgendeinen in der Sitzung eingereichten Vorschlag hat oder zu haben scheint:

- dies offenlegen;
- sich für diesen Vorschlag aus der Sitzung zurückziehen, es sei denn, sie wird ausdrücklich aufgefordert zu bleiben, um Auskünfte zu geben;

- sie darf zum Zwecke der Beschlussfähigkeit nicht als stimmberechtigtes Mitglied für diesen Teil der Sitzung berücksichtigt werden;
 - sich während der Abstimmung zurückziehen, es sei denn, sie wird ausdrücklich aufgefordert zu bleiben, sie hat aber in dieser Angelegenheit kein Stimmrecht.
- 2.2.3.a Ebenso darf sie insbesondere nicht an einer Entscheidung individueller Art (zum Beispiel in Zusammenhang mit der Abstimmung zugunsten der Auswahl eines bestimmten Lieferanten oder eines bestimmten Promoters) teilnehmen, wenn sie:
- ein wesentliches finanzielles oder anderes Interesse in Zusammenhang mit der Entscheidung hat oder wahrscheinlich durch die entsprechende Entscheidung betroffen sein könnte,
 - eine Geschäftsbeziehung mit einer Person oder Organisation hat, die einen direkten Vorteil in Zusammenhang mit der Entscheidung hat,
 - eine enge familiäre Beziehung mit jemandem hat, der einen direkten Vorteil in Zusammenhang mit der Entscheidung hat.
- 2.2.3.b Entscheidungen individueller Art stehen grundsätzlich im Gegensatz zu denen allgemeinerer Art, die möglicherweise mehrere Interessenvertreter betreffen (zum Beispiel Entscheidungen in Zusammenhang mit dem Kalender einer Meisterschaft oder mit Änderungen im Reglement) und die im allgemeinen Interesse des Motorsports und/oder der Automobilmobilität und des Automobiltourismus getroffen werden.
- 2.2.4 In Fällen, in denen durch eine FIA-Partei Aufgaben für die FIA ausgeführt werden, liegt es in der Verantwortung der betreffenden FIA-Parteien, dem Ethik-Komitee "FIA Disclosure of Interest Form" (FIA-Formular zur Offenlegung von Interessen) einzureichen, wenn diese eine der folgenden Positionen innehat oder einen der folgenden Aufträge ausführt:
- Präsident oder Mitglied des World Councils, des Senats, des Prüfungsausschusses, des Ethik-Komitees, der Richter- und Disziplinargremien der FIA, des Nominierungskomitees, des Komitees zur Erteilung von Medizinischen Ausnahmegenehmigungen oder irgendeines Gremiums, das sich mit der Zuteilung von Zuschüssen beschäftigt;
 - Präsident oder Vize-Präsident irgendeines anderen FIA-Gremiums, auf das in Artikel 7.1 der FIA-Statuten Bezug genommen wird;
 - Mitglied der Verwaltung der FIA;
 - Sportkommissar, Renndirektor, Renn-/Rallyeleiter, Technischer Kommissar oder Technischer Delegierter, oder Sekretär der Veranstaltung, die im Rahmen eines von einer FIA-Meisterschaft zählenden Wettbewerbs ein Amt ausführen.
- 2.2.4.a Alle vorgenannt aufgeführten FIA-Parteien müssen dieses Formular ausfüllen, egal ob sie irgendwelche Interessen offenzulegen haben oder nicht. Sie müssen vollständige und genaue Informationen vorlegen und sind ständig verpflichtet, ihr Formular jedes Mal, wenn sich die Umstände ändern, zu aktualisieren. Die Unterlassung der rechtzeitigen Offenlegung, Aktualisierung dieser Informationen oder der vollständigen Offenlegung von Informationen stellt einen Verstoß gegen den Ethikkodex der FIA dar.
- 2.2.4.b Das Formular der FIA zur Offenlegung von Interessen ist auf der Website <https://disclosureform.fia.com> verfügbar.
- 2.2.4.c Das Formular der FIA zur Offenlegung von Interessen ersetzt nicht die Offenlegung von Interessen im Rahmen von Sitzungen.
- 2.2.4.d Die FIA-Parteien, die ihr Formular der FIA zur Offenlegung von Interessen nicht innerhalb von einem Monat nach Aufforderung durch das Ethik-Komitee eingereicht oder aktualisiert haben (oder bestäigt haben, dass keine Aktualisierung erforderlich ist), dürfen keine Aufgabe, welcher Art auch immer, für die FIA ausüben, bis die Situation bereinigt ist.
- 2.2.4.e Mögliche Kandidaten für die Wahl zu einer Position als Präsident der FIA, als Stellvertretende Präsidenten, Vize-Präsidenten, Präsident und Mitglieder des Senats, Mitglieder des World Councils, Präsident und Mitglieder des Ethik-Komitees sowie als Präsident und Mitglieder des Prüfungskomitees, welche das Formular der FIA zur Offenlegung von Interessen dem Ethik-Komitee nicht bis zur Frist für den Vorschlag zur Kandidatur vorgelegt haben, sind nicht zulässig.
- 2.2.5 Im Falle eines Einwands in Bezug auf einen möglichen oder existierenden Interessenkonflikt sollte dieser umgehend an die Organisation, für welche die FIA-Partei ihre Aufgaben ausführt, berichtet werden.
- 2.3 Jede Unterlassung, irgendeine von dem Ethik-Komitee der FIA verlangte Auskunft zu geben, stellt einen Verstoß gegen den FIA-Ethikkodex dar.
- 2.4 Die FIA-Parteien müssen bei Ausübung ihrer Aufgaben Sorgfalt und Aufmerksamkeit walten lassen. Sie müssen von allen Handlungen Abstand nehmen, welche den Ruf der FIA schädigen können.
- 2.5 Die FIA-Parteien und Dritte Parteien sollten nicht mit Firmen oder Personen verbunden sein, deren Aktivitäten nicht mit den Grundsätzen gemäß FIA Statuten, -Bestimmungen und diesem Kodex im Einklang stehen.

ARTIKEL 3 – Verhalten gegenüber Regierungen und privaten Organisationen

- 3.1 Die FIA-Parteien und Dritte Parteien müssen sich bemühen, harmonische Beziehungen mit den nationalen Behörden zu unterhalten, in Übereinstim-

mung mit den allgemeinen Grundsätzen und dem Prinzip der politischen Neutralität der FIA.

- 3.2 Es steht den FIA-Parteien und Dritten Parteien frei, am öffentlichen Leben des Landes teilzunehmen, zu welchem sie gehören. In diesem Rahmen dürfen sie jedoch keinen missbräuchlichen Nutzen aus ihrer Position bei der FIA ziehen, irgendeine Aktivität ausüben oder irgendeine Ideologie verfolgen, die nicht im Einklang steht mit den Grundsätzen gemäß FIA Statuten und Bestimmungen oder wie in diesem Kodex aufgeführt.
- 3.3 Die FIA-Parteien und Dritte Parteien müssen darauf achten, bei allen von ihnen organisierten Veranstaltungen die Umwelt zu schützen. Sie müssen darauf achten, dass alle Umweltbestimmungen mit den allgemein anerkannten Standards des Umweltschutzes vereinbar sind.

ARTIKEL 4 - Vertraulichkeit

Die FIA-Parteien sind weiterhin gehalten, alle ihnen in Ausübung ihrer Funktion mitgeteilten Informationen, die nicht allgemein bekannt sind, vertraulich oder geheim zu behandeln. Jegliche Weitergabe von Informationen oder Meinungen muss immer in Übereinstimmung mit den Grundsätzen, Anweisungen und Zielen der FIA und ihrer Mitglieder erfolgen.

ARTIKEL 5 - Anwendung

- 5.1 Die FIA-Parteien und Dritte Parteien müssen darauf achten, dass die Grundsätze dieses Kodex Anwendung finden.
- 5.2 Die FIA-Parteien und Dritte Parteien müssen das Ethik-Komitee und/oder gegebenenfalls den Compliance-Verantwortlichen der FIA über jeden Verstoß gegen diesen Kodex informieren.

- 5.3 Die damit involvierten Personen müssen auf Anfrage bei allen durch das Ethik-Komitee durchgeführten Untersuchungen kooperieren und diesem alle gegebenenfalls angeforderte Informationen zur Verfügung stellen. Die Unterlassung der Kooperation oder der Zurverfügungstellung der geforderten Informationen stellt einen Verstoß gegen den FIA Ethikkodex dar.
- 5.4 Das Ethik-Komitee zeigt Verstöße gegen ihre Bestimmungen auf und wird dem FIA-Präsidenten einen Bericht vorlegen, der dann darüber entscheidet, ob weitere Schritte unternommen werden. Eine Kopie dieses Berichts wird den Mitgliedern des FIA-Senats, dem Beschwerdeführer und der entsprechend betroffenen Person zur Information vorgelegt.
- 5.5 In jedem Jahr wird das Ethik-Komitee der Vollversammlung der FIA einen Bericht über die Anwendung dieses Kodex mit Hinweis auf Verstöße gegen ihre Bestimmungen vorlegen.

ARTIKEL 6 – Änderungen des Ethikkodex

Änderungen zu vorliegendem Ethikkodex können ausschließlich durch die Vollversammlung beschlossen werden.

ARTIKEL 7 – Auslegung des Ethikkodex

Der Kodex wird in Englisch, Spanisch und Französisch verfasst. Im Zweifelsfall über seine Auslegung ist der französische Text entscheidend.

ANHANG A ZUM INTERNATIONALEN SPORTGESETZ DER FIA

FIA ANTI-DOPING-BESTIMMUNGEN 2019

(Stand 15.12.2018)

INHALTSVERZEICHNIS

Einleitung

- Artikel 1 Definition von Doping
- Artikel 2 Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen
- Artikel 3 Dopingnachweis
- Artikel 4 Die Verbotsliste
- Artikel 5 Dopingkontrollen und Untersuchungen
- Artikel 6 Analysen von Proben
- Artikel 7 Bearbeitung der Ergebnisse
- Artikel 8 Recht auf ein faires Anhörungsverfahren
- Artikel 9 Automatische Annullierung einzelner Ergebnisse
- Artikel 10 Bestrafungen von Einzelpersonen
- Artikel 11 Konsequenzen für Teams
- Artikel 12 Sanktionen und Geldstrafen gegen ASNs
- Artikel 13 Berufungen
- Artikel 14 Vertraulichkeit und Berichterstattung

- Artikel 15 Anwendung und Anerkennung von Entscheidungen
- Artikel 16 Einbindung der Anti-Doping-Bestimmungen der FIA durch die ASN und ASN Verpflichtungen
- Artikel 17 Verjährungsfrist
- Artikel 18 Bericht an die WADA über die Übereinstimmung mit dem Code
- Artikel 19 Aufklärung
- Artikel 20 Änderungen und Auslegung der Bestimmungen
- Artikel 21 Interpretation des Codes
- Artikel 22 Zusätzliche Aufgaben und Verantwortlichkeiten des Fahrers und der anderen Personen
- Anlage 1 Definitionen (in alphabetischer Reihenfolge)
- Anlage 3 Das Anti-Doping Disziplinarkomitee

INLEITUNG

Die Fédération Internationale de l'Automobile (nachfolgend FIA genannt) befolgt seit dem 1. Dezember 2020 den Welt-Anti-Doping-Code (nachfolgend Code genannt) der World Anti-Doping Agency (nachfolgend WADA genannt).

Die Grundlagen und verpflichtenden Vorschriften des Code wurden in die Anti-Doping-Bestimmungen der FIA (nachfolgend Bestimmungen genannt) eingearbeitet.

Ziel und Zweck der vorliegenden Bestimmungen ist es, die grundsätzlichen Rechte der Fahrer zur Teilnahme an Sport ohne Doping zu schützen und so Gesundheit, Fairness, Gleichbehandlung und Sicherheit im Motorsport zu unterstützen.

Im World Motor Sport Council am 3. Dezember 2014 stimmte die FIA dem überarbeiteten Code (2015) zu.

Die Bestimmungen werden gemäß Verantwortlichkeit der FIA in Übereinstimmung mit dem Code und zur Förderung der fortlaufenden Bemühungen der FIA, Doping im Sport auszumerzen, übernommen und angewendet.

Die Bestimmungen bilden die sportlichen Vorschriften für die Bedingungen, unter denen der Sport ausgeübt wird.

Mit dem Ziel der weltweit einheitlichen Durchsetzung der Anti-Doping-Grundsätze, setzen sie sich von straf- und zivilrechtlichen Gesetzen ab und sollen keinen nationalen Anforderungen oder Rechtsnormen unterliegen, welche für straf- oder zivilrechtliche Verfahren anzuwenden sind, oder dadurch eingeschränkt werden.

Bei der Überprüfung der Sach- und Rechtslage eines bestimmten Falls sollten sich alle Gerichte, Schiedsgerichte und andere Urteilsfindungsgremien dieser besonderen Eigenschaft der Bestimmungen zur Anwendung des Codes und der Tatsache bewusst sein, dass diese Bestimmungen den Konsens eines weitgefächerten Spektrums an Beteiligten weltweit widerspiegelt, die notwendig sind zum Schutz und zur Sicherstellung des fairen Sports.

Anwendungsbereich

Die Bestimmungen haben Gültigkeit für die FIA und für jeden ihrer ASN. Sie gelten gleichermaßen für alle nachfolgend aufgeführten Fahrer, jeden Teilnehmer an den Aktivitäten der FIA oder eines seiner ASN, Fahrerbetreuer und jede andere Person, von der aufgrund ihrer Mitgliedschaft, ihrer Akkreditierung und/oder ihrer Teilnahme am Sport angenommen wird, dass sie den Bestimmungen zugestimmt hat und an sie gebunden ist sowie sich der Gerichtsbarkeit der in den Artikeln 8 und 13 aufgeführten Anhörungsgremien zur Entscheidung über gemäß vorliegender Bestimmungen vorgebrachten Fällen und Berufungen unterworfen hat:

- a) alle Fahrer, die im Besitz einer Internationalen Lizenz oder einer Nationalen, von einem ASN oder einem Mitglied oder einer Mitgliedsorganisation eines ASN (einschließlich Clubs, Teams, Verbände oder Ligen) ausgestellten Lizenz sind,

- b) alle Fahrer und Fahrerbetreuer, die in dieser Eigenschaft an Veranstaltungen, Wettbewerben oder anderen Aktivitäten teilnehmen, die durch die FIA oder einen ASN oder ein Mitglied oder eine Mitgliedsorganisation eines ASN (einschließlich Clubs, Teams, Verbände oder Ligen) organisiert, einberufen, genehmigt oder anerkannt sind, wo auch immer diese stattfinden, und

- c) jeder andere Fahrer oder Fahrerbetreuer oder jede andere Person, die aufgrund einer Akkreditierung, einer Lizenz oder einer anderen vertraglichen Vereinbarung oder anderweitig der Gerichtsbarkeit der FIA oder eines ASN oder eines Mitglieds oder einer Mitgliedsorganisation eines ASN (einschließlich Clubs, Teams, Verbände oder Ligen) in Bezug auf Anti-Doping unterliegt.

Innerhalb des Gesamt-Registers der Fahrer, die an die Bestimmungen gebunden sind und diese beachten müssen, werden die nachfolgenden Fahrer für die Anwendung der vorliegenden Bestimmungen als Fahrer auf internationaler Ebene angesehen und die besonderen Vorschriften innerhalb dieser Bestimmungen, die für Fahrer auf internationaler Ebene anwendbar sind, haben für sie Gültigkeit (im Hinblick auf Kontrollen aber auch im Hinblick auf TUEs, Meldepflichten, Ergebnismanagement und Berufungen):

Fahrer, die an irgendeinem Wettbewerb teilnehmen, der im Internationalen Sportkalender der FIA eingetragen ist.

Definitionen

Die in der Anlage 1 aufgeführten Begriffe werden in den Bestimmungen in Kursivschrift (französischer und englischer Text) dargestellt.

Zur Auslegung der vorliegenden Bestimmungen und zum Zweck der Verkürzung der Bestimmungen umfasst der maskuline Artikel gleichermaßen alle Personen, einerlei welchen Geschlechts.

ARTIKEL 1 DEFINITION VON DOPING

Doping wird definiert als das Vorliegen eines oder mehrerer der nachfolgend in Artikel 2.1 bis Artikel 2.10 festgelegten Verstöße gegen die Anti-Doping-Bestimmungen.

ARTIKEL 2 VERSTÖßE GEGEN ANTI-DOPING-BESTIMMUNGEN

Der Zweck des Artikels 2 ist es, die Tatbestände und Handlungen aufzuführen, die einen Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen darstellen. Anhörungen in Dopingfällen werden auf Grundlage der Behauptung durchgeführt, dass eine oder mehrere dieser besonderen Regeln verletzt wurden.

Die Fahrer und andere Personen sind selbst dafür verantwortlich, davon Kenntnis zu haben, was einen Verstoß gegen eine Anti-Doping-Bestimmung darstellt und welche Substanzen und Methoden in der Verbotliste aufgenom- men worden sind.

Als Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen gelten:

2.1 Das Vorhandensein einer Verbotenen Substanz, seiner Metaboliten oder Marker in der Probe eines Fahrers.

- 2.1.1 Es ist die persönliche Pflicht eines jeden Fahrers, dafür zu sorgen, dass keine Verbotenen Substanzen in seinen Körper gelangen. Die Fahrer die Verantwortung dafür, wenn in ihren Körpergewebes- oder Körperflüssigkeitsproben Verbotene Substanzen, deren Metaboliten oder Marker nachgewiesen werden. Demzufolge ist es nicht erforderlich, dass Vorsatz, Verschulden, Fahrlässigkeit oder bewusster Gebrauch auf Seiten des Fahrers nachgewiesen werden, um einen Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen gemäß Artikel 2.1 zu begründen.

[Kommentar zu Artikel 2.1.1: Gemäß diesem Artikel liegt ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen unabhängig vom Verschulden eines Fahrers vor. In mehreren Urteilen des Internationalen Sportgerichtshofs wird diese Regel als „verschuldensunabhängige Haftung“ bezeichnet. Das Verschulden eines Fahrers fließt bei der Festlegung der Folgen dieses Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen gemäß Artikel 10 ein. Der Internationale Sportgerichtshof hält konsequent an diesem Prinzip fest.]

- 2.1.2 Ein ausreichender Nachweis eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen gemäß Artikel 2.1 ist gegeben durch: das Vorhandensein einer Verbotenen Substanz, ihrer Metaboliten oder Marker: in der A-Probe eines Fahrers, wenn der Fahrer auf die Analyse der B-Probe verzichtet und die B-Probe demzufolge nicht analysiert wird; oder wenn die B-Probe des Fahrers analysiert wird und das Analyseergebnis das Vorhandensein der Verbotenen Substanz oder seiner Metaboliten oder Marker in der A-Probe des Fahrers bestätigt; oder wenn die B-Probe des Fahrers auf zwei Flaschen aufgeteilt wird und die Analyse der zweiten Flasche bestätigt das Vorhandensein der in der ersten Flasche vorgefundenen verbotenen Substanz, ihrer Metaboliten oder Marker.

[Kommentar zu Artikel 2.1.2: Es liegt im Ermessen der Anti-Doping-Organisation, die für das Ergebnismanagement zuständig ist, zu beschließen, die B-Probe analysieren zu lassen, auch wenn der Fahrer nicht um die Analyse der B-Probe ersucht.]

- 2.1.3 Mit Ausnahme solcher Substanzen, für die in der Verbotensliste spezifische Grenzwerte aufgeführt sind, begründet das nachgewiesene Vorhandensein einer Verbotenen Substanz, seiner Metaboliten oder Marker in der Probe eines Fahrers – unabhängig von seiner Menge – einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen.

- 2.1.4 Abweichend von der allgemeinen Regelung des Artikels 2.1 können in der Verbotensliste oder den Internationalen Standards spezielle Kriterien zur Bewertung Verbotener Substanzen, die auch en-

doge produziert werden können, aufgenommen werden.

2.2 Die Gebrauch oder der Versuch des Gebrauchs einer Verbotenen Substanz oder einer Verbotenen Methode

[Kommentar zu Artikel 2.2: Die Anwendung oder die versuchte Anwendung einer verbotenen Substanz oder einer verbotenen Methode konnte stets durch ein verlässliches Mittel nachgewiesen werden. Wie im Kommentar zu Artikel 3.2 festgestellt, kann die Anwendung im Gegensatz zum Nachweis, der benötigt wird, um einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen nach Artikel 2.1 zu begründen, auch durch andere zuverlässige Mittel nachgewiesen werden, z. B. durch ein Geständnis des Fahrers, Zeugenaussagen, Belege, Schlussfolgerungen, die sich aus Langzeitprofilen ergeben, einschließlich Daten, die für den Fahrerpass erhoben wurden, oder andere analytische Informationen, die ansonsten nicht alle Anforderungen erfüllen, um das „Vorhandensein“ einer verbotenen Substanz nach Artikel 2.1 zu begründen. So kann beispielsweise der Nachweis der Anwendung einer verbotenen Substanz oder einer verbotenen Methode auf Daten aus der Analyse einer A-Probe (ohne die Bestätigung anhand der Analyse einer B-Probe) oder allein auf Daten aus der Analyse einer B-Probe gestützt werden, wenn die Anti-Doping-Organisation eine zufriedenstellende Erklärung für die fehlende Bestätigung durch die Analyse der jeweils anderen Probe angibt.]

- 2.2.1 Es ist die persönliche Pflicht eines jeden Fahrers, dafür zu sorgen, dass keine Verbotene Substanz in seinen Körper gelangt und dass keine verbotene Methode verwendet wird. Demzufolge ist es nicht erforderlich, dass ein vorsätzlicher, schuldhafter, fahrlässiger oder bewusster Gebrauch des Fahrers nachgewiesen wird, um einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen wegen des Gebrauchs einer Verbotenen Substanz oder einer Verbotenen Methode zu begründen.

- 2.2.2 Der Erfolg oder der Misserfolg des Gebrauchs oder des versuchten Gebrauchs einer Verbotenen Substanz oder einer Verbotenen Methode ist nicht maßgeblich. Es ist ausreichend, dass die Verbotene Substanz oder die Verbotene Methode gebraucht oder ihr Gebrauch versucht wurde, um einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen zu begehen.

[Kommentar zu Artikel 2.2.2: Der Nachweis der „versuchten Anwendung“ einer verbotenen Substanz oder einer verbotenen Methode erfordert den Nachweis des Vorsatzes auf Seiten des Fahrers. Die Tatsache, dass zum Nachweis dieses speziellen Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen Vorsatz gefordert wird, widerlegt nicht das Prinzip der verschuldensunabhängigen Haftung, das für den Verstoß gegen Artikel 2.1 und den Verstoß gegen Artikel 2.2 bei Anwendung einer verbotenen Substanz oder einer verbotenen Methode aufgestellt wurde. Wendet ein Fahrer eine verbotene Substanz an, so stellt dies einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen dar, es sei denn, die in Rede stehende Substanz ist

außerhalb von Wettkämpfen nicht verboten und die Anwendung seitens des Fahrers findet außerhalb von Wettkämpfen statt. (Das Vorhandensein einer verbotenen Substanz, ihrer Metaboliten oder Marker in einer Probe, die während eines Wettbewerbs genommen wurde, stellt jedoch einen Verstoß gegen Artikel 2.1 dar unabhängig davon, wann die Substanz verabreicht wurde).

2.3 Umgehung der Probenahme, Weigerung oder Versäumnis, eine Probe abzugeben.

Die Umgehung der Probenahme oder die Weigerung oder das Versäumnis ohne zwingenden Grund, sich einer angekündigten Probenahme zu unterziehen, die gemäß Bestimmungen oder anderer anwendbarer Anti-Doping-Bestimmungen zulässig ist.

[Kommentar zu Artikel 2.3: Dementsprechend würde der Verstoß der „Umgehung der Probenahme“ bestehen, wenn nachgewiesen wird, dass ein Fahrer einem Dopingkontrollleur vorsätzlich ausweicht, um sich der Ankündigung oder der Kontrolle zu entziehen. Ein Verstoß, der mit „einem Versäumnis, sich einer Probenahme zu unterziehen“, verbunden ist, kann sowohl durch Vorsatz als auch durch Fahrlässigkeit des Fahrers begründet sein, während ein „Entziehen“ oder „Weigern“ unter Vorsatz des Fahrers erfolgt.]

2.4 Meldepflichtversäumnisse

Jede Kombination aus drei Kontroll- oder Meldepflichtversäumnissen eines Fahrers im Kontrollregister gemäß dem Internationalen Standard für Kontrollen und Untersuchungen innerhalb von zwölf Monaten.

2.5 Unzulässige Einflussnahme oder versuchte unzulässige Einflussnahme auf irgendeinen Teil des Doping-Kontrollverfahrens

Handlungen, die das Dopingkontrollverfahren auf unzulässige Weise beeinflussen, die jedoch ansonsten nicht in der Definition der verbotenen Methoden enthalten wären. Unzulässige Einflussnahme umfasst, ohne jedoch darauf beschränkt zu sein, die tatsächliche oder versuchte vorsätzliche Behinderung eines Dopingkontrollleurs, indem einer Anti-Doping-Organisation falsche Informationen gegeben oder mögliche Zeugen eingeschüchtert werden bzw. versucht wird, sie einzuschüchtern.

[Kommentar zu Artikel 2.5: Beispielsweise verbietet dieser Artikel die Veränderung der Identifikationsnummern auf einem Dopingkontrollformular während des Kontrollverfahrens, das Aufbrechen der B-Flasche bei der Analyse der B-Probe oder die Veränderung einer Probe durch Zugabe einer Fremdschubstanz.]

2.6 Besitz Verbotener Substanzen und Verbotener Methoden:

2.6.1 Der Besitz durch einen Fahrer während eines Wettbewerbs, von Verbotenen Methoden oder Verbotenen Substanzen, oder der Besitz durch einen

Fahrer außerhalb eines Wettbewerbs von Verbotenen Methoden oder Verbotenen Substanzen, die außerhalb eines Wettbewerbs verboten sind, es sei denn, der Fahrer erbringt den Nachweis, dass der Besitz auf Grund einer Medizinischen Ausnahme-genehmigung (nachfolgend TUE genannt), die im Einklang mit Artikel 4.4 (Therapeutische Anwendung) erteilt wurde, oder auf Grund einer anderen annehmbaren Begründung gerechtfertigt ist.

2.6.2 Der Besitz durch einen Fahrerbetreuer während des Wettbewerbs von Verbotenen Methoden oder Verbotenen Substanzen, oder der Besitz außerhalb eines Wettbewerbs von Verbotenen Methoden oder Verbotenen Substanzen, sofern der Besitz in Verbindung mit einem Fahrer, einem Wettbewerb oder einem Training steht, es sei denn der Fahrer erbringt den Nachweis, dass der Besitz auf Grund einer TUE, die im Einklang mit Artikel 4.4 (Therapeutische Anwendung) erteilt wurde, oder auf Grund einer anderen annehmbaren Begründung gerechtfertigt ist.

[Kommentar zu Artikeln 2.6.1 und 2.6.2: Eine annehmbare Begründung würde beispielsweise nicht den Kauf oder Besitz einer verbotenen Substanz beinhalten, die man einem Freund oder einem Verwandten weitergeben wollte, es sei denn, es sind gerechtfertigte medizinische Umstände gegeben, unter denen der betreffenden Person ein ärztliches Rezept vorlag, so dass z. B. Insulin für ein Kind mit Diabetes gekauft wurde.]

[Kommentar zu Artikel 2.6.2: Eine annehmbare Begründung würde beispielsweise den Fall beinhalten, dass ein Mannschaftsarzt verbotene Substanzen zur Behandlung von Akut- und Notsituationen mitführt.]

2.7 Das Inverkehrbringen oder der Versuch des Inverkehrbringens mit Verbotenen Substanzen oder Verbotenen Methoden

2.8 Die Verabreichung oder der Versuch der Verabreichung von verbotenen Methoden oder verbotenen Substanzen innerhalb des Wettbewerbs oder außerhalb des Wettbewerbs, die Verabreichung oder der Versuch der Verabreichung an Fahrer von Methoden und Substanzen, die außerhalb des Wettbewerbs verboten sind.

2.9 Beihilfe

Hilfe, Ermutigung, Anleitung, Anstiftung, Konspiration, Verschleierung oder sonstige vorsätzliche Beihilfe bei einem Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen, einem versuchten Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen oder einem Verstoß gegen Artikel 10.12.1 durch eine andere Person.

2.10 Verbotener Umgang

Der Umgang eines Fahrers oder einer anderen Person im Zuständigkeitsbereich einer Anti-Doping-Organisation in beruflicher oder sportlicher Funktion mit einem Fahrerbetreuer, der

- 2.10.1 in den Zuständigkeitsbereich einer Anti-Doping-Organisation fällt, gesperrt ist; oder
- 2.10.2 der nicht in den Zuständigkeitsbereich einer Anti-Doping-Organisation fällt und, sofern nicht im Zuge eines Ergebnismanagements gemäß dem Code eine Sperre verhängt wurde, der verurteilt wurde oder dem in einem Straf-, Disziplinar- oder standesrechtlichen Verfahren ein Verhalten nachgewiesen wurde, das einen Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen dargestellt hätte, hätten für eine solche Person Regeln im Einklang mit dem Code gegolten. Die Dauer der Sperre einer solchen Person gilt für sechs Jahre ab der strafrechtlichen, standesrechtlichen oder der disziplinarischen Entscheidung oder für die Dauer der im Straf-, Disziplinar- oder standesrechtlichen Verfahren festgelegten Strafdauer, was auch immer länger ist; oder

- 2.10.3 der als Tarnung oder Mittelsmann für eine in Artikel 2.10.1 oder 2.10.2 beschriebene Person dient.

Damit diese Bestimmung greift, muss die für den Fahrer oder die andere Person zuständige Anti-Doping-Organisation oder die WADA den Fahrer oder die andere Person zuvor schriftlich über die Sperre des Fahrerbetreuers und die möglichen Folgen eines verbotenen Umgangs informiert haben, und es muss dem Fahrer oder der anderen Person möglich sein, den Umgang angemessen zu vermeiden. Die Anti-Doping-Organisation muss weiterhin angemessene Anstrengungen unternehmen, um dem in der Mitteilung an den Fahrer oder an die andere Person genannten Fahrerbetreuer mitzuteilen, dass er innerhalb von 15 Tagen gegenüber der Anti-Doping-Organisation erklären kann, dass die in Artikeln 2.10.1 und 2.10.2 beschriebenen Kriterien nicht auf ihn zutreffen. (Unbeschadet des Artikels 17 gilt dieser Artikel, selbst wenn das Verhalten des Fahrerbetreuers, das zu seiner Sperre führte, vor dem Datum des Inkrafttretens gemäß Artikel 20.8 auftrat.)

Der Fahrer oder die andere Person muss beweisen, dass der Umgang mit dem in Artikeln 2.10.1 und 2.10.2 beschriebenen Fahrerbetreuer nicht in beruflicher oder sportlicher Funktion erfolgt.

Anti-Doping-Organisationen, die Kenntnis von Fahrerbetreuern haben, die den in Artikeln 2.10.1, 2.10.2 oder 2.10.3 genannten Kriterien entsprechen, müssen diese Information an die WADA weitergeben.

[Kommentar zu Artikel 2.10: Fahrer und andere Personen dürfen nicht mit Trainern, Ärzten oder anderen Fahrerbetreuern zusammenarbeiten, die aufgrund eines Verstoßes gegen die Anti-Doping-Bestimmungen gesperrt sind oder die in einem Straf- oder Disziplinarverfahren im Zusammenhang mit Doping verurteilt wurden.]

Zum verbotenen Umgang zählt beispielsweise: Annahme von Beratung zu Training, Strategie, Technik, Ernährung

oder Gesundheit; Annahme von Therapie, Behandlung oder Rezepten; Weitergabe von Bioproben zur Analyse; Einsatz des Fahrerbetreuers als Vertreter. Verbotener Umgang beinhaltet nicht unbedingt eine Form von Vergütung.]

ARTIKEL 3 DOPINGNACHWEIS

3.1 Beweislast und Beweismaß

Die FIA trägt die Beweislast für das Vorliegen eines Verstoßes gegen die Anti-Doping-Bestimmungen.

Das Beweismaß besteht darin, dass die FIA gegenüber dem Disziplinarorgan überzeugend darlegen kann, dass ein Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen vorliegt, unter Berücksichtigung der Schwere des erhobenen Vorwurfs. Die Anforderungen an das Beweismaß sind in jedem Fall höher als die einfache Wahrscheinlichkeit, jedoch geringer als ein Beweis, der jeden vernünftigen Zweifel ausschließt. Liegt die Beweislast zur Widerlegung einer Vermutung oder zum Nachweis außergewöhnlicher Tatsachen oder Umstände gemäß den Bestimmungen bei dem Fahrer oder einer anderen Person, dem/ der ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen vorgeworfen wird, so liegen die Anforderungen an das Beweismaß in der gleich hohen Wahrscheinlichkeit.

[Kommentar zu Artikel 3.1: Diese Anforderung an die Beweisführung, der die FIA oder der ASN gerecht werden muss, ist jener Anforderung vergleichbar, die in den meisten Ländern auf Fälle beruflichen Fehlverhaltens angewendet wird.]

3.2 Verfahren zur Feststellung von Tatsachen und Vermutungen

Tatsachen in Zusammenhang mit Verstößen gegen die Bestimmungen können durch jegliche verlässliche Mittel, einschließlich Geständnis, bewiesen werden. Die folgenden Beweisregeln gelten in Dopingfällen:

[Kommentar zu Artikel 3.2: Eine Anti-Doping-Organisation kann beispielsweise einen Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen nach Artikel 2.2 feststellen, indem sie sich auf das Geständnis des Fahrers, das glaubhafte Zeugnis Dritter, zuverlässige Belege, zuverlässige analytische Daten aus der A- oder B-Probe gemäß dem Kommentar zu Artikel 2.2 oder auf Schlussfolgerungen stützt, die aus dem Profil einer Reihe von Blut- oder Urinproben des Fahrers gezogen werden, z. B. Daten aus dem Fahrerpass.]

- 3.2.1 Analyseverfahren oder Entscheidungsgrenzen, die nach fachlichen Beratungen von der WADA genehmigt wurden und die Gegenstand eines Peer Review waren, gelten als wissenschaftlich fundiert. Ein Fahrer oder eine andere Person, der/die die Vermutung der wissenschaftlichen Gültigkeit widerlegen möchte, muss als Voraussetzung für eine solche Anfechtung zunächst die WADA über die Anfechtung und ihre Gründe in Kenntnis setzen. Der Internationale Sportgerichtshof (nachfolgend CAS genannt) kann die WADA nach eigenem

Ermessen ebenfalls über eine solche Anfechtung in Kenntnis setzen. Auf Anforderung der WADA erkennt das CAS einen geeigneten wissenschaftlichen Sachverständigen, der den Gerichtshof bei der Bewertung der Anfechtung unterstützt. Innerhalb von zehn Tagen nach Eingang einer solchen Mitteilung bei der WADA und nach Eingang der Akte des CAS bei der WADA hat die WADA ebenfalls das Recht, als Partei einzugreifen, als Amicus Curiae aufzutreten oder auf andere Art Beweise in einem solchen Verfahren vorzulegen.

- 3.2.2 Bei von der WADA akkreditierten Laboren sowie anderen, von der WADA genehmigten Laboren wird angenommen, dass diese die Analysen der Proben gemäß dem WADA anerkannten Internationalen Standard für Labors durchgeführt haben und mit den Proben entsprechend verfahren wurde. Der Fahrer oder die andere Person kann diese Vermutung widerlegen, indem er/ sie eine Abweichung vom Internationalen Standard für Laboranalysen nachweist, die nach vernünftigem Ermessen das von der Norm abweichende Analyseergebnis verursacht haben könnte.

Widerlegt der Fahrer oder die andere Person die vorhergehende Vermutung, indem er bzw. sie nachweist, dass eine Abweichung vom Internationalen Standard für Labors vorlag, die nach vernünftigem Ermessen das von der Norm abweichende Analyseergebnis verursacht haben könnte, so obliegt es der FIA nachzuweisen, dass die Abweichung das von der Norm abweichende Analyseergebnis nicht verursacht hat.

[Kommentar zu Artikel 3.2.2: Es obliegt dem Fahrer oder einer anderen Person, im Rahmen der bloßen Wahrscheinlichkeit eine Abweichung vom Internationalen Standard für Labore nachzuweisen, die nach vernünftigem Ermessen das von der Norm abweichende Analyseergebnis verursacht haben könnte. Erbringt der Fahrer oder eine andere Person einen solchen Nachweis, so geht die Beweislast auf die FIA über, die zur ausreichenden Überzeugung des Anhörungsgremiums den Nachweis zu erbringen hat, dass die Abweichung das von der Norm abweichende Analyseergebnis nicht verursacht hat.]

- 3.2.3 Die Abweichung von einem anderen internationalen Standard oder von einer anderen im Code oder einem Regelwerk einer Anti-Doping-Organisation festgelegten Anti-Doping-Bestimmung oder -maßnahme, die nicht die Ursache für ein von der Norm abweichendes Analyseergebnis oder für einen anderen Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen ist, bewirkt nicht die Ungültigkeit der entsprechenden Beweise oder Ergebnisse.

Erbringt der Fahrer oder die andere Person den Nachweis, dass eine solche Abweichung von einem anderen Internationalen Standard oder von einer anderen Anti-Doping-Bestimmung oder

-maßnahme vorliegt, die nach vernünftigem Ermessen das von der Norm abweichende Analyseergebnis oder einen anderen Verstoß gegen die Bestimmungen verursacht haben könnte, so trägt die FIA die Beweislast, dass dieses Abweichen für das positive Analyseergebnis nicht ursächlich war oder keine Tatsachengrundlage für einen Verstoß gegen die Bestimmungen darstellte.

- 3.2.4 Sachverhalte, die durch die Entscheidung eines Gerichts oder eines zuständigen Berufs-Disziplinargerichts, welche nicht Gegenstand eines laufenden Rechtsbehelfsverfahrens ist, festgestellt wurden, gelten als unwiderlegbarer Beweis gegen den Fahrer oder die andere Person, den/die die entsprechende Entscheidung betroffen hat. Dies gilt nicht, sofern der Fahrer oder die andere Person nachweisen kann, dass die Entscheidung gegen die Grundsätze des natürlichen Rechts verstoßen hat.
- 3.2.5 Das Disziplinarorgan kann in einem Verfahren wegen eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen negative Rückschlüsse aus der Tatsache ziehen, dass der Fahrer oder die andere Person, dem/ der ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen vorgeworfen wird, sich nach einer mit angemessener Vorlaufzeit ergangenen Aufforderung weigert, an der Anhörung (gemäß den Anweisungen des Disziplinarorgans entweder persönlich oder telefonisch) teilzunehmen und Fragen der FIA oder des zuständigen ASN zu beantworten, die ihm/ ihr den Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen vorwirft.

ARTIKEL 4 DIE VERBOTSLISTE

4.1 Eingliederung der Verbotsliste

Diese Bestimmungen beinhalten die Verbotsliste, die von der WADA wie in Artikel 4.1 des Codes aufgeführt veröffentlicht und aktualisiert wird.

[Kommentar zu Artikel 4.1: Die aktuelle Verbotsliste ist auf der Website der WADA www.wada-ama.org verfügbar.]

4.2 In der Verbotsliste aufgeführte Verbotene Substanzen und verbotene Methoden

4.2.1 Verbotene Substanzen und Verbotene Methoden

Sofern nicht anders in der Verbotsliste und/oder einer Aktualisierung aufgeführt, haben die Verbotsliste und die Aktualisierungen für vorliegende Bestimmungen ab drei Monate nach Veröffentlichung durch die WADA Gültigkeit, ohne dass es einer besonderen zusätzlichen Maßnahme seitens der FIA oder der ASNs bedarf. Alle Fahrer und andere Personen unterliegen ohne jegliche weitere Formalität der Verbotsliste sowie jeder ihrer Aktualisierungen ab dem Datum ihrer Gültigkeit. Es

liegt in der Verantwortung aller Fahrer und anderer Personen, sich mit der aktuellsten Version der Verbotliste und aller ihrer Aktualisierungen vertraut zu machen.

4.2.2 Spezifische Substanzen

Für die Anwendung des Artikels 7.6 (vorläufige Suspendierungen) und Artikel 10 (Bestrafung von Einzelpersonen) gelten alle Verbotenen Substanzen als „Spezifische Substanzen“, mit Ausnahme

- (a) der Substanzen der Klassen „Anabole Substanzen“ und „Hormone“
- (b) der Stimulanzien, Hormonantagonisten und Modulatoren, wie in der Verbotliste aufgeführt.

Die Kategorie der spezifischen Substanzen umfasst nicht die verbotenen Methoden.

[Kommentar zu Artikel 4.2.2: Die in Artikel 4.2.2 genannten spezifischen Substanzen sollten auf keinen Fall als weniger wichtig oder weniger gefährlich als andere Dopingmittel angesehen werden. Es handelt sich dabei einfach um Substanzen, bei denen die Wahrscheinlichkeit höher ist, dass ein Fahrer sie für andere Zwecke als die der Leistungssteigerung einnimmt.]

4.3 Festlegung der Verbotliste durch die WADA

Die Festlegung der WADA von verbotenen Substanzen und verbotenen Methoden in der Verbotliste, die Einordnung der Substanzen in bestimmte Kategorien im Rahmen der Verbotliste und die Einstufung einer Substanz als jederzeit verboten oder nur im Wettbewerb verboten ist verbindlich und kann weder von Fahrern noch von anderen Personen mit der Begründung angefochten werden, dass es sich bei der Substanz bzw. der Methode nicht um ein Maskierungsmittel handelt oder dass die Substanz bzw. die Methode nicht das Potenzial haben, die Leistung zu steigern, dass sie kein Gesundheitsrisiko darstellen oder gegen den Sportsgeist verstoßen.

4.4 Therapeutische Anwendung

- 4.4.1 Das Vorhandensein einer verbotenen Substanz oder seiner Metaboliten oder Marker und/oder die Anwendung oder der Versuch der Anwendung, der Besitz oder die Verabreichung oder versuchte Verabreichung einer verbotenen Methode oder verbotenen Substanz wird nicht als ein Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen angesehen, wenn dies mit den Bestimmungen eines gemäß Internationalem Standard für Medizinische Ausnahmeerlaubnis erteilten TUE übereinstimmt.
- 4.4.2 Falls ein internationaler Fahrer eine verbotene Substanz oder eine verbotene Methode aus therapeutischen Gründen verwendet:
 - 4.4.2.1 Hat die nationale Anti-Doping-Organisation dem Fahrer bereits eine medizinische Ausnahmeerlaubnis für die betreffende Substanz oder die

betreffende Methode ausgestellt, so gilt dieses TUE nicht automatisch für Wettbewerbe auf internationaler Ebene. Der Fahrer kann bei der FIA jedoch die Anerkennung dieses TUE in Übereinstimmung mit Artikel 7 des Internationalen Standards für medizinische Ausnahmeerlaubnisse beantragen. Dem Antrag müssen eine Kopie des TUE und das Original-Antragsformular für die Erteilung des TUE sowie Belege beigefügt werden. Der FIA muss eine englische oder französische Version der Unterlagen zur Verfügung gestellt werden.

Falls dieses TUE die Kriterien gemäß Internationalem Standard für medizinische Ausnahmeerlaubnisse erfüllt, so muss die FIA es ebenfalls für Wettbewerbe auf internationaler Ebene anerkennen. Erfüllt die medizinische Ausnahmeerlaubnis in den Augen der FIA diese Kriterien nicht, so dass sie diese nicht anerkennt, muss die FIA den Fahrer und seine nationale Anti-Doping-Organisation umgehend darüber in Kenntnis setzen und ihre Auffassung begründen. Innerhalb von 21 Tagen nach der Benachrichtigung kann der Fahrer oder die nationale Anti-Doping-Organisation die Angelegenheit zur Prüfung an die WADA gemäß Artikel 4.4.6 weiterleiten. Wird die Angelegenheit zur Prüfung an die WADA weitergeleitet, bleibt das von der nationalen Anti-Doping-Organisation ausgestellte TUE bis zu einer Entscheidung der WADA für nationale Wettbewerbe und Kontrollen außerhalb von Wettbewerben (nicht jedoch für internationale Wettbewerbe) gültig. Wird die Angelegenheit nicht zur Prüfung an die WADA weitergeleitet, wird das TUE für alle Zwecke mit Ablauf der Frist von 21 Tagen ungültig.

[Kommentar zu Artikel 4.4.2.1: Erkennt die FIA ein von einer nationalen Anti-Doping-Organisation ausgestelltes TUE nur deshalb nicht an, weil Behandlungsunterlagen oder andere Informationen fehlen, die die Einhaltung der Kriterien des Internationalen Standards für medizinische Ausnahmeerlaubnisse belegen, sollte die Angelegenheit nicht an die WADA weitergeleitet werden. Stattdessen sollten die Unterlagen vervollständigt und erneut an die FIA übermittelt werden.]

- 4.4.2.2 Hat die nationale Anti-Doping-Organisation dem Fahrer noch kein TUE für die betreffende Substanz oder die betreffende Methode ausgestellt, muss der Fahrer dieses unmittelbar bei der FIA in Übereinstimmung mit dem Verfahren gemäß Internationalem Standard für medizinische Ausnahmeerlaubnisse beantragen.

Ein bei der FIA eingereichter Antrag auf Erteilung des TUE wird erst bearbeitet nach Vorlage eines vollständigen Antragsformulars zusammen mit allen wichtigen Unterlagen in englischer oder französischer Sprache (dieses Antragsformular und eine Beschreibung der erforderlichen Unterlagen sind unter www.fia.com/tue verfügbar).

Lehnt die FIA den Antrag des Fahrers ab, so muss sie den Fahrer umgehend darüber in Kenntnis setzen und ihre Entscheidung begründen. Stimmt die FIA dem Antrag des Fahrers zu, muss sie nicht nur den Fahrer, sondern über ADAMS auch dessen nationale Anti-Doping-Organisation darüber in Kenntnis setzen. Erfüllt die medizinische Ausnahme genehmigung der FIA in den Augen der nationalen Anti-Doping-Organisation nicht die im Internationalen Standard für medizinische Ausnahme genehmigungen festgelegten Kriterien, kann sie die Angelegenheit innerhalb von 21 Tagen nach der Benachrichtigung zur Prüfung an die WADA gemäß Artikel 4.4.6 weiterleiten. Leitet die nationale Anti-Doping-Organisation die Angelegenheit zur Prüfung an die WADA weiter, bleibt die von der FIA ausgestellte medizinische Ausnahme genehmigung bis zu einer Entscheidung der WADA für internationale Wettbewerbe und Kontrollen außerhalb von Wettbewerben (nicht jedoch für nationale Wettbewerbe) gültig. Leitet die nationale Anti-Doping-Organisation die Angelegenheit nicht zur Prüfung an die WADA weiter, wird die von der FIA ausgestellte medizinische Ausnahme genehmigung nach Ablauf der Frist von 21 Tagen auch für nationale Wettkämpfe gültig.

[Kommentar zu Artikel 4.4.2: Die FIA kann mit einer Nationalen Anti-Doping-Organisation eine Vereinbarung dahingehend treffen, dass die Nationale Anti-Doping-Organisation TUE Anträge im Namen der FIA prüft.]

- 4.4.3 Möchte die FIA einen Fahrer kontrollieren, der kein internationaler Fahrer ist, muss sie ein TUE anerkennen, das dem Fahrer von seiner nationalen Anti-Doping-Organisation ausgestellt wurde. Möchte die FIA einen Fahrer, der kein internationaler oder nationaler Fahrer ist, kontrollieren, so muss sie dem Fahrer erlauben, ein rückwirkendes TUE für eine verbotene Substanz oder eine verbotene Methode zu beantragen, die er aus therapeutischen Gründen anwendet oder nutzt.
- 4.4.4 Ein Antrag an die FIA auf Erteilung oder Anerkennung eines TUE muss sofort eingereicht werden, wenn die Notwendigkeit auftritt und in jedem Fall (ausgenommen in Notfällen oder außergewöhnlichen Fällen oder falls Artikel 4.3 des Internationalen Standards für Medizinische Ausnahme genehmigungen Anwendung findet) bis spätestens 30 Tage vor dem nächsten Wettbewerb des Fahrers. Die FIA benennt ein Gremium zur Prüfung von Anträgen auf Erteilung oder Anerkennung eines TUE (das „TUE-Komitee“). Das TUE-Komitee bewertet und entscheidet in Übereinstimmung mit den anzuwendenden Bestimmungen des Internationalen Standards für Medizinische Ausnahme genehmigungen sofort über den Antrag. Seine Entscheidung stellt die endgültige Entscheidung der FIA dar und wird der WADA sowie anderen entspre-

chenden Anti-Doping-Organisationen, einschließlich der Nationalen Anti-Doping-Organisation des Fahrers, über ADAMS in Übereinstimmung mit dem Internationalen Standard für Medizinische Ausnahme genehmigungen mitgeteilt.

[Kommentar zu Artikel 4.4.4: Die Einreichung einer falschen oder irreführenden unvollständigen Information zur Unterstützung eines Antrags auf Erteilung eines TUE (einschließlich der Unterlassung von Informationen zu dem nicht erfolgreichen Ausgang eines vorherigen Antrags auf Erteilung eines solchen TUE bei einer anderen Anti-Doping-Organisation, jedoch nicht darauf beschränkt) kann zu einer Beschuldigung der unzulässigen Einflussnahme oder der versuchten unzulässigen Einflussnahme gemäß Artikel 2.5 führen.

Ein Fahrer darf nicht davon ausgehen, dass seinem Antrag auf Erteilung oder Anerkennung eines TUE (oder auf Erneuerung eines TUE) stattgegeben wird. Jede Verwendung oder jeder Besitz oder Verabreichung einer verbotenen Substanz oder einer verbotenen Methode vor Genehmigung des Antrags liegt vollständig in der Verantwortung des Fahrers.]

4.4.5 Ablauf, Aufhebung, Rücknahme oder Umkehrung eines TUE

- 4.4.5.1 Ein TUE, das in Anwendung der Bestimmungen erteilt wurde:
- läuft automatisch am Ende der Laufzeit, für welche es gewährt wurde, ab, ohne dass es einer weiteren Mitteilung oder anderer Formalitäten bedarf;
 - kann aufgehoben werden, falls der Fahrer nach Erteilung des TUE nicht unmittelbar irgendwelche Auflagen oder Bedingungen des TUEC erfüllt;
 - kann durch das TUEC zurückgenommen werden, wenn nachträglich festgestellt wird, dass die Kriterien zur Genehmigung des TUE nicht tatsächlich erfüllt sind; oder
 - kann durch die WADA oder aufgrund eines Einspruchs aufgehoben werden.
- 4.4.5.2 In einem solchen Fall ergeben sich für den Fahrer aufgrund seiner Verwendung oder seines Besitzes der betreffenden Substanz oder Methode gemäß dem TUE vor dem Datum des Ablaufs, der Aufhebung, der Rücknahme oder der Umkehrung keine weiteren Folgen. Bei der Überprüfung in Anwendung des Artikels 7.2 eines nachfolgenden atypischen Analyseergebnisses muss die Frage berücksichtigt werden, ob dieses Ergebnis mit der Verwendung der verbotenen Substanz oder der verbotenen Methode vor diesem Datum schlüssig ist, wobei in diesem Fall keine Verletzung der Anti-Doping-Bestimmungen vorliegt.

4.4.6 Überprüfung von TUE Entscheidungen und Einsprüche

- 4.4.6.1 Die WADA muss jede Entscheidung der FIA prüfen, eine von einer nationalen Anti-Doping-

Organisation ausgestellte medizinische Ausnahme genehmigung nicht anzuerkennen, wenn ihr die Entscheidung von einem Fahrer oder seiner nationalen Anti-Doping-Organisation zur Prüfung weitergeleitet wird. Zudem muss die WADA jede Entscheidung der FIA prüfen, eine medizinische Ausnahme genehmigung auszustellen, wenn ihr die Entscheidung von der nationalen Anti-Doping-Organisation des Fahrers zur Prüfung weitergeleitet wird. Die WADA kann jederzeit auch andere Entscheidungen zu medizinischen Ausnahme genehmigungen prüfen, entweder auf Anfrage der Betroffenen oder aus eigener Initiative. Ist die geprüfte Entscheidung in Einklang mit den im Internationalen Standard für medizinische Ausnahme genehmigungen festgelegten Kriterien, wird die WADA nicht eingreifen. Erfüllt die Entscheidung diese Kriterien nicht, wird die WADA die Entscheidung aufheben.

- 4.4.6.2 Jede Entscheidung der FIA zu einem TUE, die nicht von der WADA (oder einer Nationalen Anti-Doping-Organisation, falls vereinbart wurde, dass die Nationale Anti-Doping-Organisation den Antrag im Namen der FIA prüft) geprüft wird bzw. von der WADA geprüft, aber nicht aufgehoben wird, kann vom Fahrer und/oder seiner nationalen Anti-Doping-Organisation ausschließlich vor dem Internationalen Sportgerichtshof gemäß Artikel 13 angefochten werden.

[Kommentar zu Artikel 4.4.6.2: In derartigen Fällen ist die angefochtene Entscheidung diejenige der FIA und nicht die Entscheidung der WADA, eine Entscheidung zu einem TUE nicht zu prüfen oder (nach einer Prüfung) die Entscheidung nicht aufzuheben. Allerdings beginnt die Frist für die Anfechtung der Entscheidung erst zu dem Zeitpunkt, an dem die WADA ihre Entscheidung verkündet. Ungeachtet dessen, ob die Entscheidung von der WADA geprüft wurde oder nicht, ist die WADA über eine Beschwerde in Kenntnis zu setzen, damit sie gegebenenfalls teilnehmen kann.]

- 4.4.6.3 Eine Entscheidung der WADA, eine Entscheidung zu einem TUE aufzuheben, kann vom Fahrer, der nationalen Anti-Doping-Organisation und/oder der FIA ausschließlich vor dem Internationalen Sportgerichtshof gemäß Artikel 13 angefochten werden.
- 4.4.6.4 Werden nach der ordnungsgemäßen Übermittlung eines Antrags auf Ausstellung/Anerkennung eines TUE oder auf Prüfung einer Entscheidung zu einem TUE nicht in einem angemessenen Zeitraum Maßnahmen ergriffen, so gilt dies als Ablehnung des Antrags.

ARTIKEL 5 DOPINGKONTROLLEN UND UNTERSUCHUNGEN

5.1 Zweck von Dopingkontrollen und Untersuchungen

Dopingkontrollen und Untersuchungen werden nur für die Zwecke der Dopingbekämpfung durchgeführt. Sie werden in Übereinstimmung mit dem Bestimmungen des Internationalen Standards für Kontrollen und Untersuchungen sowie allen besonderen Protokollen der FIA durchgeführt.

- 5.1.1 Dopingkontrollen werden durchgeführt, um analytisch nachzuweisen, ob der Fahrer das strenge Verbot des Vorhandenseins/der Anwendung einer verbotenen Substanz oder einer verbotenen Methode einhält. Im Dopingkontrollplan, bei den Kontrollen, den Aktivitäten nach den Kontrollen und alle damit zusammenhängenden Aktivitäten der FIA werden die Anzahl der durchzuführenden Kontrollen gemäß Platzierungen, nach dem Zufallsprinzip und Zielkontrollen wie im Internationalen Standard für Kontrollen und Untersuchungen aufgeführt festgelegt.

5.1.2 Untersuchungen werden durchgeführt:

- 5.1.2.1 in Bezug auf auffällige Ergebnisse und auffällige oder abweichende Ergebnisse im Fahrerpass in Einklang mit Artikeln 7.4 und 7.5, indem Informationen oder Beweise zusammengetragen werden (darunter insbesondere Analyseergebnisse), um festzustellen, ob ein Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen gemäß Artikel 2.1 oder Artikel 2.2 vorliegt; und
- 5.1.2.2 in Bezug auf andere Hinweise auf mögliche Verstöße gegen die Anti-Doping-Bestimmungen in Einklang mit Artikeln 7.6 und 7.7, indem Informationen oder Beweise zusammengetragen werden (darunter insbesondere nicht-analytische Beweise), um festzustellen, ob ein Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen gemäß einem der Artikeln 2.2 bis 2.10 vorliegt.
- 5.1.3 Die FIA kann Anti-Doping Informationen aus allen möglichen Quellen besorgen, bewerten und verarbeiten, um einen effektiven, intelligenten und angemessenen Dopingkontrollplan, Zielkontrollplan zu entwickeln und/oder die Grundlage für eine Untersuchung zu einem möglichen Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen zu legen.

5.2 Zuständigkeit zur Durchführung von Kontrollen

- 5.2.1 Vorbehaltlich der rechtlichen Einschränkungen in Bezug auf die Zuständigkeit für Kontrollen bei Veranstaltungen wie in Artikel 5.3 des Codes aufgeführt, ist die FIA befugt Kontrollen während eines Wettbewerbs oder außerhalb von Wettbewerben

bei allen, in der Einleitung zu diesen Bestimmungen (unter der Überschrift „Geltungsbereich“) aufgeführten Fahrern durchzuführen.

- 5.2.2 Die FIA ist befugt, jeden Fahrer, der ihren Bestimmungen unterliegt (einschließlich gesperrter Fahrer), jederzeit und an jedem Ort aufzufordern, eine Probe anzugeben.

[Kommentar zur Artikel 5.2.2: Sofern der Fahrer innerhalb der Zeitspanne von 23:00 Uhr bis 06:00 Uhr kein 60-minütiges Zeitfenster für Kontrollen angegeben oder auf andere Weise Dopingkontrollen in dieser Zeit zugestimmt hat, so führt die FIA in diesem Zeitraum keine Kontrollen durch, es sei denn es liegt ein ernster und konkreter Verdacht auf Doping bei einem Fahrer vor. Wird angefochten, dass der FIA ein ausreichender Verdacht für Dopingkontrollen in diesem Zeitraum vorlag, so gilt dies nicht als Verteidigung für einen Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen, der durch eine solche Kontrolle oder versuchte Kontrolle festgestellt wurde.]

- 5.2.3 Die WADA ist befugt, gemäß Artikel 20.7.8 des Codes Kontrollen während Wettbewerben und außerhalb von Wettbewerben durchzuführen.
- 5.2.4 Beauftragt die FIA eine nationale Anti-Doping-Organisation (direkt oder über den ASN) mit der Durchführung eines Teils der Dopingkontrollen, so kann diese nationale Anti-Doping-Organisation zusätzliche Proben nehmen oder das Labor anweisen, zusätzliche Analysen auf Kosten der nationalen Anti-Doping-Organisation durchzuführen. Werden zusätzliche Proben genommen oder zusätzliche Analysen durchgeführt, muss die FIA darüber in Kenntnis gesetzt werden.

5.3 Kontrollen innerhalb eines Wettbewerbs

- 5.3.1 Nur eine einzige Organisation sollte verantwortlich sein, Dopingkontrollen am Veranstaltungsort über die Wettbewerbsdauer zu veranlassen und durchzuführen, sofern in Artikel 5.3 des Codes nicht anders festgelegt. Bei internationalen Veranstaltungen wird die Entnahme von Proben von der FIA veranlasst und durchgeführt. Auf Verlangen der FIA werden während der Wettbewerbsdauer alle Kontrollen außerhalb des Veranstaltungsorts mit der FIA abgestimmt.
- 5.3.2 Wenn eine ansonsten für Dopingkontrollen zuständige Anti-Doping-Organisation, die jedoch nicht für die Veranlassung und Durchführen von Dopingkontrollen bei einer internationalen Veranstaltung zuständig ist, am Veranstaltungsort Kontrollen bei Fahrern über die Wettbewerbsdauer hinweg durchführen möchte, muss sich die Anti-Doping-Organisation zunächst mit der FIA beraten, um die Genehmigung zu erhalten, solche Dopingkontrollen durchzuführen und zu koordinieren.

Wenn die Anti-Doping-Organisation mit der Antwort der FIA nicht zufrieden ist, kann sie sich in Ein-

klang mit dem Verfahren gemäß Internationalem Standard für Kontrollen und Untersuchungen an die WADA wenden, um die Genehmigung zu erhalten, Dopingkontrollen durchzuführen, und um festzulegen, wie diese Kontrollen zu koordinieren sind. Die WADA darf die Genehmigung für solche Dopingkontrollen nicht erteilen, bevor sie die FIA kontaktiert und informiert hat. Die Entscheidung der WADA ist endgültig und kann nicht angefochten werden.

Solche Kontrollen gelten als Kontrollen während eines Wettbewerbs und im Falle eines von der Norm abweichenden Analyseergebnisses wird das Ergebnismanagement von der FIA übernommen.

5.4 Dopingkontrollplan

Im Einklang mit dem Internationalen Standard für Kontrollen und Untersuchungen und in Abstimmung mit anderen Anti-Doping-Organisationen, welche Kontrollen an den gleichen Fahrern durchführen, entwickelt die FIA einen zweckmäßigen, intelligenten und ausgeglichenen Dopingkontrollplan mit einer angemessenen Gewichtung zwischen den Disziplinen, Fahrergruppen, Kontrollarten, Arten gesammelter Proben und Analysearten, wobei immer die Anforderungen des Internationalen Standards für Kontrollen und Untersuchungen beachtet werden müssen. Die FIA stellt der WADA auf Anfrage ihren aktuellen Dopingkontrollplan zur Verfügung.

5.5 Koordination von Kontrollen

Dopingkontrollen werden wenn möglich über ADAMS oder ein anderes von der WADA anerkanntes System koordiniert, um die Wirksamkeit des gemeinsamen Einsatzes bei Dopingkontrollen zu maximieren und unnötige Mehrfachkontrollen zu vermeiden.

5.6 Voraussetzungen für die Meldepflichten

- 5.6.1 Die FIA kann ein Kontrollregister derjenigen Fahrer einrichten, die den Voraussetzungen für die Meldepflichten gemäß Anhang I des Internationalen Standards für Kontrollen und Untersuchungen unterliegen, und stellt über ADAMS eine Liste zur Verfügung, in der die Fahrer in ihrem Kontrollregister namentlich oder anhand bestimmter klar definierter Kriterien aufgeführt sind. Die FIA koordiniert mit der nationalen Anti-Doping-Organisation die Benennung dieser Fahrer und die Erfassung von aktuellen Informationen zu Aufenthaltsort und Erreichbarkeit. Die FIA wird je nach Notwendigkeit ihre Kriterien für die Aufnahme von Fahrern in ihr Kontrollregister prüfen und aktualisieren und die Mitgliederliste seines Kontrollregisters von Zeit zu Zeit je nach Bedarf in Übereinstimmung mit den vorgeschriebenen Kriterien überarbeiten. Fahrer werden benachrichtigt, bevor sie in ein Kontroll-

register aufgenommen werden und wenn sie aus diesem Register ausscheiden.

Jeder Fahrer in dem Kontrollregister muss gemäß Anhang I zum Internationalen Standard für Kontrollen und Untersuchungen:

- (a) an die FIA vierteljährlich Angaben über Aufenthaltsort und Erreichbarkeit machen;
- (b) diese Information je nach Erfordernissen aktualisieren, so dass diese zu jeder Zeit exakt und vollständig sind; und
- (c) zu jeder Zeit für Kontrollen an diesen Aufenthaltsorten verfügbar sein.

5.6.2 Zum Zwecke des Artikels 2.4 wird das Versäumnis eines Fahrers, den Anforderungen gemäß Internationalem Standard für Kontrollen und Untersuchungen nachzukommen, als Verstoß gegen die Meldepflicht oder als versäumte Kontrolle (wie im Internationalen Standard für Kontrollen und Untersuchungen definiert) erachtet, wenn die Bedingungen des Internationalen Standards für Kontrollen und Untersuchungen für einen Verstoß gegen die Meldepflicht oder einer versäumten Kontrolle erfüllt sind.

5.6.3 Ein Fahrer im Kontrollregister der FIA unterliegt der Verpflichtung zur Beachtung der Meldepflichten gemäß Anhang I des Internationalen Standards für Kontrollen und Untersuchungen so lange bis:

- a. der Fahrer die FIA schriftlich über seinen Rücktritt informiert und die FIA ihrerseits schriftlich bestätigt, das er aus dem Kontrollregister gestrichen ist, oder
- b. die FIA ihn informiert, dass er die Kriterien für die Aufnahme im Kontrollregister der FIA nicht mehr erfüllt.

5.6.4 Informationen zum Aufenthaltsort hinsichtlich eines Fahrers müssen der WADA (über ADAMS) und anderen zuständigen Anti-Doping-Organisationen mit der Befugnis, diesen Fahrer zu kontrollieren mitgeteilt werden. Diese Angaben werden stets vertraulich behandelt; sie werden ausschließlich zum Zweck wie in Artikel 5.6 des Codes aufgeführt verwendet und sie müssen in Einklang mit dem Internationalen Standard für Datenschutz und für den Schutz personenbezogener Daten vernichtet werden, sobald sie für diese Zwecke nicht mehr benötigt werden.

5.7 Kontrollregister von Fahrern

Die FIA kann ein Kontrollregister derjenigen Fahrer erstellen, welche der FIA ihre grundlegenden Kontaktinformationen zur Verfügung stellen müssen. Eine Liste mit Aufzählung dieser Fahrer, entweder namentlich oder anhand bestimmter klar definierter Kriterien, muss über ADAMS zur Verfügung gestellt werden. Fahrer werden durch die FIA benachrichtigt, bevor sie in das Kontrollregister aufgenommen werden und wenn sie aus diesem Register gestrichen werden.

Jeder Fahrer im Kontrollregister muss der FIA mindestens die folgenden Informationen zur Verfügung stellen:

- a) eine aktuelle Post- und E-Mail-Adresse,
- b) eine Privatadresse,
- c) Festnetz- und/oder Mobiltelefonnummern.

Die im Kontrollregister aufgeführten Fahrer müssen diese Informationen regelmäßig und bis zur entsprechenden durch die FIA genannte Frist zur Verfügung stellen.

5.8 Fahrer, die nach Rücktritt in den Wettbewerb wieder einsteigen

5.8.1 Ein Fahrer im Kontrollregister der FIA und/oder im Testpool der FIA, der gegenüber der FIA seinen Rücktritt erklärt hat, darf den Wettbewerb an internationalen oder nationalen Veranstaltungen erst wieder aufnehmen, wenn er gegenüber der FIA schriftlich erklärt hat, dass er den Wettbewerb wieder aufnehmen möchte und sich mit einer Vorlaufzeit von sechs Monaten vor der Wiederaufnahme des Wettbewerbs für eine Kontrolle zur Verfügung gestellt hat, einschließlich (auf Aufforderung) der Übereinstimmung mit den Meldepflichten gemäß Anhang I zum Internationalen Standard für Kontrollen und Untersuchungen. Die WADA kann in Absprache mit der FIA und der nationalen Anti-Doping-Organisation des Fahrers von einer schriftlichen Benachrichtigung innerhalb von sechs Monaten absehen, wenn die Anwendung dieser Regel offenkundig ungerecht gegenüber dem Fahrer wäre. Diese Entscheidung kann gemäß Artikel 13 angefochten werden. Alle Wettbewerbsergebnisse, die unter Missachtung der Bestimmungen dieses Artikels 5.8.1 erzielt wurden, werden gestrichen.

5.8.2 Bei Rückzug eines Fahrers vom Sport während er gesperrt ist, darf er an Wettbewerben bei internationalen oder nationalen Veranstaltungen erst wieder teilnehmen, wenn er mit einer Vorlaufzeit von sechs Monaten (oder einen Zeitraum, welcher der ab dem Tag seines Ausscheidens aus dem Sport verbliebenen Dauer der Sperre entspricht, wenn dieser Zeitraum länger als sechs Monate ist) die FIA und die nationalen Anti-Doping-Organisation über seine Absicht der Wiederaufnahme informiert und für Dopingkontrollen in diesem Zeitraum zur Verfügung steht, einschließlich (auf Aufforderung) der Übereinstimmung mit den Meldepflichten gemäß Anhang I zum Internationalen Standard für Kontrollen und Untersuchungen.

5.9 Programm für Unabhängige Beobachter

Die FIA und die Organisationskomitees bei internationalen Veranstaltungen sowie die ASN und die Organisationskomitees bei nationalen Veranstaltungen müssen bei solchen Veranstaltungen das Programm für Unabhängige Beobachter zulassen und möglich machen.

ARTIKEL 6 ANALYSEN VON PROBEN

Gemäß Bestimmungen entnommene Proben werden in Übereinstimmung mit den folgenden Grundsätzen analysiert:

6.1 Beauftragung eines akkreditierten und anerkannten Labors

Für die Zwecke des Artikels 2.1 (Vorhandensein einer Verbotenen Substanz, seiner Metaboliten oder Marker) werden Proben ausschließlich in von der WADA akkreditierten oder anderweitig von der WADA anerkannten Laboren analysiert. Die Auswahl des Labors wird ausschließlich von der FIA getroffen.

[Kommentar zu Artikel 6.1: Ein Verstoß gegen Artikel 2.1 kann nur durch die Analyse einer Probe festgestellt werden, die von einem von der WADA akkreditierten oder einem anderweitig von der WADA anerkannten Labor durchgeführt wurde. Ein Verstoß gegen andere Artikel kann unter Verwendung von Analyseergebnissen anderer Labore festgestellt werden, solange die Ergebnisse zuverlässig sind.]

6.2 Zweck der Probenentnahme und -analyse

6.2.1 Proben werden analysiert, um in der Verbotliste aufgeführten verbotener Substanzen und verbotenen Methoden oder andere Substanzen nachzuweisen, die die WADA gemäß Artikel 4.5 (Monitoring Programm) überwacht, oder um der FIA zum Zwecke der Dopingbekämpfung dabei zu helfen, ein Profil relevanter Parameter im Urin, Blut oder einer anderen Matrix eines Fahrers zu erstellen, u. a. DNS- oder Genomprofilierung oder zu einem anderen rechtmäßigen Zweck der Dopingbekämpfung. Proben können für eine spätere Analyse entnommen und gelagert werden.

[Kommentar zu Artikel 6.2.1: So könnten beispielsweise Profilinformationen für die Anweisung von Zielkontrollen und/oder zur Unterstützung eines Verfahrens aufgrund eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen nach Artikel 2.2 genutzt werden.]

6.2.2 Die FIA muss die Labore auffordern, die Proben in Übereinstimmung mit Artikel 6.4 des Codes und Artikel 4.7 des Internationalen Standards für Kontrollen und Untersuchungen durchzuführen.

6.3 Verwendung von Proben zu Forschungszwecken

Proben dürfen ohne schriftliche Einwilligung des Fahrers nicht für Forschungszwecke verwendet werden. Bei Proben, die für andere Zwecke als die in Artikel 6.2 beschriebenen Zwecke verwendet werden, müssen sämtliche Identifikationsmittel entfernt werden, so dass kein Rückschluss auf den jeweiligen Fahrer möglich ist.

6.4 Standards für die Analyse von Proben und Berichterstattung

Die Labore analysieren die entnommenen Proben und melden ihre Ergebnisse gemäß dem interna-

tionalen Standard für Labore. Um wirksame Dopingkontrollen zu gewährleisten, ist in dem unter Artikel 5.4.1 genannten technischen Dokument der auf einer Risikoabschätzung beruhende Analyseumfang für bestimmte Sportarten und Disziplinen aufgeführt, den die Labore bei der Analyse von Proben einhalten müssen.

Ausnahmen gelten in folgenden Fällen:

- 6.4.1 Die FIA kann verlangen, dass Labore ihre Proben in größerem Umfang analysieren als im technischen Dokument beschrieben.
- 6.4.2 Die FIA kann verlangen, dass Labore ihre Proben in geringerem Umfang analysieren als im technischen Dokument beschrieben, wenn sie gegenüber der WADA glaubhaft macht, dass ein geringerer Analyseumfang aufgrund der besonderen Umstände ihrer Sportart angemessen ist, wie in ihrem Dopingkontrollplan beschrieben.
- 6.4.3 Wie im Internationalen Standard für Labore festgelegt, können Labore auf eigene Initiative und Kosten Proben auf verbotene Substanzen oder verbotene Methoden analysieren, die nicht in dem im technischen Dokument beschriebenen Analyseumfang enthalten sind bzw. nicht von der Dopingkontrollbehörde vorgegeben wurden. Die Ergebnisse einer solchen Analyse werden gemeldet und haben dieselbe Gültigkeit und dieselben Folgen wie andere Analyseergebnisse.

[Kommentar zu Artikel 6.4: Ziel dieses Artikels ist die Ausweitung des Grundsatzes der „intelligenten Kontrollen“ auf den Analyseumfang, um Doping so wirksam und effizient wie möglich aufdecken zu können. Es wird anerkannt, dass die Mittel zur Dopingbekämpfung begrenzt sind und eine Erweiterung des Analyseumfangs bei einigen Sportarten dazu führen kann, dass sich die Anzahl der Proben, die analysiert werden können, verringert.]

6.5 Weitere Analyse von Proben.

Eine Probe kann für den Zweck des Artikels 6.2 jederzeit gelagert und weiter analysiert werden:

- a) jederzeit durch die WADA; und/oder
- b) durch die FIA zu jeder Zeit, bevor sie dem Fahrer die Analyseergebnisse für die A- und B-Probe (oder das Ergebnis für die A-Probe, wenn auf eine Analyse der B-Probe verzichtet wurde) als Grundlage für die Feststellung eines Verstoßes gegen Artikel 2.1 mitgeteilt hat.

Eine solche weitere Analyse von Proben muss den Anforderungen des Internationalen Standards für Labore und des Internationalen Standards für Kontrollen und Untersuchungen entsprechen.

ARTIKEL 7 BEARBEITUNG DER ERGEBNISSE

7.1 Zuständigkeit für das Ergebnismanagement.

Die Umstände, unter denen die FIA die Verantwortung für die Durchführung des Ergebnismanage-

ments in Zusammenhang mit Verstößen gegen die Anti-Doping-Bestimmungen durch Fahrer und andere Personen in ihrem Zuständigkeitsbereich übernimmt, müssen unter Bezugnahme auf und in Übereinstimmung mit Artikel 7 des Codes festgelegt werden.

7.2 Überprüfung der von der Norm abweichenden Analyseergebnissen bei von der FIA initiierten Kontrollen

Die Bearbeitung der Ergebnisse bei Kontrollen, die von der FIA initiiert wurden (einschließlich der von der WADA in Abstimmung mit der FIA und in Übereinstimmung mit Artikel 5.3.2 durchgeführten Kontrollen), muss wie nachfolgend aufgeführt vorgenommen werden:

- 7.2.1 Die Ergebnisse aller Analysen müssen in verschlüsselter Form in einem Bericht, der von einem offiziellen Vertreter des Labors unterzeichnet ist, an die FIA geschickt werden. Alle Mitteilungen müssen vertraulich und in Übereinstimmung mit ADAMS verfasst werden.
- 7.2.2 Bei Erhalt eines positiven Analyseergebnisses führt die FIA eine Untersuchung durch, um festzustellen,
- ob eine gültige medizinische Ausnahmegenehmigung erteilt wurde oder in Übereinstimmung mit dem Internationalen Standard für Medizinische Ausnahmegenehmigung erteilt wird, oder
 - ob eine offensichtliche Abweichung vom Internationalen Standard für Kontrollen und Untersuchungen oder Internationalen Standard für Laboranalysen vorliegt, welche das von der Norm abweichende Analyseergebnis verursachte.
- 7.2.3 Falls sich bei der Überprüfung eines positiven Analyseergebnisses gemäß Artikel 7.2.2 herausstellt, dass ein gültiges TUE oder eine Abweichung vom Internationalen Standard für Kontrollen und Untersuchungen oder vom Internationalen Standard für Labore zu Tage bringt, die das auffällige Ergebnis verursachte, so wird die gesamte Kontrolle als negativ bewertet und der Fahrer, der ASN, welcher die Lizenz des Fahrers ausgestellt hat, die Nationale Anti-Doping-Organisation des Fahrers und die WADA werden entsprechend informiert.

7.3 Mitteilung nach der Überprüfung bei einem positiven Analyseergebnis

- 7.3.1 Falls sich bei der Überprüfung eines positiven Analyseergebnisses gemäß Artikel 7.2.2 nicht herausstellt, dass
- eine gültige TUE oder eine Berechtigung zu einer TUE gemäß Internationalem Standard für Medizinische Ausnahmegenehmigung vorliegt,
 - eine Abweichung vom Internationalen Standard für Kontrollen und Untersuchungen oder vom Internationalen Standard für Labore vorliegt, welche zu dem positiven Analyseergebnis geführt hat,

informiert die FIA den Fahrer sowie den ASN, welcher die Lizenz des Fahrers ausgestellt hat, die Nationale Anti-Doping-Organisation des Fahrers und die WADA unverzüglich über:

- das von der Norm abweichende Analyseergebnis,
- den Artikel der Bestimmungen, gegen den verstoßen wurde,
- das Recht des Fahrers, innerhalb einer Frist von vier Werktagen, beginnend mit dem Empfang der Mitteilung durch eingeschriebenen Brief, die Analyse der B-Probe zu beantragen oder, falls er dies unterlässt, dass er damit auf die Analyse der B-Probe verzichtet,
- das Datum, die Uhrzeit und den Ort für die Analyse der B-Probe, sofern der Fahrer oder die FIA eine solche Analyse beantragt,
- die Möglichkeit für den Fahrer und/oder den Vertreter des Fahrers, der Öffnung und Analyse der B-Probe innerhalb des Zeitraumes, wie er durch den Internationalen Standard für Laboranalysen vorgeschrieben ist, beizuwohnen, wenn eine solche Analyse beantragt wird, und
- das Recht des Fahrers, Kopien der Laborunterlagen zu den A- und B-Proben anzufordern, welche die Informationen gemäß dem Internationalen Standard für Laboranalysen enthalten,
- das Recht des Fahrers auf eine Anhörung oder, falls er dies nicht innerhalb der in der Mitteilung aufgeführten Frist beantragt, dass er damit auf die Anhörung verzichtet;
- die Möglichkeit für den Fahrer, eine schriftliche Erklärung zu den allgemeinen Umständen des Falls abzugeben oder der Behauptung der FIA, dass ein Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen vorliegt, zu widersprechen;
- die Möglichkeit für den Fahrer sich mit der FIA über die Folgen zu verständigen, die gemäß vorliegender Bestimmungen vorgeschrieben sind oder (im Falle, dass gemäß vorliegender Bestimmungen ein Ermessen in Bezug auf die Folgen besteht) die mit der FIA vereinbart wurden;
- die Auferlegung einer zwingenden vorläufigen Sperre (im Fall wie in Artikel 7.8.1 beschrieben);
- die Auferlegung der möglichen vorläufigen Sperre in Fällen, in denen die FIA dies gemäß Artikel 7.8.2 entscheidet;
- die Möglichkeit der freiwilligen Annahme einer vorläufigen Sperre im Vorfeld der Entscheidung der Angelegenheit in allen Fällen, in denen keine vorläufige Sperre ausgesprochen wird;
- die Möglichkeit für den Fahrer, den Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen sofort einzuräumen und demzufolge eine Verkürzung

der Dauer der Sperre wie in Artikel 10.6.3 beschrieben zu beantragen;

- n) die Möglichkeit für den Fahrer zur Zusammenarbeit und substanzielle Unterstützung bei der Aufklärung oder Feststellung des Verstoßes gegen die Anti-Doping-Bestimmungen wie in Artikel 10.6.1 beschrieben zu gewähren.

Beschließt die FIA, das positive Analyseergebnis nicht als einen Verstoß gegen die Anti-Doping Bestimmungen vorzubringen, so wird der Fahrer, der ASN, welcher die Lizenz des Fahrers ausgestellt hat, die Nationale Anti-Doping-Organisation des Fahrers und die WADA hierüber informiert.

Sollte die Analyse der B-Probe auf Veranlassung des Fahrers durchgeführt worden sein, werden dem Fahrer die Kosten für die Analyse in Rechnung gestellt. Sie werden dem Fahrer zurück erstattet, wenn das Ergebnis der Analyse negativ ausfällt.

- 7.3.2 Auf Veranlassung des Fahrers oder der FIA oder seines Vertreters müssen Vorkehrungen für eine Analyse der B-Probe gemäß internationalem Standard für Laboranalysen aufgeführt getroffen werden. Durch Verzicht auf Analyse der B-Probe erkennt der Fahrer das Ergebnis der A-Probe an. Die FIA kann dennoch mit der Analyse der B-Probe fortfahren.
- 7.3.3 Dem Fahrer und/oder seinem Vertreter muss gestattet werden, bei der Öffnung und Analyse der B-Probe anwesend zu sein. Auch einem Vertreter des ASN des Fahrers sowie einem Vertreter der FIA muss erlaubt werden, anwesend zu sein.
- 7.3.4 Falls die B-Probe das Ergebnis der Analyse der A-Probe nicht bestätigt, so (es sei denn, die FIA verfolgt den Fall weiter als Anti-Doping Verstoß gemäß Artikel 2.2) wird die komplette Kontrolle als negativ betrachtet und der Fahrer, der ASN, welcher die Lizenz des Fahrers ausgestellt hat, die nationalen Anti-Doping-Organisation des Fahrers und die WADA müssen hierüber informiert werden.
- 7.3.5 Falls die B-Probe das Ergebnis der A-Probe bestätigt, so werden die Ergebnisse dem Fahrer, dem ASN, welcher die Lizenz des Fahrers ausgestellt hat, der nationalen Anti-Doping-Organisation des Fahrers und der WADA mitgeteilt.

7.4 Überprüfung von atypischen Analyseergebnissen

- 7.4.1 Gemäß den Internationalen Standards sind die Labore unter gewissen Umständen angewiesen, das Vorhandensein Verbotener Substanzen, die auch endogen erzeugt werden können, als atypische Analyseergebnisse, das heißt als Analyseergebnisse für weitergehende Untersuchungen zu melden.
- 7.4.2 Bei Erhalt eines Atypischen Analyseergebnisses führt die FIA eine Überprüfung durch, um festzustellen, ob:

- (a) eine gültige TUE vorliegt oder gemäß Internationalem Standard für Ausnahmegenehmigungen erteilt wird, oder
- (b) ob eine offensichtliche Abweichung vom Internationalen Standard für Kontrollen und Untersuchungen oder vom Internationalen Standard für Laboranalysen vorliegt, welche das Atypische Analyseergebnis verursacht hat.

- 7.4.3 Wenn diese Überprüfung eines atypischen Analyseergebnisses gemäß Artikel 7.2.2 ergibt, dass
- ein gültiges TUE oder
 - eine Abweichung vom Internationalen Standard für Kontrollen und Untersuchungen oder vom Internationalen Standard für Labors zu Tage bringt, die das auffällige Ergebnis verursachte,
- so wird die gesamte Kontrolle als negativ bewertet und der Fahrer, der ASN, welcher die Lizenz des Fahrers ausgestellt hat, die Nationalen Anti-Doping-Organisation des Fahrers und die WADA werden entsprechend informiert.
- 7.4.4 Hat diese Überprüfung ergeben, dass weder eine gültige TUE noch eine Abweichung vom Internationalen Standard für Kontrollen und Untersuchungen oder dem Internationalen Standard für Labore, die das Atypische Analyseergebnis verursachte, vorliegt, so führt die FIA die erforderlichen Untersuchungen durch oder veranlasst, dass diese durchgeführt werden. Nach Abschluss einer solchen Untersuchung wird entweder das atypische Analyseergebnis als positives Analyseergebnis in Übereinstimmung mit Artikel 7.3.1 weiter verfolgt oder andernfalls der Fahrer, der ASN, welcher die Lizenz des Fahrers ausgestellt hat, die Nationalen Anti-Doping-Organisation des Fahrers und die WADA informiert, dass das atypische Analyseergebnis nicht weiter als positives Analyseergebnis verfolgt wird.
- 7.4.5 Die FIA meldet ein atypisches Analyseergebnis grundsätzlich nicht vor Abschluss ihrer Untersuchungen und nach der Entscheidung, ob das atypische Analyseergebnis ein positives Analyseergebnis darstellt, es sei denn, es liegt einer der nachfolgenden Umstände vor:
- 7.4.5.1 Wenn die FIA beschließt, dass die B-Probe vor Abschluss der weiteren Untersuchungen analysiert werden sollte, kann sie die Analyse der B-Probe nach Benachrichtigung des Fahrers durchführen, wobei diese Benachrichtigung eine Beschreibung des atypischen Analyseergebnisses sowie die in Artikel 7.3.1 (d) bis (f) beschriebenen Informationen enthalten muss.
- 7.4.5.2 Wird die FIA gebeten
- a) von einem Veranstalter einer großen Veranstaltung kurz vor einem seiner internationalen Veranstaltungen, oder

b) von einer Sportorganisation, die eine bevorstehende Frist für die Auswahl von Teammitgliedern für einen internationalen Wettbewerb einhalten muss,

offenzulegen, ob für einen Fahrer, der auf einer von einem Veranstalter von großen Sportveranstaltungen oder einer Sportorganisation bereitgestellten Liste erscheint, ein noch ungeklärtes auffälliges Ergebnis vorliegt, so meldet die Anti-Doping-Organisation einen solchen Fahrer erst, nachdem sie ihn über das auffällige Ergebnis in Kenntnis gesetzt hat.

7.5 Überprüfung auffälliger und abweichender Ergebnisse im Fahrerpass.

Die Überprüfung auffälliger und abweichender Ergebnisse im Fahrerpass erfolgt gemäß dem Internationalen Standard für Kontrollen und Untersuchungen und dem Internationalen Standard für Labore. Sobald sich die FIA davon überzeugt hat, dass ein Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen vorliegt, setzt sie den Fahrer (und gleichzeitig den ASN, der die Lizenz für den Fahrer ausgestellt hat, die nationale Anti-Doping-Organisation des Fahrers und die WADA) unverzüglich von der Anti-Doping-Bestimmung, gegen die verstoßen wurde, und von dem dem Verstoß zugrundeliegenden Sachverhalt in Kenntnis.

7.6 Überprüfung von Meldepflichtversäumnissen

Die Überprüfung möglicher Meldepflicht- und Kontrollversäumnisse erfolgt gemäß dem Internationalen Standard für Kontrollen und Untersuchungen durch die FIA für Fahrer, die eine Meldepflicht gegenüber der FIA haben, in Übereinstimmung mit dem Anhang I zum Internationalen Standard für Kontrollen und Untersuchungen. Sobald sich die FIA davon überzeugt hat, dass ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen gemäß Artikel 2.4 vorliegt, setzt sie den Fahrer (und gleichzeitig den ASN, der die Lizenz des Fahrers ausgestellt hat, die nationalen Anti-Doping-Organisation des Fahrers und die WADA) unverzüglich davon in Kenntnis, dass ein Verstoß gegen Artikel 2.4 geltend gemacht wird und auf welcher Grundlage diese Behauptung beruht.

7.7 Überprüfung anderer Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen, die nicht unter die Artikel 7.2 bis 7.6 fallen.

Die FIA führt alle erforderlichen Nachuntersuchungen bei potentiellen Verstößen gegen die Anti-Doping-Bestimmungen durch, die nicht unter die Artikel 7.2 bis 7.6 fallen. Sobald sich die FIA davon überzeugt hat, dass ein Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen vorliegt, setzt sie den Fahrer oder eine andere Person (und gleichzeitig den ASN, der die Lizenz des Fahrers ausgestellt hat, die nationale Anti-Doping-Organisation des Fahrers oder der

anderen Person und die WADA) unverzüglich von der Anti-Doping-Bestimmung, gegen die verstoßen wurde, und von dem dem Verstoß zugrundeliegenden Sachverhalt in Kenntnis.

7.8 Ermittlung früherer Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen

Bevor ein Fahrer oder eine andere Person wie oben beschrieben über einen Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen in Kenntnis gesetzt wird, konsultiert die FIA ADAMS, die WADA und andere zuständige Anti-Doping-Organisationen, um festzustellen, ob bereits ein früherer Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen vorliegt.

7.9 Vorläufige Suspendierung

7.9.1 Obligatorische vorläufige Suspendierung

Wird bei der Analyse der A-Probe ein positives Analyseergebnis für eine verbotene Substanz festgestellt, mit Ausnahme einer spezifischen Substanz, und nach Überprüfung gemäß Artikel 7.2.2 liegt kein anzuwendendes TUE oder eine Abweichung vom Internationalen Standard für Kontrollen und Untersuchungen oder dem Internationalen Standard für Labore vor, was zu dem positiven Analyseergebnis geführt hat, wird nach Mitteilung wie in Artikel 7.2, 7.3 oder 7.5 beschrieben unverzüglich eine vorläufige Suspendierung ausgesprochen.

7.9.2 Optionale vorläufige Suspendierung

Im Falle eines positiven Analyseergebnisses für eine spezifische Substanz oder im Falle eines anderen, nicht durch Artikel 7.9.1 abgedeckten Verstoßes gegen die Anti-Doping-Bestimmungen kann die FIA eine vorläufige Suspendierung des Fahrers oder der anderen Person, für die der Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen festgestellt wurde, zu jeder Zeit nach der Überprüfung und Mitteilung wie in Artikel 7.2 bis 7.7 beschrieben und vor der endgültigen Anhörung wie in Artikel 8 aufgeführt aussprechen.

7.9.3 Wenn in Anwendung des Artikels 7.9.1 oder 7.9.2 eine vorläufige Suspendierung ausgesprochen wird, so muss dem Fahrer oder der anderen Person entweder:

- (a) die Möglichkeit einer vorläufigen Anhörung entweder vor Verhängung der vorläufigen Suspendierung oder kurz nach Verhängung der vorläufigen Suspendierung gegeben werden; oder
- (b) die Möglichkeit einer beschleunigten endgültigen Anhörung gemäß Artikel 8 kurz nach Verhängung einer vorläufigen Suspendierung gegeben werden.

Der Fahrer oder die andere Person hat weiterhin das Recht auf Berufung gegen die Entscheidung der vorläufigen Suspendierung gemäß Artikel 13.2 (ausgenommen wie in Artikel 7.9.3.1 aufgeführt).

- 7.9.3.1 Die vorläufige Suspendierung kann aufgehoben werden, wenn der Fahrer oder die andere Person dem Anhörungsgremium beweist, dass der Verstoß wahrscheinlich aufgrund eines kontaminierten Produkts begangen wurde. Gegen die Entscheidung des Anhörungsgremiums, eine obligatorische vorläufige Suspendierung nicht aufgrund der Beteuerung des Fahrers unter Bezugnahme auf das kontaminierte Produkt aufzuheben, ist keine Berufung zulässig.
- 7.9.3.2 Die vorläufige Suspendierung wird auferlegt (oder darf nicht aufgehoben werden), es sei denn, der Fahrer oder die andere Person weist nach, dass:
- a) die Feststellung des Verstoßes gegen die Anti-Doping-Bestimmungen keine große Aussicht auf Aufrechterhaltung hat, z.B. aufgrund eines offensichtlichen Fehlers in dem Fall gegen den Fahrer oder die andere Person; oder
 - b) der Fahrer oder die andere Person hat gut begründete Argumente, dass kein Verschulden oder Fahrlässigkeit seiner-/ihrerseits in Zusammenhang mit dem festgestellten Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen vorliegt, so dass eine Sperre, die andernfalls auferlegt werden könnte, in Anwendung des Artikels 10.4 aller Wahrscheinlichkeit nach vollständig aufgehoben wird; oder
 - c) andere Fakten vorliegen, welche die Auferlegung einer vorläufigen Suspendierung vor einer endgültigen Anhörung gemäß Artikel 8 und unter Berücksichtigung aller Umstände deutlich unfair erscheinen lassen. Diese Gründe müssen sehr eng ausgelegt und dürfen nur in wirklich außergewöhnlichen Umständen angewendet werden. Die Tatsache zum Beispiel, dass der Fahrer oder die andere Person aufgrund der vorläufigen Suspendierung nicht an einem bestimmten Wettbewerb oder an einer bestimmten Veranstaltung teilnehmen kann, kann in diesem Sinne nicht als ein außergewöhnlicher Umstand geltend gemacht werden.
- 7.9.4 Wird eine vorläufige Suspendierung nach einem positiven Analyseergebnis der A-Probe verhängt und bestätigt die nachfolgende Analyse der B-Probe das Ergebnis der A-Probe nicht, wird der Fahrer keiner weiteren vorläufigen Suspendierung aufgrund eines Verstoßes gegen Artikel 2.1 unterworfen. In Fällen, in denen der Fahrer (oder sein Team) wegen eines Verstoßes gegen Artikel 2.1 von einem Wettbewerb ausgeschlossen wurde und die Ergebnisse der A-Probe durch die anschließende Analyse der B-Probe nicht bestätigt wurden, kann der Fahrer oder sein Team, falls aufgrund der Umstände noch möglich, seine Teilnahme am Wettbewerb fortsetzen, wenn eine Wiederaufnahme des Wettbewerbs ohne weitere Beeinträchtigung des Wettbewerbes noch möglich ist.

Weiterhin dürfen der Fahrer oder sein Team danach an anderen Wettbewerben innerhalb der gleichen Veranstaltung teilnehmen.

- 7.9.5 In allen Fällen, in denen ein Fahrer oder eine andere Person über einen Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen informiert, jedoch keine vorläufige Suspendierung ausgesprochen wurde, wird dem Fahrer oder der anderen Person die Möglichkeit gegeben, freiwillig eine vorläufige Suspendierung im Vorfeld der Entscheidung anzunehmen.

[Kommentar zu Artikel 7.9: Den Fahrern oder der anderen Personen wird die Dauer einer vorläufigen Suspendierung auf eine letztendlich verhängte oder anerkannte Suspendierung nach Artikeln 10.11.3.1 und 10.11.3.2 angerechnet.]

- 7.9.6 Nach Auferlegung einer vorläufigen Suspendierung und nach einer vorläufigen Anhörung, jedoch vor einer endgültigen Anhörung, kann der Fahrer bei der FIA einen Antrag auf eine weitere vorläufige Anhörung stellen, vorausgesetzt, es liegen neue Beweise vor, die, wären sie zum Zeitpunkt der vorherigen vorläufigen Anhörung bekannt gewesen, die Voraussetzungen des vorstehenden Artikels 7.9.3.2 erfüllt und zu einer Aufhebung der vorläufigen Suspendierung geführt hätten können. Ein solcher Antrag muss schriftlich an die FIA gestellt werden und deutlich das Vorhandensein solcher neuer Beweise gemäß vorstehender Grundlage auführen. Falls dem Antrag auf eine weitere vorläufige Anhörung stattgegeben wird, entscheidet das gleiche Mitglied des FIA Anti-Doping-Disziplinarkomitees (nachfolgend ADC genannt), welches der Vorsitz bei der vorherigen vorläufigen Anhörung hatte, über den Antrag auf eine neue vorläufige Anhörung, es sei denn, er ist aufgrund von außergewöhnlichen Umständen verhindert; in diesem Fall wird ein anderes Mitglied des ADC benannt, die neue vorläufige Anhörung durchzuführen. Falls nach Festlegung des Anhörungsgremiums einer weiteren vorläufige Anhörung zugestimmt wird, kann jedes Mitglied des Anhörungsgremiums die vorläufige Anhörung leiten. Entscheidungen aus vorläufigen Anhörungen können vom ADC ohne Angabe von Gründen verkündet werden.

7.10 Entscheidung ohne Anhörung

7.10.1 Vereinbarung zwischen den Parteien

Zu jeder Zeit während des Ablaufs des Ergebnismanagements kann der Fahrer oder die andere Person, für den/die ein Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen festgestellt wurde, zu jeder Zeit den Verstoß einräumen, auf eine Anhörung verzichten und die in den Bestimmungen festgelegten Folgen oder, wenn es hinsichtlich der in den Bestimmungen festgelegten Folgen einen Ermessensspielraum gibt, die von der FIA vorgeschlagenen Folgen akzeptieren. Diese Vereinbarung muss dem ADC zur

Genehmigung vorgelegt werden. Falls es seine Zustimmung erteilt, müssen in der endgültigen Vereinbarung die vollständigen Gründe für die Dauer der vereinbarten Sperre aufgeführt sein, einschließlich gegebenenfalls die Begründung, warum die Flexibilität der Strafe angewendet wurde. Eine solche Vereinbarung gilt als eine Entscheidung in Anwendung der Bestimmungen und innerhalb der Bestimmungen des Artikels 13. Die Entscheidung wird den Parteien mitgeteilt, die ein Recht auf Berufung gemäß Artikel 13.2.3 wie in Artikel 14.2.2 aufgeführt haben und sie wird in Übereinstimmung mit Artikel 14.3.2 veröffentlicht.

7.10.2 Verzicht auf Anhörung

Ein Fahrer oder eine andere Person, dem/der ein Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen vorgeworfen wird, kann ausdrücklich auf eine Anhörung verzichten. Falls der Fahrer oder die andere Person, dem/der ein Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen vorgeworfen wird, es versäumt, die Anhörung zu beantragen und/oder der Behauptung des Verstoßes innerhalb der Frist wie in der vom Anti-Doping-Administrator der FIA oder seinem Vertreter zugeschiedenen Mitteilung aufgeführt zu widersprechen, gilt dies alternativ als Verzicht auf die Anhörung.

7.10.3 Verfahren im Falle des Verzichts auf Anhörung durch den Fahrer

In Fällen, in denen Artikel 7.10.2 Anwendung findet, ist keine Anhörung vor einem Anhörungsgremium notwendig. Der Fall wird stattdessen zusammen mit allen verfügbaren Dokumenten an das ADC zur Beurteilung verwiesen. Das ADC gibt sofort eine schriftliche Entscheidung (in Übereinstimmung mit Artikel 8.2) über die Verübung des Verstoßes gegen die Anti-Doping-Bestimmungen und die folglich auferlegten Folgen heraus und erläutert die vollständigen Gründe für die Dauer der auferlegten Sperre, einschließlich gegebenenfalls der Begründung, warum nicht die maximal mögliche Dauer der Sperre angewendet wurde. Die FIA übersendet Kopien dieser Entscheidung an andere Anti-Doping-Organisationen mit einem Berufungsrecht gemäß Artikel 13.2.3 und veröffentlicht diese Entscheidung in Übereinstimmung mit Artikel 14.3.2.

7.11 Benachrichtigung zu Entscheidungen des Ergebnismanagements

In allen Fällen, in denen die FIA die Verübung eines Verstoßes gegen die Anti-Doping-Bestimmungen festgestellt hat, die Feststellung eines Verstoßes gegen die Anti-Doping-Bestimmungen zurückgenommen hat, eine vorläufige Suspendierung ausgesprochen hat oder mit einem Fahrer oder einer anderen Person eine Vereinbarung zur Aufhebung von Folgen ohne Anhörung getroffen hat,

muss die FIA dies in Übereinstimmung mit Artikel 14.2.1 allen anderen Anti-Doping-Organisationen mit Berufungsrecht gemäß Artikel 13.2.3 mitteilen.

7.12 Beendigung der aktiven Laufbahn

Beendet ein Fahrer oder eine andere Person die aktive Laufbahn noch während des von der FIA durchgeführten Ergebnismanagements, so behält die FIA die juristische Zuständigkeit für dessen Abschluss. Beendet ein Fahrer oder eine andere Person die aktive Laufbahn bevor das Ergebnismanagementverfahren aufgenommen wurde und die FIA zu dem Zeitpunkt für das Ergebnismanagements zuständig gewesen wäre, zu dem der Fahrer oder die andere Person den Anti-Doping-Verstoß begangen hatte, so ist die FIA für die Durchführung des Ergebnismanagements in Zusammenhang mit diesem Anti-Doping-Verstoß zuständig.

[Kommentar zu Artikel 7.12: Das Verhalten eines Fahrers oder einer anderen Person, zu einer Zeit als der Fahrer oder die andere Person noch nicht der juristischen Zuständigkeit einer Anti-Doping-Organisation unterlag, würde keinen Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen darstellen, könnte aber einen gerechtfertigten Grund dafür darstellen, dem Fahrer oder der anderen Person die Mitgliedschaft in einer Sportorganisation zu verwehren]

ARTIKEL 8 RECHT AUF EIN FAIRES ANHÖRUNGSVERFAHREN

8.1 Grundsätze eines fairen Anhörungsverfahrens

- 8.1.1 Wenn es keine Vereinbarung in Anwendung des Artikels 7.10.1 gibt oder der Fahrer oder die andere Person keinen Verzicht auf Anhörung gemäß Artikel 7.10.2 erklärt hat, so wird der Fall an das ADC zur Anhörung und Entscheidung übergeben.
- 8.1.2 Anhörungen müssen innerhalb eines vertretbaren Zeitraums terminiert und durchgeführt werden. Anhörungen in Verbindung mit dem Regelwerk unterliegenden Veranstaltungen können in einem beschleunigten Verfahren durchgeführt werden, sofern durch das ADC zugelassen.

[Kommentar zu Artikel 8.1.2: Eine Anhörung kann zum Beispiel am Vortag eines großen Sportwettbewerbs beschleunigt werden, wenn die Entscheidung über einen Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen notwendig ist, um zu klären, ob der Fahrer an dem Wettbewerb teilnehmen darf. Oder sie kann während eines Wettbewerbs beschleunigt werden, wenn von einer Entscheidung in dieser Sache die Gültigkeit der Ergebnisse des Fahrers oder eine Fortsetzung der Teilnahme am Wettbewerb abhängt.]

- 8.1.3 Das ADC entscheidet über das zu befolgende Verfahren bei der Anhörung. Für alle Anhörungsverfahren müssen die folgenden Grundsätze beachtet werden.
- 8.1.4 Die WADA und der ASN, welcher die Lizenz des Fahrers oder der anderen Person ausgestellt hat, kann der Anhörung als Beobachter beiwohnen. In

jedem Fall hält die FIA die WADA über den Stand des anhängigen Falls und über das Ergebnis aller Anhörungen vollständig auf dem Laufenden.

- 8.1.5 Das ADC muss sich gegenüber allen Parteien zu jeder Zeit fair und unparteiisch verhalten.

8.2 Entscheidungen

- 8.2.1 Am Ende der Anhörung oder zeitnah danach muss das ADC eine schriftliche Entscheidung verfassen mit der vollständigen Begründung zu der Entscheidung und zu der entsprechenden Dauer einer auferlegten Sperre, gegebenenfalls einschließlich der Begründung, warum nicht die maximal möglichen Folgen auferlegt wurden. Das ADC kann entscheiden, den Parteien den Tenor der Entscheidung vor der Begründung zu verkünden. Die Entscheidung ist ab einer solchen Verkündung des Tenors der Entscheidung per Kurier, Fax und/oder elektronischem E-Mail vollstreckbar.
- 8.2.2 Gegen die Entscheidung kann wie in Artikel 13 aufgeführt Berufung beim CAS eingelegt werden. Kopien der Entscheidung werden dem Fahrer oder der anderen Person sowie allen anderen Anti-Doping-Organisationen mit einem Berufungsrecht gemäß Artikel 13.2.3 zur Verfügung gestellt.
- 8.2.3 Falls gegen die Entscheidung keine Berufung eingelegt wird, so wird im Falle,

- (a) dass die Entscheidung einen Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen bestätigt, die Entscheidung wie in Artikel 14.3.2 aufgeführt veröffentlicht; falls jedoch
- (b) dass die Entscheidung keinen Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen bestätigt, die Entscheidung nur mit dem Einverständnis des Fahrers oder der anderen Person, der/die Gegenstand der Entscheidung ist, veröffentlicht. Die FIA muss alle angemessenen Anstrengungen unternehmen, um ein solches Einverständnis zu erhalten und sie muss bei Erteilung dieses Einverständnisses die Entscheidung in ihrer Gesamtheit oder in einer von dem Fahrer oder der anderen Person genehmigten abgekürzte Version veröffentlichen.

Im Falle von Minderjährigen müssen die in Artikel 14.3.6 aufgeführten Grundsätze angewendet werden.

8.3 Einfache Anhörung vor dem CAS

Im Fall des Vorwurfs eines Verstoßes gegen die Anti-Doping-Bestimmungen kann mit Zustimmung des Fahrers, der FIA und der WADA sowie einer jeden anderen Anti-Doping-Organisation, die ein Berufungsrecht gegen eine Entscheidung erster Instanz gehabt hätte, direkt vor dem CAS verhandelt werden, ohne die Notwendigkeit einer vorherigen Anhörung.

[Kommentar zu Artikel 8.3: Falls alle der in diesem Artikel aufgeführten Parteien der Meinung sind, dass ihre Interessen

in einer einzigen Anhörung ausreichend geschützt sind, so besteht keine Notwendigkeit, dass Extrakosten für eine zweite Anhörung anfallen. Eine Anti-Doping-Organisation, die an einer CAS Anhörung als eine Partei oder als Beobachter teilnehmen möchte, kann seine Genehmigung zu einer einzigen Anhörung von der Einräumung dieses Rechts abhängig machen.]

ARTIKEL 9 AUTOMATISCHE ANNULLIERUNG EINZELNER ERGEBNISSE

Ein Verstoß gegen die Bestimmungen bei Einzelsportarten in Verbindung mit einer Wettbewerbskontrolle führt automatisch zur Annullierung des in diesem Wettbewerb erzielten Einzelergebnisses, mit allen daraus entstehenden Folgen, einschließlich der Aberkennung von Pokalen, Medaillen, Punkten und Preisen.

[Kommentar zu Artikel 9: Für Mannschaftssportarten werden alle von einem einzelnen Spieler erzielten Preise aberkannt. Die Disqualifizierung des Teams erfolgt jedoch wie in Artikel 11 aufgeführt. Bei Sportarten, die keine Mannschaftssportarten sind, bei denen jedoch Preise an Teams ausgegeben werden, erfolgt die Disqualifizierung oder eine andere disziplinarische Maßnahme gegen das Team, in dem ein oder mehrere Teammitglied/der einen Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen begangen hat/haben, wie in den gültigen Bestimmungen der Internationalen Föderation aufgeführt.]

ARTIKEL 10 BESTRAFUNGEN VON EINZELPERSONEN

10.1 Annullierung von Ergebnissen bei einem Wettbewerb, bei dem ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen erfolgt

Ein Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen während oder in Verbindung mit einem Wettbewerb kann aufgrund einer entsprechenden Entscheidung der für die Veranstaltung verantwortlichen Stelle zur Annullierung aller von einem Fahrer bei diesem Wettbewerb erzielten Ergebnisse mit allen Folgen führen, einschließlich der Aberkennung von Pokalen, Medaillen, Punkten und Preisen, unbeschadet der Bestimmungen des Artikels 10.1.1.

Faktoren, die in Betracht gezogen werden bei der Entscheidung, ob andere erzielte Ergebnisse bei der gleichen Veranstaltung annulliert werden oder nicht, gehört etwa die Schwere des Verstoßes gegen die Anti-Doping-Bestimmungen durch den Fahrer und ob der Fahrer zuvor in anderen Wettbewerben bereits negativ getestet wurde.

[Kommentar zu Artikel 10.1: Während sich die Annullierung gemäß Artikel 9 auf einen einzelnen Wettbewerb bezieht, in welchem der Fahrer positiv getestet wurde (z.B. 100 Meter Rückenschwimmen), können die Bestimmungen dieses Artikels zu der Annullierung aller Ergebnisse in allen Rennen während der Veranstaltung führen.]

- 10.1.1 Weist der Fahrer nach, dass er für den Verstoß kein Verschulden trägt, so werden die Einzelergeb-

nisse des Fahrers in den anderen Wettbewerben nicht annulliert, es sei denn, es besteht die Wahrscheinlichkeit, dass die in einem anderen als dem Wettbewerb, bei dem ein Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen erfolgte, erzielten Ergebnisse durch diesen Verstoß des Fahrers gegen die Anti-Doping-Bestimmungen beeinflusst wurden.

10.2 Verhängung einer Sperre wegen des Vorhandenseins, der Verwendung oder versuchten Verwendung oder des Besitzes Verbotener Substanzen und Verbotener Methoden

Für einen Verstoß gegen die Artikel 2.1, 2.2 oder 2.6 wird die folgende Sperre verhängt, vorbehaltlich der Aufhebung oder Minderung der Sperre nach den Artikeln 10.4, 10.5 oder 10.6:

- 10.2.1 Eine Sperre von vier Jahren wird in folgenden Fällen verhängt:
- 10.2.1.1 Der Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen betrifft keine spezifische Substanz, es sei denn, der Fahrer oder die andere Person kann nachweisen, dass der Verstoß nicht vorsätzlich begangen wurde.
- 10.2.1.2 Der Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen betrifft eine spezifische Substanz, und die FIA kann nachweisen, dass der Verstoß vorsätzlich begangen wurde.
- 10.2.2 Gilt Artikel 10.2.1 nicht, beträgt die Sperre zwei Jahre.
- 10.2.3 Der in Artikel 10.2 und 10.3 verwendete Begriff „vorsätzlich“ wird für Fahrer verwendet, die betrügen. Der Begriff bedeutet daher, dass der Fahrer oder die andere Person ein Verhalten an den Tag legte, von dem er wusste, dass es einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen darstellt bzw. dass ein hohes Risiko besteht, dass dieses Verhalten einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen darstellen oder zu einem solchen Verstoß führen könnte, und dieses Risiko bewusst einging. Ein Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen, der aufgrund eines von der Norm abweichenden Analyseergebnisses für eine Substanz festgestellt wurde, die nur im Wettbewerb verboten ist, gilt widerlegbar als nicht vorsätzlich, wenn es sich um eine spezifische Substanz handelt und der Fahrer nachweisen kann, dass die verbotene Substanz außerhalb des Wettbewerbs angewendet wurde. Ein Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen, der aufgrund eines von der Norm abweichenden Analyseergebnisses für eine Substanz festgestellt wurde, die nur im Wettbewerb verboten ist, gilt nicht als „vorsätzlich“, wenn es sich nicht um eine spezifische Substanz handelt und der Fahrer nachweisen kann, dass die verbotene Substanz außerhalb des Wettbewerbs und nicht im Zusammenhang mit sportlicher Leistung angewendet wurde.

10.3 Sperre bei anderen Verstößen gegen Anti-Doping-Bestimmungen

Sperren bei Verstößen gegen die Anti-Doping-Bestimmungen, die nicht durch Artikel 10.2 geregelt sind, sind die folgenden Sperren zu verhängen, es sei denn, die Bedingungen des Artikels 10.5 oder des Artikels 10.6 sind anzuwenden:

- 10.3.1 Bei Verstößen gegen Artikel 2.3 oder Artikel 2.5 beträgt die Sperre vier Jahre, es sei denn, ein Fahrer, der nicht zur Probenahme erschienen ist, kann nachweisen, dass der Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen nicht vorsätzlich begangen wurde (gemäß Definition in Artikel 10.2.3); in diesem Fall beträgt die Sperre zwei Jahre.
- 10.3.2 Bei Verstößen gegen Artikel 2.4 beträgt die Sperre zwei Jahre, mit der Möglichkeit der Minderung auf mindestens ein Jahr, je nach Schwere des Verschuldens des Fahrers. Die Auswahl zwischen ein- oder zweijähriger Sperre gemäß diesem Artikel gilt nicht für Fahrer, die ihre Angaben zu Aufenthaltsort und Erreichbarkeit regelmäßig sehr kurzfristig ändern oder anderes Verhalten an den Tag legen, das auf den Versuch schließen lässt, Kontrollen zu umgehen.
- 10.3.3 Bei Verstößen gegen Artikel 2.7 oder Artikel 2.8 beträgt die Sperre je nach Schwere des Verstoßes mindestens 4 Jahre bis hin zu einer lebenslangen Sperre. Ein Verstoß gegen Artikel 2.7 oder Artikel 2.8, bei dem Minderjährige betroffen sind, gilt als besonders schwerwiegender Verstoß; wird ein solcher Verstoß von Fahrerbetreuer begangen und betrifft er nicht die Spezifischen Substanzen, muss gegen den betreffenden Fahrerbetreuer eine lebenslange Sperre verhängt werden. Darüber hinaus müssen erhebliche Verstöße gegen Artikel 2.7 oder Artikel 2.8, die auch nicht sportrechtliche Gesetze und Vorschriften verletzen können, den zuständigen Verwaltungs-, Berufs- oder Justizbehörden gemeldet werden.

[Kommentar zu Artikel 10.3.3: Diejenigen, die am Doping von Fahrern oder an der Vertuschung von Doping beteiligt sind, sollten härteren Sanktionen unterworfen werden als die Fahrer, deren Kontrollbefunde positiv waren. Da die Befugnis von Sportorganisationen generell auf den Entzug von Akkreditierungen, Mitgliedschaften und sportlichen Vergünstigungen beschränkt ist, ist das Anzeigen von Fahrerbetreuern bei den zuständigen Behörden eine wichtige Abschreckungsmaßnahme in der Dopingbekämpfung.]

- 10.3.4 Bei Verstößen gegen Artikel 2.9 beträgt die Sperre je nach Schwere des Verstoßes mindestens zwei und bis zu vier Jahren.
- 10.3.5 Bei Verstößen gegen Artikel 2.10 beträgt die Sperre zwei Jahre, mit der Möglichkeit der Minderung auf mindestens ein Jahr, je nach Schwere des Verschuldens des Fahrers oder der anderen Person und anderen Umständen des Falls.

[Kommentar zu Artikel 10.3.5: Falls die „andere Person“, auf welche in Artikel 2.10 Bezug genommen wird, eine juristische und nicht eine natürliche Person ist, so kann diese juristische Person wie in Artikel 12 aufgeführt bestraft werden.]

10.4 Aufhebung einer Sperre, wenn kein Verschulden und keine Fahrlässigkeit vorliegen.

Weist ein Fahrer oder die andere Person in einem Einzelfall nach, dass ihn oder sie kein Verschulden bzw. keine Fahrlässigkeit trifft, so wird die ansonsten geltende Sperre aufgehoben.

[Kommentar zu Artikel 10.4: Dieser Artikel und Artikel 10.5.2 finden lediglich auf die Verhängung von Sanktionen Anwendung; sie finden keine Anwendung auf die Feststellung, ob ein Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen vorliegt. Sie greifen nur unter besonderen Umständen, z. B. wenn ein Fahrer nachweisen konnte, dass er trotz größter Sorgfalt von einem Wettbewerber sabotiert wurde. Dagegen liegt in folgenden Fällen ein Verschulden oder Fahrlässigkeit vor: (a) bei Vorliegen eines positiven Kontrollergebnisses aufgrund einer falschen Etikettierung oder Verunreinigung eines Vitaminpräparats oder eines Nahrungsergänzungsmittels (Athleten Fahrer sind verantwortlich für die Substanzen, die sie zu sich nehmen (Artikel 2.1.1), und sie wurden auf möglicherweise kontaminierte Vitaminpräparate und Nahrungsergänzungsmittel hingewiesen); (b) die Verabreichung einer verbotenen Substanz durch den persönlichen Arzt oder Trainer des Fahrers, ohne dass dies dem Athleten Fahrer mitgeteilt worden wäre (Fahrer sind verantwortlich für die Auswahl ihres medizinischen Personals und dafür, dass sie ihr medizinisches Personal anweisen, ihnen keine verbotenen Substanzen zu geben); und (c) Sabotage der festen oder flüssigen Lebensmittel des Fahrers durch Ehepartner, Trainer oder eine andere Person im engeren Umfeld des Fahrers (Fahrer sind verantwortlich für die Substanzen, die sie zu sich nehmen, sowie für das Verhalten der Personen, denen sie Zugang zu ihren festen und flüssigen Lebensmitteln gewähren). In Abhängigkeit von den Tatsachen eines Einzelfalls kann jedoch jedes der oben genannten Beispiele zu einer Minderung der Sanktion gemäß Artikel 10.5 aufgrund „fehlenden groben Verschuldens oder fehlender grober Fahrlässigkeit“ führen.]

10.5 Minderung der Sperre aufgrund fehlenden groben Verschuldens oder fehlender grober Fahrlässigkeit.

10.5.1 Minderung von Sanktionen für spezifische Substanzen oder kontaminierte Produkte bei Verstößen gegen Artikel 2.1, 2.2 oder 2.6.

10.5.1.1 Spezifische Substanzen.

Betrifft der Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen eine spezifische Substanz und der Fahrer oder die andere Person kann nachweisen, dass kein grobes Verschulden und keine grobe Fahrlässigkeit vorliegt, besteht die Sanktion mindestens in einer Verwarnung ohne Sperre und höchstens einer Sperre von zwei Jahren, je nach Schwere des Verschuldens des Fahrers oder der anderen Person.

10.5.1.2 Kontaminierte Produkte.

Kann der Fahrer oder die andere Person nachweisen, dass kein grobes Verschulden und keine grobe Fahrlässigkeit vorliegt und die gefundene verbotene Substanz aus einem kontaminierten Produkt stammt, besteht die Sanktion mindestens in einer Verwarnung ohne Sperre und höchstens einer Sperre von zwei Jahren, je nach Schwere des Verschuldens des Fahrers oder einer anderen Person.

[Kommentar zu Artikel 10.5.1.2: Bei der Bewertung der Schwere des Verschuldens wäre es für den Fahrer beispielsweise vorteilhaft, er hätte das Produkt, bei dem später eine Kontamination festgestellt wurde, bereits auf seinem Dopingkontrollformular aufgeführt.]

10.5.2 Anwendung von „kein grobes Verschulden oder keine grobe Fahrlässigkeit“ über die Anwendung von Artikel 10.5.1 hinaus.

Wenn der Fahrer oder die andere Person in einem Einzelfall, in dem Artikel 10.5.1 nicht gilt, nachweist, dass ihn oder sie weder grobes Verschulden noch grobe Fahrlässigkeit trifft, kann die Dauer der Sperre, vorbehaltlich einer weiteren Minderung oder Aussetzung gemäß Artikel 10.6, entsprechend der Schwere des Verschuldens des Fahrers oder der anderen Person gemindert werden; allerdings darf die geminderte Dauer der Sperre nicht weniger als die Hälfte der ansonsten geltenden Sperre betragen. Wenn die ansonsten geltende Sperre eine lebenslange Sperre ist, darf die nach diesem Artikel geminderte Dauer der Sperre nicht unter acht Jahren liegen.

[Kommentar zu Artikel 10.5.2: Artikel 10.5.2 kann bei jedem Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen zur Anwendung kommen, außer bei den Artikeln, bei denen Vorsatz ein Element des Verstoßes (z. B. Artikel 2.5, 2.7, 2.8 oder 2.9) oder ein Element einer bestimmten Sanktion (z. B. 10.2.1) ist, oder wenn ein Artikel auf der Grundlage der Schwere des Verschuldens des Fahrers oder einer anderen Person bereits einen Zeitraum für die Sperre vorgibt.]

10.6 Aufhebung, Minderung oder Aussetzung einer Sperre oder anderer Konsequenzen aus anderen Gründen als Verschulden.

10.6.1 Wesentliche Unterstützung bei der Entdeckung oder dem Nachweis eines Verstoßes gegen die Anti-Doping-Bestimmungen.

10.6.1.1 Die FIA kann vor einem endgültigen Rechtsbehelfsentscheid nach Artikel 13 oder vor dem Ablauf der Frist für das Einlegen eines Rechtsbehelfs einen Teil einer in einem Einzelfall verhängten Sperre aussetzen, wenn der Fahrer oder die andere Person einer Anti-Doping-Organisation, einer Strafverfolgungsbehörde oder einem Disziplinarorgan wesentliche Unterstützung geleistet hat, aufgrund derer:

(i) die Anti-Doping-Organisation den Verstoß einer anderen Person aufdeckt oder nachweist oder

(ii) eine Strafverfolgungsbehörde oder ein Disziplinarorgan eine Straftat oder einen Verstoß gegen Landesregeln einer anderen Person aufdeckt oder nachweist, und wenn die Informationen der Person, die wesentliche Unterstützung leistet, der für das Ergebnismanagement zuständigen Anti-Doping-Organisation zur Verfügung gestellt werden.

Wenn bereits der endgültige Rechtsbehelfsentscheid nach Artikel 13 ergangen ist oder die Frist für das Einlegen einer Berufung verstrichen ist, darf die FIA nur einen Teil einer ansonsten geltenden Sperre aussetzen und dies auch nur mit der Zustimmung der WADA.

Das Maß, in dem die ansonsten geltende Sperre ausgesetzt werden darf, richtet sich nach der Schwere des Verstoßes gegen die Anti-Doping-Bestimmungen, den der Fahrer oder die andere Person begangen hat, und danach, wie wichtig die vom Fahrer oder der anderen Person geleistete wesentliche Unterstützung für die Bemühungen zur Bekämpfung des Doping im Sport ist.

Die ansonsten geltende Sperre darf nicht um mehr als Dreiviertel ausgesetzt werden. Wenn die ansonsten geltende Sperre eine lebenslange Sperre ist, darf die nach diesem Artikel verbleibende Dauer der Sperre nicht unter acht Jahren liegen.

Verweigert der Fahrer oder die andere Person die weitere Zusammenarbeit und leistet nicht die umfassende und glaubwürdige wesentliche Unterstützung, aufgrund derer die Sperre ausgesetzt wurde, setzt die FIA, die die Sperre ausgesetzt hat, die ursprüngliche Sperre wieder in Kraft. Eine Person mit dem Recht gemäß Artikel 13 eine Berufung einzulegen kann die Entscheidung der FIA anfechten, eine ausgesetzte Sperre wieder in Kraft zu setzen bzw. nicht wieder in Kraft zu setzen.

10.6.1.2 Um Fahrer und andere Personen weiter zu ermutigen, Anti-Doping-Organisationen wesentliche Unterstützung zukommen zu lassen, kann die WADA auf Anfrage der FIA oder des Fahrers bzw. der anderen Person, der oder die (mutmaßlich) gegen die Anti-Doping-Bestimmungen verstoßen hat, in jeder Phase des Ergebnismanagements, auch wenn bereits der endgültige Rechtsbehelfsentscheid nach Artikel 13 ergangen ist, einer ihrer Ansicht nach angemessenen Aussetzung der ansonsten geltenden Sperre und anderer Konsequenzen zustimmen. In Ausnahmefällen kann die WADA bei einer wesentlichen Unterstützung einer länger als in diesem Artikel vorgesehenen Aussetzung der Sperre und anderer Konsequenzen bis hin zu einer vollständigen Aufhebung der Sperre und/oder der Nicht-Rückzahlung von Preisgeldern oder der Bezahlung von Geldstrafen oder Kosten zustimmen. Die Zustimmung der WADA gilt unter dem Vorbehalt der Wiedereinsetzung der Sanktion

gemäß diesem Artikel. Unbeschadet des Artikels 13 können die Entscheidungen der WADA im Rahmen dieses Artikels nicht von einer anderen Anti-Doping-Organisation angefochten werden.

10.6.1.3 Setzt die FIA einen Teil einer ansonsten geltenden Sanktion aufgrund wesentlicher Unterstützung aus, werden andere Anti-Doping-Organisationen, die ein Berufsrecht gemäß Artikel 13.2.3 haben, gemäß Artikel 14.2 unter Angabe von Gründen für die Entscheidung benachrichtigt. Legt die WADA in Anbetracht einzigartiger Umstände fest, dass dies im Interesse der Dopingbekämpfung liegt, kann die WADA der FIA erlauben, geeignete Vertraulichkeitsvereinbarungen zu treffen, um die Offenlegung der Vereinbarung über wesentliche Unterstützung oder der Art der wesentlichen Unterstützung zu begrenzen oder zu verzögern.

[Kommentar zu Artikel 10.6.1: Die Zusammenarbeit von Fahrern, Fahrerbetreuern und anderen Personen, die ihr Verschulden einsehen und bereit sind, andere Verstöße gegen die Anti-Doping-Bestimmungen ans Licht zu bringen, sind für einen sauberen Sport wichtig. Dies ist entsprechend den Bestimmungen des Codes der einzige Umstand, unter dem die Aussetzung einer ansonsten geltenden Sperre erlaubt ist.]

10.6.2 Eingeständnis eines Verstoßes gegen die Anti-Doping-Bestimmungen in Ermangelung weiterer Beweise.

Wenn ein Fahrer oder die andere Person freiwillig einen Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen eingesteht, bevor ihm oder ihr eine Probeentnahme angekündigt wurde, durch die ein Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen nachgewiesen werden könnte (oder im Falle eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen, der nicht durch Artikel 2.1 abgedeckt ist, vor dem Eingang der ersten Ankündigung des eingestandenen Verstoßes nach Artikel 7), und wenn dieses Eingeständnis zu dem Zeitpunkt den einzigen zuverlässigen Nachweis des Verstoßes darstellt, kann die Dauer der Sperre gemindert werden, muss jedoch mindestens die Hälfte der ansonsten geltenden Sperre betragen.

[Kommentar zu Artikel 10.6.2: Dieser Artikel soll dann zur Anwendung kommen, wenn sich ein Fahrer oder eine andere Person meldet und einen Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen unter Umständen zugibt, unter denen keiner Anti-Doping-Organisation bewusst ist, dass ein Verstoß gegen eine Anti-Doping-Bestimmung vorliegen könnte. Er soll nicht dann angewendet werden, wenn das Eingeständnis zu einem Zeitpunkt erfolgt, zu dem der Fahrer oder eine andere Person bereits vermutet, dass er oder sie bald überführt werden wird. Um wie viel die Sperre gemindert wird, sollte von der Wahrscheinlichkeit abhängig gemacht werden, dass der Fahrer oder eine andere Person überführt worden wäre, hätte er oder sie sich nicht freiwillig gestellt.]

10.6.3 Unverzügliches Eingeständnis eines Verstoßes gegen die Anti-Doping-Bestimmungen nach Bekanntgabe eines nach Artikel 10.2.1 oder Artikel 10.3.1 zu sanktionierenden Verstoßes.

Die Sperre eines Fahrers oder einer anderen Person, der oder die gemäß Artikel 10.2.1 oder 10.3.1 (wegen Umgehung oder Verweigerung der Probenahme oder unzulässiger Einflussnahme auf die Probenahme) bis zu vier Jahre gesperrt werden kann, kann je nach Schwere des Verstoßes und Verschuldens des Fahrers oder einer anderen Person bis auf mindestens zwei Jahre gemindert werden, wenn der Fahrer oder die andere Person den Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen unverzüglich eingesteht, sobald er oder sie von der FIA damit konfrontiert wurde, jedoch nur mit Zustimmung der WADA und der FIA und nach deren freiem Ermessen.

10.6.4 Anwendung mehrerer Gründe für die Minderung einer Sanktion.

Wenn der Fahrer oder die andere Person nachweist, dass er bzw. sie nach mehr als einer Bestimmung der Artikel 10.4, 10.5 oder 10.6 Anrecht auf eine Minderung der Sanktion hat, wird die ansonsten geltende Dauer der Sperre in Einklang mit Artikeln 10.2, 10.3, 10.4 und 10.5 festgelegt, bevor eine Minderung oder Aussetzung nach Artikel 10.6 angewendet wird. Weist der Fahrer oder die andere Person einen Anspruch auf Minderung oder Aussetzung der Sperre gemäß Artikel 10.6 nach, kann die Sperre gemindert oder ausgesetzt werden, muss sich aber mindestens auf ein Viertel der ansonsten geltenden Sperre belaufen.

[Kommentar zu Artikel 10.6.4: Die angemessene Sanktion wird in insgesamt vier Schritten festgelegt. Zunächst stellt das Anhörungsgremium fest, welche der grundlegenden Sanktionen (Artikel 10.2, 10.3, 10.4 oder 10.5) auf den jeweiligen Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen anzuwenden ist. Kann eine vorgesehene Sanktion ein unterschiedliches Ausmaß annehmen, muss das Anhörungsgremium in Abhängigkeit der Schwere des Verschuldens des Fahrers oder der anderen Person als nächstes die geltende Sanktion innerhalb des angegebenen Rahmens festlegen. In einem dritten Schritt stellt das Anhörungsgremium fest, ob es eine Grundlage für die Aufhebung, Aussetzung oder Minderung der Sanktion gibt (Artikel 10.6). Abschließend legt das Anhörungsgremium den Beginn der Sperre nach Artikel 10.11 fest. In Anhang B sind mehrere Anwendungsbeispiele für Artikel 10 aufgeführt.]

10.7 Mehrfachverstöße.

10.7.1 Bei einem zweiten Verstoß eines Fahrers oder einer anderen Person gegen Anti-Doping-Bestimmungen wird die längste der folgenden Sperren verhängt:

- (a) sechs Monate;
- (b) die Hälfte der für den ersten Verstoß verhängten Sperre ohne Berücksichtigung einer Minderung gemäß Artikel 10.6; oder
- (c) die doppelte Dauer der ansonsten geltenden Sperre für einen zweiten Verstoß, der als Erstverstoß behandelt wird, ohne Berücksichtigung einer Minderung gemäß Artikel 10.6.

Die so festgelegte Sperre kann anschließend gemäß Artikel 10.6 gemindert werden.

10.7.2 Ein dritter Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen führt immer zu einer lebenslangen Sperre, außer der dritte Verstoß erfüllt die Bedingungen für die Aufhebung oder Minderung der Sperre gemäß Artikel 10.4 oder 10.5 oder besteht in der Verletzung von Artikel 2.4. In diesen besonderen Fällen kann die Dauer der Sperre acht Jahre bis lebenslanglich betragen.

10.7.3 Ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen, bei dem der Fahrer oder eine andere Person nachweisen konnte, dass kein Verschulden und keine Fahrlässigkeit vorliegt, gilt für die Zwecke dieses Artikels nicht als früherer Verstoß.

10.7.4 Zusätzliche Regeln für bestimmte mögliche Mehrfachverstöße.

10.7.4.1 In Bezug auf die Verhängung von Sanktionen gemäß Artikel 10.7 gilt ein Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen nur dann als zweiter Verstoß, wenn die FIA nachweisen kann, dass der Fahrer oder die andere Person den zweiten Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen erst verübt hat, nachdem der Fahrer oder die andere Person von dem ersten Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen gemäß Artikel 7 in Kenntnis gesetzt worden ist oder nachdem die FIA einen ausreichenden Versuch unternommen hat, ihn oder sie davon in Kenntnis zu setzen. Kann die FIA dies nicht nachweisen, so werden die Verstöße zusammen als ein einziger erster Verstoß behandelt, und die verhängte Sanktion gründet sich auf den Verstoß, der die strengere Sanktion nach sich zieht.

10.7.4.2 Wenn die FIA nach der Verhängung einer Sanktion für einen ersten Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen auf Hinweise stößt, dass der Fahrer oder eine andere Person bereits vor der Benachrichtigung über den ersten Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen verstoßen hat, verhängt die FIA eine zusätzliche Sanktion, die derjenigen entspricht, die verhängt worden wäre, wenn über beide Verstöße gleichzeitig geurteilt worden wäre. Die Ergebnisse aller Wettbewerbe zum Zeitpunkt des früheren Verstoßes werden gemäß Artikel 10.8 annulliert.

10.7.5 Mehrfachverstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen innerhalb eines Zeitraums von zehn Jahren

Ein Mehrfachverstoß im Sinne des Artikels 10.7 liegt nur vor, wenn die Verstöße gegen die Anti-Doping-Bestimmungen innerhalb eines Zeitraums von acht zehnjahren begangen wurden.

10.8 Annullierung von Wettbewerbsergebnissen nach einer Probenahme oder einem Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen

Zusätzlich zu der automatischen Annullierung der Ergebnisse bei einem Wettbewerb, der zu der positiven Probe gemäß Artikel 9 geführt hat, werden alle Wettbewerbsergebnisse des Fahrers, die ab der Entnahme der positiven Probe (ob während oder außerhalb eines Wettbewerbs) oder ab der Begehung eines anderen Verstoßes gegen die Anti-Doping-Bestimmungen bis zum Beginn einer vorläufigen Suspendierung oder einer Sperre erzielt wurden, annulliert, mit allen daraus entstehenden Folgen, einschließlich der Aberkennung von Pokalen, Medaillen, Punkten und Preisen, sofern nicht aus Gründen der Fairness eine andere Vorgehensweise geboten ist.

[Kommentar zu Artikel 10.8: Nichts in den vorliegenden Anti-Doping-Bestimmungen hindert „saubere“ Fahrer oder andere Personen, die durch eine Person aufgrund ihres Verstoßes gegen die Anti-Doping-Bestimmungen geschädigt wurden, daran, ein Recht geltend zu machen, das sie anderweitig gegen eine solche Person in Bezug auf Schadensersatz hätten.]

10.9 Verteilung der Kosten des CAS und Zuteilung des verwirkten Preisgeldes

Die Rückerstattung von Auslagen der CAS Kosten erfolgt in folgender Reihenfolge: zunächst werden die durch das CAS angekauften Kosten bezahlt, dann werden die Kosten der FIA erstattet und zuletzt werden die verwirkten Preisgelder an die anderen Fahrer verteilt.

10.10 Finanzielle Konsequenzen

Im Falle eines Verstoßes gegen die Anti-Doping-Bestimmungen durch einen Fahrer oder eine andere Person kann das ADC nach eigenem Ermessen und nach Abwägung der Verhältnismäßigkeit:

- a) von dem Fahrer oder der anderen Person die Rückerstattung von Kosten in Zusammenhang mit dem Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen verlangen, unabhängig von der Dauer der auferlegten Sperre, und/oder
- b) eine Geldstrafe gegen den Fahrer oder die andere Person von bis zu 15.000 Euro auferlegen, jedoch nur, wenn bereits die Höchstdauer der ansonsten geltenden Sperre verhängt wurde.

Geldstrafen oder die Rückerstattung von Kosten an die FIA können nicht dazu genutzt werden, die Dauer einer Sperre oder andere ansonsten gemäß dem Code geltende Sanktionen zu mindern.

10.11 Beginn der Sperre

Außer in den unten aufgeführten Fällen beginnt die Sperre mit dem Tag des Anhörungsbescheids, mit dem die Sperre verhängt wurde, oder, wenn auf eine Anhörung verzichtet wurde bzw. keine Anhörung stattfindet, am Tag der Annahme der Sperre oder ihrer Verhängung.

10.11.1 Nicht dem Fahrer oder der anderen Person zurechenbare Verzögerungen

Bei erheblichen Verzögerungen im Rahmen des Anhörungsverfahrens oder anderer Teile des Dopingkontrollverfahrens, die dem Fahrer oder der anderen Person nicht zuzurechnen sind, kann das ADC den Beginn der Sperre auf ein früheres Datum vorverlegen, frühestens jedoch auf den Tag der Probenahme oder des anderen Verstoßes gegen die Anti-Doping-Bestimmungen.

Alle während der Sperre, einschließlich einer nachträglichen Sperre, erzielten Wettbewerbsergebnisse werden annulliert.

[Kommentar zu Artikel 10.11.1: Handelt es sich nicht um Verstöße gegen die Anti-Doping-Bestimmungen gemäß Artikel 2.1, kann die Entdeckung und das Zusammentragen ausreichender Nachweise für einen Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen langwierig sein, insbesondere wenn der Fahrer oder die andere Person aktiv versucht hat, der Entdeckung zu entgehen. In diesen Fällen sollte nicht von der Möglichkeit nach diesem Artikel Gebrauch gemacht werden, den Beginn der Sanktion vorzuverlegen.]

10.11.2 Rechtzeitiges Geständnis

Gesteht der Fahrer oder die andere Person den Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen unverzüglich (bei Fahrern jedoch in jedem Fall vor der erneuten Teilnahme an einem Wettbewerb), nachdem er von der FIA oder dem zuständigen ASN mit dem Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen konfrontiert wurde, kann der Beginn der Sperre bis zu dem Tag der Probenahme oder des anderen Verstoßes gegen die Anti-Doping-Bestimmungen vorverlegt werden.

In jedem Fall, in dem dieser Artikel angewendet wird, muss der Fahrer oder die andere Person jedoch mindestens die Hälfte der Sperre verbüßen, beginnend

- mit dem Tag, an dem der Fahrer oder die andere Person die festgelegte Bestrafung angenommen hat oder
- mit dem Tag der Verhandlung, in der die Bestrafung festgelegt wurde oder
- mit dem Tag, an dem die Bestrafung auf andere Weise verhängt wurde.

Dieser Artikel gilt nicht, wenn die Sperre bereits gemäß Artikel 10.6.3 gemindert wurde.

10.11.3 Anrechnung einer vorläufigen Suspendierung oder einer verbüßten Sperre

10.11.3.1 Wenn eine vorläufige Suspendierung verhängt und vom Fahrer oder der anderen Person eingehalten wurde, wird die Dauer der vorläufigen Suspendierung des Fahrers auf eine gegebenenfalls später verhängte Sperre angerechnet. Wird eine Sperre aufgrund einer Entscheidung verbüßt, die später angefochten wird, dann wird die Dauer der Sperre des Fahrers oder der anderen Person auf eine ggf. später aufgrund eines Rechtsbehelfs verhängte Sperre angerechnet.

10.11.3.2 Erkennt ein Fahrer oder die andere Person freiwillig eine von der FIA verhängte vorläufige Suspendierung in schriftlicher Form an und respektiert die vorläufige Suspendierung, wird die Dauer der freiwilligen vorläufigen Suspendierung auf eine gegebenenfalls später verhängte Sperre angerechnet.

Eine Kopie der freiwilligen Zustimmung des Fahrers oder der anderen Person zu einer vorläufigen Suspendierung wird umgehend jeder Partei zur Verfügung gestellt, die berechtigt ist, über einen möglichen Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen gemäß Artikel 14.1 informiert zu werden.

[Kommentar zu Artikel 10.11.3.2: Die freiwillige Zustimmung eines Fahrers zu einer vorläufigen Suspendierung gilt nicht als Geständnis des Fahrers und wird in keiner Weise dazu genutzt, Rückschlüsse zum Nachteil des Fahrers zu ziehen.]

10.11.3.3 Zeiten vor dem tatsächlichen Beginn der vorläufigen Suspendierung oder der freiwilligen vorläufigen Suspendierung werden nicht auf die Sperre angerechnet, unabhängig davon, dass der Fahrer gegebenenfalls nicht an Wettbewerben teilnahm oder von seinem Team suspendiert wurde.

10.11.3.4 Wird bei Mannschaftssportarten eine Sperre gegen eine Mannschaft verhängt, beginnt die Sperre mit dem Tag des endgültigen Anhörungsbescheids, mit dem die Sperre verhängt wurde, oder, wenn auf eine Anhörung verzichtet wurde, am Tag der Annahme der Sperre oder ihrer Verhängung, sofern nicht aus Gründen der Fairness eine andere Vorgehensweise geboten ist. Jede vorläufige Suspendierung einer Mannschaft (unabhängig davon, ob sie verhängt oder freiwillig angenommen wurde) wird auf die Gesamtdauer der abzuleistenden Sperre angerechnet.

[Kommentar zu Artikel 10.11: Artikel 10.11 stellt klar, dass vom Fahrer unverschuldete Verzögerungen, das rechtzeitige Eingeständnis des Fahrers sowie eine vorläufige Suspendierung die einzigen Gründe sind, die rechtfertigen, dass eine Sperre vor dem Datum des endgültigen Anhörungsbescheids beginnt.]

10.12 Status während einer Sperre

10.12.1 Verbot der Teilnahme während einer Sperre

Ein Fahrer oder eine andere Person, gegen die eine Sperre verhängt wurde, darf während dieser

Sperre in keiner Funktion an Wettbewerben oder Aktivitäten teilnehmen (außer an genehmigten Anti-Doping-Präventions- oder Rehabilitationsprogrammen), die von einem Unterzeichner, einer Mitgliedsorganisation des Unterzeichners, einem Verein oder einer anderen Mitgliedsorganisation der Mitgliedsorganisation des Unterzeichners genehmigt oder organisiert wurden, noch an Wettkämpfen, die von einer Profiligen oder einem internationalen oder nationalen Veranstalter genehmigt oder organisiert wurden, noch an Aktivitäten des Spitzensports oder nationalen sportlichen Aktivitäten, die staatlich gefördert werden.

Ein Fahrer oder eine andere Person, gegen den/ die eine Sperre von mehr als 4 Jahren verhängt wurde, darf nach Ablauf von 4 Jahren der Sperre an lokalen Sportveranstaltungen teilnehmen, die nicht von einem Unterzeichner des Codes oder einer Mitgliedsorganisation des Unterzeichners des Codes verboten sind oder in seiner/ihrer Zuständigkeit liegen, und dies nur sofern diese lokale Sportveranstaltung nicht auf einer Ebene stattfindet, auf der sich der Fahrer oder die andere Person ansonsten direkt oder indirekt für die Teilnahme an einer nationalen Meisterschaft oder einer Internationalen Veranstaltung qualifizieren könnte (oder hierfür Punkte erreichen könnte) und der Fahrer oder die andere Person in keiner Form mit Minderjährigen zusammenarbeitet.

Ein Fahrer oder eine andere Person, gegen den/ die eine Sperre verhängt wurde, wird weiterhin Dopingkontrollen unterzogen.

[Kommentar zu Artikel 10.12.1: Wenn der ASN des Fahrers oder ein Verein, der Mitglied des ASN ist oder staatlich gefördert wird, beispielsweise ein Trainingslager, eine Vorführung oder eine Übung organisiert, kann der gesperrte Fahrer vorbehaltlich Artikel 10.12.2 nicht daran teilnehmen. Ferner darf ein gesperrter Fahrer nicht in einer Profiligen eines Nicht-Unterzeichners antreten (z. B. nationale Hockey-Liga, nationale Basketball-Liga usw.) und auch nicht an einer Veranstaltung teilnehmen, die von einem internationalen oder nationalen Veranstalter organisiert wird, der den Code nicht unterzeichnet hat, ohne die in Artikel 10.12.3 genannten Konsequenzen zu tragen.]

Der Begriff „Aktivität“ umfasst beispielsweise auch Verwaltungstätigkeiten wie die Tätigkeit als Funktionär, Direktor, Führungskraft, Angestellter oder Freiwilliger der in diesem Artikel beschriebenen Organisation. Eine in einer Sportart verhängte Sperre wird auch von anderen Sportarten anerkannt (siehe Artikel 15.1 – Gegenseitige Anerkennung.)

10.12.2 Rückkehr ins Training.

Abweichend von Artikel 10.12.1 kann ein Fahrer im folgenden Zeitraum ins Mannschaftstraining zurückkehren oder die Anlagen eines Vereins oder einer anderen Mitgliedsorganisation der Mitgliedsorganisation der FIA nutzen:

- (1) die letzten beiden Monate der Sperre des Fahrers oder
- (2) im letzten Viertel der verhängten Sperre, je nachdem, welcher Zeitraum kürzer ist.

[Kommentar zu Artikel 10.12.2: In vielen Mannschaftssportarten und einigen Einzelsportarten (z. B. Skispringen und Gymnastik) kann ein Fahrer nicht wirksam allein trainieren, um am Ende seiner Sperre an Wettkämpfen teilnehmen zu können. Während der in diesem Artikel beschriebenen Trainingsphase darf ein gesperrter Fahrer nicht an Wettkämpfen teilnehmen oder anderen Aktivitäten gemäß Artikel 10.12.1 als dem Training nachgehen.]

10.13 Verstoß gegen das Teilnahmeverbot während der Sperre

Wenn ein Fahrer oder eine andere Person, gegen den/ die eine Sperre verhängt wurde, während der Sperre gegen das Teilnahmeverbot gemäß Artikel 10.10.1 verstößt, werden die Ergebnisse dieser Teilnahme annulliert, und es wird am Ende der ursprünglichen Sperre eine erneute Sperre angehängt, die genauso lang ist wie die ursprüngliche Sperre. Die neue Sperre kann entsprechend der Schwere des Verschuldens des Fahrers oder einer anderen Person und anderer Umstände angepasst werden. Die Entscheidung darüber, ob ein Fahrer oder eine andere Person gegen das Teilnahmeverbot verstoßen hat und ob eine Anpassung angemessen ist, trifft die FIA oder der ASN, dessen Behandlung der Ergebnisse zu der ursprünglichen Sperre geführt hat.

Diese Entscheidung kann gemäß Artikel 13 angefochten werden.

Wenn ein Fahrerbetreuer oder eine andere Person eine Person bei dem Verstoß gegen das Teilnahmeverbot während einer Sperre unterstützt, verhängt die FIA oder der zuständige ASN für eine derartige Unterstützung Sanktionen wegen Verstoßes gegen Artikel 2.9.

10.12.4 Einbehalten von finanzieller Unterstützung während einer Sperre

Darüber hinaus werden die FIA und die ASN bei einem Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen, der keine mildere Bestrafung gemäß Artikel 10.4 oder 10.5 betrifft, die im Zusammenhang mit dem Sport stehende finanzielle Unterstützung oder andere Leistungen, welche die Person erhält, teilweise oder gänzlich von der FIA und den ASNs einbehalten.

10.13 Automatische Veröffentlichung einer Sanktion.

Jede Sanktion geht mit einer automatischen Veröffentlichung gemäß Artikel 14.3 einher.

[Kommentar zu Artikel 10: Die Harmonisierung von Sanktionen ist eine der am meisten diskutierten und umstrittensten Fragen im Bereich der Dopingbekämpfung.]

Harmonisierung bedeutet in diesem Zusammenhang, dass dieselben Regeln und Kriterien zur Bewertung der Sachverhalte der Einzelfälle angelegt werden. Die Argumente gegen eine Harmonisierung von Sanktionen gründen sich auf die Unterschiede zwischen den Sportarten, einschließlich der folgenden: Bei einigen Sportarten sind die Fahrer Profis, die mit dem Sport ein beträchtliches Einkommen erzielen, bei anderen Sportarten sind sie Amateure; bei den Sportarten, in denen die Karriere eines Fahrers kurz ist, hat eine Standardsperre von zwei Jahren viel schwerwiegendere Auswirkungen als für Fahrer in Sportarten, in denen die Laufbahn sich üblicherweise über einen längeren Zeitraum erstreckt. Ein vorrangiges Argument für die Harmonisierung ist, dass es schlichtweg nicht richtig ist, dass gegen zwei Fahrer aus demselben Land, deren Kontrollen im Hinblick auf dieselbe verbotene Substanz positiv waren, unter ähnlichen Umständen unterschiedliche Sanktionen verhängt werden, nur weil sie verschiedene Sportarten ausüben. Darüber hinaus ist die flexible Strafbemessung oft als nicht hinnehmbare Möglichkeit für einige Sportorganisationen gesehen worden, nachsichtiger gegenüber Dopingsündern zu sein. Die fehlende Harmonisierung von Sanktionen hat auch häufig zu juristischen Auseinandersetzungen zwischen internationalen Sportfachverbänden und nationalen Anti-Doping-Organisationen geführt.]

ARTIKEL 11 KONSEQUENZEN FÜR TEAMS

11.1 Kontrollen in Zusammenhang mit Teams

Wenn mehr als ein Mitglied eines Teams über einen möglichen Verstoß gegen das Anti-Doping-Gesetz gemäß Artikel 7 in Zusammenhang mit einer Veranstaltung informiert wurde, muss die FIA oder der für die Veranstaltung verantwortliche ASN im Verlauf der Veranstaltung eine angemessene Anzahl an Zielkontrollen an dem Team durchführen.

11.2 Folgen für Teams

- 11.2.1 Ein von einem Teammitglied in Zusammenhang mit einer Kontrolle innerhalb eines Wettbewerbs begangenen Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen führt automatisch zur Annullierung des Ergebnisses, welches das Team in diesem Wettbewerb erzielt hat, mit allen Folgen für das Team und die Teammitglieder, einschließlich der Aberkennung von Medaillen, Punkten und Preisen.
- 11.2.2 Ein von einem Teammitglied während oder in Zusammenhang mit einer Veranstaltung begangenen Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen kann zur Annullierung aller Ergebnisse führen, die das Team in dieser Veranstaltung erzielt hat, mit allen Folgen für das Team und die Teammitglieder, einschließlich der Aberkennung von Medaillen, Punkten und Preisen, unbeschadet der Bestimmungen des Artikels 11.2.3.
- 11.2.3 Wenn ein Fahrer, der Mitglied eines Teams ist, einen Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen während oder in Zusammenhang mit einem Wett-

bewerb innerhalb einer Veranstaltung begangen hat, wenn dann das/die andere/n Mitglied/er des Teams nachweisen kann/können, dass ihn/sie kein Verschulden und keine Fahrlässigkeit für den Verstoß tragen, so werden die Ergebnisse des Teams in allen anderen Wettbewerben der Veranstaltung nicht annulliert, es sei denn, die die Ergebnisse des Teams in den anderen Wettbewerben als der, in welchem der Anti-Doping-Verstoß erfolgte, könnten möglicherweise durch den Verstoß des Fahrers gegen die Anti-Doping-Bestimmungen beeinflusst gewesen sein.

11.3 Möglichkeit für die FIA oder den für die Veranstaltung verantwortlichen ASN, strengere Folgen für Teams festzulegen

Die FIA oder der für eine Veranstaltung verantwortliche ASN kann Wettbewerbsregeln festlegen, die strengere Folgen für Teams vorsehen als die in Artikel 11.2 aufgeführten.

[Kommentar zu Artikel 11.3: Zum Beispiel könnte das Internationale Olympische Komitee Regeln aufstellen, nach denen eine Mannschaft bereits bei einer geringeren Anzahl von Verstößen gegen Anti-Doping-Bestimmungen während der Olympischen Spiele von diesen ausgeschlossen werden kann.]

ARTIKEL 12 SANKTIONEN UND GELDSTRAFEN GEGEN ASNs

Die FIA ist berechtigt, die finanzielle Unterstützung eines ASN, der gegen die Bestimmungen verstoßen hat, ganz oder teilweise beziehungsweise eine entsprechende Unterstützung nicht finanzieller Art einzubehalten.

ARTIKEL 13 BERUFUNGEN

13.1 Entscheidungen, gegen die Berufung eingelegt werden kann

Gegen die in Anwendung der vorliegenden Bestimmungen ausgesprochenen Strafentscheidungen kann Berufung gemäß nachfolgender Artikel 13.2 bis 13.7 oder gemäß anderer Vorschriften in diesen Bestimmungen, dem Code oder den Internationalen Standards eingelegt werden. Solche Entscheidungen behalten während der Berufung ihre Gültigkeit, es sei denn, das für die Berufung zuständige Gericht trifft eine andere Entscheidung. Vor Beginn eines Berufungsverfahrens müssen sämtliche Revisionsinstanzen gemäß Bestimmungen der Anti-Doping-Organisation, ausgeschöpft werden, soweit eine solche Überprüfung im Einklang mit den Grundsätzen des nachfolgenden Artikels 13.2.2 steht (außer in den Fällen gemäß Artikel 13.1.3).

13.1.1 Uneingeschränkter Prüfumfang

Der Umfang der Überprüfung durch Berufung erstreckt sich auf alle sachbezogenen Themen und

ist ausdrücklich nicht auf die Themen oder den Prüfumfang beim ersten Entscheidungsträger beschränkt.

13.1.2 Das CAS beruft sich nicht auf die angefochtenen Ergebnisse

Bei seiner Entscheidung muss sich das CAS nicht auf die Ermessensentscheidung des Organs berufen, dessen Entscheidung angefochten wird.

[Kommentar zu Artikel 13.1.2: Das CAS führt ein von Grund auf neues Verfahren. Vorherige Verfahren schränken weder die Beweise ein, noch haben sie Gewicht in der Anhörung vor dem CAS.]

13.1.3 WADA nicht zur Ausschöpfung interner Rechtsmittel verpflichtet

Wenn die WADA gemäß Artikel 13 das Recht hat, eine Berufung gemäß Artikel 13 einzulegen, und keine andere Partei eine Berufung gegen die endgültige Entscheidung in einem Verfahren der FIA eingelegt hat, kann die WADA diese Entscheidung direkt beim CAS anfechten, ohne andere Rechtsmittel im Verfahren der FIA ausschöpfen zu müssen.

[Kommentar zu Artikel 13.1.3: Wenn bereits vor der letzten Phase des Verfahrens (z. B. bei der ersten Anhörung) der FIA eine Entscheidung gefällt wurde und keine Partei diese Entscheidung bei der nächst höheren Instanz des Verfahrens der FIA (z. B. beim Verwaltungsrat) anfecht, dann kann die WADA die verbleibenden Schritte des internen Verfahrens der FIA auslassen und direkt das CAS anrufen.]

13.2 Berufungen gegen Entscheidungen zu Verstößen gegen die Anti-Doping-Bestimmungen, Maßnahmen, vorläufigen Suspendierungen, Anerkennung von Entscheidungen und Zuständigkeiten

Gegen die nachfolgenden Entscheidungen kann Berufung ausschließlich wie in Artikel 13.2 bis 13.7 aufgeführt eingelegt werden:

- eine Entscheidung mit der Feststellung, dass ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen begangen wurde;
- eine Entscheidung mit der Feststellung, welche Maßnahmen ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen nach sich zieht oder dass keine Maßnahmen erfolgen;
- eine Entscheidung mit der Feststellung, dass kein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen begangen wurde;
- eine Entscheidung, dass ein Verfahren zu einem Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen aus Verfahrensgründen nicht fortgeführt werden kann (einschließlich, zum Beispiel, Verjährung);
- eine Entscheidung der WADA, keine Ausnahmegenehmigung zu erteilen für die sechsmonatige Vorlaufzeit eines zurückgetretenen Fahrers für die

Ankündigung seines Wiedereinstiegs gemäß Artikel 5.7.1;

- eine Entscheidung der WADA über die Zuweisung des Ergebnismanagements gemäß Artikel 7.1 des Codes;
- eine Entscheidung der FIA, ein von der Norm abweichendes Analyseergebnis oder auffälliges Ergebnis nicht als Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen zu behandeln oder eine Entscheidung, den Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen nach einer Untersuchung gemäß Artikel 7.7 nicht weiter zu verfolgen;
- eine Entscheidung über die Verhängung einer vorläufigen Suspendierung als Ergebnis einer vorläufigen Anhörung;
- die Nichteinhaltung von Artikel 7.9 durch die FIA;
- eine Entscheidung, die besagt, dass die FIA nicht über die rechtliche Zuständigkeit verfügt, um bei einem Vorwurf des Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen oder hinsichtlich der zu ergreifenden Maßnahmen zu entscheiden;
- eine Entscheidung, eine Sperre gemäß Artikel 10.6.1 auszusetzen oder nicht auszusetzen bzw. eine ausgesetzte Sperre wieder in Kraft zu setzen bzw. nicht wieder in Kraft zu setzen,
- eine Entscheidung gemäß Artikel 10.12.3; und
- eine Entscheidung der FIA, die Entscheidung einer anderen Anti-Doping-Organisation gemäß Artikel 15 nicht anzuerkennen.

13.2.1 Berufungen in Zusammenhang mit internationalen Spitzenfahrern oder internationale Veranstaltungen

In Fällen, die in Zusammenhang mit der Teilnahme an internationalen Veranstaltungen stehen, oder in Fällen von internationalen Spitzenfahrern kann gegen die Entscheidung ausschließlich bei dem CAS Berufung eingelegt werden.

[Kommentar zu Artikel 13.2.1: Die Entscheidungen des CAS sind endgültig und verbindlich, mit Ausnahme einer Überprüfung, die nach dem Recht erforderlich ist, das auf die Aufhebung oder Vollstreckung von Schiedssprüchen Anwendung findet.]

13.2.2 Berufungen in Zusammenhang mit anderen Fahrern oder anderen Personen

In Fällen, in denen Artikel 13.2.1 nicht anwendbar ist, kann gegen die Entscheidung Berufung bei einem Berufungsgericht auf nationaler Ebene, das ein unabhängiges und unparteiisches Organ gemäß den Bestimmungen der zuständigen Nationalen Anti-Doping-Organisation mit Zuständigkeit für den Athleten oder die andere Person, eingelegt werden. Die Regeln für eine solche Berufung müssen den folgenden Grundsätzen entsprechen: eine rechtzeitige Anhörung; ein faires und unparteiisches Anhörungsgremium; das Recht, sich

auf eigene Kosten anwaltlich vertreten zu lassen; und eine rechtzeitige, schriftliche, begründete Entscheidung. Falls die Nationale Anti-Doping-Organisation ein solches Organ nicht eingerichtet hat, kann gegen eine solche Entscheidung beim CAS gemäß den anwendbaren Vorschriften dieses Gerichts Berufung eingelegt werden.

13.2.3 Zum Einlegen von Berufungen berechtigte Personen

In Fällen gemäß Artikel 13.2.1 sind folgende Parteien berechtigt, vor dem CAS Berufungen einzulegen:

- (a) der Fahrer oder eine andere Person, der/die Gegenstand einer Entscheidung ist, gegen die eine Berufung eingelegt wird;
- (b) die andere Partei der Rechtssache, in der die Entscheidung ergangen ist;
- (c) die FIA;
- (d) die Nationale Anti-Doping-Organisation des Landes des Wohnorts der Person, des Landes der Staatsangehörigkeit der Person oder des Landes, in welchem die Lizenz der Person ausgestellt wurde;
- (e) das Internationale Olympische Komitee oder gegebenenfalls das Internationale Paralympische Komitee, wenn die Entscheidung Auswirkungen im Zusammenhang mit den Olympischen Spielen haben könnte, einschließlich Entscheidungen mit Auswirkungen auf die Startberechtigung bei den Olympischen Spielen oder den Paralympischen Spielen; und
- (f) die WADA.

In Fällen gemäß Artikel 13.2.2 sind diejenigen Parteien berechtigt, vor der nationalen Revisionsinstanz Berufung einzulegen, die in den Regeln der Nationalen Anti-Doping-Organisationen festgelegt ist; zu diesen gehören jedoch mindestens folgende Parteien:

- (a) der Fahrer oder eine andere Person, der/die Gegenstand einer Entscheidung ist, gegen die Berufung eingelegt wird;
- (b) die andere Partei der Rechtssache, in der die Entscheidung ergangen ist;
- (c) die FIA;
- (d) die Nationale Anti-Doping-Organisation des Landes, in welchem die andere Person Lizenznehmer ist;
- (e) die WADA.

In Fällen gemäß Artikel 13.2.2 sind die WADA, das Internationale Olympische Komitee oder das Internationale Paralympische Komitee und die FIA ebenfalls dazu berechtigt, Berufungen hinsichtlich der Entscheidung der nationalen Revisionsinstanz vor dem CAS einzulegen. Jede Partei, die eine Berufung einlegt, hat Anspruch auf Unterstützung

durch das CAS, um alle notwendigen Informationen von der Anti-Doping-Organisation zu erhalten, gegen deren Entscheidung Berufung eingelegt wird; die Informationen sind zur Verfügung zu stellen, wenn die CAS dies anordnet.

Ungeachtet aller vorliegenden Vorschriften kann im Falle einer vorläufigen Suspendierung ausschließlich durch den von der vorläufigen Suspendierung betroffenen Fahrer oder der anderen Person Berufung eingelegt werden.

13.2.4 Anschlussberufungen und andere nachfolgende Berufungen zulässig

Anschlussberufungen und andere nachfolgende Berufungen durch Beklagte in Fällen, die vor dem CAS verhandelt werden, sind ausdrücklich zulässig. Jede Partei, die gemäß diesem Artikel 13 ein Berufungsrecht hat, muss spätestens mit ihrer Erwidierung eine Anschlussberufung oder nachfolgende Berufung einlegen.

[Kommentar zu Artikel 13.2.4: Diese Bestimmung ist notwendig, weil es die Rechtsprechung des CAS einem Fahrer seit 2011 nicht mehr erlaubt, eine Anschlussberufung einzufilegen, wenn eine Anti-Doping-Organisation eine Entscheidung anfecht, nachdem die Frist des Fahrers für das Einlegen eines Rechtsbehelfs abgelaufen ist. Diese Bestimmung ermöglicht allen Parteien eine ordnungsgemäße Anhörung.]

13.3 Keine rechtzeitige Entscheidung

Wenn die FIA in einem besonderen Fall eine Entscheidung darüber, ob ein Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen vorliegt, nicht innerhalb einer angemessenen, von der WADA festgelegten Frist trifft, kann die WADA direkt beim CAS eine Berufung einlegen, so als ob die FIA entschieden hätte, dass kein Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen vorliegt. Wenn das Anhörungsgremium des CAS feststellt, dass ein Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen vorliegt und das Vorgehen der WADA, direkt beim CAS Berufung einzulegen, angemessen war, werden der WADA ihre durch die Berufung entstandenen Kosten sowie die Anwaltshonorare durch die FIA zurückerstattet.

[Kommentar zu Artikel 13.3: Aufgrund der unterschiedlichen Umstände jeder Untersuchung eines Verstoßes gegen die Anti-Doping-Bestimmungen und jedes Ergebnismanagements kann kein fester Zeitraum bestimmt werden, in dem die FIA eine Entscheidung zu treffen hat, bevor die WADA eingreifen kann, indem sie beim CAS Berufung einlegt. Bevor sie eine solche Maßnahme ergreift, tritt die WADA jedoch mit der FIA in Verbindung und gibt dieser die Möglichkeit zu erklären, warum noch keine Entscheidung getroffen wurde.]

13.4 Berufungen in Zusammenhang mit TUEs

Gegen Entscheidungen in Zusammenhang mit TUE kann ausschließlich gemäß Artikel 4.4 Berufung eingelegt werden.

13.5 Bekanntgabe von Berufungsentscheidungen

Eine Anti-Doping-Organisation, die Partei in einem Berufungsverfahren ist, muss den Fahrer oder die andere Person und die anderen Anti-Doping-Organisationen mit Berufungsrecht gemäß Artikel 13.2.3 gemäß Artikel 14.2 über die ergangene Entscheidung sofort informieren.

13.6 Berufungen gegen Entscheidungen gemäß Artikel 12

Gegen Entscheidungen der FIA in Anwendung des Artikels 12 kann durch den betroffenen ASN ausschließlich beim CAS Berufung eingelegt werden.

13.7 Berufungsfristen

13.7.1 Berufungen beim CAS

Die Frist für das Einlegen einer Berufung beim CAS beträgt einundzwanzig Tage ab dem Tag, an dem der Berufungsführer die Entscheidung erhalten hat. Ungeachtet der vorstehenden Bestimmung hat die nachfolgende Regelung Gültigkeit bei Berufungen, die von einer Partei eingelegt werden, die berufungsberechtigt ist, jedoch keine Partei in den Verfahren war, in welchem die angefochtene Entscheidung getroffen wurde:

- a) Innerhalb von fünfzehn Tagen ab dem Tag der Entscheidungsverkündung hat/haben die Partei/en das Recht, von dem Gremium, das die Entscheidung gefällt hat, eine Kopie der Akte zu beantragen, auf welche sich das Gremium gestützt hat;
- b) Wenn ein solcher Antrag innerhalb der Frist von fünfzehn Tagen gestellt wurde, so hat die beantragende Partei ab Empfang der Akte eine Frist von einundzwanzig Tagen zur Einreichung der Berufung an das CAS.

Ungeachtet der vorstehenden Bestimmungen, beträgt die Frist für das Einlegen einer Berufung oder das Einschreiten der WADA, je nachdem, welches Ereignis später eintritt:

- (a) Einundzwanzig Tage nach dem letzten Tag, an dem eine andere Partei in diesem Fall eine Berufung hätte einlegen können, oder
- (b) Einundzwanzig Tage, nachdem die WADA die vollständigen Unterlagen zu dieser Entscheidung erhalten hat.

13.7.2 Berufungen gemäß Artikel 13.2.2

Die Frist für die Einlegung einer Berufung bei einem unabhängigen und unparteiischen Gremium auf nationaler Ebene gemäß Bestimmungen der nationalen Anti-Doping-Organisation unterliegen den gleichen Bestimmungen dieser nationalen Anti-Doping-Organisation. Ungeachtet der vorstehenden Bestimmungen beträgt die Frist für die Einlegung einer Berufung durch die WADA entweder:

- a) Einundzwanzig Tage nach dem letzten Tag, an welchem irgendeine andere Partei an dem Verfahren eine Berufung hätte eingelegen können, oder
 - b) Einundzwanzig Tage nach Eingang des vollständigen Dossiers zu der Entscheidung bei der WADA,
- was auch immer später ist.

ARTIKEL 14 VERTRAULICHKEIT UND BERICHTERSTATTUNG

14.1 Informationen über von der Norm abweichende Analyseergebnisse, auffällige Ergebnisse und andere behauptete Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen

14.1.1 Information über Verstöße gegen die Anti-Doping-Bestimmungen an Fahrer und andere Personen

Fahrer und andere Personen werden über Verstöße gegen die Anti-Doping-Bestimmungen in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Artikels 7 in Kenntnis gesetzt. Fahrer und andere Personen, die Mitglied eines ASN sind, können durch Überbringung der Information an den ASN in Kenntnis gesetzt werden.

14.1.2 Benachrichtigung der Nationalen Anti-Doping-Organisationen, der ASN und der WADA

Die Benachrichtigung über den Vorwurf eines Verstoßes gegen die Anti-Doping-Bestimmungen der Nationalen Anti-Doping-Organisation, des betreffenden ASN und der WADA erfolgt wie in Artikel 7 und Artikel 14 aufgeführt und zur gleichen Zeit wie die Benachrichtigung des Fahrers oder der andere Person.

14.1.3 Inhalt der Benachrichtigung über einen Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen

Die Benachrichtigung über einen Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen gemäß Artikel 2.1 umfasst :

- den Namen des Fahrers,
- sein Land,
- die Sportart und die Disziplin des Fahrers innerhalb der Sportart,
- die Wettkampfstufe des Fahrers,
- Angaben darüber, ob die Kontrolle während oder außerhalb eines Wettbewerbs erfolgte,
- das Datum der Probenahme,
- die vom Labor gemeldeten Analyseergebnisse sowie
- jede andere Information wie im Internationalen Standard für Kontrollen und Untersuchungen aufgeführt.

Mitteilungen über Verstöße gegen die Anti-Doping-Bestimmungen, die nicht unter den Artikel

2.1 fallen, müssen die Bestimmung, gegen die verstoßen wurde, und die Grundlage für den vorgeworfenen Verstoß aufzuführen.

14.1.4 Statusberichte

Sofern es sich nicht um Untersuchungen handelt, bei denen keine Mitteilung über einen Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen gemäß Artikel 14.1.1 erfolgt, werden die Anti-Doping-Organisationen und die WADA regelmäßig über den aktuellen Stand und die aktuellen Ergebnisse einer Überprüfung oder eines Verfahrens gemäß Artikel 7, Artikel 8 bzw. Artikel 13 informiert und erhalten rechtzeitige, schriftliche und begründete Erläuterung oder Entscheidung, die den Ausgang der Angelegenheit erläutert.

14.1.5 Vertraulichkeit

Die Empfänger dieser Informationen geben diese erst dann an Personen außerhalb des Kreises von Personen, die unverzüglich informiert werden sollten, weiter, wenn die FIA die Informationen öffentlich weitergegeben hat oder diese es versäumt hat, die Informationen gemäß Bestimmungen des Artikels 14.3 öffentlich weiterzugeben.

14.2 Bekanntgabe von Entscheidungen über Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen und Anforderung von Unterlagen

14.2.1 Entscheidungen zu Verstößen gegen Anti-Doping-Bestimmungen gemäß Artikel 7.11, 8.2, 10.4, 10.5, 10.6, 10.12.3 oder 13.5 müssen umfassend begründet sein, ggf. einschließlich einer Begründung dafür, weshalb nicht die maximal möglichen Konsequenzen angewendet wurden. Liegt die Entscheidung nicht in Englisch oder Französisch vor, muss die FIA eine englische oder französische Kurzzusammenfassung der Entscheidung einschließlich der Begründung zur Verfügung stellen.

14.2.2 Eine Anti-Doping-Organisation, die ein Berufungsrecht gegen eine gemäß Artikel 14.2.1 bekanntgegebene Entscheidung hat, kann innerhalb von 15 Tagen ab Empfang eine Kopie aller Unterlagen in Zusammenhang mit der Entscheidung anfordern.

14.3 Veröffentlichung

14.3.1 Die Identität eines Fahrers oder einer anderen Person, dem bzw. der seitens der FIA ein Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen vorgeworfen wird, darf durch die FIA nicht öffentlich bekannt gegeben werden, bevor der Fahrer oder die andere Person in Übereinstimmung mit Artikel 7.3 bis 7.7 und gleichzeitig die WADA und die Nationale Anti-Doping-Organisationen in Übereinstimmung mit Artikel 14.1.2 informiert wurden.

14.3.2 Spätestens 20 Tage, nachdem in einer endgültigen Entscheidung gemäß Artikel 13.2.1 oder 13.2.2 festgestellt wurde, dass ein Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen vorliegt, oder nachdem

auf eine Berufung bzw. eine Anhörung gemäß Artikel 8 verzichtet oder gegen die Behauptung eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen nicht rechtzeitig Widerspruch eingelegt wurde, muss die FIA die Entscheidung veröffentlichen unter Angabe:

- der Sportart,
- der verletzten Anti-Doping-Bestimmung,
- Angabe des Namens des Fahrers oder der anderen Person, der/ die den Verstoß begangen hat,
- der Verbotenen Substanz oder der Verbotenen Methode sowie
- der auferlegten Konsequenzen.

Die FIA muss ebenfalls innerhalb von 20 Tagen Berufungsentscheidungen in Zusammenhang mit einem Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen veröffentlichen.

- 14.3.3 Wenn nach einer Verhandlung oder einer Berufung festgestellt wird, dass ein Fahrer oder eine andere Person nicht gegen die Anti-Doping-Bestimmungen verstoßen hat, darf die Entscheidung nur mit Zustimmung des Fahrers oder der anderen Person veröffentlicht werden, der/ die von der Entscheidung betroffen ist. Die FIA muss sich entsprechend bemühen, diese Zustimmung zu erhalten, und veröffentlicht die Entscheidung nach erteilter Zustimmung entweder ganz oder in einer von dem Fahrer oder der anderen Person gebilligten gekürzten Form.
- 14.3.4 Die Veröffentlichung erfolgt zumindest durch Bekanntgabe der entsprechenden Information auf der Homepage der FIA oder durch Veröffentlichung auf andere Art und für die Dauer von mindestens 1 Jahr oder die Dauer der Sperre, was auch immer länger ist.
- 14.3.5 Weder die FIA noch der zuständigen ASN oder irgendein Offizieller einer der beiden Organisationen darf öffentlich zu Einzelheiten eines laufenden Verfahrens (mit Ausnahme von allgemeinen Beschreibungsvorgängen) Stellung nehmen, es sei denn, dies geschieht in Reaktion auf öffentliche Stellungnahmen des Fahrers, der anderen Person oder ihrer Vertreter.
- 14.3.6 Die nach Artikel 14.3.2 verpflichtende Veröffentlichung ist nicht erforderlich, wenn der Fahrer oder eine andere Person, der oder die einen Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen begangen hat, minderjährig ist. In Fällen, in denen ein Minderjähriger betroffen ist, erfolgt die optionale Veröffentlichung in einem angemessenen Verhältnis zu den Tatsachen und Umständen des Falls.
- 14.3.7 Sofern nicht ausdrücklich anders aufgeführt, haben Mitteilungen in Anwendung der Bestimmungen nur Gültigkeit, wenn sie schriftlich erfolgen. Fax und E-Mail sind zulässig.
- 14.3.8 Jede in Anwendung der Bestimmungen erteilte Mitteilung gilt, sofern sie nicht früher empfangen wird, als rechtzeitig übermittelt,
- a) bei persönlicher Auslieferung, zum Zeitpunkt der Übergabe;
 - b) bei Übersendung auf dem Postweg, zwei volle Arbeitstage nach dem Datum der Absendung;
 - c) bei Übersendung per Luftpost, sechs volle Arbeitstage nach dem Datum der Absendung;
 - d) bei Übersendung per Fax, nach Ablauf von 48 Stunden nach dem Zeitpunkt der Übermittlung;
 - e) bei Übermittlung per E-Mail zum Zeitpunkt der Übermittlung.
- 14.4 Statistische Berichte**
- Die FIA veröffentlicht mindestens einmal jährlich einen allgemeinen statistischen Bericht über ihre Dopingkontrollmaßnahmen und übermitteln der WADA eine Kopie dieses Berichts. Die FIA kann auch Berichte veröffentlichen, die den Namen jedes kontrollierten Fahrers und das Datum jeder Kontrolle angeben.
- 14.5 Clearingstelle für Informationen über Dopingkontrollverfahren**
- Um eine koordinierte Planung der Verteilung der Kontrollen zu ermöglichen und unnötige doppelte Dopingkontrollen durch die verschiedenen Anti-Doping-Organisationen zu vermeiden, melden die FIA sämtliche Kontrollen während und außerhalb von Wettbewerben dieser Fahrer unmittelbar so schnell wie möglich nach der Durchführung solcher Kontrollen über ADAMS an die Clearingstelle der WADA. Falls angemessen und in Einklang mit den geltenden Regeln erhalten der Fahrer, der ASN, welcher die Lizenz des Fahrers ausgestellt hat, die Nationale Anti-Doping-Organisation des Fahrers, die FIA und jede andere Anti-Doping-Organisation mit Kontrollzuständigkeit über den Fahrer Zugang zu diesen Informationen.
- 14.6 Datenschutz**
- 14.6.1 Die FIA darf persönliche Informationen über die Fahrer und über andere Personen sammeln, aufbewahren, verarbeiten oder veröffentlichen, soweit dies zur Ausübung ihrer Tätigkeiten im Rahmen der Dopingbekämpfung gemäß dem Code, den Internationalen Standards (insbesondere einschließlich des Internationalen Standards für Datenschutz und für den Schutz personenbezogener Daten) und der Bestimmungen erforderlich und angemessen ist.
- 14.6.2 Von jedem Teilnehmer, der Informationen mit persönlichen Daten in Übereinstimmung mit den Bestimmungen an irgendeine Person gibt, wird angenommen, dass er in Übereinstimmung mit den gültigen Datenschutzgesetzen und anderen Vor-

schriften einverstanden ist, dass diese Daten von dieser Person in Zusammenhang mit der Anwendung der Bestimmungen gesammelt, verarbeitet, veröffentlicht und verwendet werden, in Übereinstimmung mit dem Internationalen Standard für Datenschutz und für den Schutz personenbezogener Daten sowie auch anderweitig, falls für die Anwendung der Bestimmungen erforderlich.

ARTIKEL 15: ANWENDUNG UND ANERKENNUNG VON ENTSCHEIDUNGEN

15.1 Vorbehaltlich des in Artikel 13 vorgesehenen Rechts auf das Einlegen von Berufungen werden die Dopingkontrollen sowie die Ergebnisse von Anhörungen oder andere endgültige Entscheidungen irgendeines Unterzeichners, die mit dem Code übereinstimmen und in der Zuständigkeit dieses Unterzeichners liegen, von der FIA und allen ASN anerkannt und beachtet.

[Kommentar zu Artikel 15.1: In welchem Umfang die Entscheidungen anderer Anti-Doping-Organisationen zu TUE Entscheidungen anerkannt werden müssen, ist in Artikel 4.5 und im Internationalen Standard für medizinische Ausnahmegenehmigungen geregelt.]

15.2 Die FIA und die ASN erkennen dieselben Maßnahmen anderer Organisationen an, die den Code nicht angenommen haben, wenn die Regeln dieser Organisationen ansonsten mit dem Code übereinstimmen.

[Kommentar zu Artikel 15.2: Wenn die Entscheidung einer Organisation, die den Code nicht angenommen hat, in einigen Punkten dem Code entspricht und in anderen Punkten nicht, sollten die Unterzeichner versuchen, die Entscheidung in Einklang mit den Grundsätzen des Codes anzuwenden. Wenn ein Nicht-Unterzeichner in einem Verfahren, das dem Code entspricht, beispielsweise festgestellt hat, dass ein Fahrer gegen die Anti-Doping-Bestimmungen verstoßen hat, weil sich verbotene Substanzen in seinem Körper befanden, aber die verhängte Sperre kürzer ist als der im Code festgelegte Zeitraum, dann sollte die FIA das Ergebnis des Verstoßes gegen die Anti-Doping-Bestimmungen anerkennen und sie kann eine Anhörung gemäß Artikel 8 durchführen, um festzustellen, ob die in den Bestimmungen aufgeführte längere Sperre verhängt werden sollte.]

15.3 Vorbehaltlich des in Artikel 13 aufgeführten Berufungsrechts muss jede Entscheidung der FIA in Zusammenhang mit einem Verstoß gegen diese Bestimmungen von allen ASN anerkannt werden und die ASN müssen jede erforderliche Maßnahme ergreifen, um diese Entscheidung umzusetzen.

ARTIKEL 16 EINBINDUNG DER ANTI-DOPING-BESTIMMUNGEN DER FIA DURCH DIE ASN UND ASN VERPFLICHTUNGEN

16.1 Alle ASN sowie ihre Mitglieder müssen die Bestimmungen beachten. Alle ASN sowie andere Mitglieder müssen die Vorschriften in ihren Bestimmungen

gen aufnehmen, so dass sichergestellt ist, dass die FIA die Bestimmungen direkt gegenüber den internationalen Spitzenfahrern unter ihrer Dopingzuständigkeit anwenden kann. Die Bestimmungen müssen in die Vorschriften aller ASN entweder direkt oder durch Verweis eingebunden werden, so dass der ASN selbst sie direkt gegen Fahrer unter ihrer Anti-Doping-Zuständigkeit durchsetzen kann (einschließlich Fahrer auf nationaler Ebene).

16.2 Alle ASN müssen Vorschriften einführen, nach denen alle Fahrer, alle Fahrerbetreuer, die an einem Wettbewerb oder an einer anderen von einem ASN oder seinem Mitglied genehmigten oder organisierten Aktivität als Trainer, Ausbilder, Manager, Teammitglied, Offizieller, medizinisches Personal oder Sanitäter teilnehmen, an die Bestimmungen gebunden sind und dass sie dem Ergebnismangement der gemäß Code zuständigen Anti-Doping-Organisation unterliegen, damit sie zur Teilnahme zugelassen sind.

16.3 Alle ASN müssen jede Information, die einen Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen andeutet oder sich darauf bezieht, an die FIA und ihre nationalen Anti-Doping-Organisation berichten und bei den Untersuchungen, die durch irgendeine Anti-Doping-Organisation mit der Zuständigkeit für Untersuchungen durchgeführt werden, kooperieren.

16.4 Alle ASN müssen Disziplinarbestimmungen einführen, um Fahrerbetreuer, die verbotene Substanzen oder verbotene Methoden ohne gültige Rechtfertigung verwenden, daran zu hindern, Fahrer unter der Zuständigkeit der FIA oder des ASN Unterstützung zu gewähren.

16.5 Alle ASN müssen in Abstimmung mit der FIA und ihren nationalen Anti-Doping-Organisationen eine Aufklärung auf dem Gebiet der Dopingbekämpfung durchführen.

ARTIKEL 17 VERJÄHRUNGSFRIST

Gegen einen Fahrer oder eine andere Person kann nur dann ein Verfahren aufgrund eines Verstoßes gegen eine Anti-Doping-Bestimmung eingeleitet werden, wenn er oder sie innerhalb von zehn Jahren ab dem festgestellten Zeitpunkt des Verstoßes gemäß Artikel 7 über den Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen benachrichtigt wurde oder ein angemessener Versuch unternommen wurde, ihn oder sie zu benachrichtigen.

ARTIKEL 18 BERICHT AN DIE WADA ÜBER DIE ÜBEREINSTIMMUNG MIT DEM CODE

Die FIA muss gegenüber der WADA über ihre Übereinstimmung mit dem Code gemäß Bestimmungen des Artikels 23.5.2 des Code berichten.

ARTIKEL 19 AUFKLÄRUNG

19.1 Die FIA muss den Fahrern Informationen zumindest über die in Artikel 18.2 des Codes aufgeführ-

ten Punkten zukommen lassen, so dass diese in Bezug auf ihre Verantwortlichkeiten in Bezug auf Anti-Doping geschult werden und sie muss alle anderen erforderlichen Schulungsmaßnahmen durchführen.

ARTIKEL 20 ÄNDERUNGEN UND AUSLEGUNG DER BESTIMMUNGEN

- 20.1 Die Bestimmungen können von Zeit zu Zeit von der FIA geändert werden.
- 20.2 Die Bestimmungen sind als unabhängiger und eigenständiger Text auszulegen und nicht als Verweis auf bestehendes Recht oder Satzungen.
- 20.3 Die für die verschiedenen Teile und Artikel der Bestimmungen verwendete Überschriften dienen lediglich der Übersichtlichkeit und sind nicht wesentlicher Bestandteil der Bestimmungen und betreffen in keiner Weise den Wortlaut der Bestimmungen, auf welche sie Bezug nehmen.
- 20.4 Der Code und die Internationalen Standards sind als integraler Bestandteil der Bestimmungen anzusehen und haben im Zweifelsfall Vorrang.
- 20.5 Die Bestimmungen wurden in Übereinstimmung mit den anzuwendenden Vorschriften des Codes eingeführt und müssen in einer Art und Weise ausgelegt werden, die mit den anzuwendenden Vorschriften des Codes übereinstimmen. Die Einleitung ist als integraler Bestandteil der Bestimmungen anzusehen.
- 20.6 Die Kommentare zu verschiedenen Vorschriften in den Bestimmungen werden zur Interpretation der Bestimmungen verwendet. Sofern die Kommentare zu verschiedenen Artikeln in dem Code nicht in den Bestimmungen aufgeführt sind, so gelten sie als durch Verweis eingebunden und müssen, soweit erforderlich, zur Auslegung der Bestimmungen Verwendung finden.
- 20.7 Die Bestimmungen treten vollständig ab dem 1. Januar 2015 in Kraft (das „Datum des Inkrafttretens“). Sie finden keine rückwirkende Anwendung auf Angelegenheiten, die vor dem Datum des Inkrafttretens anhängig waren, folgendes jedoch vorausgesetzt:
- 20.7.1 Verstöße gegen die Anti-Doping-Bestimmungen, die vor dem Datum des Inkrafttretens begangen wurde, gelten für die Entscheidung über Sanktionen gemäß Artikel 10 für Verstöße, die nach dem Datum des Inkrafttretens vorkamen, als „erster Verstoß“ oder „zweiter Verstoß“.
- 20.7.2 Die Zeiträume, in denen frühere Verstöße als Mehrfachverstöße gemäß Artikel 10.7.5 gewertet werden können, und die Verjährungsfrist gemäß Artikel 17 sind Verfahrensregeln und sollten rückwirkend angewendet werden, wobei Artikel 17 nur rückwirkend angewendet wird, wenn die Verjährungsfrist zum Datum des Inkrafttretens nicht bereits abgelaufen ist.
- Für ein Verfahren wegen eines Verstoßes gegen die Anti-Doping-Bestimmungen, das am Datum des Inkrafttretens anhängig ist, und für ein Verfahren, das nach dem Datum des Inkrafttretens eingeleitet wurde und einen Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen betrifft, der vor dem Datum des Inkrafttretens begangen wurde, gelten im Übrigen die Anti-Doping-Bestimmungen, die zu dem Zeitpunkt wirksam waren, an dem der vermeintliche Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen begangen wurde, sofern durch das anhörende Gremium nicht festgelegt wird, dass unter den gegebenen Umständen für dieses Verfahren der Lex-Mitior-Grundsatz anzuwenden ist.
- 20.7.3 Jeder Verstoß gegen die Meldepflicht gemäß Artikel 2.4 (Versäumnis der Übermittlung von Informationen zum Aufenthaltsort oder versäumte Kontrolle gemäß Definition dieser Begriff im Internationalen Standard für Kontrollen und Untersuchungen) vor dem Datum des Inkrafttretens wird weiter verfolgt und kann, vor Ablauf, in Übereinstimmung mit den Internationalen Standards für Kontrollen und Untersuchungen herangezogen werden, wird jedoch nach Ablauf von 12 Monaten ab dem Verstoß als abgelaufen betrachtet.
- 20.7.4 In Fällen, bei denen ein Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen vor dem Datum des Inkrafttretens endgültig festgestellt wurde, aber der Fahrer oder eine andere Person ab dem Tag des Inkrafttretens weiterhin eine Sperre verbüßt, kann der Fahrer oder eine andere Person bei der Anti-Doping-Organisation, die bei diesem Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen für das Ergebnismanagement zuständig war, eine Minderung der Sperre unter Berücksichtigung der Bestimmungen beantragen. Dieser Antrag muss vor Ablauf der Sperre gestellt werden. Gegen die Entscheidung der Anti-Doping-Organisation kann gemäß Artikel 13.2 Berufung eingelegt werden. Die Bestimmungen finden keine Anwendung auf Fälle, in denen ein Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen bereits endgültig festgestellt wurde und die Sperre bereits abgelaufen ist.
- 20.8.5 Für die Bewertung der Dauer einer Sperre für einen zweiten Verstoß gemäß Artikel 10.7.1, bei dem die Sanktion für den ersten Verstoß auf Grundlage der vor dem Datum des Inkrafttretens gültigen Vorschriften entschieden wurde, wird die Dauer der Sperre angewendet, wie sie für diesen ersten Verstoß angewendet worden wäre, wären die Bestimmungen anzuwenden gewesen.
- 20.8 Die Bestimmungen werden in französischer und englischer Sprache veröffentlicht. Im Falle einer unterschiedlichen Auslegung zwischen den beiden Texten hat der englische Text Vorrang.

ARTIKEL 21 INTERPRETATION DES CODES

- 21.1 Die offizielle Fassung des Code wird von der WADA bereitgehalten und in englischer und französischer Sprache veröffentlicht. Bei Unstimmigkeiten zwischen der englischen und französischen Fassung ist die englische Fassung maßgebend.
- 21.2 Die Kommentare zu verschiedenen Bestimmungen des Codes dienen seiner Auslegung.
- 21.3 Der Code ist als unabhängiger und eigenständiger Text auszulegen und nicht mit Verweis auf bestehendes Recht oder bestehende Satzungen der Unterzeichner oder Regierungen.
- 21.4 Die Überschriften der verschiedenen Teile und Artikel des Codes dienen lediglich der Übersichtlichkeit. Sie gelten nicht als wesentlicher Bestandteil des Codes und berühren in keiner Weise den Wortlaut der Bestimmungen, auf die sie Bezug nehmen.
- 21.5 Der Code findet keine rückwirkende Anwendung auf Angelegenheiten, die vor dem Tag der Annahme des Code durch einen Unterzeichner und seiner Umsetzung im Regelwerk des Unterzeichners anhängig waren. Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen vor Annahme des Codes gelten jedoch zum Zweck der Strafbemessung nach Artikel 10 für nachfolgende Verstöße nach Annahme des Codes als „Erstverstöße“ oder „Zweitverstöße“.
- 21.6 Die Zielsetzung, der Geltungsbereich und die Organisation des Welt-Anti-Doping-Programms und des Codes sowie die Begriffsbestimmungen in Anhang 1 und die Anwendungsbeispiele für Artikel 10 in Anhang 2 gelten als wesentliche Bestandteile des Code.

ARTIKEL 22 ZUSÄTZLICHE AUFGABEN UND VERANTWORTLICHKEITEN DES FAHRERS UND DER ANDEREN PERSONEN**22.1 Aufgaben und Verantwortlichkeiten der Fahrer**

- 22.1.1 Kenntnis und Einhaltung aller Bestimmungen.
- 22.1.2 Jederzeit für Probenahmen zur Verfügung zu stehen.
- 22.1.3 Im Rahmen der Dopingbekämpfung für alles, was sie zu sich nehmen und anwenden, Verantwortung zu übernehmen.
- 22.1.4 Medizinisches Personal von seiner Verpflichtung in Kenntnis zu setzen, keine verbotenen Substanzen und verbotenen Methoden anzuwenden, und die Verantwortung dafür zu übernehmen, dass gewährleistet ist, dass bei ihnen angewendete medizinische Behandlungen nicht gegen die Bestimmungen verstoßen.
- 22.1.5 Ihre nationalen Anti-Doping-Organisation und die FIA über Entscheidungen eines Nicht-Unterzeichners in Kenntnis setzen, wonach der Fahrer innerhalb der letzten zehn Jahre gegen Anti-Doping-Bestimmungen verstoßen hat.

- 22.1.6 Zusammenarbeit mit der FIA bei der Untersuchung von Verstößen gegen die Anti-Doping-Bestimmungen.
- 22.1.7 Die Unterlassung eines Fahrers, vollständig mit der Anti-Doping-Organisation, die einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen untersucht, zusammenzuarbeiten kann als Verstoß gegen die Rechts- und Verfahrensordnung der FIA angesehen werden.

22.2 Aufgaben und Verantwortlichkeiten der Fahrerbetreuer

- 22.2.1 Kenntnis und Einhaltung aller Bestimmungen.
- 22.2.2 Zusammenarbeit im Rahmen des Programms zur Dopingkontrolle bei Fahrern.
- 22.2.3 Ihre Einflussmöglichkeiten auf Werte und Verhalten der Fahrer zu nutzen, um eine Einstellung gegen Doping zu fördern.
- 22.2.4 Ihre nationalen Anti-Doping-Organisation und die FIA über Entscheidungen eines Nicht-Unterzeichners in Kenntnis setzen, wonach der Fahrerbetreuer innerhalb der letzten zehn Jahre gegen Anti-Doping-Bestimmungen verstoßen hat.
- 22.2.5 Zusammenarbeit mit Anti-Doping-Organisationen bei der Untersuchung von Verstößen gegen die Anti-Doping-Bestimmungen.
- 22.2.6 Die Unterlassung eines Fahrerbetreuers, vollständig mit der Anti-Doping-Organisation zusammenzuarbeiten, die einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen untersucht, kann als Verstoß gegen die Rechts- und Verfahrensordnung der FIA angesehen werden.
- 22.2.7 Fahrerbetreuer dürfen ohne ausreichende Begründung keine verbotenen Substanzen oder verbotene Methoden besitzen oder verwenden.
- 22.2.8 Der Besitz oder die Verwendung einer verbotenen Substanz oder einer verbotenen Methode durch Fahrerbetreuer ohne ausreichende Begründung kann als Verstoß gegen die Rechts- und Verfahrensordnung der FIA angesehen werden.

ANLAGE 1 - DEFINITIONEN (in alphabetischer Reihenfolge)

ADAMS

Das „Anti-Doping Administration and Management System“ ist ein webbasiertes Datenbankmanagementsystem für Dateneingabe, Datenspeicherung, Datenaustausch und Berichterstattung, das die WADA und sonstige Berechtigten bei ihren Anti-Doping-Maßnahmen unter Einhaltung des Datenschutzrechts unterstützen soll.

ADC

Das Anti-Doping-Disziplinarkomitee der FIA.

Anti-Doping Organisation

Eine Organisation, die für die Annahme von Regeln zur Einleitung, Umsetzung oder Durchführung eines jeglichen Teils des Dopingkontrollverfahrens zuständig ist. Dazu zählen z. B. das Internationale Olympische Komitee, das Internationale Paralympische Komitee, andere große Veranstaltungsorganisationen, die bei ihren Veranstaltungen Kontrollen durchführen, die WADA, internationale Verbände und Nationale Anti-Doping-Organisationen

ASN

Nationaler Automobilclub, Verein oder Verband, der von der FIA als alleiniger Inhaber der sportlichen Autorität in einem Land anerkannt ist (wie in Artikel „Definitionen“ des Internationalen Sportgesetzes der FIA aufgeführt).

Atypisches Analyseergebnis/ Auffälliges Ergebnis

Ein Bericht eines WADA-akkreditierten Labors oder eines anderen von der WADA anerkannten Labors, der weitere Untersuchungen gemäß dem Internationalen Standard für Laboranalysen, zugehörige technische Unterlagen erfordert, bevor ein positives Analyseergebnis festgestellt wird.

Auffälliges Ergebnis im Fahrerpass

Ein Bericht gemäß der Beschreibung in den Anzuwendenden internationalen Standards.

Außerhalb eines Wettbewerbes

Jeder Zeitrahmen außerhalb eines Wettbewerbes.

Besitz

Der tatsächliche, unmittelbare Besitz oder der mittelbare Besitz (der nur dann vorliegt, wenn die Person die ausschließliche Verfügungsgewalt über die Verbotene Substanz/Verbotene Methode oder die Räumlichkeiten, in denen eine Verbotene Substanz/verbotene Methode vorhanden ist, inne hat oder beabsichtigt Verfügungsgewalt auszuüben); vorausgesetzt jedoch, dass, wenn die Person nicht die ausschließliche Verfügungsgewalt über die Verbotene Substanz/Verbotene Methode oder die Räumlichkeit, in der eine Verbotene Substanz/Verbotene Methode vorhanden ist, besitzt, mittelbarer Besitz nur dann vorliegt, wenn die Person vom Vorhandensein der Verbotenen Substanz/Verbotenen Methode in den Räumlichkeiten wusste und beabsichtigte, Verfügungsgewalt

über diese auszuüben. Ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen kann nicht alleine auf den Besitz gestützt werden, sofern die Person, bevor sie auf irgendeine Weise davon in Kenntnis gesetzt wurde, dass sie gegen die Anti-Doping-Bestimmungen verstoßen hat, eine konkrete Handlung ausgeführt hat, durch welche die Person zeigt, dass sie nie beabsichtigte, Verfügungsgewalt auszuüben und auf ihre Verfügungsgewalt verzichtet, wenn sie dies der FIA oder dem zuständigen ASN ausdrücklich mitteilt. Ungeachtet anders lautender Aussagen in dieser Definition gilt der Kauf (auch auf elektronischem und anderem Wege) einer verbotenen Substanz oder einer verbotenen Methode als Besitz durch die Person, die den Kauf tätigt.

[Kommentar: Gemäß dieser Begriffsbestimmung würde es den Bestand eines Verstoßes erfüllen, wenn im Fahrzeug eines Fahrers Steroide gefunden werden, sofern der Fahrer nicht nachweist, dass eine andere Person das Fahrzeug benutzt hat; in diesem Fall obliegt es der Anti-Doping-Organisation nachzuweisen, dass der Fahrer von den Steroiden wusste und die Absicht hatte, die Verfügungsgewalt über die Steroide auszuüben, obwohl der Fahrer nicht die ausschließliche Verfügungsgewalt über das Fahrzeug ausübte. Gleiches gilt für das Beispiel, dass

Steroide in einer Hausapotheke gefunden werden, die unter der gemeinsamen Verfügungsgewalt des Fahrers und seines Ehepartners steht; die Anti-Doping-Organisation muss nachweisen, dass der Fahrer wusste, dass sich die Steroide darin befanden und der Fahrer beabsichtigte, die Verfügungsgewalt über die Steroide auszuüben. Schon allein der Kauf einer verbotenen Substanz stellt Besitz dar, selbst wenn das Produkt beispielsweise nicht ankommt, von jemand anderem angenommen oder an die Adresse eines Dritten geliefert wird.]

Bestimmungen

Die Anti-Doping-Bestimmungen der FIA

CAS Das Sport-Schiedsgericht

Code Der Welt-Anti-Doping-Code

Disqualifikation

Siehe „Folgen von Verstößen gegen die Anti-Doping-Bestimmungen“

Dopingkontrollen

Alle Schritte und Verfahren von der Kontrollplanung bis hin zur Berufungsverhandlung einschließlich alle Schritte und Verfahren dazwischen, z. B. Meldepflichten, Entnahme von und weiterer Umgang mit Proben, Laboranalyse, TUEs, Behandlung der Ergebnisse und Verhandlungen.

Einzelsportart

Jede Motorsportart, die kein Teamsport ist.

Fahrer

Jeder Fahrer oder Mitfahrer (einschließlich Navigator oder Beifahrer) wie in den Artikel „Definitionen“ des Internationalen Sportgesetzes der FIA aufgeführt und der an internationalen Veranstaltungen und/oder an nationalen

Veranstaltungen teilnimmt. Eine Anti-Doping-Organisation kann die Anti-Doping-Bestimmungen nach eigenem Ermessen auf Fahrer anwenden, die keine internationalen oder nationalen Spitzenfahrer sind, so dass sie ebenfalls als „Fahrer“ definiert werden können. Bei Fahrern, die weder internationale noch nationale Spitzenfahrer sind, kann eine Anti-Doping-Organisation: eingeschränkte oder keine Dopingkontrollen durchführen, Proben nur in eingeschränktem Umfang auf verbotene Substanzen analysieren, eingeschränkte oder keine Angaben zu Aufenthaltsort und Erreichbarkeit verlangen oder auf vorherige medizinische Ausnahmegenehmigungen verzichten. Verstößt jedoch ein Fahrer im Zuständigkeitsbereich der Anti-Doping-Organisation, der an Wettkämpfen unterhalb der internationalen oder nationalen Ebene teilnimmt, gegen Artikel 2.1, 2.3 oder 2.5, müssen die im Code festgelegten Konsequenzen angewendet werden (außer Artikel 14.3.2). Im Sinne der Artikel 2.8 und 2.9 und für die Zwecke der Anti-Doping-Information und -Aufklärung ist ein Fahrer eine Person, die an Sportveranstaltungen im Zuständigkeitsbereich eines Unterzeichners, einer Regierung oder einer anderen Sportorganisation teilnimmt, die den Code befolgt.

[Kommentar: Diese Begriffsbestimmung verdeutlicht, dass alle internationalen und nationalen Spitzenfahrer den Anti-Doping-Bestimmungen des Code unterliegen, wobei in den Anti-Doping-Bestimmungen der internationalen Sportfachverbände bzw. der nationalen Anti-Doping-Organisationen genaue Begriffsbestimmungen für den internationalen und nationalen Spitzensport vorgenommen werden. Nach dieser Begriffsbestimmung ist es der nationalen Anti-Doping-Organisation möglich, ihr Anti-Doping-Programm für internationale und nationale Spitzenfahrer nach eigenem Ermessen auf Fahrer auszudehnen, die sich auf niedrigerer Ebene an Wettkämpfen beteiligen, oder auf Personen, die sich sportlich betätigen, aber nicht an Wettkämpfen teilnehmen. So könnte eine nationale Anti-Doping-Organisation beispielsweise entscheiden, Dopingkontrollen bei Freizeitsportlern durchzuführen, ohne jedoch vorherige medizinische Ausnahmegenehmigungen zu verlangen. Allerdings zieht ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen im Zusammenhang mit einem von der Norm abweichenden Analyseergebnis oder einer unzulässigen Einflussnahme alle im Code vorgesehenen Konsequenzen nach sich (außer Artikel 14.3.2). Es liegt im Ermessen der nationalen Anti-Doping-Organisation, ob die Konsequenzen für Freizeitsportler gelten, die nie an Wettkämpfen teilnehmen. Entsprechend könnte ein Veranstalter von großen Sportwettkämpfen, der einen Wettbewerb für Alterssportler organisiert, Dopingkontrollen bei den Wettkämpfern durchführen, aber die Proben nicht in vollem Umfang auf verbotene Substanzen analysieren. Fahrer aller Ebenen des Wettbewerbs sollten von der Anti-Doping-Information und -Aufklärung profitieren können.]

Fahrerbetreuer

Trainer, sportliche Betreuer, Manager, Vertreter, Teammitglieder, Funktionäre, medizinisches Personal, medizinisches Hilfspersonal, Eltern oder andere Personen,

die mit Fahrern, die an Sportwettbewerben teilnehmen oder sich auf diese vorbereiten, zusammenarbeiten, sie unterstützen oder behandeln.

Fahrerpass

Das Programm und die Methoden zum Erfassen und Abgleichens von Daten gemäß dem internationalen Standard für Kontrollen und Untersuchungen und dem internationalen Standard für Labore.

FIA

Die Fédération Internationale de l'Automobile

Finanzielle Folgen

Siehe „Folgen von Verstößen gegen die Anti-Doping-Bestimmungen“

Folgen von Verstößen gegen die Anti-Doping-Bestimmungen

Der Verstoß eines Fahrers oder einer anderen Person gegen eine Anti-Doping-Bestimmung kann folgende Maßnahmen nach sich ziehen:

- (a) Disqualifikation bedeutet, dass die Ergebnisse eines Fahrers bei einem bestimmten Wettbewerb oder Veranstaltung für ungültig erklärt werden, mit allen daraus entstehenden Folgen, einschließlich der Aberkennung aller Pokale, Medaillen, Punkte und Preise;
- (b) Sperrung bedeutet, dass der Fahrer oder eine andere Person aufgrund eines Verstoßes gegen die Anti-Doping-Bestimmungen für einen bestimmten Zeitraum von jeglicher Teilnahme an Wettbewerben oder sonstigen Aktivitäten oder finanzieller Unterstützung gemäß Artikel 10.12.1 ausgeschlossen wird; und
- (c) Vorläufige Suspendierung bedeutet, dass der Fahrer oder eine andere Person von der Teilnahme an Wettbewerben vorübergehend ausgeschlossen wird, bis eine endgültige Entscheidung nach einem gemäß Artikel 8 durchzuführenden Verfahren (Recht auf ein faires Anhörungsverfahren) gefällt wird,
- (d) Finanzielle Konsequenzen bedeutet eine finanzielle Sanktion für einen Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen oder die Rückerstattung von Kosten, die im Zusammenhang mit einem Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen angefallen sind; und
- (e) Offenlegung oder Veröffentlichung bedeutet die Weitergabe oder Verbreitung von Informationen gemäß Artikel 14 an die Öffentlichkeit oder an Personen, die nicht dem Kreis von Personen angehören, die ein Recht auf eine vorzeitige Benachrichtigung haben. Mannschaften in Mannschaftssportarten können ebenfalls Konsequenzen gemäß Artikel 11 des Codes auferlegt werden.

Handeln

Verkauf, Abgabe, Beförderung, Versendung, Lieferung oder Vertrieb (oder der Besitz zu einem dieser Zwecke) einer verbotenen Substanz oder einer verbotenen Methode (entweder physisch oder auf elektronischem oder

anderem Wege) durch einen Fahrer, Fahrerbetreuer oder eine andere Person, die in den Zuständigkeitsbereich einer Anti-Doping-Organisation fällt, an eine dritte Person; diese Definition trifft jedoch nicht zu auf

- Handlungen von gutgläubigem medizinischen Personal, das verbotene Substanzen für tatsächliche und rechtmäßige therapeutische Zwecke oder aus anderen vertretbaren Gründen anwendet, und
- Handlungen in Zusammenhang mit verbotenen Substanzen, die im Rahmen von Kontrollen außerhalb von Wettbewerben nicht verboten sind, es sei denn, aus den Gesamtumständen geht hervor, dass diese verbotene Substanz nicht für tatsächliche und rechtmäßige therapeutische Zwecke eingesetzt wird bzw. für die Steigerung der sportlichen Leistungsfähigkeit beabsichtigt ist.

Internationale Veranstaltung

Eine Veranstaltung oder ein Wettbewerb bei der/dem das Internationale Olympische Komitee, das Paralympische Komitee, die FIA, eine große Veranstaltungsorganisation oder eine andere internationale Sportorganisation verantwortlich ist für die Veranstaltung oder die technischen Offiziellen für die Veranstaltung benennt.

Internationaler Spitzenfahrer

Fahrer, die an Wettbewerben teilnehmen, die im Internationalen Sportkalender der FIA eingetragen sind, wie im Abschnitt „Anwendungsbereich“ in der Einleitung aufgeführt.

[Kommentar: In Übereinstimmung mit dem Internationalen Standard für Kontrollen und Untersuchungen ist es der FIA freigestellt, die Kriterien festzulegen, die sie zur Einteilung von Fahrern als Internationale Spitzenfahrer verwendet, z.B. durch Platzierungen, durch Teilnahme an bestimmten internationalen Veranstaltungen, durch Lizenztypen usw. Sie muss diese Kriterien jedoch in deutlicher und präziser Form veröffentlichen, so dass es den Fahrern schnell und leicht möglich ist, zu erkennen, wenn sie als Internationale Spitzenfahrer eingeteilt sind. Wenn die Kriterien zum Beispiel die Teilnahme an bestimmten internationalen Veranstaltungen beinhalten, so muss die FIA eine Liste dieser Veranstaltungen veröffentlichen.]

Internationaler Standard

Ein von der WADA verabschiedeter Standard. Für die Einhaltung der Bestimmungen eines Internationalen Standards (im Gegensatz zu anderen praktischen und technischen Verfahren) ist es im Ergebnis ausreichend, dass die in Internationalen Standards geregelten Verfahren ordnungsgemäß durchgeführt wurden. Die Internationalen Standards umfassen alle technischen Unterlagen, die in Übereinstimmung mit den Internationalen Standards veröffentlicht werden.

Kein großes Verschulden oder Fahrlässigkeit

Die überzeugende Darlegung durch den Fahrer oder eine andere Person, dass sein/ihr Verschulden oder Fahr-

lässigkeit unter Berücksichtigung der Gesamtumstände, insbesondere der Kriterien für kein Verschulden oder Fahrlässigkeit, im Verhältnis zu dem Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmung nicht wesentlich war. Bei einem Verstoß gegen Artikel 2.1 muss der Fahrer, sofern er nicht minderjährig ist, ebenfalls nachweisen, wie die verbotene Substanz in seinen Organismus gelangte.

Kein Verschulden oder Fahrlässigkeit

Die überzeugende Darlegung durch den Fahrer oder einer andere Person, dass er oder sie weder wusste noch vermutete noch unter Anwendung der äußersten Sorgfalt hätte wissen oder vermuten müssen, dass er oder sie eine verbotene Substanz eingenommen oder eine verbotene Methode angewendet hat oder dass ihm oder ihr eine verbotene Substanz verabreicht oder bei ihm eine verbotene Methode angewendet wurde oder dass er/sie auf andere Weise gegen eine Anti-Doping-Bestimmung verstoßen hat. Bei einem Verstoß gegen Artikel 2.1 muss der Fahrer, sofern er nicht minderjährig ist, ebenfalls nachweisen, wie die verbotene Substanz in seinen Organismus gelangte.

Kontaminiertes Produkt

Ein Produkt, das eine verbotene Substanz enthält, die nicht auf dem Etikett des Produkts aufgeführt ist bzw. über die mit einer angemessenen Suche keine Informationen im Internet gefunden werden können.

Kontrolle

Jeder Teil des Dopingkontrollverfahrens, einschließlich des Kontrollverteilungsplans, der Probenahme, des weiteren Umgangs mit den Proben sowie deren Transport zum Labor.

Kontrollregister

Die Gruppe der Spitzenfahrer, die von der FIA separat auf internationaler Ebene und jedem ASN auf nationaler Ebene jeweils zusammengestellt wird und die den Kontrollen während und außerhalb von Wettbewerben als Teil des Kontrollplans der FIA oder der Nationalen Anti-Doping-Organisation unterliegen. Sie sind daher verpflichtet, die Meldepflichten gemäß Artikel 5.6 des Codes und dem Internationalen Standard für Kontrollen und Untersuchungen zu erfüllen.

Marker

Eine Verbindung, Gruppe von Verbindungen oder biologischen Parametern, welche die Anwendung einer Verbotenen Substanz oder einer Verbotenen Methode anzeigen.

Metabolit

Jedes Stoffwechselprodukt, das bei einem biologischen Umwandlungsprozess erzeugt wird.

Minderjähriger

Eine natürliche Person, die das achtzehnte Lebensjahr noch nicht erreicht hat.

Nationale Anti-Doping-Organisation

Die von einem Land eingesetzte(n) Einrichtung(en), welche die Hauptverantwortung und Zuständigkeit für die Einführung und Umsetzung von Anti-Doping-Bestimmungen, die Überwachung für die Entnahme von Proben, zum Management der Kontrollergebnisse und die Durchführung von Anhörungen, alle auf nationaler Ebene, besitzt bzw. besitzen. Wenn die zuständige(n) Behörde(n) keine solche Einrichtung einsetzt bzw. einsetzen, fungiert das Nationale Olympische Komitee oder eine von diesem eingesetzte Einrichtung als Nationale Anti-Doping-Organisation.

Bei jedem Hinweis auf die Nationalen Anti-Doping-Organisation des Fahrers bedeutet dies die Nationalen Anti-Doping-Organisation des Landes des ASN, der die Lizenz des Fahrers ausgestellt hat.

Nationale Veranstaltung

Eine Veranstaltung, die nicht im Internationalen Sportkalendar der FIA eingetragen ist.

Nationaler Spitzenfahrer

Fahrer, die gemäß Definition des jeweiligen nationalen Sportfachverbands im Einklang mit dem internationalen Standard für Kontrollen und Untersuchungen auf nationaler Ebene an Sportveranstaltungen teilnehmen.

Nationales Olympisches Komitee

Die vom Internationalen Olympischen Komitee anerkannte Organisation. Der Begriff Nationales Olympisches Komitee umfasst in denjenigen Ländern, in denen der nationale Sportfachverband typische Aufgaben des Nationalen Olympischen Komitees in der Dopingbekämpfung wahrnimmt, auch den nationalen Sportfachverband.

Person

Eine natürliche Person, eine Organisation oder eine andere Gruppierung.

Positives Analyseergebnis

Bericht eines Labors oder einer anderen von der WADA anerkannten Einrichtung, das/ die im Einklang mit dem Internationalen Standard für Laboranalysen und mit diesem zusammenhängenden technischen Unterlagen, in einer Körpergewebs- oder Körperflüssigkeitsprobe das Vorhandensein einer verbotenen Substanz, seiner Metaboliten oder Marker (einschließlich erhöhter Werte endogener Substanzen) oder die Anwendung einer verbotenen Methode feststellt.

Probe

Biologisches Material, das zum Zweck der Dopingkontrolle entnommen wurde.

[Kommentar: Mitunter wurde behauptet, dass die Entnahme von Blutproben die Grundsätze gewisser religiöser oder kultureller Gruppen verletze. Es wurde festgestellt, dass es für derartige Behauptungen keine Grundlage gibt.]

Programm für unabhängige Beobachter

Ein Team von Beobachtern unter der Aufsicht der WADA, welche das Verfahren der Dopingkontrolle bei bestimmten Veranstaltungen beobachten und gegebenenfalls Anleitungen erteilen und über ihre Beobachtungen berichten.

Regionale Anti-Doping-Organisation Eine regionale Einrichtung, die von den Mitgliedstaaten beauftragt wurde, ausgewählte Bereiche ihrer nationalen Anti-Doping-Programme zu koordinieren und zu steuern, darunter unter anderem die Verabschiedung und Umsetzung von Anti-Doping-Bestimmungen, die Planung und Durchführung der Probenahme, das Ergebnismanagement, die Prüfung von medizinischen Ausnahmegenehmigungen, die Durchführung von Anhörungen und die Durchführung von Aufklärungsprogrammen auf regionaler Ebene.

Sperre

Siehe „Folgen von Verstößen gegen die Anti-Doping-Bestimmungen“

Spezifische Substanzen

Alle Verbotenen Substanzen wie in Artikel 4.2.2 aufgeführt.

Substantielle Hilfe

Um im Sinne des Artikels 10.6.1 substantielle Hilfe zu leisten, muss eine Person

- 1) in einer schriftlichen Erklärung alle Informationen offen legen, die sie über Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen besitzt, und
- 2) die Untersuchung und Entscheidungsfindung in Fällen, die mit diesen Informationen in Verbindung stehen, in vollem Umfang unterstützen, beispielsweise indem sie auf Ersuchen einer Anti-Doping-Organisation oder des Anhörungsgremiums bei einer Verhandlung als Zeuge aussagt.

Darüber hinaus müssen die zur Verfügung gestellten Informationen glaubhaft sein und einen wesentlichen Teil des eingeleiteten Verfahrens ausmachen oder, wenn kein Verfahren eingeleitet wird, eine ausreichende Grundlage dafür geboten haben, dass ein Fall hätte verhandelt werden können.

Team sport/ Mannschaftssport

Eine Motorsportdisziplin, bei der ein Team (Fahrer und Mitfahrer) mit anderen Teams im Wettbewerb steht oder bei der der Ersatz oder Austausch von Fahrern während eines Wettbewerbs erlaubt ist.

Teilnehmer

Jeder Fahrer oder Fahrerbetreuer.

TUE

Medizinische Ausnahmegenehmigung wie in Artikel 4.4 beschrieben.

TUEC

Komitee für Medizinische Ausnahmegenehmigungen wie in Artikel 4.4.4 beschrieben.

Un angekündigte Kontrolle

Eine Dopingkontrolle, die ohne vorherige Warnung des Fahrers durchgeführt wird und bei der der Fahrer vom Zeitpunkt der Aufforderung bis zur Abgabe der Probe ununterbrochen beaufsichtigt wird.

UNESCO-Übereinkommen

Das Internationale Übereinkommen gegen Doping im Sport, das auf der 33. Sitzung der Generalkonferenz der UNESCO am 19. Oktober 2005 verabschiedet wurde sowie alle Änderungen, die von den Vertragsparteien und der Konferenz der Vertragsparteien des Internationalen Übereinkommens gegen Doping im Sport verabschiedet wurden.

Unterzeichner

Diejenigen Einrichtungen, die den Code unterzeichnen und sich zu dessen Einhaltung wie in Artikel 23 des Codes aufgeführt verpflichten.

Verabreichung

Lieferung, Anbieten, Überwachen oder Ermöglichen der Anwendung oder versuchten Anwendung einer verbotenen Substanz oder einer verbotenen Methode durch eine andere Person oder eine anderweitige Beteiligung daran. Diese Definition trifft jedoch nicht auf Handlungen von „redlichem“ medizinischen Personal zu, das verbotene Substanzen für ehrliche und rechtmäßige therapeutische Zwecke oder aus anderen vertretbaren Gründen anwendet, und auch nicht auf verbotene Substanzen, die für Trainingskontrollen nicht verboten sind, es sei denn aus den allgemeinen Umständen geht hervor, dass diese verbotenen Substanzen nicht für ehrliche und rechtmäßige Zwecke eingesetzt werden oder der Leistungssteigerung dienen sollen.

Veranstalter von großen Sportwettbewerben

Die kontinentalen Vereinigungen der Nationalen Olympischen Komitees, die als Veranstalter einer kontinentalen, regionalen oder anderen Internationalen Veranstaltung fungieren.

Veranstaltung

Eine Veranstaltung besteht aus einem oder mehreren Wettbewerben, Paraden oder Demonstrationen.

Veranstaltungsdauer

Der Zeitraum zwischen dem Beginn und dem Ende der Veranstaltung, wie von der Sporthoheit für die Veranstaltung festgelegt.

Veranstaltungsorte

Die Orte, die von der für die Veranstaltung zuständigen Organe als solche bestimmt werden.

Sie schließen ein, ohne jedoch darauf beschränkt zu sein: die Strecke, die Rundstrecke, das Fahrerlager, der Parc Fermé, die Serviceparks oder -zonen, die Wartebereiche, die Boxen, die Zuschauer-Verbotzonen, die Kontrollzonen, die für Medienvertreter reservierten Bereiche, die Tankzonen.

Verbotene Methode

Jede in der Verbotsliste beschriebene Methode.

Verbotener Substanz

Jede Substanz oder Klasse von Substanzen, die in der Verbotsliste aufgeführt ist.

Verbotsliste

Die von der World Anti-Doping Agency (WADA) veröffentlichte Liste, in der die Verbotenen Substanzen und Verbotenen Methoden als solche aufgeführt sind (veröffentlicht auf der WADA Website www.wada-ama.org).

Verfälschung

Jeder Vorgang der Veränderung zu einem unzulässigen Zweck oder auf unzulässige Weise; unzulässige Beeinflussung; Behinderung, Täuschung oder Teilnahme an betrügerischem Verhalten zur Veränderung von Ergebnissen oder zur Verhinderung der Einleitung der üblichen Verfahren.

Verschulden

Verschulden ist eine Pflichtverletzung oder ein Mangel an Sorgfalt in einer bestimmten Situation. Folgende Faktoren müssen bei der Bewertung der Schwere des Verschuldens eines Fahrers oder einer anderen Person z. B. berücksichtigt werden: die Erfahrung des Fahrers oder einer anderen Person, ob der Fahrer oder eine andere Person minderjährig ist, besondere Erwägungen wie eine Behinderung, das Risiko, das ein Fahrer hätte erkennen müssen, und die Sorgfalt und Prüfung durch einen Fahrer in Bezug auf das Risiko, das hätte erkannt werden müssen. Bei der Bewertung der Schwere des Verschuldens seitens des Fahrers oder einer anderen Person müssen die in Betracht gezogenen Umstände spezifisch und relevant sein, um die Abweichung von der erwarteten Verhaltensnorm seitens des Fahrers oder einer anderen Person zu erklären. So wären beispielsweise die Tatsache, dass ein Fahrer während einer Sperre die Gelegenheit versäumen würde, viel Geld zu verdienen, dass er nur noch eine kurze sportliche Laufbahn vor sich hat, oder der Umstand, dass ein ungünstiger Zeitpunkt im sportlichen Jahreskalender vorliegt, keine relevanten Faktoren, die bei der Minderung der Sperre nach Artikel 10.5.1 oder 10.5.2 zu berücksichtigen sind.

[Kommentar: Für alle Artikel, in denen das Verschulden eine Rolle spielt, gelten dieselben Kriterien für die Bewertung der Schwere des Verschuldens eines Fahrers. Allerdings kann eine Sanktion gemäß Artikel 10.5.2 nur gemindert werden, wenn bei der Bewertung der Schwere des Verschuldens festgestellt wird, dass seitens des Fahrers oder einer anderen Person kein grobes Verschulden und keine grobe Fahrlässigkeit vorliegen.]

Verschuldensunabhängige Haftung

Die Regel, wonach es nach Artikel 2.1 und 2.2 nicht notwendig ist, dass die Anti-Doping-Organisation Vorsatz, Verschulden, Fahrlässigkeit oder wissentliche Anwendung seitens des Fahrers nachweist, um einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen festzustellen.

Versuch

Vorsätzliches Verhalten, das einen wesentlichen Schritt im geplanten Verlauf einer Handlung darstellt, die darauf abzielt, in einem Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen zu enden. Dies vorausgesetzt, stellt der alleinige Versuch, einen Verstoß zu begehen, noch keinen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen dar, wenn die Person den Versuch aufgibt, bevor Dritte, die nicht an dem Versuch beteiligt sind, davon erfahren.

Verwendung

Die Verwendung, Anwendung, Aufnahme, Injektion oder Einnahme auf jedwede Art und Weise eines Verbotenen Wirkstoffs oder einer Verbotenen Methode.

Vorläufige Anhörung

Im Sinne des Artikels 7.9 eine beschleunigte, verkürzte Anhörung, die vor einem Verfahren gemäß Artikel 8 durchgeführt wird, und bei der der Fahrer informiert wird und die Möglichkeit erhält, in schriftlicher oder mündlicher Form Stellung zu nehmen.

[Kommentar: Eine vorläufige Anhörung ist lediglich ein vorläufiges Verfahren, in dem nicht unbedingt alle Sachverhalte des Falls geprüft werden. Nach einer vorläufigen Anhörung hat der Fahrer weiterhin das Recht auf eine ordnungsgemäße Anhörung in der Hauptsache. Dagegen handelt es sich bei dem in Artikel 7.9 verwendeten Begriff „beschleunigte Anhörung“ um eine umfassende Anhörung zu dem Sachverhalt, die schneller als üblich durchgeführt wird.]

Vorläufige Suspendierung

Siehe vorstehende Folgen von Verstößen gegen die Anti-Doping-Bestimmungen.

WADA

World Anti-Doping Agentur

Während eines Wettbewerbs

Dies bezeichnet den Zeitraum ab 12 Stunden vor dem Wettbewerb, an dem der Fahrer teilnimmt, bis zum Ende des Wettbewerbs und der Probenahme in Zusammenhang mit diesem Wettbewerb.

[Kommentar: Eine internationale Sportbehörde oder eine für eine Veranstaltung verantwortliche Behörde kann für "Während eines Wettbewerbs" einen anderen Zeitraum definieren, der von dem Veranstaltungszeitraum abweicht.]

Weitergabe von Informationen an die Öffentlichkeit oder Offenlegung

Siehe „Folgen von Verstößen gegen die Anti-Doping-Bestimmungen“.

Wettbewerb

Eine einzelne Motorsportaktivität mit eigenen Ergebnissen. Er kann ein oder mehrere Läufe und ein Finale, freies Training, Qualifikationstrainings und Ergebnisse mehrerer Kategorien beinhalten oder in ähnlicher Weise unterteilt sein; er muss jedoch am Ende der Veranstaltung abgeschlossen sein. Nachfolgendes wird als ein Wettbewerb angesehen: Rundstreckenrennen, Rallyes, Cross-Country-Rallyes, Dragsterrennen, Bergrennen, Rekordversuche, Tests, Trials, Drifting und andere Arten des Wettbewerbs im Ermessen der FIA, wie in Artikel „Definitionen“ des Internationalen Sportgesetzes der FIA aufgeführt.

Zielkontrolle

Auswahl von bestimmten Fahrern nach den Kriterien wie im Internationalen Standard für Kontrollen und Untersuchungen aufgeführt zu einem bestimmten Zeitpunkt.

[Kommentar: Die definierten Begriffe beinhalten die Plural- und Genitivformen und umgekehrt.]

ANLAGE 3

Das Anti-Doping Disziplinarkomitee**Vorwort**

In Übereinstimmung mit den Artikeln 7 und 29 der FIA Statuten verfügt das Anti-Doping Disziplinarkomitee (nachfolgend „ADC“ genannt) über die Disziplinalgewalt erster Instanz über Fahrer, Fahrerbetreuer und andere Personen, die den Bestimmungen des Codes unterliegen und bei denen der Verdacht besteht, gegen die Bestimmungen verstoßen zu haben. Zur Entscheidung über ihm vorgelegte Fälle muss das ADC die Bestimmungen des Codes und die Verfahrensvorschriften wie in Artikel 8 der Bestimmungen und in dieser Anlage 3 aufgeführt beachten.

Artikel 1: Zusammensetzung

- 1.1 Das ADC setzt sich aus zwölf Mitgliedern zusammen, einschließlich eines auf Vorschlag des World Motor Sport Council durch die Vollversammlung gewählten Präsidenten.
- 1.2 Die Mitglieder müssen über nachgewiesenes Fachwissen in juristischen und/oder medizinischen Fragen verfügen.
- 1.3 Falls ein Sitz im ADC aus irgendeinem Grund vakant wird, kann das World Motor Sport Council der Vollversammlung vorschlagen, dass dieses Mitglied für den Rest seiner Amtszeit ersetzt wird.
- 1.4 Für jeden dem ADC vorgetragenen Fall benennt der Präsident des ADC aus den Mitgliedern des ADC ein Richterergremium von mindestens drei Mitgliedern, von denen er einen als Vorsitzenden des ADC Richterergremiums für diesen Fall benennt.
- 1.5 Der Vorsitzende des ADC Richterergremiums ist verantwortlich für die Durchführung der Verhandlungen, für die Überprüfung, dass die Verhandlung ordnungsgemäß abläuft, für die Sicherstellung der ordnungsgemäßen Berücksichtigung der Rechte aller Parteien, für die Einhaltung der Ordnung während der Verhandlung und für die Vorbereitung des Entwurfs der Entscheidung.
- 1.6 Die Beratungen des ADC Richterergremiums sind nur rechtskräftig, wenn mindestens der Vorsitzende des ADC Richterergremiums und zwei seiner Mitglieder anwesend sind.
- 1.7 Die Mitglieder des ADC dürfen an den Beratungen nicht teilnehmen, falls sie ein Interesse an dem Fall haben.
- 1.8 Die Mitglieder des ADC unterliegen der Schweigepflicht in Bezug auf alle Fakten, Handlungen und Informationen, die ihnen in Ausübung ihrer Pflichten zur Kenntnis gelangen sind. Jede Verletzung dieser Bestimmung führt zum sofortigen Ausschluss des Mitglieds durch das World Motor Sport Council.
- 1.9 Mit Ausnahme der möglichen Anwesenheit von Ver-

tretern der WADA und des ASN, der die Lizenz für den Fahrer, den Fahrerbetreuer oder die andere Person ausgestellt hat, finden die Stellungnahmen vor dem ADC Richterergremium nicht öffentlich statt, es sei denn der Fahrer, der Fahrerbetreuer oder die andere Person oder der entsprechende Verteidiger reicht vor Beginn der Sitzung einen anderslautenden Antrag ein.

Artikel 2: Rolle des Ermittlers

- 2.1 Der FIA Anti-Doping Sachbearbeiter oder sein Vertreter ist mit der Durchführung der Untersuchung eines jeden Falls beauftragt (nachfolgend „Ermittler“ genannt).
- 2.2 Er muss von dem entsprechenden Offiziellen den schriftlichen, vom DCO erstellten Bericht zu der Dopingkontrolle erhalten, in welchem die Bedingungen aufgeführt sind, unter denen die Proben entnommen wurden und die Kontrollen durchgeführt wurden; er muss weiterhin den schriftlichen Bericht zu dem Analyseergebnis, das in Übereinstimmung mit den Bestimmungen erfolgte, sowie alle anderen Elemente in Zusammenhang mit der Untersuchung des spezifischen Falls erhalten.
- 2.3 Der Ermittler ist gebunden an eine Geheimhaltungspflicht in Bezug auf alle Fakten, Handlungen und Informationen, die ihm in Ausübung seiner Pflichten zur Kenntnis gelangen sind.
- 2.4 Der Ermittler muss den Fahrer, den Fahrerbetreuer oder die andere Person und gegebenenfalls deren rechtliche Vertreter über das Disziplinarverfahren informieren, das gegen ihn/sie eingeleitet wurde, indem er ihm/ihr ein Dokument mit Aufführung der gemachten Vorwürfe übersendet.
- 2.5 Der Ermittler muss einen Bericht erstellen, den er an die Mitglieder des ADC Richterergremiums sowie an den Fahrer, den Fahrerbetreuer oder die andere Person innerhalb einer angemessenen Zeit vor der Anhörung übersendet.
- 2.6 Während der Verhandlung muss der Ermittler seinen Bericht mündlich vortragen.

Artikel 3: Anhörungsverfahren

- 3.1 Das ADC bestimmt das für die Verhandlung zu befolgende Verfahren.
- 3.2 Im Anhörungsverfahren müssen die folgenden Grundsätze beachtet werden:
 - a. das Recht einer jeden Partei auf Vertretung durch einen Verteidiger (auf eigene Kosten der Partei) oder auf Begleitung durch eine Person nach Wahl der jeweiligen Partei;
 - b. das Recht auf Erwidierung auf die vorgeworfene Verletzung der Anti-Doping-Bestimmungen und auf Einreichung von Stellungnahmen in Bezug auf die entstehenden Folgen;
 - c. das Recht einer jeden Partei Beweise vorzubringen, einschließlich dem Recht auf Aufrufung und Befra-

- gung von Zeugen (die Zulässigkeit von telefonischen Zeugenaussagen oder von schriftlichen Stellungnahmen unterliegen der Genehmigung durch das Richterzentrum); und
- d. das Recht des Fahrers, des Fahrerbetreuers oder der anderen Person auf einen Übersetzer während der Anhörung, wobei das ADC Richterzentrum für die Benennung des Übersetzers und für die Entscheidung zur Kostenübernahme in diesem Zusammenhang verantwortlich ist.
- 3.4 Falls der Fahrer, der Fahrerbetreuer oder die andere Person eine vorläufige Anhörung beantragt, so ist das Zentrum ein ad-hoc Zentrum, das FIA Richterzentrum der vorläufigen Suspendierung ist ein von dem Präsidenten des ADC benanntes Zentrum. Das FIA Richterzentrum der vorläufigen Suspendierung besteht aus einem bis drei Mitglied/ern aus dem ADC (ein Vorsitzender und zwei Mitglieder).
- 3.5 Falls eine Anhörung stattfindet, so muss der Fahrer, der Fahrerbetreuer oder die andere Person, gegebenenfalls in Begleitung ihrer rechtlichen Vertreter, durch den Vorsitzenden des ADC Richterzentrums schriftlich, mit einer Vorlaufzeit von mindestens fünfzehn Tagen vor dem Datum der Verhandlung vor dem ADC Richterzentrum geladen werden.
- 3.6 Der Fahrer, der Fahrerbetreuer oder die andere Person kann durch einen oder mehrere Verteidiger seiner/ihrer eigenen Wahl unterstützt werden. Nach Empfang der Ladung muss er/sie angeben, ob er/sie für die Anhörung vor dem ADC Richterzentrum die Dienste eines Übersetzers in Anspruch nehmen möchte und gegebenenfalls die Sprache für die Übersetzung benennen.
- 3.7 Der Fahrer, der Fahrerbetreuer oder die andere Person oder sein/ihr Verteidiger kann per schriftlichem Antrag Kopien des Labor-Analyseergebnisses der A und B Proben verlangen mit den Informationen wie durch den Internationalen Standard für Labors vorgeschrieben.
- 3.8 Der Fahrer, der Fahrerbetreuer oder die andere Person kann verlangen, dass Personen seiner/ihrer Wahl gehört werden, wobei er/sie dem Vorsitzenden des ADC Richterzentrums bis spätestens acht Tage vor der Sitzung des ADC Richterzentrums eine Liste mit den entsprechenden Namen einreichen muss. Der Vorsitzende des ADC Richterzentrums kann einen solchen Antrag ablehnen, wenn dieser unangemessen ist. Der Fahrer, der Fahrerbetreuer oder die andere Person muss in einem solchen Falle der Ablehnung innerhalb von achtundvierzig Stunden nach Empfang des Antrags informiert werden.
- 3.9 Der Vorsitzende des ADC Richterzentrums kann jede Person zur Anhörung auffordern, wenn er eine solche Aussage als nützlich erachtet. Falls entschieden wird, einen solchen Zeugen zu hören, so muss der Vorsitzende des ADC Richterzentrums den Fahrer, den

Fahrerbetreuer oder die andere Person mit einer Vorlaufzeit von mindestens achtundvierzig Stunden vor Beginn der Verhandlung schriftlich informieren.

- 3.10 Danach wird der Fahrer, der Fahrerbetreuer oder die andere Person und gegebenenfalls jede Person, um deren Anwesenheit er/sie gebeten hatte, aufgefordert, ihre Verteidigung vorzubringen. In allen Fällen behält der Fahrer, der Fahrerbetreuer oder die andere Person, sein/ihr Vertreter oder Verteidiger das Recht zu einem Schlussvortrag.

Artikel 4: Beratungen und Entscheidungen des ADC Richterzentrums

- 4.1 Das ADC Richterzentrum muss seine Beratungen unter Ausschluss der Öffentlichkeit durchführen, in Abwesenheit des Fahrers, des Fahrerbetreuers oder der anderen Person, seinem/ihrer Verteidiger, aller Personen, die zur Aussage aufgefordert worden waren, möglicher Vertreter der WADA und des ASN, welcher die Lizenz des Fahrers, des Fahrerbetreuer oder der anderen Person ausgestellt hat, und des Ermittlers.
- 4.2 Die Entscheidung des ADC Richterzentrums muss begründet sein.
- 4.3 Die Entscheidung wird durch einfache Mehrheit der Mitglieder des ADC Richterzentrums getroffen. Bei Stimmgleichheit entscheiden die Stimme des Vorsitzenden des ADC Richterzentrums.
- 4.4 Anhörungen und Entscheidungen können in persönlichen Treffen stattfinden bzw. getroffen werden, Anhörungen, Beratungen und Abstimmungen durch Schriftverkehr, Fax, E-Mail sowie das Abhalten von Sitzungen über Videokonferenz oder Telefonkonferenz sind jedoch ebenfalls zulässig, falls erforderlich.
- 4.5 Die Entscheidung muss vom Vorsitzenden des ADC Richterzentrums unterzeichnet werden.
- 4.6 Die Entscheidung mit Aufführung des Verfahrens und der Fristen für eine Berufung wird dem Fahrer, dem Fahrervertreter oder der anderen Person umgehend schriftlich verkündet.
- 4.7 Die Entscheidung wird dann ebenfalls den anderen Parteien verkündet, die gemäß Artikel 13 der Bestimmungen ein Recht auf Berufung haben.

Anhang C zum Internationalen Sportgesetz

Anti-Alkohol-Bestimmungen (Stand: 31.05.2018)

INHALT

Vorwort

- Artikel 1 Geltungsbereich
- Artikel 2 Kontrollverfahren
- Artikel 3 Folgen im Falle eines Verstoßes durch einen Fahrer
- Artikel 4 Definitionen

Vorwort

Die FIA setzt sich für die Verbesserung der Sicherheit im Motorsport ein, insbesondere durch das Verbot von Substanzen, welche das menschliche Verhalten und Urteilsvermögen beeinflussen und die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen könnten, wie zum Beispiel Alkohol. Die FIA hat die nachfolgenden Bestimmungen in Zusammenhang mit Alkohol (nachfolgend die „Bestimmungen“ genannt) eingeführt, um so das Testverfahren und die Strafen im Falle eines positiven Tests im Einzelnen auszuführen.

ART. 1 GELTUNGSBEREICH

- 1.1 Die Bestimmungen haben für alle Internationalen Wettbewerbe, die im Internationalen Kalender der FIA eingetragen sind, Gültigkeit.
- 1.2 Das Vorhandensein von Alkohol im Körper eines Fahrers während eines Internationalen Wettbewerbs ist verboten.
- 1.3 Fahrer, die an Internationalen Wettbewerben teilnehmen, sind an die Bestimmungen gebunden, müssen die Bestimmungen beachten und können während eines Internationalen Wettbewerbs einem Test unterzogen werden.
- 1.4 In Übereinstimmung mit Artikel 11.9.3.r des Sportgesetzes, können die FIA und/oder die Sportkommissare die Durchführung eines Tests während eines Internationalen Wettbewerbs anordnen. Die Auswahl (nach Zufallsprinzip und/oder als Zieltest) sowie die Anzahl der zu testenden Fahrer liegt im Ermessen der FIA und/oder der Sportkommissare.
- 1.5 Tests können in den folgenden Zeitspannen durchgeführt werden:
 - Drei Stunden vor der Fahraktivität,
 - Bis zu dreißig Minuten nach Abschluss der Fahraktivität.
- 1.6 Falls ein Fahrer, der für einen Test bestimmt ist, an einer Podiumszeremonie teilnimmt, so wird die Atemalkoholkontrolle vor der Podiumszeremo-

nie durchgeführt, es sei denn, die Sportkommissare entscheiden, dass die Durchführung des Tests vor dieser Zeremonie nicht möglich ist.

ART. 2 KONTROLLVERFAHREN

- 2.1 Benachrichtigung
 - 2.1.1 Der mit der Atemalkoholkontrolle beauftragte Kontrolleur weist sich gegenüber dem (den) für den Test bestimmten Fahrer(n) aus, indem er die von der FIA zur Verfügung gestellte Legitimation vorzeigt.
 - 2.1.2 Sobald einem Fahrer mitgeteilt wurde, dass er für einen Test bestimmt wurde, muss er sich sofort zu dem für den Test bestimmten Ort begeben. Bis zum Abschluss des Testverfahrens darf der Fahrer nichts essen, trinken oder kauen (z.B. Kaugummi).
 - 2.1.3 Jede Weigerung eines Fahrers, sich dem Test zu unterziehen, wird als Verstoß gegen die Bestimmungen angesehen und der für den Atemalkoholtest beauftragte Kontrolleur verweist den Fall sofort an die Sportkommissare.
- 2.2 Screening-Test
 - 2.2.1 Der Fahrer wählt ein versiegeltes Mundstück aus der Auswahl an Mundstücken, die von dem für den Atemalkoholtest beauftragten Kontrolleur angeboten werden, aus und der Fahrer oder der für den Atemalkoholtest beauftragte Kontrolleur setzt dieses in das Alkoholtestgerät ein.
 - 2.2.2 Der mit dem Alkoholtest beauftragte Kontrolleur weist den Fahrer dann an, gleichmäßig und kräftig in das Mundstück zu pusten, bis eine angemessene Atemmenge erreicht ist. Falls der Fahrer den Anweisungen des mit dem Atemalkoholtest beauftragten Kontrollleure vorsätzlich nicht nachkommt, so wird dies als Verstoß gegen die Bestimmungen angesehen und der für den Atemalkoholtest beauftragte Kontrolleur verweist den Fall sofort an die Sportkommissare.
 - 2.2.3 Der mit dem Atemalkoholtest beauftragte Kontrolleur zeigt dem Fahrer das angezeigte Ergebnis.
 - 2.2.4 Falls der Screening-Test ein negatives Ergebnis anzeigt, informiert der mit dem Atemalkoholtest beauftragte Kontrolleur den Fahrer dahingehend, dass der Test abgeschlossen ist.
 - 2.2.5 Falls der Screening-Test ein positives Ergebnis anzeigt, drückt der mit dem Atemalkoholtest beauftragte Kontrolleur das Ergebnis aus, trägt es im Testformular ein und informiert den Fahrer, dass ein Test zur Bestätigung durchgeführt wird. Der Fahrer muss das Testformular unterzeichnen und

hat die Möglichkeit, irgendwelche Anmerkungen, die er in Zusammenhang mit dem Test vorbringen möchte, schriftlich anzufügen. Die Weigerung eines Fahrers, das Testformular zu unterzeichnen, wird durch den mit dem Atemalkoholtest beauftragten Kontrolleur auf dem Testformular festgehalten, der Test selbst wird hierdurch jedoch nicht für ungültig erklärt.

2.3 Bestätigungs-Test

- 2.3.1 Der Bestätigungs-Test darf nicht vor Ablauf von 15 Minuten nach dem Screening-Test durchgeführt werden. Während dieser Wartezeit darf der Fahrer weder essen, noch trinken oder irgendetwas kauen (z.B. Kaugummi) und der muss der Aufsicht eines Chaperones oder des mit dem Atemalkoholtest beauftragten Kontrolleurs unterstehen.
- 2.3.2 Der Bestätigungs-Test muss in der Kontrollstation durchgeführt werden unter Verwendung eines anderen Alkoholtestgeräts als das für den Screening-Test verwendete Gerät.
- 2.3.3 Der Fahrer wählt ein versiegeltes Mundstück aus der Auswahl an Mundstücken, die von dem für den Atemalkoholtest beauftragten Kontrolleur angeboten werden, aus und der Fahrer oder der für den Atemalkoholtest beauftragte Kontrolleur setzt dieses in das Alkoholtestgerät ein.
- 2.3.4 Der mit dem Alkoholtest beauftragte Kontrolleur weist den Fahrer dann an, gleichmäßig und kräftig in das Mundstück zu pusten, bis eine angemessene Atemmenge erreicht ist. Falls der Fahrer den Anweisungen des mit der Atemalkoholtest beauftragten Kontrolleurs vorsätzlich nicht nachkommt, so wird dies als Verstoß gegen die Bestimmungen angesehen und der für den Atemalkoholtest beauftragte Kontrolleur verweist den Fall sofort an die Sportkommissare.
- 2.3.5 Der mit dem Atemalkoholtest beauftragte Kontrolleur zeigt dem Fahrer das angezeigte Ergebnis.
- 2.3.6 Der Fahrer muss das Testformular unterzeichnen und hat die Möglichkeit, irgendwelche Anmerkungen, die er in Zusammenhang mit dem Test vorbringen möchte, schriftlich anzufügen. Die Weigerung eines Fahrers, das Testformular zu unterzeichnen, wird durch den mit dem Atemalkoholtest beauftragten Kontrolleur auf dem Testformular festgehalten, der Test selbst wird hierdurch jedoch nicht für ungültig erklärt.
- 2.3.7 Falls der Bestätigungs-Test ein negatives Ergebnis anzeigt, informiert der mit dem Atemalkoholtest beauftragte Kontrolleur den Fahrer dahingehend, dass der Test abgeschlossen ist.
- 2.3.8 Falls der Bestätigungs-Test ein positives Ergebnis anzeigt, verweist der mit dem Atemalkoholtest beauftragte Kontrolleur den Fall sofort an die Sportkommissare.

2.3.9 Das Testformular muss per E-Mail an die FIA übermittelt werden: testing@fia.com.

2.4 Endogene Ethanol-Produktion

Fahrer mit gesundheitlichen Störungen, die eine endogene Ethanol-Produktion beinhalten, müssen sicherstellen, dass sie vor und während des Wettbewerbs eine entsprechende Diät/ Behandlung einhalten, so dass im Falle eines Tests ein negatives Ergebnis erzielt wird. Falls dieses Ziel nicht erreicht werden kann, muss bei der FIA (testing@fia.com) bis spätestens 30 Tage vor dem nächsten Wettbewerb, an welchem der Fahrer teilnehmen möchte, eine Ausnahmegenehmigung beantragt werden. Diesem Antrag muss auch ein vollständiges ärztliches Dossier beigefügt sein, das der FIA Medical Commission vorgelegt wird.

ART. 3 FOLGEN IM FALLE EINES VERSTOßES DURCH EINEN FAHRER

3.1 Automatische Disqualifikation

Ein Verstoß gegen die Bestimmungen (Bestätigungs-Test mit einer positiven Anzeige, Weigerung, sich dem Test zu unterziehen, vorsätzliche Nichtbeachtung der Anweisungen des mit dem Atemalkoholtest beauftragten Kontrolleurs) führt zur automatischen und sofortigen Disqualifikation des Fahrer (wie in Artikel 21 des Sportgesetzes definiert).

3.2 Strafen für Fahrer

- 3.2.1 Zusätzlich zu der automatischen Disqualifikation des Fahrers aus dem Wettbewerb müssen die Sportkommissare die folgenden Strafen aussprechen:

		1. Verstoß	2. Verstoß	3. Verstoß	4. Verstoß
Ergebnis des Bestätigungs-Tests	Weniger als 0,10 km/L	Keine Suspension	Suspension für zwei Monate	Suspension für drei Monate	Suspension für vier Jahre
	Ab 0,10 mg/L bis zu 0,25 km/L	Suspension für einen Monat	Suspension für zwei Monate 1.000€ Geldstrafe	Suspension für sechs Monate 5.000€ Geldstrafe	
	Ab 0,25 mg/L bis zu 0,4 mg/L	Suspension für zwei Monate 1.000€ Geldstrafe	Suspension für vier Monate 2.000€ Geldstrafe	Suspension für ein Jahr 10.000€ Geldstrafe	
	Über 0,4 mg/L	Suspension für drei Monate 2.000€ Geldstrafe	Suspension für sechs Monate 3.000€ Geldstrafe	Suspension für zwei Jahre 15.000€ Geldstrafe	
Verweigerung, sich der Kontrolle zu unterziehen					
Absichtliches Nichtbeachten der Anweisungen des mit der Atemalkoholkontrolle beauftragten Kontrolleurs					

- 3.2.2 Die Strafen für die zweiten, dritten und vierten Verstöße müssen unabhängig von der(den) Strafe(n) für den(die) vorherigen Verstoß(Verstöße) angewendet werden.
- 3.2.3 Zum Zwecke der Auferlegung von Strafen gemäß Artikel 3.2 wird ein Verstoß gegen die Bestimmungen nur dann als erster (oder zweiter oder dritter) Verstoß angesehen, falls der Fahrer den vorherigen Verstoß innerhalb der drei Jahre vor einem neuen positiven Ergebnis des Bestätigungs-Tests begangen hat.
- 3.3 Entscheidungen gemäß vorliegender Bestimmungen
- sind sofort anwendbar, unabhängig von einer Berufung, in Übereinstimmung mit Artikel 12.2.3 des Sportgesetzes,
 - können mit einer Berufung in Übereinstimmung mit Artikel 15.1 des Sportgesetzes angefochten werden.

ART. 4 DEFINITIONEN

Alkoholkonzentration: Die Alkoholmenge in einem Volumen an ausgeatmeter Luft, ausgedrückt in Milligramm je Liter (mg/L).

Mit dem Atemalkoholtest beauftragter Kontrollleur: Der geschulte Offizielle, der durch die FIA für die Durchführung von Tests autorisiert ist. Dies kann der Leitende Arzt des Wettbewerbs sein oder eine andere Person, an welchen der Leitende Arzt diese Aufgabe delegiert hat, unter seiner Verantwortung und Aufsicht.

Alkoholtestgerät:

Ein Gerät, das durch die FIA zur Verfügung gestellt, gewartet und kalibriert wird und das die Möglichkeit aufweist, eine quantitative Messung der Alkoholkonzentration durch eine Atemluftprobe zu ermitteln.

Chaperone:

Eine Person, die durch die FIA geschult und autorisiert ist, während eines Tests bestimmte Aufgaben zu erfüllen, wie unter anderem zum Beispiel die Begleitung und Beobachtung des Fahrers zwischen dem Screening-Test und dem Bestätigungs-Test.

Sportgesetz:

Das Internationale Sportgesetz der FIA.

Bestätigungs-Test:

Ein zweiter Test unter Verwendung eines Alkoholtestgerätes, der nach einem positiven Screening-Test durchgeführt wird.

Wettbewerb:

Wie in Artikel 21 des Sportgesetzes definiert.

Kontrollstation:

Der gesicherte Bereich, in dem der Bestätigungs-Test durchgeführt wird, mit eingeschränktem Zugang und garantierter Diskretion.

Fahrer:

Jeder Fahrer, Beifahrer oder Mitfahrer, der an dem Wettbewerb teilnimmt.

Fahraktivität:

Die Zeitspanne, innerhalb derer ein Fahrer sein Automobil während eines Wettbewerbs fahren darf.

Negatives Ergebnis:

Ein Ergebnis, das gleich 0,0 mg/L ist.

Positives Ergebnis:

Ein Ergebnis, das höher ist als 0,0 mg/L.

Screening-Test:

Ein erster Test unter Verwendung eines Alkoholtestgerätes, das quantitative Daten über die Alkoholkonzentration ermittelt.

Test:

Das Verfahren, das unter Verwendung eines Alkoholtestgerätes durchgeführt wird, um eine quantitative Messung der Alkoholkonzentration zu erhalten.

Testformular:

Ein von der FIA zur Verfügung gestelltes Formular, das von dem mit dem Atemalkoholtest beauftragten Kontrolleur ausgefüllt wird und das verwendet wird, falls der Screening-Test ein positives Ergebnis aufweist. In ihm sind insbesondere aufgeführt die Uhrzeit und der Ort des Tests, der Name des Fahrers, das Ergebnis des Screening- und des Bestätigungs-Tests (einschließlich der gedruckten Ergebnisse), die Unterschrift des Fahrers, des mit dem Atemalkoholtest beauftragten Kontrolleurs und gegebenenfalls des Chaperones sowie eventuelle Anmerkungen durch eine dieser Personen.

Anhang L

zum Internationalen Sportgesetz der FIA

Stand: 20. 12.2018

INHALTSVERZEICHNIS

AUSZUG KAPITEL I

INTERNATIONALE FAHRERLIZENZEN DER FIA

- Art. 10 Ausstellung internationaler Lizenzen für Fahrer mit körperlicher Behinderung
- Art. 11 Ausübung des Motorsports für Inhaber einer Lizenz für Personen mit körperlicher Behinderung
- Art. 12 Lizenzen für Veranstaltungen, die zum FIA Cup für Alternative Energien zählen

KAPITEL II – BESTIMMUNGEN FÜR DIE MEDIZINISCHE UNTERSUCHUNG VON FAHRERN

- Art. 1 Jährliche medizinische Eignungsuntersuchung
- Art. 2 Verfahren nach einem Unfall, Krankheit oder irgendwelchen gesundheitlichen Problemen
- Art. 3 Organisation der Bekämpfung von Doping
- Art. 4 Berufungskommission
- Art. 5 Bestimmungen für physiologische Untersuchungen bei Motorsportveranstaltungen

KAPITEL III – FAHRERAUSRÜSTUNG

- Art. 1 Helmvorschriften
- Art. 2 Feuerfeste Bekleidung
- Art. 3 Frontal-Kopfrückhaltevorrichtung (FHR)
- Art. 4 Sicherheitsgurte
- Art. 5 Tragen von Schmuck

KAPITEL IV – FAHRVORSCHRIFTEN BEI RUNDSTRECKENRENNEN

- Art. 1 Beachtung der Signale
- Art. 2 Überholen, Fahrzeugbeherrschung und Streckenbegrenzung
- Art. 3 Anhalten eines Fahrzeugs während des Rennens
- Art. 4 Einfahrt zu den Boxen
- Art. 5 Ausfahrt aus der Boxengasse

KAPITEL V – FAHRVORSCHRIFTEN BEI OFFROAD RENNSTRECKEN

AUSZUG KAPITEL I INTERNATIONALE FAHRERLIZENZEN DER FIA

10. Aussteller internationaler Lizenzen für Fahrer mit körperlicher Behinderung

10.1 Fahrer

Unabhängig von Problemen aufgrund von chronischen Krankheiten, die die Ausübung des Motorsports ausschließen, und disqualifizierenden Sehstörungen kann eine Person mit einer erworbenen oder angeborenen Fähigkeitsstörung, die nach Meinung ihrer Nationalen Medizinischen Kommission (soweit anwendbar) oder eines vom ASN benannten Arztes die Bedingungen zur Ausstellung einer internationalen Fahrerlizenz nicht erfüllt (siehe Artikel 1.5.2 im Kapitel II), eine Internationale Lizenz für Fahrer mit körperlicher Behinderung beantragen, wenn alle nachstehend aufgeführten Bedingungen erfüllt sind:

Die Kriterien für das Zuerkennen dieser Lizenz werden auf den folgenden vier Grundlagen beurteilt:

- i) Ein Fahrer, der Kandidat ist für eine Lizenz für Personen mit körperlicher Behinderung, wird nach Antragsstellung entweder in Ländern, in denen ein solcher Ausschuss existiert, von einem Mitglied der Nationalen Medizinischen Kommission oder andernfalls von einem vom ASN benannten Arzt untersucht.
- ii) Der Antragsteller muss sich vorzugsweise auf einer Rundstrecke und in Gegenwart eines Offiziellen des ASN in seinem eigenen Wettbewerbsfahrzeug einem Fahrtstest zur Einschätzung seiner Fahrfähigkeiten unterziehen.
- iii) Sein Vermögen, sich selbst so schnell wie möglich (Nachstellung einer unmittelbaren Gefahr, Feuersausbruch, usw.) aus seinem eigenen Wettbewerbsfahrzeug (oder einem ähnlichen Modell) zu befreien, bei dieser Gelegenheit geprüft.

Der Antragsteller muss von Sitzposition aus sich aus eigener Kraft befreien und vom Fahrzeug entfernen können. Außerhalb des Fahrzeugs und auf dem Rücken liegend muss es ihm möglich sein, sich auf den Bauch zu drehen und umgekehrt.

- iv) Falls die durch den körperlichen Zustand des Fahrers erforderlichen Anpassungen bereits erfolgt sind oder noch durchgeführt werden müssen und nicht im Homologationsblatt aufgeführt sind, müssen sie durch den ASN genehmigt werden und in ein Dokument eingetragen werden, das bei der Technischen Abnahme der Fahrzeuge vorgelegt werden muss.

Sobald der ASN die medizinischen, technischen und sportlichen Beurteilungen erhalten hat, wird er die endgültige Entscheidung über die Genehmigung oder Ablehnung einer Internationalen Fahrerlizenz für Personen mit körperlicher Behinderung treffen.

10.2 Beifahrer

Unabhängig von Problemen aufgrund von chronischen Krankheiten, die die Ausübung des Motorsports ausschließen, und disqualifizierenden Seh-

störungen kann ein Teilnehmer mit körperlicher Behinderung, dessen sportlicher Einsatz wie in Artikel 20 des Internationalen Sportgesetzes aufgeführt auf die des Rallye-Beifahrers beschränkt ist eine Internationale Fahrerlizenz für Rallies wie in Artikel 20 des Internationalen Sportgesetzes definiert für Personen mit körperlicher Behinderung beantragen.

Die körperlich zu erfüllenden Kriterien entsprechen denen, wie für die Internationale Fahrerlizenz für Personen mit körperlicher Behinderung aufgeführt.

Die Fähigkeit des Antragstellers, sich aus dem Fahrzeug zu befreien, in welchem er den Aufgaben eines Beifahrers nachkommen möchte (oder eines ähnlichen Modells), muss in Übereinstimmung mit den gleichen Kriterien wie die für eine Fahrerlizenz für Personen mit körperlicher Behinderung geprüft werden.

Weiterhin muss der Antragsteller die folgenden Übungen in angegebener Reihenfolge erfolgreich ausführen können:

- Beifahrertür blockiert, Fahrer auch an Bord, Ausstieg aus dem Fahrzeug so schnell wie möglich, indem er über den Fahrer klettert;
- Platzierung des SOS-Schildes auf dem Dach;
- Platzierung des roten Warndreiecks etwa 50 Meter hinter dem Fahrzeug;
- Hilfestellung für den Fahrer (von dem angenommen wird, er sei verletzt), sich aus dem Fahrzeug zu befreien;
- Greifen des SOS-Schildes und Schwenken hinter dem Fahrzeug.

Der Fahrtstest und die Behandlung technischer Probleme betreffen den Beifahrer mit körperlicher Behinderung nicht.

Nach Einschätzung des medizinischen Teams entscheidet der ASN endgültig über die Erteilung oder Verweigerung der Internationalen Beifahrerlizenz für Personen mit körperlicher Behinderung.

11. Ausübung des Motorsports für Inhaber einer Lizenz für Personen mit körperlicher Behinderung

- 11.1 Inhaber einer Internationalen Fahrerlizenz für Personen mit körperlicher Behinderung dürfen nur an Wettbewerben mit Einzelstart teilnehmen. Ihre Teilnahme ist abhängig von dem Einverständnis des ASN des Landes, in welchem der Wettbewerb stattfindet.

- 11.2 Dennoch und unter Beachtung der in Artikel 10.1 aufgeführten Erteilungsvoraussetzungen können bestimmte Inhaber einer Internationalen Fahrerlizenz für Personen mit körperlicher Behinderung auch an internationalen Rundstreckenrennen mit Gruppenstart teilnehmen.

Eine solche Ausnahmegenehmigung kann beantragt werden, wenn:

- entweder der Lizenznehmer auf einer FIA-Liste von gesetzten oder Prioritätsfahrern war, vormals

eine Super-Lizenz besaß oder erhebliche Wettbewerbsfolge nachgewiesen hat und trotz seines gegenwärtigen Zustands es ihm noch immer möglich ist, die gleiche Leistung zu erbringen wie zu der Zeit, bevor er eine Lizenz für Personen mit körperlicher Behinderung erlangen musste

- oder die Lizenznehmer sind Fahrer mit körperlicher Behinderung, die eine vom ASN bestätigte und anerkannte Fahrschule absolviert haben und deren Leistungen denen der anderen Fahrer derselben Schule gleichwertig sind.

Alle Anträge für diese spezielle Befreiung müssen von dem Fahrer an seinen zuständigen ASN, welcher diese an die FIA weiterleitet, eingereicht werden. Sie unterliegen der Genehmigung der Medizinischen Kommission und der Sicherheitskommission. Im Falle der Unstimmigkeit zwischen diesen beiden Kommissionen entscheidet das World Council.

- 11.3** Für jeden Wettbewerb, bei dem einer oder mehrere Inhaber einer Fahrerlizenz für Personen mit körperlicher Behinderung teilnimmt/teilnehmen, müssen die Rettungsdienste über die Startnummern dieser Fahrer informiert sein.

12. Lizenzen für Wettbewerbe, die zum FIA Cup für Alternative Energien zählen

Die nachfolgenden Lizenzstufen sind für Wettbewerbe, die zum FIA Cup für Alternative Energien zählen, vorgeschrieben:

- Lizenzen der Stufen A, B, C und D sind gültig für Wettbewerbe mit Solarfahrzeugen (Kategorie I und Olympia Klasse).
- Lizenzen der Stufen A, B, C und D sind gültig für Fahrtests und Wettbewerbe, bei denen Geschwindigkeit unerheblich ist, wie zum Beispiel „Eco-Rallyes“(Kategorien III, IIIA, VI, VII & VIII).
- Lizenzen der Stufen A, B und C sind gültig für Geschwindigkeits-Wettbewerbe (Kategorien II, III, IV, V, VI, VII und VIII).
- Die Lizenz der Stufe R ist außerdem gültig für Straßenwettbewerbe mit Einzelstart (Kategorien I, II, III, IIIA, IV, V, VI, VII, VIII und Olympia Klasse).

**KAPITEL II:
BESTIMMUNGEN FÜR DIE MEDIZINISCHE
UNTERSUCHUNG VON FAHRERN**

Um irgendwelche Punkte zu klären, die sich aus der Anwendung der vorliegenden Bestimmungen ergeben könnten, sollte jeder ASN eine nationale medizinische Kommission einsetzen oder, falls dies nicht der Fall ist, einen beratenden Arzt, der über ausreichende Kenntnisse im Bereich der Sportmedizin verfügt und insbesondere auch vertraut ist mit den spezifischen Problemen in Zusammenhang mit dem Automobilsport.

1. Jährliche medizinische Eignungsuntersuchung

1.1 Anwendungsbereich der ärztlichen Untersuchung:

Die Gesamtheit der in vorliegendem Kapitel beschriebenen Untersuchungen:

- ist erforderlich und ausreichend, um den medizinischen Voraussetzungen zur Ausstellung einer Internationalen FIA-Fahrerlizenz zu genügen
- ist dringend empfohlen zur Ausstellung einer nationalen Fahrerlizenz. Die ärztliche Untersuchung muss von einem im Land des lizenzausstellenden ASNs zugelassenen Arzt weniger als 3 Monate vor der Einreichung des Fahrer-Lizenzantrages vorgenommen worden sein. Gegebenenfalls kann der ASN besondere Voraussetzungen festlegen.

Sie umfasst:

- einen schriftlichen Fragebogen zur Familiengeschichte, zur persönlichen Geschichte (medizinisch, chirurgisch, traumatologisch), zum Vorhandensein von Begleiterkrankungen oder Infektionen und zur Verwendung irgendwelcher Medikamente,
- eine komplette klinische Untersuchung, insbesondere unter Berücksichtigung:
- einer Eignungsuntersuchung in Bezug auf Herz-Kreislauf-System;
- eines Sehtests;
- einer Bewertung des Bewegungsapparates.

1.2 Bei der Eignungsuntersuchung in Bezug auf Herz-Kreislauf-System

- wird in jedem Fall der Blutdruck gemessen,
- für Personen unter 45 Jahren, ein 12-poliges EKG alle 2 Jahre
- ab einem Alter von 45 Jahren oder früher, falls notwendig, und dann alle drei Jahre ist eine ärztliche Beratung durch einen Herzspezialisten erforderlich. Falls dieser Arzt es für sinnvoll hält, abhängig von den eventuellen Symptomen und Anzeichen, so kann er weitere Untersuchungen, unter Einschluss eines Belastungstests, anordnen.

1.3 Sehtest

Für das erste Jahr, in welchem eine internationale Lizenz ausgestellt wird, muss aufgrund einer Untersuchung von einem Facharzt für Augenheilkunde oder von einer Person, die gemäß gesetzlichen

Bestimmungen des betreffenden Landes befugt ist, die Tests durchzuführen, bestätigt werden. Es ist nicht erlaubt, während des Sehtests Kontaktlinsen zu tragen; der Fahrer muss für diese Untersuchung auf Aufforderung seine Sehhilfe tragen.

a) die Sehleistung:

i) Sie muss vor oder nach Korrektur für jedes Auge mindestens 9/10 oder für ein Auge 8/10 und für das andere 10/10 betragen.

ii) Jede Person, deren Sehfähigkeit auf einem Auge lediglich gemindert aber nicht vollständig verloren ist und dies nicht korrigiert werden kann, die aber zwingendermaßen eine contralaterale Sehschärfe von 10/10 oder mehr hat, ob korrigiert oder nicht, kann eine Fahrerlizenz unter folgenden Voraussetzungen erwerben:

- Übereinstimmung mit den nachfolgenden Punkten b, c und d;
- normaler Augenhintergrund, ohne Pigmentschaden an der Netzhaut
- alte oder angeborene Schäden dürfen nur an einem Auge vorhanden sein.

b) Farbsehen: normal (Prüfmethode durch Ishihara-Tafeln oder durch einen entsprechenden Eignungstest). Im Falle irgendeiner Besonderheit Rückgriff auf den Farnsworth-Test "Panel D15" oder ein ähnliches System. In keinem Fall darf ein Risiko für ein fehlerhaftes Erkennen der Farben von international gebräuchlichen Flaggen bestehen,

c) Statisches Gesichtsfeld: mindestens 120°; die mittleren 20° müssen frei von jeder Veränderung sein. Es muss eine Perimetrie durchgeführt werden.

d) Stereoskopische Sicht: funktionell. Im Zweifelsfall muss diese durch Verwendung von Wirth, Bagolini (mit Striën versehene Linsen) oder einem ähnlichen Test bewertet werden

e) Sehkorrektur: Das Tragen von Kontaktlinsen ist unter folgenden Voraussetzungen erlaubt:

- die Linsen müssen länger als 12 Monate und täglich über einen angemessenen Zeitraum getragen worden sein
- die Linsen müssen vom Hersteller für den Rennsport zugelassen sein.

1.3.1 Bei einer akuten Augenkrankheit mit langfristigen Sehverlust oder langfristiger Gesichtsfeldveränderungen müssen mindestens zwei Jahre vergehen, bis der Fahrer einer erneuten augenärztlichen Untersuchung unterzogen werden kann. In diesem Fall müssen besondere augenärztliche Tests durchgeführt werden, einschließlich Tests zu seinem Gesichtsfeld und zum räumlichen Sehen. Es wird weiterhin vorgeschlagen, dass, wann immer möglich, an der Rennstrecke ein Echtzeit-Test durchgeführt wird.

Diese Entscheidungen müssen je nach Einzelfall getroffen werden.

1.4 Beweglichkeit der Gelenke, Bewegungsfähigkeit, Feststellung von Amputationen und mögliche Prothesen, Feststellung von sensorischen und motorischen Funktionsstörungen.

Vereinbar mit der Ausstellung einer internationalen Fahrerlizenz sind:

- Amputationen von Finger, sofern das Greifvermögen beider Hände nicht beeinträchtigt ist,
- Prothesen für Gliedmaßen, sofern die Funktionsprüfung normal oder fast normal ist,
- eine funktionelle Beeinträchtigung der Beweglichkeit von Gliedmaßen um weniger als 50%.

1.5 Liste der Krankheiten und Behinderungen, die mit der Ausübung des Motorsports unvereinbar sind oder aber ein ärztliches Attest von einem besonderen Gremium erforderlich machen.

1.5.1 Absolut ausgeschlossen sind:

- Epilepsie mit klinischer Manifestation in Behandlung, oder ohne Behandlung, festgestellt im Verlauf der letzten 10 Jahre,
- irgendwelche Herz-Kreislaufprobleme mit dem Risiko des plötzlichen Herztodes.
- Blindheit auf einem Auge

Der Zustand von Fahrern mit Blindheit auf einem Auge, die gegenwärtig eine Internationale Lizenz besitzen, wird auf Einzelbasis durch die Medizinische Kommission der FIA untersucht.

Zusätzlich kann die Medizinische Kommission der FIA für jedes, sich aus einem der vorgenannten Ausschlüssen ergebenden Problem und für jede vorgelegte Dokumentation gegebenenfalls die Meinung einer Expertengruppe suchen.

1.5.2 Gegenanzeigen, die nicht vereinbar sind mit der Ausstellung einer Standard-Lizenz, für die jedoch ein Antrag auf Ausstellung einer Lizenz für Personen mit körperlicher Behinderung möglich ist:

(Siehe Kapitel I, Artikel 10 des vorliegenden Anhangs)

- alle Einschränkungen in Bezug auf Gelenke, Amputationen und Prothesen, welche nicht die in Punkt 1.4 aufgeführten Kriterien erfüllen,
- wichtige zentrale oder periphere sensomotorische Fehlfunktionen (Monoplegie, halbseitige Lähmung, Querschnittslähmung, usw.)

1.5.3 Krankheiten oder Behinderungen, für die ein ärztliches Attest von einem vom ASN anerkannten Gremium erforderlich ist (Medizinische Kommission oder, falls keine vorhanden ist, ein vom ASN anerkannter Arzt):

- Diabetes, der mit Insulin oder mit Sulfonylharnstoffen behandelt wird, vorausgesetzt jedoch, dass dem vom ASN anerkannten Gremium ein vertrauliches Dokument vorgelegt wird, durch welches die ständige Überwachung und die Art der Behandlung der betreffenden Person bestätigt wird; außerdem muss in der Eignungsbestätigung (siehe 1.8) die Formulierung „ärztliche Überwachung notwendig“ eingetragen sein,

- jeder krankhafte kardiale oder arterielle Zustand,
- alle psychologischen Erkrankungen einschließlich Aufmerksamkeitsdefizitsyndrom mit Hyperaktivität (ADHS), die zu Verhaltensproblemen führen können und einer fachgerechten Behandlung bedürfen,
- jedes Gesundheitsproblem, das aufgrund seiner Art und Weise oder der erforderlichen Behandlung zu schädlichen Folgen bei der Ausübung von Motorsport, einschließlich im Falle eines Unfalls, führen könnte.

1.6 Medizinisches Untersuchungsformular

In jedem Land muss die entsprechende Nationale Sporthoheit in Anlehnung an die nationalen gesetzlichen Bestimmungen oder Gepflogenheiten entwerfen und drucken lassen:

- i) ein medizinischer Fragebogen
- ii) ein medizinisches Formular.

In Übereinstimmung mit den vorliegenden Bestimmungen werden diese Unterlagen an alle Lizenz-Antragsteller verteilt.

1.6.1 Medizinischer Fragebogen

Er wird von dem betroffenen Fahrer unterschrieben.

Ein Vorschlag zur Formulierung dieses Fragebogens ist auf Anfrage bei der FIA erhältlich.

1.6.2 Medizinisches Formular

Das medizinische Formular muss folgendes beinhalten:

- die für den untersuchenden Arzt notwendigen Informationen (ein Vorschlag zur Formulierung ist auf Anfrage bei der FIA erhältlich),
- die nachfolgenden Gesamt-Informationen:
 - Größe und Gewicht der Person,
 - Blutgruppe und Rhesusfaktor, falls dies in dem betreffenden Land gesetzlich vorgeschrieben ist,
 - irgendwelche Allergien, ob in medizinischer Behandlung oder nicht,
 - das Datum der letzten Anti-Tetanus Impfung
 - die Ergebnisse, mit Zahlen, zur Bewertung des Bewegungsapparates,
 - die Ergebnisse, mit Zahlen, zum Sehtest,
 - die Blutdruckwerte und eine Erklärung, dass die weiteren Untersuchungen (einfaches EKG oder Belastungstest, je nach Alter und Einzelfall) durchgeführt wurden.

In Ländern, in denen dies gesetzlich vorgeschrieben ist, können für das nationale medizinische Formular zusätzliche Tests vorgeschrieben sein. Es wird über dem Stempel des ASN von dem Arzt unterschrieben, der die medizinische Untersuchung durchgeführt hat.

Am Ende des medizinischen Formulars muss der Antragsteller die Erklärung unterschreiben, dass:

- die Angaben, die dem Arzt in Bezug auf seinen gegenwärtigen Gesundheitszustand und auf die medizinische Vorgeschichte gemacht wurden, richtig sind,
- er sich verpflichtet, keine Substanzen einzunehmen, die auf der Liste der Verbotenen Substanzen und Methoden der World Anti-Doping Agentur aufgeführt sind.
- er sich verpflichtet, seinen ASN unverzüglich über alle wichtigen Änderungen in Bezug auf seinen Gesundheitszustand zu unterrichten:
 - aus medizinischer Sicht, einschließlich aller Medikamente, die er über mehr als drei Wochen einnimmt,
 - die Verletzung betreffend, ob dem Unfall eine Zeitspanne der Arbeitsunfähigkeit folgt oder nicht und ob diese mit der Ausübung von Motorsport zusammenhängt oder nicht.

1.6.3 Behandlung des medizinischen Formulars und Fragebogens

Diese Unterlagen verbleiben beim ASN, unter Beachtung der Bestimmungen zur Einhaltung der ärztlichen Schweigepflicht.

Um jedoch eine sichere Computerdatei zu erstellen, welche den bei Motorsportveranstaltungen eingesetzten Ärzten bei einem Unfall oder bei einer zwischenzeitlich auftretenden Krankheit zur Verfügung gestellt wird, kann die FIA eine Kopie verlangen. Die Kategorie der betreffenden Fahrer wird zu gegebener Zeit von der FIA Medical Commission festgelegt.

1.7 Pflichten des untersuchenden Arztes

Der Arzt, der die medizinische Eignungs-Untersuchung durchführt, muss das vom Antragsteller vorzulegende nationale medizinische Untersuchungsformular verwenden und es vollständig ausfüllen. Der Antragsteller muss dieses Dokument dann sofort an die betreffende nationale Sporthoheit schicken.

Der untersuchende Arzt trifft die Entscheidung über die Eignung oder die Untauglichkeit.

Er kann dabei die Meinung des vom ASN anerkannten Gremiums einholen (nationale medizinische Kommission oder anerkannter Arzt).

1.8 Attest zur Eignung

Zu jeder internationalen Fahrerlizenz gehört das ärztliche Eignungsattest:

- entweder auf der Rückseite der Lizenz
- oder auf einem beigefügten Dokument.

Gemäß medizinischer Normen der FIA geeignet für die Ausübung von Motorsport:

Datum:

Sehhilfe (Brille oder Linsen) JA / NEIN

Besondere ärztliche Überwachung JA / NEIN

1.9 Verteilung der Bestimmungen

Zusätzlich zu den Unterlagen, die in ihrer Obhut liegen, sollen die ASN die vorliegenden Bestimmungen an die untersuchenden Ärzte verteilen oder auf dem Lizenzantrag eine Website aufführen, wo diese Bestimmungen zu finden sind.

2. Medizinische Überwachung bei Wettbewerben

Die Überprüfung des ärztlichen Eignungstestestates durch den Medizinischen Einsatzleiter eines Wettbewerbs kann die vorherige in bestimmten Fällen verlangte Untersuchung ersetzen. Außerdem können der Medizinische Einsatzleiter, der Medizinische Delegierte der FIA, falls anwesend und der Rennleiter zu jedem Zeitpunkt des Wettbewerbs oder nach Zieleinlauf die ärztliche Untersuchung eines Fahrers anordnen, unabhängig davon, ob dies aufgrund seines Verhaltens für erforderlich gehalten wird oder nicht. Die Sportautoritäten werden aufgrund des Berichts des Medizinischen Einsatzleiters und des Medizinischen Delegierten der FIA, falls anwesend die notwendigen Entscheidungen treffen. Diese Untersuchung kann gegebenenfalls auch einen Alkoholtest beinhalten.

2.1 Neurologische Tests

Fahrer, die in einer FIA-Weltmeisterschaft genannt sind, können einem neurologischen Test unterzogen werden. Der Medizinische Delegierte der FIA für die betreffende Meisterschaft ist verantwortlich für die Methode einer solchen Untersuchung. Die vertraulichen Ergebnisse werden zu Vergleichszwecken verwendet.

2.2 Verfahren nach einem Unfall, Krankheit oder irgendetwas gesundheitlichen Problemen

2.2.1 VERFAHREN BEI EINEM WETTBEWERB – nach einem/einer während eines Wettbewerbs erlittenen Unfall, Krankheit oder gesundheitlichem Problem (falls die Diagnose zu einem späteren Zeitpunkt erfolgte, siehe Artikel 2.2.2)

a) Verantwortlichkeit des Fahrers

Der Fahrer (oder seine Angehörigen in einem Fall höherer Gewalt) ist dafür verantwortlich, den Medizinischen Einsatzleiter sowie den für die Serie oder die Meisterschaft zuständigen Arzt über alle gesundheitlichen Probleme (mit Ausnahme von vollständig harmlosen Problemen) umgehend zu informieren.

Besondere Maßnahmen für die F1, WEC, WorldRX und WRC:

Außerdem sind der Medizinische Delegierte der FIA (per Email) und die FIA (medical@fia.com) zu informieren.

b) Ärztliche Untersuchung

Eine ärztliche Untersuchung kann zu jeder Zeit angeordnet und durchgeführt werden durch:

- den Medizinischen Einsatzleiter oder

- den Medizinischen Delegierten der FIA oder den für die Serie oder die Meisterschaft zuständigen Arzt, falls anwesend.

Es ist für den betroffenen Fahrer verpflichtend, sich dieser ärztlichen Untersuchung zu unterziehen und das Team des Fahrers wird hierüber durch den Medizinischen Einsatzleiter oder den Medizinischen Delegierten der FIA, falls anwesend informiert.

c) Entscheidung nach der ärztlichen Untersuchung:

Der Arzt, welcher die Untersuchung angeordnet und durchgeführt hat, entscheidet:

- entweder, dass der Fahrer den entsprechenden Wettbewerb wieder aufnehmen darf, oder
- dass es dem Fahrer verboten ist, an dem entsprechenden Wettbewerb weiter teilzunehmen und dass vor der Wiederaufnahme von Wettbewerben eine Untersuchung durchgeführt werden muss.

d) Durchführung einer Nachverfolgung, falls eine Untersuchung vor Wiederaufnahme von Wettbewerben angeordnet wurde.

Der Medizinischen Einsatzleiter des Wettbewerbs, in welchem der Unfall/das Problem auftrat:

- Informiert den ASN des Fahrers über den Unfall/das Problem und dass eine Untersuchung vor der Wiederaufnahme von Wettbewerben angeordnet worden ist.

- Informiert den ASN des Fahrers über die Entwicklung des gesundheitlichen Zustands, falls der Fahrer in ein Krankenhaus eingeliefert wurde.

Besondere Maßnahmen für die F1, WEC, WorldRX und WRC:

Zusätzlich gleichzeitige Information an den Medizinischen Delegierten der FIA (per Email) und die FIA (medical@fia.com).

Der Fahrer (oder in einem Fall höherer Gewalt seine Angehörigen):

- Informiert den ASN, den Medizinischen Einsatzleiter des Wettbewerbs, in welchem der Unfall/das Problem auftrat, sowie den für die Serie oder die Meisterschaft zuständigen Arzt über die Entwicklung seines gesundheitlichen Zustands durch Beifügung von klaren und umfangreichen Informationen, einschließlich bildgebender Materialien.

- Übersendet zusätzlich all diese Informationen an den Medizinischen Einsatzleiter des nächsten internationalen Wettbewerbs, an welchem der Fahrer teilnehmen möchte, und informiert ihn über das Erfordernis einer Untersuchung vor der Wiederaufnahme von Wettbewerben (um die Kontakt-

daten des Medizinischen Einsatzleiters zu erhalten, muss der ASN des Landes kontaktiert werden, in welchem der Wettbewerb stattfindet, oder gegebenenfalls die FIA unter medical@fia.com).

Besondere Maßnahmen für die F1, WEC, WorldRX und WRC:

Weiterhin müssen gleichzeitig der Medizinische Delegierte der FIA (per Email) und die FIA (medical@fia.com) informiert werden.

- Muss es unterlassen, an irgendeinem, im Internationalen Sportkalender der FIA eingetragenen Motorsportwettbewerb teilzunehmen, bis die Untersuchung vor der Wiederaufnahme von Wettbewerben mit einem zufriedenstellenden Ergebnis abgeschlossen ist.

Der ASN des Fahrers:

- Auf Grundlage der Informationen und Dokumente, die er vom Fahrer erhalten hat, nach Durchführung aller erforderlicher Untersuchungen und wenn er der Meinung ist, dass die Gesundheit des Fahrers komplett wiederhergestellt ist, stellt er dem Fahrer ein Dokument zur Verfügung, in welchem bestätigt wird, dass er den Fall verfolgt hat und dem betreffenden Fahrer die Wiederaufnahme von Wettbewerben genehmigt, vorbehaltlich der Untersuchung durch den Medizinischen Einsatzleiter des nächsten internationalen Wettbewerbs, an dem der Fahrer teilnimmt.

- Stellt sicher, dass der Fahrer den Medizinischen Einsatzleiter des nächsten internationalen Wettbewerbs, an dem der Fahrer teilnehmen möchte, über seinen gesundheitlichen Zustand und die Bedingung zur Durchführung einer Untersuchung vor der Wiederaufnahme von Wettbewerben informiert hat.

- Füllt im Falle eines schweren Unfalls den medizinischen Teil der World Accident Database (<http://www.fia.com/fia-world-accident-database>) und dann zu einem späteren Zeitpunkt die Informationen in Bezug auf die Entwicklung des gesundheitlichen Zustands des Fahrers aus.

Der Medizinische Einsatzleiter des nächsten internationalen Wettbewerbs, an welchem der Fahrer teilnimmt:

- Fordert den Fahrer auf, sich einer Untersuchung vor Aufnahme des Wettbewerbs zu unterziehen, nachdem dieser das Dokument seines ASNs mit der Bestätigung, dass er vorbehaltlich der erfolgreichen Untersuchung durch den Medizinischen Einsatzleiter des nächsten internationalen Wettbewerbs, an welchem der Fahrer teilnimmt, seine Rückkehr zur Teilnahme an Wettbewerben genehmigt, vorgelegt hat.

Besondere Maßnahmen für die F1, WEC, WorldRX und WRC:

Die Untersuchung vor Wiederaufnahme von Wettbewerben wird zusammen mit dem Medizinischen Einsatzleiter der FIA durchgeführt, es sei denn, diese wurde im Vorfeld eines internationalen Wettbewerbs, der nicht zu einer FIA-Weltmeisterschaft zählt, durchgeführt.

2.2.2 VERFAHREN AUSSERHALB EINES WETTBEWERBS – Verfahren nach einem Unfall (einschließlich inländischer Unfälle), einer Krankheit oder einem gesundheitlichem Problem, der/die/das außerhalb eines Wettbewerbs erlitten oder diagnostiziert wurde.

a) Verantwortlichkeit des Fahrers

Der Fahrer (oder seine Angehörigen in einem Fall höherer Gewalt) ist dafür verantwortlich, seinen ASN über alle körperlichen oder gesundheitlichen Probleme (mit Ausnahme von vollständig harmlosen Problemen), die außerhalb eines Wettbewerbs diagnostiziert wurden, und über alle Unfälle, die sich außerhalb eines Wettbewerbs ereignet haben oder deren Folgen diagnostiziert wurden, zu informieren.

Besondere Maßnahmen für die F1, WEC, WorldRX und WRC:

Außerdem sind der Medizinische Delegierte der FIA (per Email) und die FIA (medical@fia.com) zu informieren.

b) Entscheidung des ASN oder des Medizinischen Delegierten der FIA:

Auf Grundlage der Informationen und Dokumente, die der Fahrer übermittelt hat und nach Durchführung aller erforderlichen Untersuchungen, muss der ASN des Fahrers entscheiden, ob der Fahrer sich einer Untersuchung vor der Wiederaufnahme von Wettbewerben unterziehen muss oder nicht und er muss den Fahrer über diese Entscheidung informieren.

Besondere Maßnahmen für die F1, WEC, WorldRX und WRC:

Der ASN des Fahrers muss außerdem umgehend den Medizinischen Delegierten der FIA über seine Entscheidung informieren.

Der Medizinische Delegierte der FIA kann auch eine Untersuchung vor der Wiederaufnahme von Wettbewerben anordnen, falls er dies für erforderlich hält. In diesem Fall informiert die FIA den Fahrer entsprechend.

c) Nachfolgende Maßnahmen, falls eine Untersuchung vor der Wiederaufnahme von Wettbewerben angeordnet wurde

Der Fahrer:

- Muss seinen ASN über die Entwicklung seines gesundheitlichen Zustands informieren und ihm klare und umfangreiche Informationen,

einschließlich bildgebender Materialien, zur Verfügung stellen.

- Muss zusätzlich all diese Informationen an den Medizinischen Einsatzleiter des nächsten internationalen Wettbewerbs, an welchem er teilnehmen möchte, übersenden und ihn über das Erfordernis einer Untersuchung vor der Wiederaufnahme von Wettbewerben informieren (um die Kontaktdaten des Medizinischen Einsatzleiters zu erhalten, muss der ASN des Landes kontaktiert werden, in welchem der Wettbewerb stattfindet, oder gegebenenfalls die FIA unter medical@fia.com).

Besondere Maßnahmen für die F1, WEC, WorldRX und WRC:

Außerdem sind der Medizinische Delegierte der FIA (per Email) und die FIA (medical@fia.com) zu informieren.

Der ASN des Fahrers:

- Stellt dem Fahrer ein Dokument zur Verfügung, wenn er der Meinung ist, dass die Gesundheit des Fahrers zufriedenstellend wiederhergestellt ist, mit der Bestätigung, dass er den Fall verfolgt hat und dem betreffenden Fahrer die Wiederaufnahme von Wettbewerben genehmigt, vorbehaltlich der Untersuchung durch den Medizinischen Einsatzleiter des nächsten internationalen Wettbewerbs, an dem der Fahrer teilnimmt.
- Stellt sicher, dass der Fahrer den Medizinischen Einsatzleiter des nächsten internationalen Wettbewerbs, an dem der Fahrer teilnehmen möchte, über seinen gesundheitlichen Zustand und die Bedingung zur Durchführung einer Untersuchung vor der Wiederaufnahme von Wettbewerben informiert hat.

Der Medizinische Einsatzleiter des nächsten internationalen Wettbewerbs, an welchem der Fahrer teilnimmt:

- Fordert den Fahrer auf, sich einer Untersuchung vor Aufnahme des Wettbewerbs zu unterziehen, nachdem dieser das Dokument seines ASNs mit der Bestätigung, dass er vorbehaltlich der erfolgreichen Untersuchung durch den Medizinischen Einsatzleiter des nächsten internationalen Wettbewerbs, an welchem der Fahrer teilnimmt, seine Rückkehr zur Teilnahme an Wettbewerben genehmigt, vorgelegt hat.

Besondere Maßnahmen für die F1, WEC, WorldRX und WRC:

Die Untersuchung vor Wiederaufnahme von Wettbewerben wird zusammen mit dem Medizinischen Einsatzleiter der FIA durchgeführt, es sei denn, diese wurde im Vorfeld eines internationalen Wettbewerbs, der nicht zu einer FIA-Weltmeisterschaft zählt, durchgeführt.

2.2.3 Strafen bei Verstößen

Jeder Verstoß eines Fahrers gegen die in Artikel 2.2.1 und 2.2.2 aufgeführten Verfahren kann den Sportkommissaren entweder vor Ort während einer Veranstaltung oder bei einem zukünftigen, im Internationalen Sportkalender FIA eingetragenen Wettbewerb angezeigt werden, so dass diese die entsprechenden Entscheidungen treffen und gegebenenfalls Bestrafungen anordnen können.

3. Organisation der Bekämpfung von Doping

Ziel und Zweck der Anti-Doping-Bestimmungen der FIA ist es, die grundsätzlichen Rechte der Fahrer zur Teilnahme an Sport ohne Doping zu schützen und so Gesundheit, Fairness, Gleichbehandlung und Sicherheit im Motorsport zu unterstützen.

Die Bestimmungen sind im Anhang A zum Internationalen Sportgesetz aufgeführt.

4. Berufungskommission

In jedem Land benennt die nationale Sporthoheit eine medizinische Kommission, die zur Beilegung von Streitfällen zwischen Ärzten und Fahrern einberufen wird, wobei die Vorschriften gemäß Artikel 1.3 und 1.4 der vorliegenden Bestimmungen als Diskussionsgrundlage dienen.

Gegebenenfalls kann ein Fahrer zu einer Testfahrt in Anwesenheit eines Arztes, der Mitglied der medizinischen Kommission oder von der nationalen Sporthoheit anerkannt ist, aufgefordert werden.

Die Entscheidungen einer Nationalen Kommission werden in allen anderen Ländern anerkannt, die der Sport-Gerichtsbarkeit der FIA unterliegen.

5. Bestimmungen für physiologische wissenschaftliche Untersuchungen bei Motorsport-Wettbewerben

5.1 Allgemeine Anmerkungen

Physiologische wissenschaftliche Untersuchungen sind Teil des medizinischen Bereichs und können vollständig oder teilweise durchgeführt werden:

- a) entweder außerhalb des Ortes eines Wettbewerbs und, sofern das freiwillige und persönliche Einverständnis der Teilnehmer in strikter Übereinstimmung mit den gültigen Gesetzen und Bestimmungen eingeholt wurde, sie unterliegen nicht den nachstehenden Bestimmungen (6.2, 6.3 und 6.4);
- b) oder während eines Wettbewerbs selbst und/oder der vorangehenden Trainingssitzungen; zusätzlich zu den Bestimmungen in Bezug auf die Zustimmung wie vorstehend aufgeführt dürfen sie in diesem Fall zu keiner Zeit oder aus welchem Grund auch immer den normalen Ablauf dieses Wettbewerbs beeinträchtigen und sie dürfen nicht irgendwelche Bewerber oder Fahrer, die davon nicht betroffen sind, behindern. Demzufolge unterliegen sie den Bestimmungen wie nachstehend aufgeführt (6.2, 6.3 und 6.4).

5.2 Veranlassung zur Durchführung der Studie

Die Durchführung der Studie und die Auswahl ihrer Untersuchungsthemen können veranlasst werden:

- a) durch einen unabhängigen, die Untersuchung durchführenden Arzt oder eine juristische Person, welchem ein zu diesem Thema kompetentes medizinisches Team zur Verfügung steht;
- b) durch einen ASN, durch seine Medizinische Kommission;
- c) durch die Medizinische Kommission der FIA.

Anmerkung: In den Fällen b) oder c) bestimmt die betreffende Kommission den (die) untersuchenden Arzt (Ärzte).

5.3 Vorherige Zustimmungen

Keine während eines Wettbewerbs geplante Studie darf ohne die vorherige Zustimmung der zuständigen Medizinischen Kommission durchgeführt werden, das heißt:

- 5.3.1 Bei nationalen oder internationalen Wettbewerben, mit der Ausnahme von FIA Weltmeisterschaften, und im Falle eines Wettbewerbs innerhalb des geographischen Gebiets eines einzelnen ASN, ist die Zustimmung der betreffenden nationalen Medizinischen Kommission erforderlich und ausreichend.
- 5.3.2 Für alle Studien mit Beteiligung von Fahrern oder Beifahrern, die an einer FIA-Weltmeisterschaft teilnehmen, und für internationale Studien außerhalb der FIA-Meisterschaften, die im Verlauf eines einzigen Wettbewerbs, jedoch in den Gebieten verschiedener ASN durchgeführt werden, ist die Zustimmung der Medizinischen Kommission der FIA vorgeschrieben; jeder Antrag, der unter diese Vorgaben fällt, muss folglich an die Medizinische Kommission der FIA geschickt werden, egal, ob er durch eine Nationale Medizinische Kommission veranlasst wurde oder nicht.

5.4 Zusätzlich vorgeschriebene Bedingungen für den normalen „vor Ort“ Ablauf einer physiologischen wissenschaftlichen Untersuchung während eines Wettbewerbs und/der die damit zusammenhängenden Trainingssitzungen.

In allen Fällen ist die Zustimmung der folgenden Parteien notwendig:

- des ASN, in dessen Gebiet die Studie durchgeführt wird,
- des Veranstalters
- des Race Directors,
- des Medizinischen Einsatzleiters,
- des Organisationsleiters bei FIA-Weltmeisterschaften.

Zu diesem Zweck muss in dem schriftlichen Antrag aufgeführt sein:

- die Art, der Umfang und der Anbringungsort für die Untersuchung erforderlichen medizinischen Ausrüstung;
- der Ort der Untersuchung und die erforderliche Zeit, mit genauer Ausführung:

* bei Rundstreckenwettbewerben, ob sie während der Trainingssitzungen oder während des Rennens selbst durchgeführt werden soll,

* bei Rallyes, ob sie während einer gezeiteten Wertungsprüfung oder während eines Verbindungsabschnitts durchgeführt werden soll.

- die Anzahl der Personen, welche das medizinische Untersuchungsteam bilden, einschließlich des medizinischen Personals.

Für Veranstaltungen, bei denen ein Medizinischer Delegierter der FIA anwesend ist, muss ihm dieser schriftliche Antrag zur Information zugeschickt werden.

5.5 Verwendung der wissenschaftlichen Ergebnisse

Die wissenschaftliche Arbeit bleibt das alleinige Eigentum der untersuchenden Ärzte oder gegebenenfalls einer juristischen Person, welcher ein zu diesem Thema kompetentes medizinisches Team zur Verfügung steht.

- a) Es ist ihnen deshalb völlig freigestellt, sie nach Belieben zu verteilen.
- b) Sie sind jedoch verpflichtet, die Ergebnisse ihrem ASN und der FIA mitzuteilen.

KAPITEL III FAHRERAUSRÜSTUNG

1. Helmvorschriften

1.1 Anerkannte Normen zur Verwendung mit Frontal-Kopfrückhaltevorrichtungen (FHR)

Wenn gemäß nachstehendem Artikel 3 die Verwendung eines FHR vorgeschrieben ist, müssen die Fahrer bei Teilnahme an im Internationalen Sportkalender der FIA eingetragenen Rundstreckenrennen, Bergrennen oder Rallye-Wertungsprüfungen Schutzhelme tragen, die gemäß einer der nachfolgenden FIA Normen homologiert sind:

- 8858-2002 oder 8858-2010 (Technische Liste No. 41),
- 8859 (Technische Liste No. 49),
- 8860-2004 oder 8860-2010 (Technische Liste No. 33), oder
- 8860-2018 oder 8860-2018-ABP (Technische Liste No. TBA)

1.1.1 Fahrer, die an den nachfolgend aufgeführten Meisterschaften teilnehmen, müssen einen Helm gemäß nachfolgender Tabelle tragen:

Meisterschaft	FIA Norm
Formel Eins Meisterschaft	8860-2002, 8860-2010 oder 8860-2018-ABP
Formel 2	8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 oder 8860-2018-ABP
Formel 3	8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 oder 8860-2018-ABP
Formel E	8860-2010, 8860-2018 oder 8860-2018-ABP
FIA Rallye-Weltmeisterschaft für Fahrer der FIA Priorität 1	8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 oder 8860-2018-ABP
WEC	8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 oder 8860-2018-ABP
FIA Rallycross-Weltmeisterschaft, für alle Fahrer	8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 oder 8860-2018-ABP
FIA GT Weltcup	8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 oder 8860-2018-ABP
GP3	8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 oder 8860-2018-ABP

Weiterhin müssen alle an der FIA Formel Eins Weltmeisterschaft teilnehmenden Fahrer:

- die 2011 F1 verstärkte Visierblende verwenden, wenn sie einen gemäß FIA Norm 8860-2004 oder 8860-2010 (Technische Liste No. 33) homologierten Helm tragen, oder
- einen gemäß FIA Norm 8860-2018-ABP (Technische Liste No. TBA) homologierten Helm tragen.

Es wird streng empfohlen, dass alle Fahrer der FIA Rallye-Weltmeisterschaft und der internationalen Serien, für welche in den Technischen Bestimmungen Vorschriften zu den Crashvorschriften aus der FIA Formel Eins Weltmeisterschaft oder der F3000 übernommen wurden, Helme tragen, die gemäß FIA Norm 8860 (Technische Liste No. 33 oder Technische Liste No. TBA) homologiert sind.

1.2 Anerkannte Normen zur Verwendung ohne Frontal-Kopfrückhaltevorrichtungen (FHR)

Wenn die Verwendung eines FHR nicht verpflichtend vorgeschrieben ist, müssen die Fahrer bei Teilnahme an im Kalender der FIA eingetragenen Rundstreckenrennen, Bergrennen oder Rallye-Wertungsprüfungen Schutzhelme tragen, die gemäß einer der in der FIA Technischen Liste No. 25 aufgeführten FIA Normen homologiert sind.

1.3 Verwendungsvorschriften

Fahrer von Fahrzeugen mit offenem Cockpit müssen Integralhelme tragen, deren Kinnstreben integraler Teil der Helmstruktur sind und einer von der FIA genehmigten Norm entsprechen. Diese Vorschrift ist für historische Fahrzeuge mit offenem Cockpit sowie für Autocross SuperBuggy, Buggy1600 und Junior Buggy empfohlen.

Abreißfolien an den Visieren dürfen nicht auf die Strecke oder in die Boxengasse geworfen werden.

Vollvisiere bei Integralhelmen, die in den Technischen Listen No. 33, (TBA), 41 und 49 aufgeführt sind, müssen mit einem FIA-Aufkleber versehen sein. Die Daten für Anwendung sind wie folgt:

- Visiere mit Herstellungsdatum ab 01.01.2016 müssen einen FIA-Aufkleber haben.
- Visiere mit Herstellungsdatum vor dem 31.12.2015 müssen nicht mit einem FIA-Aufkleber versehen sein und dürfen weiterhin ohne diesen verwendet werden.

Fahrer und Beifahrer von Fahrzeugen mit geschlossenem Cockpit, die Integralhelme tragen, müssen den folgenden Test absolvieren (1) um sicherzustellen, dass ein angemessener Zugang zum Luftweg eines verletzten Fahrers vorhanden ist,

- Der Fahrer sitzt in seinem Fahrzeug, mit Helm sowie vorhandenem und befestigtem FIA genehmigten Kopfrückhaltesystem, Sicherheitsgurte geschlossen,
- Mit der Hilfe von zwei Rettungsassistenten muss es dem Medizinischen Einsatzleiter des Wettbewerbs (oder dem Medizinischen Delegierten der FIA, wenn vor Ort) möglich sein, den Helm abzu-

nehmen, wobei der Kopf des Fahrers dauerhaft in neutraler Position verbleiben muss.

Falls dies nicht möglich ist, muss der Fahrer einen Helm mit offenem Visier tragen.

(1) empfohlen für historische Fahrzeuge.

1.4 Änderungen

Ein Helm darf bezüglich seiner Herstellerspezifikation nicht verändert werden, es sei denn, dies geschieht in Übereinstimmung mit den Vorschriften, die vom Hersteller und einer der von der FIA aufgelisteten Normierungsstellen, die das betreffende Modell zertifiziert hat. Jede weitere Änderung bewirkt, dass der Schutzhelm den Anforderungen des vorliegenden Artikels nicht mehr genügt.

1.5 Höchstgewicht und Kommunikationssysteme

– Das Gewicht der Schutzhelme kann jederzeit während eines Wettbewerbs überprüft werden und darf für Integralhelme 1900 g und für Helme mit offenem Visier 1700 g einschließlich aller Zubehöreile und Befestigungen nicht überschreiten.

– In den Helm eingebaute Funkgeräte sind für alle Rundstrecken- und Bergrennen, mit Ausnahme von Rallycross und Autocross Wettbewerben, untersagt (jedoch sind Kopfhörer, die im Ohr direkt fixiert werden – sogenannte Ohrknopfhörer zulässig).

Anträge zur Abweichung von dieser Regelung – nur aus medizinischen Gründen zulässig – können über die medizinische Kommission des ASN des Fahrers gestellt werden. Die Anbringung eines Mikrophons darf nur in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des vorstehenden Abschnitts 1.2 erfolgen.

1.6 Verzierung

Da die Farbe zur Helmlackierung mit dem Material der Helmschale eine Reaktion eingehen und das Schutzvermögen beeinflussen kann, müssen die von dem Hersteller gegebenenfalls veröffentlichten Richtlinien oder Einschränkungen für die Lackierung oder die Verzierung befolgt werden. Hierbei darf nur Farbe verwendet werden, die vom Hersteller dafür aufgelistet ist (lufttrocknender Acryllack, Polyurethanemail oder andere), wobei die Lackierung vorzugsweise durch einen vom Hersteller anerkannten Lackierer auszuführen ist. Dies ist besonders wichtig für Spritzgusschalen, die sich normalerweise nicht für eine Lackierung eignen.

Die zu lackierende Helmschale sollte wirksam abgedeckt werden, da Farbe, die in den Innenteil gelangt, die Eigenschaften des Helmaußenmaterials beeinflussen kann.

Farben, für die eine Wärmebehandlung erforderlich ist, sollten nicht verwendet werden. Außerdem sollte bei jeder Wärmebehandlung des Helmes die

Höchsttemperatur gemäß seiner Zulassung nicht überschritten werden.

Weiterhin sollten bei der Verwendung von Aufklebern und Abziehbildern die Herstelleranweisungen beachtet werden.

2. Feuerfeste Bekleidung

Bei allen Rundstreckenrennen, Bergrennen, Rallye-Wertungsprüfungen und Selektiv-Abschnitten bei Cross-Country Wettbewerben mit Eintragung im Internationalen Terminkalender der FIA ist für alle Fahrer und Beifahrer das Tragen von flammenabweisenden Overalls sowie von Handschuhen (nicht vorgeschrieben für Beifahrer), langer Unterwäsche, Gesichtshaube, Socken und Schuhen mit Homologation gemäß FIA Norm 8856-2000 (Technische Liste No. 27) oder FIA Norm 8856-2018 (Technische Liste TBA) vorgeschrieben.

Für die WRC wird empfohlen, dass die Fahrer eine Gesichtshaube mit Homologation gemäß FIA Norm 8856-2000 (Technische Liste No. 27 – Teil 2) oder gemäß FIA Norm 8856-2018, welche auf der Technischen Liste als Gesichtshaube aufgeführt ist, verwenden, welche die auf den Nacken des Fahrers übertragene Belastung bei Abnahme des Helms verringert.

Die Benutzer müssen sicherstellen, dass die Kleidung nicht zu eng ist, da dies die Schutzwirkung verringert. Die Gesichtshaube muss unter dem Renoverall getragen werden. Der Nacken, die Handgelenke und die Fußknöchel müssen immer durch mindestens zwei Elemente der Schutzkleidung bedeckt sein. Die Gesichtshaube und die obere Unterwäsche müssen über mindestens 3 cm rund um den Nacken des Fahrers überlappend sein, ausgenommen an der vorderen Mittellinie, wo eine Überlappung von mindestens 8 cm vorhanden sein muss.

Die obere und untere Unterwäsche muss im Bereich der Taille eine Überlappung von mindestens 7 cm aufweisen.

Im Falle eines aus medizinischer Sicht gerechtfertigten Grund, kann Unterwäsche ohne FIA-Genehmigung direkt auf der Hautfläche des Fahrers und unter der vorgeschriebenen FIA-genehmigten Unterwäsche getragen werden. Die Verwendung von synthetischen und nicht flammensicheren Materialien in Kontakt mit der Haut des Fahrers ist jedoch nicht zulässig.

Es dürfen ausschließlich Knie- oder Ellbogenpolster, die flammensicher sind und der ISO Norm 15025 entsprechen, über den Overalls getragen werden.

Stickerarbeiten direkt auf dem Overall dürfen wegen der besseren Hitzeisolation nur auf die äußerste Schicht aufgenäht werden. Stützmaterialien

für Aufnäher und das Garn zu deren Befestigung müssen aus flammengeprüftem Material bestehen Die Aufnäher dürfen durch alle Schichten hindurch aufgenäht werden, sofern das Garn aus flammensicherem Material besteht und der ISO Norm 15025 entspricht.

Aufdrucke auf der Fahrerbekleidung müssen vom Hersteller des Produktes durchgeführt werden und sie dürfen nicht die Leistungsfähigkeit wie in Norm 8856-2000 oder 8856-2018 aufgeführt beeinträchtigen (siehe Anhang 1 der FIA Norm 8856-2000 oder Anhang F der FIA Norm 8856-2018 zu den ausführlichen Vorschriften und Anweisungen für die Verwendung). Für jede gemäß FIA Norm 8856-2018 hergestellte Kleidung, bei der Aufdrucke angebracht sind, muss ein Hersteller-Zertifikat vorgelegt werden.

Bei Rennen mit stehendem Start müssen die Fahrer von einsitzigen Rennwagen Handschuhe in einer gut sichtbaren Farbe, die sich von der Hauptfarbe des Fahrzeugs deutlich unterscheidet, tragen, so dass bei Schwierigkeiten der Fahrer die Aufmerksamkeit des Starters auf sich ziehen kann.

Stoffe innerhalb einem vom Fahrer eventuell getragenen Kühlsystem sind beschränkt auf Wasser oder Luft unter Luftdruck. Bei Verwendung von Wassersystemen darf die Durchnässung von Kleidung nicht Voraussetzung für die Funktionsfähigkeit des Systems sein.

Für Wettbewerbe, die bei extremer Hitze stattfinden, wird die Verwendung eines Kühlsystems empfohlen (zum Beispiel verbunden mit der dafür vorgesehenen Unterwäsche und mit Homologation gemäß FIA Norm 8856 oder der FIA Norm 8856-2018).

2.1 Biometrische Vorrichtungen

Während der Rennen dürfen die Fahrer eine Vorrichtung zur Erfassung biometrischer Daten tragen.

- Falls die biometrische Vorrichtung in eine gemäß FIA Standard 8856 homologierte Schutzkleidung integriert ist, so muss die Kleidung gemäß FIA Standard 8856 und 8868-2018 homologiert sein.

- Falls die biometrische Vorrichtung eine unabhängige Vorrichtung ist, so muss sie in allen Fällen gemäß FIA Standard 8868-2018 homologiert sein.

Diese Vorrichtung muss zusätzlich zu der gemäß FIA Standard 8856 homologierten Kleidung getragen werden.

3. Frontal-Kopfrückhaltevorrichtung (FHR)

3.1 Das Tragen jeglicher Vorrichtung, die den Kopf oder den Hals schützen soll und die am Helm befestigt ist, ist bei allen internationalen Wettbewerben verboten, es sei denn, die Vorrichtung wurde in Übereinstimmung mit FIA-Norm 8858 genehmigt. Homologierte FHR Systems sind in der Tech-

nischen Liste No. 29 der FIA aufgeführt.

Der Mindestneigungswinkel des HANS-Kragens muss 60° zur Horizontalen betragen.

Polsterung zwischen dem Fahrer und dem HANS-Kragen darf nicht stärker sein als 15 mm, wenn der Fahrer in seiner vollständigen Ausrüstung und mit befestigten Sicherheitsgurten im Fahrzeug sitzt. Die Polsterung muss mit einem flammengeprüften Material gemäß ISO 15025 bedeckt sein und die Polsterung darf auf keiner Seite des HANS-Kragens breiter als 8 mm sein.

FIA-genehmigte FHR Systeme müssen bei allen internationalen Wettbewerben von allen Fahrern und Beifahrern verwendet werden, mit den folgenden Ausnahmen oder Bestimmungen:

Das Tragen eines FIA-genehmigten FHR Systems ist:

- a) vorgeschrieben für Formel 1 Fahrzeuge ab Periode G, ausgenommen im Falle einer durch die FIA Sicherheitskommission ausgestellten schriftlichen Ausnahmegenehmigung,
- b) empfohlen für andere Historische Fahrzeuge,
- c) nicht vorgeschrieben für Fahrzeuge mit alternativen Kraftstoffen der Kategorien I, III, IIIA, IV, V Elektrokarts, VII und VIII;
- d) empfohlen für Fahrzeuge mit alternativen Kraftstoffen der Kategorien II, V Fahrzeuge und VI mit einem Technischen Wagenausweis ausgestellt vor dem 01.01.2006;

Für andere Fahrzeuge, bei denen es aus technischen Gründen nicht praktikabel ist, ein von der FIA genehmigtes FHR anzubringen, kann bei der FIA-Sicherheitskommission eine Ausnahmegenehmigung beantragt werden.

3.2 Verwendungsvorschriften

FHR Systeme dürfen nur mit den FIA genehmigten Teilen gemäß nachfolgender Auflistung verwendet werden:

Helm ⁽²⁾	Halterungssystem (Haltegurt, Haltegurtbefestigung und Helmbefestigung)
FIA 8860 (Technische Liste No. 33 und TBA)	FIA 8858 (Technische Liste No. 29)
FIA 8858 (Technische Liste No. 41)	
FIA 8859 (Technische Liste No. 49)	

(2) Obligatorisches Tragen von Helmen in jeder Meisterschaft gemäß vorstehendem Artikel 1.1.. Weitere Einzelheiten bei Verwendung einer Vorrichtung, die ein HANS®-System ist, sind der „Anleitung für die Verwendung des HANS® im internationalen Motorsport“ zu entnehmen, wie sie vom FIA Institut für Sicherheit im Motorsport veröffentlicht wurden und auf der FIA-Website www.fia.com unter der Überschrift FIA Sport – Regulations – Drivers' Equipment zu finden sind.

3.3 Kompatibilität und zulässige Verwendung von Teilen, die gemäß FIA-Normen 8858-2002, 8858-2010, 8859-2015, 8860-2004, 8860-2010 und 8860-2018 genehmigt sind

	FHR 8858-2010	Halterung (mit Befestigung) 8858-2010	Helmbefestigung 8858-2010	Helm 8858-2010, 8859-2015, 8860-2010 und 8860-2018
HANS 8858-2002	X	JA	JA	JA
Halterung (mit Befestigung) 8858-2002	NEIN	X	Falls technisch kompatibel	JA
Helmbefestigung 8858-2002	JA	Falls technisch kompatibel	X	NEIN
Helm 8858-2002 und 8860-2004	JA	JA	NEIN	X

Die FIA-Normen 8860-2004 (weiterentwickelte Helme) und 8858-2002 (FHR Systeme und kompatible Helme) wurden in 2010 aktualisiert. Bei Verwendung gemäß vorstehender Auflistung bleiben sowohl die ursprüngliche Version als auch die überarbeitete Version, zusammen mit FIA Norm 8859-2015 (Premium Helme), gültig.

4. Sicherheitsgurte

Zu jeder Zeit während eines Wettbewerbs, wenn das Fahrzeug auf der Strecke, in der Boxengasse, auf einer Wertungsprüfung oder auf einer Wettbewerbsstrecke fährt, müssen die Fahrer ordnungs-

gemäß durch Sicherheitsgurte in Übereinstimmung mit den technischen Bestimmungen für das entsprechende Fahrzeug in ihrem Sitz gehalten werden.

5. Tragen von Schmuck

Das Tragen von Schmuck in Form von Body Piercing oder von Halsketten aus Metall während eines Wettbewerbs ist verboten und kann vor dem Start überprüft werden.

KAPITEL IV - FAHRVORSCHRIFTEN BEI RUNDSTRECKENRENNEN

1. Beachtung der Signalgebung

Die in Anhang H zum Internationalen Sportgesetz aufgeführten Anweisungen werden als Bestandteil der vorliegenden Fahrvorschriften betrachtet. Alle Fahrer müssen diese beachten.

2. Überholen, Fahrzeugbeherrschung und Streckenbegrenzung

a) Ein Fahrzeug darf die gesamte Breite der Rennstrecke benutzen. Sobald es jedoch von einem Fahrzeug eingeholt wird, das dabei ist, es zu überrunden, so muss der Fahrer dem schnelleren Fahrzeug bei der erstbesten Möglichkeit die Gelegenheit zum Überholen bieten.

Falls der eingeholte Fahrer allem Anschein nach keinen vollen Gebrauch von den Rückspiegeln macht, werden von Streckenposten geschwenkte blaue Flaggen gezeigt, um anzuzeigen, dass der schnellere Fahrer überholen will.

Ein Fahrer, der die blaue Flagge augenscheinlich missachtet, wird den Sportkommissaren gemeldet.

- b) Es kann, je nach Situation, sowohl auf der rechten als auch auf der linken Seite überholt werden. Ein Fahrer darf die Strecke nicht ohne gerechtfertigten Grund absichtlich verlassen. Es ist nicht mehr als ein Richtungswechsel zur Verteidigung einer Position erlaubt. Jeder Fahrer, der auf die Ideallinie zurückkehrt, nachdem er zuvor seine Position abseits der Ideallinie verteidigt hat, sollte bei Anfahrt auf die Kurve mindestens eine Fahrzeuglänge zwischen seinem eigenen Fahrzeug und der Streckenbegrenzung belassen. Eine Fahrweise, die andere Fahrer jedoch behindern könnte, wie zum Beispiel das absichtliche Drängen eines Fahrzeugs über den Streckenrand hinaus oder jeder andere ungewöhnliche Richtungswechsel, ist strikt verboten. Jeder Fahrer, der einem der vorgenannten Verstöße für schuldig erachtet wird, wird den Sportkommissaren gemeldet.
- c) Die Fahrer müssen zu jeder Zeit die Rennstrecke benutzen. Zur Vermeidung von Zweifel werden die weißen Linien, welche die Streckenbegrenzungen definieren, als Teil der Strecke angesehen, nicht jedoch die Kerbs.

Wenn ein Fahrzeug aus irgendwelchen Gründen von der Strecke abkommt, und vorbehaltlich nachstehendem Punkt 2(d), darf der Fahrer das Rennen fortsetzen. Dies darf jedoch nur erfolgen, wenn es sicher geschehen kann und ohne dass ein Vorteil erlangt wird. Ein Fahrer wird als von der

Strecke abgekommen betrachtet, wenn kein Teil des Fahrzeugs in Kontakt mit der Strecke bleibt.

- d) Die Verursachung einer Kollision, wiederholt begangene schwere Fehler oder das offensichtliche Unvermögen, das Fahrzeug zu beherrschen (wie zum Beispiel Abkommen von der Strecke), wird den Sportkommissaren gemeldet und kann eine Bestrafung bis zu und einschließlich des Wertungsausschlusses irgendeines der betreffenden Fahrer nach sich ziehen.
- e) Es ist zu keinem Zeitpunkt erlaubt, ein Fahrzeug unnötigerweise langsam, unberechenbar oder auf eine für andere Fahrer als gefährdend anzusehende Art und Weise zu fahren.

3. Anhalten von Fahrzeugen während eines Rennens

a) Der Fahrer eines Fahrzeugs, das die Strecke verlässt, da es nicht im Renntempo weiterfahren kann, sollte die Absicht dies zu tun rechtzeitig anzeigen. Es liegt in seiner Verantwortung, dass das Abstellen keine Gefahr darstellt und so nahe wie möglich bei einer Ausfahrt durchgeführt wird.

b) Sollte ein Fahrzeug außerhalb der Boxengasse anhalten, so muss es so schnell wie möglich weggeschoben werden, so dass es keine Gefahr mehr darstellt oder andere Fahrer behindert.

Ist es dem Fahrer selbst nicht möglich, sein Fahrzeug zu bewegen, so müssen ihm die Streckenposten Hilfe leisten. Falls diese Hilfeleistung dazu führt, dass der Fahrer das Rennen wieder aufnimmt, so muss dies unter vollständiger Beachtung der Vorschriften sowie ohne Erlangung irgendeines Vorteils erfolgen.

c) Jede auf der Rennstrecke durchgeführte Reparatur darf nur vom Fahrer alleine und unter Verwendung der an Bord des Fahrzeugs mitgeführten Werkzeuge und Teile ausgeübt werden.

d) Das Nachtanken, welcher Art auch immer, ist verboten, ausgenommen das Fahrzeug hat an seiner Box angehalten.

e) Abgesehen vom Fahrer und entsprechend benannten Offiziellen darf niemand ein Fahrzeug berühren, ausgenommen in der Boxengasse.

f) Es ist nicht zugelassen, ein Fahrzeug auf der Strecke zu schieben.

g) Jedes auch nur zeitweise von seinem Fahrer auf der Rennstrecke verlassene Fahrzeug wird aus dem Rennen genommen betrachtet, ausgenommen während einer Rennunterbrechung.

4. Einfahrt in die Boxengasse

- a) Der Teil der Strecke, der zur Boxengasse führt, wird als "Boxeneinfahrt" bezeichnet.
- b) Die Einfahrt zu der Boxengasse darf während des Wettbewerbes nur über die Boxeneinfahrt erfolgen.
- c) Wenn ein Fahrer die Strecke verlassen oder in die Boxengasse fahren will, muss er sich versichern, dass er dies gefahrlos durchführen kann.
- d) Ausgenommen Fälle höherer Gewalt (die als solche von den Sportkommissaren anerkannt sind) ist das Überfahren der Begrenzungslinie zwischen der Boxeneinfahrt und der Strecke durch ein in die Boxengasse einfahrendes Fahrzeug, in welcher Richtung auch immer, verboten.

5. Ausfahrt aus der Boxengasse

An der Boxenausfahrt befindet sich ein grünes Licht und ein rotes Licht (oder ähnliche Zeichen). Die Fahrzeuge dürfen die Boxengasse nur verlassen, wenn das grüne Licht eingeschaltet ist (oder Zeichen gezeigt ist).

Für die die Boxen verlassenden Fahrzeuge ist es verboten, mit irgendeinem Teil des Fahrzeugs die Linie zu überfahren, die an der Boxenausfahrt auf der Strecke als Trennungslinie zwischen den Fahrzeugen auf der Strecke und den die Boxen verlassenden Fahrzeugen aufgemalt ist, Fälle höherer Gewalt ausgenommen (die als solche von den Sportkommissaren anerkannt sind).

KAPITEL V – FAHRVORSCHRIFTEN BEI OFFROAD RENNSTRECKEN

1. Beachtung der Signalgebung

Die in Anhang H zum Internationalen Sportgesetz aufgeführten Anweisungen werden als Bestandteil der vorliegenden Fahrvorschriften betrachtet. Alle Fahrer müssen diese beachten.

2. Überholen, Fahrzeugbeherrschung und Streckenbegrenzung

- a) Ein Fahrzeug darf die gesamte Breite der Rennstrecke benutzen. Sobald es jedoch von einem Fahrzeug eingeholt wird, das dabei ist, es zu übrunden, so muss der Fahrer dem schnelleren Fahrzeug bei der erstbesten Möglichkeit die Gelegenheit zum Überholen bieten.
- b) Es kann, je nach Situation, sowohl auf der rechten als auch auf der linken Seite überholt werden. Ein Fahrer darf die Strecke nicht ohne gerechtfertigten Grund absichtlich verlassen. Es ist nicht mehr als ein Richtungswechsel zur Verteidigung einer Position erlaubt. Jeder Fahrer, der auf die Ideallinie zurückkehrt, nachdem er zuvor seine Position abseits der Ideallinie verteidigt hat, sollte bei Anfahrt auf die Kurve mindestens eine Fahrzeuglänge zwischen seinem eigenen Fahrzeug und der Streckenbegrenzung belassen. Eine Fahrweise, die andere Fahrer je-

doch behindern könnte, wie zum Beispiel das absichtliche Drängen eines Fahrzeugs über den Streckenrand hinaus oder jeder andere ungewöhnliche Richtungswechsel, ist strikt verboten. Das Schieben eines anderen Fahrzeugs oder jeder andere Kontakt, der zu einem dauerhaften Vorteil führt, ist strikt verboten. Jeder Fahrer, der einem der vorgenannten Verstöße für schuldig erachtet wird, wird den Sportkommissaren gemeldet.

- c) Die Fahrer müssen zu jeder Zeit die Rennstrecke benutzen. Wenn ein Fahrzeug aus irgendwelchen Gründen von der Strecke abkommt, und vorbehaltlich nachstehendem Punkt 2(d), darf der Fahrer wieder auf die Strecke einfahren. Dies darf jedoch nur erfolgen, wenn es sicher geschehen kann und ohne dass ein Vorteil erlangt wird. Zur Vermeidung von Zweifel können die Streckenbegrenzungen definiert werden durch weiße Linien, Reifenstapel, Markierungsstangen oder andere, vom Renndirektor, falls einer von der FIA benannt ist, oder andernfalls von dem Rennleiter im Briefing festgelegte Materialien. Ein Fahrer wird als von der Strecke abgekommen betrachtet, wenn kein Teil des Fahrzeugs in Kontakt mit der Strecke bleibt, wenn die Streckenbegrenzung durch Linien definiert ist, oder wenn das Fahrzeug darüber hinausfährt oder eine reale Markierung in beträchtlichem Maße verschiebt.
- d) Die Wiederholung schwerwiegender Fehler oder das offensichtliche Unvermögen, das Fahrzeug zu beherrschen (wie zum Beispiel Abkommen von der Strecke), wird den Sportkommissaren gemeldet und kann eine Bestrafung bis zu und einschließlich der Disqualifikation irgendeines der betreffenden Fahrer nach sich ziehen.
- e) Es ist zu keinem Zeitpunkt erlaubt, ein Fahrzeug unnötigerweise langsam, unberechenbar oder auf eine für andere Fahrer als gefährdend anzusehenden Art und Weise zu fahren.
- f) Sofern in den Bestimmungen nicht anders aufgeführt, ist das Durchdrehen der Räder vor dem Rennstart ausschließlich in dem zugewiesenen Vortartbereich erlaubt.
- g) Im Falle einer Joker-Runde muss der Fahrer die Joker-Runde so beginnen oder beenden, dass dies für andere Fahrer keine Gefahr oder ein Hindernis darstellt. Bei der Ausfahrt des Bereichs der Joker-Runde haben die Fahrzeuge auf der Strecke Vorrang.

3. Anhalten von Fahrzeugen während eines Rennens

Der Fahrer eines Fahrzeugs, das die Strecke verlässt, da es nicht im Renntempo weiterfahren kann, sollte dies rechtzeitig tun und sicherstellen,

dass dies sicher und so nahe wie möglich bei einer Ausfahrt durchgeführt wird.

4. **Ausfahrt von der Strecke**

Jeder Fahrer, der während des Rennens oder nach Zeigen der Zielflagge die Strecke verlässt muss sicherstellen, dass dies sicher erfolgen kann und er ist dafür verantwortlich, dass dieses Manöver sicher durchgeführt wird.

5. **Rennabbruch mit roter Flagge**

Falls ein Rennen durch die rote Flagge abgebrochen und danach wieder aufgenommen wird, so darf der Fahrer, welcher den Rennabbruch verursacht hat, nicht mehr restarten, es sei denn, die Sportkommissare treffen eine andere Entscheidung. Gegen Entscheidungen der Sportkommissare in Bezug auf die Fahrzeuge, die zum Restart zugelassen sind, ist eine Berufung nicht zulässig

Motorsportrechtliche Genehmigung im Automobilsport

Stand 04.12.2018 - Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

1. Der motorsportrechtlichen Genehmigungspflicht des DMSB unterliegen alle Veranstaltungen des Internationalen und Nationalen Lizenzsports.

Für die nachfolgenden Disziplinen/Wettbewerbe ist die Genehmigungsbefugnis - soweit ein Serienauschreiber keine DMSB-Genehmigung beantragt - an die DMSB-Trägervereine, die sonstigen Motorsportverbände des DMSB und sonstigen Mitglieder des DMSB delegiert:

Status National:

- Rallye 35

Lizenzpflichtige Clubsport-Wettbewerbe:

- Kartrennen (regional)

- Automobil Slalom (bis 1.000 m Streckenlänge pro Lauf)

- Autocross (regional)

- Dragster; Gruppen: Public Race, Super Street Cars, Super Gas, Pro-E.T. und langsamer, Junior Dragster

- Ralliesprint (max. 15 km WP-Gesamtlänge)

- Driftsport (regional, Street Klasse)

- Gleichmäßigkeitprüfungen (Rundstrecke, Bergrennen, Rallye, Slalom, Kart)

2. Nach der motorsportrechtlichen Genehmigung sind die erforderlichen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen/Erlaubnisse für die geplante Veranstaltung einzuholen. Die Strecke, auf der die Veranstaltung (Wettbewerb) durchgeführt wird, muss die vom DMSB festgesetzten disziplinbezogenen Sicherheitskriterien (inkl. DMSB-Streckenlizenz, falls für die Disziplin erforderlich) erfüllen.
3. Zur Beantragung der motorsportrechtlichen Genehmigung gibt der DMSB wettbewerbsbezogene Veranstaltungs-Ausschreibungen heraus. Das für die geplante Veranstaltung ausgefüllte Ausschreibungsformular ist in der aktuellen Fassung (siehe www.mein.dmsb.de) zur Einholung der motorsportrechtlichen Genehmigung bei der zuständigen Sportabteilung via E-Mail (Ausschreibung in der Word-Fassung) einzureichen. Die Sportabteilung reicht die vorgeprüften Unterlagen ebenfalls via E-Mail (Ausschreibung in Word-Fassung) an den DMSB (veranstaltung@dmsb.de) weiter, wenn eine Veranstaltung mit dem Status:
 - International,
 - National A,
 - National A/NEAFP,
 - National A Plus/NSAFP,
 - National (nur Rallye 70) oder
 - Clubsport Plus-Veranstaltungen im Ausland (zur Einholung der Genehmigung des ausländischen ASNs durch den DMSB)

Die in den Veranstaltungs-Ausschreibungen in Bezug genommenen DMSB-Reglements sind in diesem Handbuch und im Internet unter www.dmsb.de veröffentlicht.

Die motorsportrechtlich genehmigte und somit verbindliche Ausschreibung (*inkl. DMSB-Genehmigungsschreiben*) werden dem Veranstalter und der zuständigen Sportabteilung durch die DMSB-Geschäftsstelle via E-Mail zugestellt.

Erst nach der erfolgten motorsportrechtlichen Genehmigung durch den DMSB darf die Veranstaltungs-Ausschreibung in der motorsportrechtlich genehmigten Fassung durch den Veranstalter veröffentlicht werden. Bei möglicher Beteiligung von Lizenznehmern ausländischer ASN ist diesen neben der Ausschreibung auch der Text des jeweiligen Reglements zur Kenntnis zu bringen.

4. Rahmenprogramm:

Im Rahmen von DMSB-genehmigten Veranstaltungen dürfen zusätzliche Programmpunkte, wie z.B. VIP-, Taxi-, Show- und ähnliche Sonderfahrten, ausschließlich nach Registrierung des DMSB durchgeführt werden.

Die Durchführung ist gegenüber dem DMSB und der Veranstalterhaftpflichtversicherung anzeige- bzw. anmeldepflichtig. Grundsätzlich sind diese Teile der Veranstaltung kein Bestandteil der genehmigten Ausschreibung und somit separat zu versichern.

Nehmen Lizenznehmer an diesen Rahmenprogrammteilen teil, entfällt der mit der Lizenz verbundene Sportunfall-Versicherungsschutz für diese Teilnahme (vgl. DMSB-Lizenzbestimmungen).

Bei Paraden und Demonstrationen gemäß ISG Art. 5 und 6 sind die aktuellen DMSB-Bestimmungen, insbesondere die Sicherheits-, Abgas- und Geräuschvorschriften (siehe DMSB-Handbuch, blauer Teil), einzuhalten (siehe hierzu auch DMSB-Veranstaltungsreglement Art. 1)

5. Einreichung von Veranstaltungsunterlagen:

Protestentscheidungen und Berufungsankündigungen müssen zusätzlich im Original an die DMSB-Geschäftsstelle gesendet werden.

Der Medizinische Unfallbericht ist durch den vor Ort behandelnden Rennarzt oder den vorsitzenden Sportkommissar ausschließlich an unfallmeldung@dmsb.de zu senden.

Die folgenden Fristen sind einzuhalten:

Veranstaltungsausschreibung: 30 Tage vor der Veranstaltung

Versicherungsbestätigung, behördliche Erlaubnis: 7 Tage vor der Veranstaltung

Motorsportrechtl. Genehmigung

Ohne den Nachweis einer bestehenden Veranstaltungsversicherung und der behördlichen Erlaubnis darf die Veranstaltung nicht durchgeführt werden.

Die Mindestversicherungsdeckungssummen sind im DMSB-Handbuch, grüner Teil aufgeführt. Der Abschluss höherer Versicherungssummen wird empfohlen.

Offizielle Nennlisten (gilt nur für Veranstaltungen mit DMSB-Prädikat): 3 Tage vor der Veranstaltung

Offizielle Ergebnisse, Unfallmeldungen sowie Medizinische Unfallberichte, Straf- und Protestentscheidungen: 1 Tag nach der Veranstaltung

Veranstalterbericht: 7 Tage nach der Veranstaltung

Bei verspäteter oder unvollständiger Einreichung der oben genannten Unterlagen werden Säumniszuschläge gemäß der DMSB-Gebührenordnung erhoben

Die Veranstalter und die Lizenznehmer sind verpflichtet, sich mit den sportgesetzlichen Bestimmungen, den Reglements, Ausschreibungsbestimmungen und allen sonstigen Regeln vertraut zu machen.

Veranstaltungen – Lizenzpflicht

Stand 06.12.2018 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

LIZENZSPORT INTERNATIONAL – VERANSTALTUNGEN IM INTERNATIONALEN TERMINKALENDER DER FIA

- Rundstreckenrennen – Rallycross
- Bergrennen – Autocross
- Kartrennen – Dragster
- Rallye – Driftsport

Diese Veranstaltungen können als Internationale Veranstaltung ausgeschrieben werden. Die Teilnehmer müssen im Besitz einer Internationalen Lizenz ausgestellt durch den DMSB oder einer Internationalen Lizenz eines anderen Mitgliedsverbandes der FIA (ASN) sein, wenn der Wettbewerb international ausgeschrieben ist.

Der Internationale Lizenzsport liegt vollständig in der Zuständigkeit des DMSB.

LIZENZSPORT NATIONAL A, NATIONAL A/NEAFP- UND NATIONAL A PLUS/NSAFP-VERANSTALTUNGEN IM NATIONALEN TERMINKALENDER DES DMSB

- Rundstreckenrennen
- Bergrennen
- Kartrennen
- Slalom*
- Rallye
- Rallycross (einschließlich DM)*
- Autocross (einschließlich DM)*
- Leistungsprüfung
- Dragster*
- Driftsport*
- *SimRacing*

Diese Veranstaltungen können als Nationale A-, als Nationale A/NEAFP- (Nationale Veranstaltung mit ausländischer Beteiligung) oder als Nationale A Plus/NSAFP-Veranstaltung (Nationale Serie mit ausländischer Beteiligung *mit max. 2 Auslandsrennen*) ausgeschrieben werden. Die Fahrer müssen bei National A- oder National A/NEAFP-Veranstaltungen im Besitz der Nationalen EU-Profi-Lizenz oder der Nationalen Lizenz Stufe A (Ausnahme: Slalom/Autocross/Rallycross/Driftsport/Dragster mind. Nationale Lizenz Stufe B) des DMSB oder einer Lizenz eines anderen Mitgliedsverbandes der FIA (ASN) sein. Inhaber einer Internationalen Lizenz des DMSB sind zugelassen. Bei Veranstaltungen mit dem Status National A Plus/NSAFP müssen die Fahrer mind. im Besitz einer Internationalen Lizenz des DMSB oder eines anderen Mitgliedsverbandes der FIA (ASN) sein.

Der Nationale A, der Nationale A/NEAFP und der Nationale A Plus/NSAFP Lizenzsport liegt vollständig in der Zuständigkeit des DMSB.

*Inhaber einer vom DMSB ausgestellten Nationalen Lizenz der Stufe C oder *Race Card* sind start- aber bei DMSB-Prädikatsveranstaltungen nicht punktberechtigt (nicht zutreffend beim Status National A Plus/NSAFP, hier mind. Internationale Lizenz).

LIZENZSPORT NATIONAL UND NATIONAL/NEAFP – VERANSTALTUNGEN IM NATIONALEN TERMINKALENDER DES DMSB

- Rallye 35 (max. 35 WP-Kilometer)
- Rallye 70 (max. 70 WP-Kilometer)

Diese Veranstaltungen können als Nationale oder als Nationale/NEAFP-Veranstaltungen (Veranstaltung mit ausländischer Beteiligung) ausgeschrieben werden. Mit jeder Lizenz des DMSB ist die Teilnahme an diesen Veranstaltungen zugelassen.

CLUBSPORT

- Kartrennen (regional)
- Automobilslalom (bis 1.000 m Streckenlänge pro Lauf)
- Autocross (regional)
- Dragster; Gruppen: Public Race, Super Street Cars, Super Gas, Pro-E.T. und langsamer, Junior Dragster
- Rallyesprint (max. 15 km WP-Gesamtlänge)
- Driftsport (regional)
- Gleichmäßigkeitsprüfungen (Rundstrecke, Bergrennen, Rallye, Slalom, Kart)

Mit jeder Lizenz des DMSB ist die Teilnahme an diesen Veranstaltungen zugelassen. Clubsport-Wettbewerbe obliegen grundsätzlich der Zuständigkeit der DMSB-Trägervereine/sonstigen Motorsportverbänden/sonstigen Mitgliedern.

Clubsport-Wettbewerbe im Ausland (Ausnahme: Kartrennen, Gleichmäßigkeitsprüfungen für Kart) sind vorher beim DMSB anzumelden. Der DMSB bittet den betreffenden ASN um Freigabe der Auslandsveranstaltung. Nach dessen Zustimmung wird die Auslands-Clubsportveranstaltung von der zuständigen Sportabteilung genehmigt.

LIZENZFREIER BREITENSORT

- Fahrerlehrgang
- Geländewagen Trial
- Geschicklichkeitsturnier
- Geschicklichkeitsturnier-Slalom
- Kart-Slalom
- Indoor-Kart mit Karts bis 6,5 PS, Viertakt
- Orientierungsfahrt
- Bildersuchfahrt

Für diese und ähnliche Veranstaltungen sowie Veranstaltungen der Automobil-Touristik sind keine Lizenzen vorgeschrieben. Sie werden vom DMSB nicht reglementiert. Der lizenzfreie Breitensport wird von *den DMSB-Trägervereinen, den sonstigen Motorsportverbänden des DMSB, den sonstigen Mitgliedern des DMSB* oder den Landesmotorsportverbänden geregelt. Lizenzinhabern des DMSB ist eine Teilnahme am lizenzfreien Breitensport nicht untersagt.

DMSB-Bestimmungen für die Genehmigung einer Serie/Veranstaltung im Automobilsport

Stand 22.11.2018 - Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

Präambel

Der DMSB übt die Sporthoheit für den Automobil- und Motorradsport für das gesamte Gebiet der Bundesrepublik Deutschland aus und ist Mitglied des DOSB. Für den Automobilsport hat der DMSB die sporthoheitliche Aufgabe von dem Weltverband des Automobilsports - Fédération Internationale de l'Automobile (FIA) – übertragen bekommen. Der DMSB vertritt demgemäß die Interessen des deutschen Automobilsports international als Mitglied in der FIA. Dem DMSB als Spitzenverband des deutschen Motorsports gehören u.a. die Trägervereine ADAC, AvD und DMV sowie der ADMV, ACV, VfV, PCD sowie 15 Landesmotorsportfachverbände aus allen Bundesländern an. Insbesondere ist es Aufgabe des DMSB dafür Sorge zu tragen, dass Motorsportveranstaltungen unter den bestmöglichen Sicherheitsvorkehrungen und unter Beachtung der nationalen und internationalen Umweltstandards ausgetragen werden. Um dies zu gewährleisten,

- erlässt und überwacht der DMSB Sicherheitsbestimmungen für die Durchführung der unterschiedlichen Motorsportveranstaltungen und – Disziplinen,
- führt der DMSB Streckenabnahmen durch, um sicherzustellen, dass die Rennstrecken die Sicherheitsanforderungen des DMSB und des internationalen Verbandes FIA erfüllen,
- entsendet der DMSB Umweltbeauftragte, Rallye Safety Delegates und Observer, die die Einhaltung von Sicherheits- und Umweltauflagen während der Veranstaltung überwachen,
- werden DMSB-genehmigte Veranstaltungen von lizenzierten DMSB-Sportwarten geleitet, die nach den Ausbildungsrichtlinien des DMSB aus- und regelmäßig weitergebildet werden, und einen sicheren, fairen und regelkonformen Wettkampfsport sicherstellen,
- bildet der DMSB Sportwarte (wie Rennleiter/Rallyeleiter, Sportkommissare, Technische Kommissare, Leiter der Streckensicherung) sowie Ärzte, Rettungssanitäter und Extraktion Teams aus und schult diese regelmäßig innerhalb Lehrgängen und Trainings,
- stellt der DMSB auf Basis von DMSB/FIA-Bestimmungen nationale und internationale Lizenzen für Fahrer/Beifahrer und Sportwarte aus.

Im Rahmen seiner Sporthoheit und auf Basis seiner Bestimmungen genehmigt der DMSB Serien/Veranstaltungen. Für die *motorsportrechtliche* Genehmigung hat der

Serienausschreiber/Veranstalter die Ausschreibungsunterlagen gemäß DMSB-Vorgaben fristgemäß zur Prüfung an den DMSB einzureichen. Der DMSB hat im Rahmen des Genehmigungsverfahrens seine Sporthoheit in Bezug auf die Reglements unter Beachtung der allgemeinen Bedingungen zur Anwendung des Sportgesetzes auszuüben und die Ausschreibungen zu den Serien/Veranstaltungen entsprechend zu genehmigen. Sollte der DMSB feststellen, dass die zur *motorsportrechtlichen* Genehmigung eingereichte Ausschreibung einer Serie/Veranstaltung nicht den Bestimmungen entspricht, hat er ebenso das Recht die Serie/Veranstaltungsausschreibung unter Auflagen zu genehmigen oder die *motorsportrechtliche* Genehmigung einer Serie/Veranstaltung zu verweigern.

1. Allgemein

Eine Serie besteht aus *mindestens* 2 Wertungsläufen, denen eine gemeinsame Wertung mit Titelvergabe zugrunde liegt. Eine Serie ist genehmigungspflichtig, wenn mindestens eines der nachfolgenden Kriterien zutrifft:

- eigenes technisches Reglement
- eigenes sportliches Reglement
- abweichende Regelungen zu bestehenden DMSB-Bestimmungen

In DMSB-genehmigten Veranstaltungs-Ausschreibungen werden grundsätzlich nur DMSB genehmigte Serien aufgeführt. Hiervon ausgenommen sind Serien/Wertungen der DMSB-Trägervereine, der sonstigen Motorsportverbände des DMSB und sonstigen Mitglieder des DMSB, sofern die aktuellen DMSB-Bestimmungen eingehalten werden. Serien/Wertungen mit dem Status Clubsport können nicht in DMSB genehmigten Veranstaltungs-Ausschreibungen aufgeführt werden.

2. Motorsportrechtliche Serien- bzw. Veranstaltungs-Genehmigung

Genehmigung/Registrierung durch die FIA

- wenn die Serie/Veranstaltung mit dem Status International oder National A Plus/NSAFP ausgeschrieben wird
- Eintragung der Serien-Veranstaltungen im FIA-Kalender
- wenn *zwei* oder mehr Serienläufe im Ausland stattfinden

Motorsportrechtliche Genehmigung durch den DMSB

- wenn die Serie/Veranstaltung mit dem Status National A oder National A/NEAFP ausgeschrieben wird

- Rallye 70 *Serie*/Veranstaltung mit dem Status National bzw. National NEAFP (DMSB-Rallye-Cup)

Motorsportrechtliche Genehmigung durch Trägervereine, sonstige Motorsportverbände und sonstige Mitglieder des DMSB (Status: National inkl. NEAFP):

- Serien/Veranstaltungen mit Rallye 35-Veranstaltungen

Motorsportrechtliche Genehmigung durch Trägervereine, sonstige Motorsportverbände und sonstige Mitglieder des DMSB (Status: Clubsport/ClubSport Plus):

- Serien/Veranstaltungen mit ausschließlich Clubsportwettbewerben gemäß DMSB-Positionspapier sowie DMSB-Rahmenausschreibung für Clubsport-Wettbewerbe

- von den *Trägervereinen, sonstigen Motorsportverbänden und sonstigen Mitgliedern des DMSB* selbst ausgeschriebene, regionale Serien/Veranstaltungen

Ausnahme Clubsport Plus:

Clubsport-Auslandsveranstaltungen sind mindestens 4 Wochen vor Veranstaltungstermin von der jeweiligen Sportabteilung beim DMSB anzumelden. Der DMSB wird den betreffenden ASN um Freigabe der Auslandsveranstaltung bitten. Nach dessen *Freigabe* wird die Auslands-Clubsportveranstaltung von der zuständigen Sportabteilung *motorsportrechtlich* genehmigt.

Nicht genehmigungspflichtige Serien/Veranstaltungen können auf Antrag vom DMSB genehmigt werden.

Ausnahmen von den nachstehenden Bestimmungen sind nur mit vorheriger, schriftlicher Zustimmung des DMSB möglich.

Unabhängig von der Einhaltung der vor- und nachstehenden Bestimmungen, besteht keine Verpflichtung des DMSB zur *motorsportrechtlichen* Genehmigung einer Serie/Veranstaltung.

Ebenfalls besteht keine Verpflichtung des DMSB zur *motorsportrechtlichen* Genehmigung einer Serie/Veranstaltung, wenn diese nicht den formalen Vorgaben des DMSB entspricht oder gegen DMSB-Bestimmungen verstößt.

Der DMSB behält sich das Recht vor, Namen von Serien, welche mit einer offensichtlichen Verwechslungsgefahr zu einem DMSB-Prädikat stehen (siehe allgemeine Prädikatsbestimmungen des DMSB) oder gegen DMSB- bzw. FIA-Bestimmungen verstoßen, nicht zu genehmigen.

Die Gültigkeit einer Serienausschreibung ist auf 1 Kalenderjahr begrenzt.

3. Inhalt, Einreichungsfristen und Gebühren

Einreichungsfrist für Internationale Serien:

- mind. 8 Wochen vor der FIA WMSC-Sitzung (Termin wird jährlich via E-Mail durch die DMSB-Geschäftsstelle bekannt gegeben)

- Genehmigungsgebühren: siehe DMSB-Gebührenordnung zzgl. FIA-Genehmigungsgebühren

Einreichungsfrist für Nationale Serien (inkl. NEAFP/NSAFP):

- mind. 12 Wochen vor der ersten Veranstaltung im Serienkalender

- Genehmigungsgebühren: siehe DMSB-Gebührenordnung

Einreichungsfrist für Veranstaltungsausschreibungen:

- mind. 30 Tage vor der Veranstaltung

- Genehmigungsgebühren: siehe DMSB-Gebührenordnung

Bei verspäteter oder unvollständiger Antragstellung (gilt für Serien und für Veranstaltungsausschreibungen) werden *Säumniszuschläge gemäß der DMSB-Gebührenordnung erhoben*.

Bei verspäteter Einreichung der Internationalen Serienausschreibung zur Vorlage beim WMSC, wird diese erst an die FIA zur jeweiligen späteren WMSC-Sitzung eingereicht.

Wird die vereinbarte Durchführungsdauer bei Markenpokalen von 3 Jahren nicht eingehalten, ist der Serienbetreiber verpflichtet, eine Konventionalstrafe gemäß DMSB-Gebührenordnung bei einer vorzeitigen Beendigung einer Serie an den DMSB zu zahlen.

Folgende Unterlagen müssen beim DMSB eingereicht werden:

- die genehmigungsfähige DMSB-Rahmenausschreibung (technisches und sportliches Reglement gemäß DMSB-Vorlage) für die entsprechende Disziplin

- bei Internationalen Serien die geforderten Formulare der FIA

- der verbindliche Kalender, vorbehaltlich der DMSB-Genehmigung

- Technische Reglements und die Genehmigungen der Reglementeigentümer

- ggf. in der Ausschreibung angegebene Anhänge

- bei Markenpokalen: Verpflichtungserklärung über eine mindestens 3-jährige Laufzeit

- schriftliche Bestätigung der Trägervereine, dass die Serie promotet wird. ADAC-Trägervereine zusätzlich Bestätigung ADAC München

- schriftliche Einverständniserklärung des Reglementinhabers bei Verwendung von sportlichen und/oder technischen Bestimmungen durch Dritte.

Insofern die Bestimmungen des DMSB und des Internationalen Sportgesetz der FIA (ISG) einschließlich der Anhänge eingehalten werden, obliegt dem Serienbetreiber die technische und sportliche Ausgestaltung und Umsetzung der Serienausschreibung. Ein Anspruch auf *die motorsportrechtliche* Genehmigung einer Serie oder einer Veranstaltung besteht grundsätzlich nicht.

Versand von Veranstaltungs-Unterlagen

Der Versand der Veranstaltungs-Unterlagen durch den Veranstalter an den DMSB (Versicherungsbestätigung, behördliche Erlaubnis, offizielle Nennlisten bei DMSB-Prädikaten, Ergebnisse, Unfall-, Veranstalter- und Umweltberichte, Straf- und Protestentscheidungen) unterliegt den Fristen gemäß der motorsportrechtlichen Genehmigung.

Für den Versand *der Unterlagen* ist ausschließlich die E-Mail-Adresse veranstaltung@dmsb.de zu verwenden. *Protestentscheidungen und Berufungsankündigungen müssen zusätzlich im Original an den DMSB gesendet werden.*

Bei verspäteter oder unvollständiger Einreichung der Unterlagen werden Säumniszuschläge gemäß der DMSB-Gebührenordnung erhoben.

4. Ausschreibung einer Gruppe, Serie bzw. Markenpokals bei Veranstaltungen

4.1 Für eine Veranstaltung (=Veranstaltungs-Ausschreibung) sind ausschließlich Fahrzeuggruppen und Serien bzw. Markenpokale, die vom DMSB, von der FIA oder einem ausländischen ASN für das betreffende Jahr genehmigt wurden, zulässig. DMSB-Ausnahmeregelungen, z.B. Verbote sind zu beachten.

4.2 Für Veranstaltungen (=Veranstaltungs-Ausschreibung), die weder eine FIA- noch eine DMSB-Gruppe beinhalten, gilt folgendes:

Sofern nicht der eigentliche Serien- bzw. Markenpokalausschreiber, sondern ein beliebiger Veranstalter eine/n Serie/Markenpokal ausschreiben möchte, so muss der Serien- bzw. Markenpokalausschreiber mit der Ausschreibung seiner Serie einverstanden sein.

Beispiel: „Besitzer“ der Gruppe 24h-Spezial ist der ADAC Nordrhein. Wenn nicht der ADAC Nordrhein, sondern ein beliebiger Veranstalter diese Gruppe ausschreiben möchte, so ist das nur möglich, wenn der ADAC Nordrhein sein schriftliches Einverständnis hierfür gegeben hat (z.B. per E-Mail).

5. Ausländische Fahrzeuggruppen oder Serien bzw. Markenpokale bei Veranstaltungen

5.1 Handelt es sich um eine Fahrzeuggruppe oder Serie eines ausländischen ASN, so müssen der Veranstaltungs-Ausschreibung die zugehörigen technischen

Bestimmungen in deutscher oder englischer Sprache inkl. dem Terminkalender beigelegt werden. Die Gruppe bzw. Serie muss von einem ASN genehmigt sein. Diese ASN-Genehmigung ist dem DMSB nachzuweisen.

Die durch einen anderen ASN genehmigten Gruppen bzw. Serien ziehen jedoch keine generelle Startgenehmigung der entsprechenden Gruppen bzw. Serien bei Veranstaltungen in Deutschland nach sich. Der DMSB behält sich das Recht vor, Gruppen bzw. Serien unter Angabe von Gründen abzuweisen.

5.2 Die DMSB-Sicherheitsbestimmungen für Fahrzeuge und Fahrerbekleidung, die DMSB-Geräuschbestimmungen sowie die DMSB-Abgasvorschriften (Katalysator bzw. Partikelfilter-Pflicht) müssen eingehalten werden. Auf die Katalysator/Partikelfilter-Pflicht kann nur dann verzichtet werden, wenn nicht mehr als eine (1) Veranstaltung innerhalb einer Saison in Deutschland stattfindet.

Auf schriftlichen Antrag des betreffenden Serienausschreibers/Reglementinhabers kann das für den Ressort Automobilsport zuständige DMSB-Präsidiumsmitglied Ausnahmen zur Katalysatorpflicht genehmigen. Der Antrag muss eine sachgerechte Begründung enthalten.

5.3 Grundsätzlich gilt seitens des DMSB die Auflage, die Gruppe bzw. die Serie durch einen sachkundigen Technischen Kommissar aus dem betreffenden Land betreuen zu lassen.

DMSB-Veranstaltungsreglement 2019

Stand: 17.12.2018 - Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

In Ausführung und Ergänzung des Internationalen Sportgesetzes der FIA (ISG) hat der DMSB für die Disziplinen Rundstreckenrennen, Bergrennen, Slalom, Autocross, Rallycross, Driftsport, Dragster, Leistungsprüfung, Rallye und Kartrennen spezifische Wettbewerbsreglements und dieses Veranstaltungsreglement erstellt.

Der Einfachheit halber werden in diesem Reglement für Begriffe von Personen nur die männlichen Formen verwendet. Sie beziehen sich jedoch immer auf die weibliche und männliche Form.

Der in diesem Reglement verwendete Begriff „Beifahrer“ ist identisch mit dem Begriff „Mitfahrer“ im ISG, Art.21.

INHALTSVERZEICHNIS

- Art. 1 Automobilsportveranstaltung
- Art. 2 Status der Veranstaltung
- Art. 3 Nennberechtigung
- Art. 4 Teilnahmevoraussetzungen für den Fahrer/Beifahrer
- Art. 5 Zulassungsvoraussetzungen für das Fahrzeug
- Art. 6 Nennung, Nenngeld
- Art. 7 Gegenseitige Vollmacht und gemeinsame Haftung von Bewerber und Fahrer/Beifahrer
- Art. 8 Mehrfachnennung
- Art. 9 Blocknennung
- Art. 10 Nennschluss
- Art. 11 Zurückweisung von Nennungen
- Art. 12 Nennbestätigung
- Art. 13 Rücktritt vom Nennvertrag
- Art. 14 Veröffentlichungspflicht
- Art. 15 Klassenzusammenlegung / Teilnahme außer Konkurrenz
- Art. 16 Dokumentenprüfung und Technische Abnahme / Startnummern
- Art. 17 Technischer Zustand
- Art. 18 Fahrerbesprechung / Verlassen der Veranstaltung
- Art. 19 Wertungsstrafen/Geldbußen des Renndirektors / Rennleiters / Rallyeleiters
- Art. 20 Strafen / Strafen auf Bewährung / Einstellung des Verfahrens
- Art. 21 Besondere Tatbestände der Strafen
- Art. 22 Geldstrafen
- Art. 23 Ergebnis
- Art. 24 Protest, Kostenvorschuss
- Art. 25 Sammelproteste, Konkretisierung des Protestgrundes
- Art. 26 Rücknahme, Einschränkung des Protestes

- Art. 27 Unzulässigkeit des Protestes
- Art. 28 Berufungsverfahren
- Art. 29 Berufungsrecht des DMSB
- Art. 30 Zulässigkeitsprüfung der Berufung, Aufgabe der Sportkommissare
- Art. 31 Veröffentlichung der Entscheidungen der Sportkommissare
- Art. 32 Siegerehrung
- Art. 33 Anwendungs- und Auslegungsfragen
- Art. 34 Rechtswegausschluss und Haftungsbeschränkung
- Art. 35 Versicherungen
- Art. 36 Haftungsausschluss
- Art. 37 Freistellung von Ansprüchen des Fahrzeugeigentümers
- Art. 38 Verantwortlichkeit der Teilnehmer, Kraftfahrzeug-Eigentümer und -Halter
- Art. 39 Änderungen der Ausschreibung, Offizieller Anhang
- Art. 40 Absage der Veranstaltung
- Art. 41 Medical Center
- Art. 42 Medienrechte
- Art. 43 Unbemannte Fluggeräte
- Art. 44 Unfallberichte
- Art. 45 Lizenzeinbehalt nach Unfällen
- Art. 46 Veröffentlichungspflicht der DMSB-Identity
- Anhang 1 – Mindestzahl der lizenzierten Sportwarte im Automobilsport
- Anhang 2 - Übersicht Streckensicherung und Hilfsdienste
- Anhang 3 - Protest- / Berufungskautions sowie Geldstrafen
- Anhang 4 - DMSB-Bestimmungen für Offizielle Listen, Protokolle und Ergebnisse im Automobil- und Kart-sport*

Art. 1 Automobilsportveranstaltung

Eine Automobilsportveranstaltung im Sinne des ISG ist ein geplantes, organisiertes Treffen mehrerer Bewerber, Fahrer und Sportwarte zur Durchführung eines oder mehrerer reglementierter Wettbewerbe, Paraden oder Demonstrationen mit Automobilen.

Der DMSB hat das ausschließliche Recht, in allen Disziplinen des Automobilsports internationale und nationale Deutsche Meisterschaften, Cups und Pokale auszuschreiben (*DMSB-Prädikate*). Der DMSB entscheidet über die Titelvergabe sowie darüber, welche Rennen die Voraussetzungen erfüllen, um als Wertungsläufe zu diesen Titeln, als auch zu Markenpokalen anerkannt und mit dem entsprechenden *DMSB-Prädikat* versehen zu werden.

Bei allen im Rahmen von DMSB-genehmigten Veranstaltungen zur Durchführung kommenden Wettbewerben, Paraden, Präsentationen, Demonstrationen, Test- und Einstellfahrten etc. sind die aktuellen DMSB-Bestimmungen, insbesondere die Sicherheits-, Abgas- und Geräuschvorschriften (siehe DMSB-Handbuch, blauer Teil), einzuhalten.

Art. 2 Status der Veranstaltung

(1) Die Veranstaltung wird

- International
- National A oder
- National ausgeschrieben.

Der im Rahmen der Veranstaltung durchzuführende ranghöchste Wettbewerb bestimmt den Status der Veranstaltung insgesamt.

- (2) Ein Wettbewerb hat den Status „International“, wenn er für Inhaber internationaler Lizenzen verschiedener ASN ausgeschrieben ist. Dieser Wettbewerb wird im Internationalen Sportkalender der FIA eingetragen. *Eine Internationale Serie muss darüber hinaus von der FIA genehmigt worden sein.*
- (3) Ein Wettbewerb hat den Status „National A“, wenn er für Inhaber einer DMSB-Lizenz (mindestens Nationale Lizenz der Stufe A; im Kartsport mindestens Nationale Kart-Lizenz Stufe A) ausgeschrieben ist. Dieser Wettbewerb wird im DMSB-Terminkalender eingetragen. Im Slalom-, Rallye 70-, Autocross-, Drift-, Dragster- und Rallycrosssport sind auch Inhaber einer Nationalen Lizenz Stufe C oder Race Card startberechtigt. Bei DMSB-Prädikatsveranstaltungen im Slalom-, Autocross-, Dragster- und Driftsport sowie im DMSB-Rallye-Cup sind zusätzlich zur Nationalen Lizenz Stufe A auch Inhaber einer Nationalen Lizenz Stufe B zugelassen.
- (4) Ein Wettbewerb hat den Status „National“, wenn er für Inhaber mindestens einer Nationalen DMSB-Lizenz der Stufe C ausgeschrieben ist. Dieser Wettbewerb wird im DMSB-Terminkalender eingetragen.
- (5) Ein Wettbewerb führt die Zusatzbezeichnung „NEAFP“, wenn er für Inhaber einer nationalen DMSB-Lizenz bzw. für Inhaber einer gültigen nationalen Lizenz eines der FIA angeschlossenen ASN mit Auslandsstartgenehmigung offen ist. Diese Zusatzbezeichnung kann für „National A“ und „National“ ausgeschrieben Wettbewerbe geführt werden und wird im DMSB-Terminkalender

eingetragen. Bei Wettbewerben mit dem Status „National A/NEAFP können alle Teilnehmer (DMSB-Lizenz und Lizenz eines anderen ASN) in der Serienwertung gewertet werden. Dieser Wettbewerb wird im DMSB-Terminkalender eingetragen.

- (6) Ein Wettbewerb hat den Status „National A Plus/NSAFP“, wenn er für Inhaber einer internationalen DMSB-Lizenz und für Inhaber einer gültigen internationalen Lizenz eines der FIA angeschlossenen ASN mit Auslandsstartgenehmigung offen ist. Bei Wettbewerben mit dem Status „National A Plus/NSAFP werden alle Teilnehmer (DMSB-Lizenz und Lizenz eines anderen ASN) in der Serienwertung gewertet. Dieser Wettbewerb wird im DMSB-Terminkalender eingetragen.

Art. 3 Nennberechtigung

- (1) Nur Inhaber einer für das laufende Kalenderjahr gültigen Bewerberlizenz oder Bewerber-/Fahrerlizenz des DMSB oder eines anderen der FIA angehörenden ASN sind im Rahmen des jeweiligen Geltungsbereichs der Lizenz berechtigt, Nennungen zu DMSB-genehmigten Automobilsportveranstaltungen abzugeben.
- (2) Ein Fahrer oder Fahrerteam kann unter einem Bewerber und einem Sponsor nennen, eine Nennung unter mehreren Bewerbern oder mehreren Sponsoren ist nicht zulässig.

Art. 4 Teilnahmevoraussetzungen für den Fahrer/Beifahrer

Der genannte Fahrer/Beifahrer muss, sofern keine Sonderbestimmungen bestehen, folgende Teilnahmevoraussetzungen erfüllen:

- Für international ausgeschrieben Wettbewerbe ist der Besitz einer gültigen Int. Fahrerlizenz des DMSB oder eines anderen ASN mit Auslandsstartgenehmigung vorgeschrieben.
- Für National A ausgeschrieben Wettbewerbe ist grundsätzlich der Besitz einer gültigen Nationalen DMSB Lizenz der Stufe A vorgeschrieben (Abweichungen siehe DMSB-Lizenzbestimmungen oder entsprechende Wettbewerbsbestimmungen).
- Für National ausgeschrieben Wettbewerbe ist mindestens der Besitz einer gültigen Nationalen DMSB-Lizenz der Stufe C oder Race Card vorgeschrieben.
- Für Rennen auf der Nürburgring Nordschleife ist für jeden Fahrer eine DMSB Permit Nordschleife (DPN) vorgeschrieben (siehe DMSB-Rundstreckenreglement – Anhang 2 Besonderheiten Nürburgring Nordschleife).
- Eine gültige Fahrerlaubnis, sofern Veranstaltungen ganz oder teilweise im öffentlichen Straßenverkehr stattfinden ist erforderlich.
- Die für die jeweilige Disziplin vorgeschriebenen Sicherheitsausrüstungen müssen vorhanden sein.

Art. 5 Zulassungsvoraussetzungen für das Fahrzeug

Das genannte Fahrzeug muss folgende Zulassungsvoraussetzungen erfüllen:

- Deutsche Lizenznehmer benötigen grundsätzlich einen DMSB-Wagenpass. Lizenznehmer eines anderen ASN benötigen grundsätzlich einen Wagenpass des betreffenden ausländischen Sportverbandes (ASN-

Dokument). Alternativ sind auch Fahrzeuge mit einer gültigen Zulassung zum öffentlichen Straßenverkehr (im Rallyesport vorgeschrieben) zugelassen. Für historische Fahrzeuge gemäß Anhang K ist ein gültiger internationaler FIA Historic Technical Passport, ein nationaler DMSB Historic Technical Passport oder ein nationaler Historic Technical Passport anderer ASN vorgeschrieben.

- Übereinstimmung mit den für das Fahrzeug jeweils geltenden technischen Bestimmungen (Anhang J, DMSB-Bestimmungen, Serienbestimmungen usw.) einschließlich der besonderen Sicherheitsbestimmungen.
 - Übereinstimmung mit den DMSB-Abgas- und Geräuschbestimmungen
 - Übereinstimmung mit den Werbebestimmungen der/des FIA/DMSB, des Veranstalters und der Serienschreiber.
- Unabhängig von diesen Werbebestimmungen darf das Fahrzeug in seinem äußeren Erscheinungsbild auf keinen Fall dem Ansehen des Automobilsports schaden. Die diesbezügliche Entscheidung hierüber treffen die Sportkommissare.

Art. 6 Nennung, Nenngeld

- (1) Die Nennung ist *gemäß der vom Veranstalter vorgeschriebenen Form und Frist von Bewerber und Fahrer/Beifahrer* abzugeben.
- (2) Das in der Ausschreibung *oder in der Nennung festgesetzte Nenngeld ist mit Abgabe der Nennung* zeitgleich auf den Weg zu bringen. Abweichende Nenn-/und Nenngeldregelungen können in der Ausschreibung/*Nennung* getroffen werden.
- (3) Die Nennung ist verbindlich, wenn der Veranstalter dem Teilnehmer gegenüber brieflich oder mit einem anderen Kommunikationsmittel die Nennung bestätigt oder eine verbindliche Nennliste veröffentlicht hat. Das Nenngeld bleibt ab diesem Zeitpunkt zahlbar.

Art. 7 Gegenseitige Vollmacht und gemeinsame Haftung von Bewerber und Fahrer/Beifahrer

- (1) Bewerber und Fahrer/Beifahrer (auch mehrere für ein Fahrzeug genannte Fahrer) bevollmächtigen sich, soweit sie nichts Gegenteiliges bestimmen, mit Abgabe und Unterzeichnung der Nennung gegenseitig, den jeweils anderen in einem Strafen-, Protest- oder Berufungsverfahren zu vertreten. Sie bevollmächtigen sich insbesondere gegenseitig zur:
 - Abgabe von Protesten und deren Rücknahme
 - Ankündigung, Einlegung, Begründung, Rücknahme und Verzicht der Berufung und
 - Stellung aller im Rahmen des Strafen-, Protest- und Berufungsverfahrens möglichen Anträge und der Abgabe bzw. Entgegennahme von Erklärungen.
- (2) Bewerber und Fahrer (auch mehrere für ein Fahrzeug genannte Fahrer/Beifahrer) haften für alle Verpflichtungen aus dem Nennvertrag und Lizenzvertrag als Gesamtschuldner.
- (3) Bewerber und Fahrer/Beifahrer müssen Tatsachen in der Person oder dem Verhalten eines Teammitgliedes

(Bewerber, Fahrer/Beifahrer, Mechaniker, Helfer usw.), die die Vertragsverhältnisse mit dem Veranstalter und dem DMSB berühren oder einen Schadenersatzanspruch begründen, für und gegen sich gelten lassen.

Art. 8 Mehrfachnennung

Der Veranstalter legt, soweit erlaubt, in der Ausschreibung fest, ob Fahrer und/oder Fahrzeuge für mehrere Wettbewerbe der Veranstaltung genannt werden dürfen.

Eine Doppelnennung zu zwei gleichzeitig stattfindenden Veranstaltungen ist grundsätzlich nicht gestattet.

Art. 9 Blocknennung

Nennungen mehrerer Bewerber *und* Fahrer können bei einer vom DMSB anerkannten Einschreibung für eine Serie von Wertungsläufen als sog. Blocknennung erfolgen. Dem Veranstalter sind bei einer Blocknennung die für den jeweiligen Wertungslauf genannten Bewerber, Inhaber einer DMSB Sponsor-Card und Fahrer vollständig aufgelistet anzugeben. Auf Verlangen des Veranstalters hat der *Serienschreiber* die Einschreibungen im Original vorzulegen. Nennfelder *sind* in der vom Veranstalter und *Serienschreiber* festgesetzten Höhe und *Frist* zahlbar.

Art. 10 Nennschluss

- (1) Mit dem Nennschluss (Datum, Uhrzeit) wird das Ende der Frist für die Abgabe der Nennungen bestimmt. Zu diesem Zeitpunkt müssen die Nennungen dem Veranstalter vorliegen.
- (2) Bis 30 Minuten vor dem ersten Training kann der vom Bewerber genannte Fahrer *durch den Bewerber* auch noch nach Nennschluss ausgetauscht werden. Der Ersatzfahrer hat dann, anstelle des ursprünglich genannten Fahrers, die Nennung zu unterzeichnen und *die Dokumentenprüfung zu absolvieren*.
Im Rallyesport kann ein Fahrer nach dem Nennschluss nur mit Zustimmung des Veranstalters bis zum Beginn der Dokumentenabnahme ausgetauscht werden. Nach der Dokumentenabnahme bis zum Aushang der Liste der zum Start zugelassenen Teams kann ein Fahrer nur mit Zustimmung der Sportkommissare ausgetauscht werden.
- (3) Ein Austausch des Bewerbers/Sponsors oder des Fahrzeugs und jede Umstufung sind nach Nennschluss grundsätzlich ausgeschlossen. Hiervon ausgenommen sind Fahrzeugfalscheinstufungen oder Klassenzusammenlegungen *sowie die Regelung im Abs. 4.*

- (4) *Bei Veranstaltungen einer Serie/Meisterschaft, die innerhalb von zwei aufeinander folgenden Tagen oder auf zwei aufeinander folgenden Wochenenden stattfinden und der Nennschluss für die zweite Veranstaltung bereits verstrichen ist, hat der Bewerber bei technischen Defekten während der ersten Veranstaltung das Recht, für die zweite Veranstaltung innerhalb einer Serie auf ein anderes Fahrzeug der gleichen Klasse umzunennen. Die Feststellung des technischen Defekts obliegt dem Obmann der Technischen Kommissare und muss schriftlich bescheinigt werden. Diese Bescheinigung muss dem Bewerber ausgehändigt und dem Veranstalter der zweiten Veranstaltung vorgelegt werden. Dieses Recht auf Umnennung gilt nicht bei gleichzeitig stattfindenden Veranstaltungen unterschiedlicher Serien/Wettbewerbe.*

Art. 11 Zurückweisung von Nennungen

- (1) Der Veranstalter hat das Recht, eine Nennung mit Angaben von Gründen abzulehnen. Dieses Recht ist lediglich durch die Allgemeinen Prädikatsbestimmungen für DMSB- und FIA- bzw. CIK/FIA-Prädikate oder DMSB-genehmigte Serienbestimmungen eingeschränkt.
- (2) Der Veranstalter hat eine Nennung abzulehnen, wenn:
 - der Bewerber nicht nennberechtigt ist,
 - die Teilnahme- bzw. Zulassungsvoraussetzungen für Bewerber, Fahrer/Beifahrer und Fahrzeuge nicht erfüllt sind,
 - die Nennung nicht form- oder fristgerecht abgegeben wurde.
- (3) Ein Protest oder *anderes Rechtsmittel* gegen eine Ablehnung der Nennung ist unzulässig.

Art. 12 Nennbestätigung

- (1) Durch die Nennbestätigung kommt der Nennvertrag zwischen Veranstalter und Bewerber/Fahrer/Beifahrer zustande.
- (2) Dieser Vertrag verpflichtet Bewerber und Fahrer/Beifahrer, an der Veranstaltung unter den in der Ausschreibung genannten Bedingungen teilzunehmen.
- (3) Der Veranstalter hat den Teilnehmern spätestens mit der Nennbestätigung die Anzahl der Nennungen in der jeweiligen Klasse bzw. im jeweiligen Rennen mitzuteilen, Ort und Zeit der Abnahme bekannt zu geben sowie auf etwaige weitere wichtige Termine hinzuweisen. Bei Serien reicht es aus, den jeweiligen Serienorganisator hierüber zu informieren.

Art. 13 Rücktritt vom Nennvertrag

- (1) Bewerber und Fahrer sind zum Rücktritt vom Nennvertrag berechtigt:
 - bei Absage oder Verlegung des Wettbewerbs um mehr als 24 Stunden
 - wenn weniger als drei Fahrzeuge in einer Klasse genannt sind
 - bei einer Klassenzusammenlegung (bei Ausübung des Rücktrittsrechts aus diesem Grund haben Bewerber/Fahrer das Recht, die Nennung für ein anderes Fahrzeug auch noch nach Nennschluss abzugeben) und
 - bei dem Veranstalter nachgewiesener, unverschuldeter NichtteilnahmeAllein in diesen Fällen haben Bewerber/Fahrer bei fristgerechter bzw. unverzüglicher Ausübung ihres Rücktrittsrechts Anspruch auf Rückzahlung des Nenngeldes.
- (2) Der Veranstalter kann in der Ausschreibung festlegen, dass ein Rücktritt bis zum Nennschluss, auch wenn die in Abs. 1 aufgeführten Rücktrittsgründe nicht vorliegen, möglich ist.
Bei Ausübung dieses Rücktrittsrechts ist das Nenngeld, abzüglich der anteiligen Kosten des Veranstalters, zu erstatten.
- (3) Die Nichtzuteilung von Punkten für DMSB-Prädikate wegen Nichterreichens der erforderlichen Teilnehmerzahl in einer Klasse, die nicht mit der nächsthöhe-

ren zusammengelegt werden kann, berechtigt nicht zum Rücktritt vom Nennvertrag.

Art. 14 Veröffentlichungspflicht

Serienausschreiber und Veranstalter sind verpflichtet, die Bewerber und Inhaber einer DMSB-Sponsor-Card (Hinweis: Der Fahrer darf jeweils nur einen lizenzierten Sponsor neben einem Bewerber angeben.) in den von ihnen herausgegebenen Publikationen (Internet, Programm, Nenn-, Starter-, Ergebnislisten) neben dem Fahrer / den Fahrern mit dem in der Lizenz angegebenen Titel zu veröffentlichen.

Über diese dem Veranstalter und Serienorganisatoren auferlegten Verpflichtungen hinaus übernimmt der DMSB gegenüber den lizenzierten Bewerbern und Sponsoren keine Haftung hinsichtlich der Veröffentlichungen der Veranstalter und Serienorganisatoren.

Art. 14 a) Offizielle Listen, Protokolle der Zeitnahme

Siehe DMSB-Bestimmungen Zeitnahme Automobil- und Kartsport.

Art. 15 Klassenzusammenlegung / Teilnahme außer Konkurrenz

- (1) Falls in einer ausgeschriebenen Klasse bei Nennschluss weniger als drei Fahrzeuge genannt sind, ist der Veranstalter berechtigt, diese Klasse mit der / den nächsthöheren Klasse/n der gleichen Gruppe zusammenzulegen. Macht der Veranstalter von diesem Recht Gebrauch, so hat er dies mit der Nennbestätigung bekannt zu geben. Für die Ausübung des in diesem Fall zu gewährenden Rücktrittsrechts hat der Veranstalter eine Ausschlussfrist festzulegen.
- (2) Die vom Veranstalter vorgenommenen Klassenzusammenlegungen sind endgültig und für alle Teilnehmer verbindlich.
- (3) Eine Teilnahme außer Konkurrenz ist, so weit nichts anderes bestimmt wird, nicht möglich.

Art. 16 Dokumentenprüfung und Technische Abnahme/Startnummer

- (1) Zu Beginn der Veranstaltung werden die Dokumente der Teilnehmer und die Wettbewerbsfahrzeuge durch den Veranstalter überprüft. Nach erfolgreicher Dokumentenprüfung und Technischer Abnahme werden die Fahrzeuge mit einem Kontrollzeichen versehen.
Ohne erfolgreiche Dokumentenprüfung und Technische Abnahme darf am betreffenden Wettbewerb nicht teilgenommen werden.
- (2) Zur Dokumentenprüfung haben die Teilnehmer persönlich vorzulegen:
 - Lizenzen von *Fahrer/Beifahrer* und Bewerber/Sponsor (ggf. Originalvollmacht mit Lizenzkopie, für *Internationale Bewerberlizenzen (Automobil- und Kartsport)* ist bei der Dokumentenprüfung zwingend eine *Bewerberlizenzkarte vorzulegen, aus der sich das Recht zur Vertretung ergibt*)
 - Auslandsstartgenehmigung bei Lizenznehmern anderer ASNs
 - bei Rallyeveranstaltungen Vorlage eines gültigen Führerscheins für den Fahrer und evtl. Beifahrer

- (3) Fahrer mit med. Besonderheiten (wie z.B. Allergien, Bluter, Diabetiker, körperlicher Einschränkung usw.) sind verpflichtet, dem verantwortlichen Rennarzt/Rallyeartzt spätestens nach der Technischen Abnahme eine schriftliche Mitteilung mit Name, Start-Nr. und Serie bzw. Klasse mit Angabe zur Krankheit/Behinderung zu übergeben.

Teilnehmer mit Verletzungen bzw. vorübergehenden Behinderungen sind verpflichtet, sich unverzüglich beim Rennarzt/Rallyeartzt vorzustellen. Dieser entscheidet über die Teilnahme an der Veranstaltung.

Proteste gegen jegliche Entscheidung des Rennarztes/Rallyeartzes sind unzulässig.

- (4) Zur Technischen Abnahme müssen die Fahrer oder von ihnen beauftragte Personen mit dem einsatzbereiten Wettbewerbsfahrzeug und ordnungsgemäß angebrachter Startnummer erscheinen. Der DMSB- bzw. FIA-Wagenpass oder Wagenpass des für den Teilnehmer zuständigen ASN oder Kraftfahrzeugschein und die vorgeschriebene persönliche Sicherheitsausrüstung sind vom Fahrer/Beifahrer persönlich vorzuweisen. Falls der zuständige ASN keine Wagenpässe erstellt, ist für den betroffenen Teilnehmer ein Wagenpass nicht erforderlich.

Für historische Fahrzeuge gem. Anhang K ist immer ein Historic Technical Passport HTP des zuständigen ASN vorgeschrieben.

- (5) Ggf. erforderliche Homologationsblätter sind im Original auf Verlangen der Technischen Kommissare vorzuweisen.
- (6) Fahrzeuge, die den technischen Bestimmungen nicht entsprechen, werden vom Technischen Kommissar oder vom Obmann der Technischen Kommissare zurückgewiesen. Bei behebbaren Mängeln kann eine erneute Vorführung gestattet werden. In diesem Fall hat eine erneute Vorführung ohne besondere Anordnung zu erfolgen.

Wenn der Technische Kommissar oder der Obmann der Technischen Kommissare ein Fahrzeug wegen nicht behebbarer technischer Mängel endgültig von der Technischen Abnahme zurückweisen muss, meldet der Technische Kommissar diese Feststellung dem Renn-/Rallyeleiter. Der Renn-/Rallyeleiter meldet die endgültige Abnahmeverweigerung den Sportkommissaren. Die Sportkommissare treffen eine Entscheidung zu der Feststellung der Technischen Kommissare.

- (7) Wenn Fahrzeuge nach der Technischen Abnahme beschädigt worden sind, darf das nach der Beschädigung instandgesetzte Fahrzeug nur nach Begutachtung und Freigabe durch *einen* Technischen Kommissar weiter eingesetzt werden.
- (8) Wenn bei der Technischen Abnahme festgestellt wird, dass ein Fahrzeug, so wie es vorgeführt wurde, nicht der Gruppe und/oder Klasse entspricht, für die es genannt wurde, kann dieses Fahrzeug nach Vorschlag der Technischen Kommissare durch eine Entscheidung der Sportkommissare abgelehnt oder in die

entsprechend korrekte Gruppe und/oder Klasse umgestuft werden.

- (9) Bei Fahrzeugen, die am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen, sind nach Ende der Veranstaltung oder vorzeitigem Ausscheiden die Startnummern vor Verlassen des Veranstaltungsgeländes zu entfernen oder vollständig zu verdecken.
- (10) Für Fahrzeuge im Rallyesport mit Straßenzulassung in Deutschland ist, mit Ausnahme der Gruppe G und hist. Fahrzeuge nach Anhang K, ein DMSB-Kraftfahrzeugpass (KFP) vorgeschrieben.

Art. 17 Technischer Zustand

- (1) Die Wettbewerbsfahrzeuge dürfen nur in technisch einwandfreiem Zustand eingesetzt werden. Sie müssen in allen Teilen den technischen Bestimmungen entsprechen. Dies gilt für alle Teile des Wettbewerbs.
- (2) Die Teilnehmer sind verpflichtet, ihr Fahrzeug für die angeordneten technischen Untersuchungen zur Verfügung zu stellen.
- (3) Um die technische Übereinstimmung des Fahrzeuges mit dem Reglement zu überprüfen, finden nach dem Wettbewerb Schlussabnahmen statt, die auch eine Demontage einschließen können. Die Entscheidung über die zu untersuchenden Fahrzeuge treffen die Sportkommissare.
- (4) Im Falle der Nichtübereinstimmung des Fahrzeuges mit dem Reglement trägt der Bewerber die anfallenden Kosten für Schlussabnahme bzw. Demontage.

Art. 18 Fahrerbesprechung / Verlassen der Veranstaltung

- (1) Ist eine Fahrerbesprechung vorgesehen, sind die Fahrer verpflichtet, daran von Anfang bis Ende teilzunehmen. In dieser Fahrerbesprechung werden die Fahrer über Besonderheiten der Veranstaltung informiert. Die Nichtteilnahme oder nicht vollständige Teilnahme wird mit einer Geldbuße von Euro 100,- durch den Veranstalter belegt. Eine davon abweichende Höhe der Geldbuße kann in der jeweiligen Serien- oder Veranstaltungsausschreibung festgelegt werden.
- (2) Will ein Teilnehmer vor Aushang des endgültigen Ergebnisses seines Wettbewerbs die Veranstaltung verlassen, so hat er sich bei der Renn-/Rallyeleitung abzumelden.
- (3) Ist ein Fahrer oder Bewerber in einen Vorfall, der sich während des Wettbewerbs ereignet hat, verwickelt, so darf er die Veranstaltung nur mit vorheriger Genehmigung der Sportkommissare verlassen.

Art. 19 Wertungsstrafen/Geldbußen des

Renndirektors / Rennleiters / Rallyeleiters

- (1) Die dem Renndirektor/Rennleiter/Rallyeleiter obliegenden Wertungsstrafen sind in den jeweiligen spezifischen DMSB-Wettbewerbs-Reglements geregelt. Wertungsstrafen können unabhängig von eventuellen weiteren Strafen auch von den Sportkommissaren ausgesprochen werden.

- (2) Die DMSB-Reglements, die jeweiligen ASN-genehmigten Serienreglements und/oder die Veranstaltungsausschreibungen können regeln, dass bestimmte unmittelbar den Wettbewerb betreffende Verstöße durch den Renndirektor/Renn-/Rallyeleiter mit definierten Geldbußen geahndet werden. Die Beträge sind unmittelbar, in Ausnahmefällen bis zum Ende der Veranstaltung zahlbar und vom Veranstalter an den DMSB abzuführen.
- (3) Wertungsstrafen und Geldbußen sind Teil der dem Renndirektor/Rennleiter/Rallyeleiter zustehenden organisatorischen Regelungsbefugnisse und werden dem Fahrer/Bewerber während der Wettbewerbe durch Anzeigen der Wertungsstrafe oder auf andere geeignete Weise bekannt gegeben.
Die Mitteilung der Entscheidung an den betreffenden Bewerber/Fahrer sollte schriftlich erfolgen. In jedem Fall ist der Zeitpunkt der Mitteilung der Bestrafung zu dokumentieren. Bei Vorliegen besonderer Umstände kann der Renndirektor/Renn-/Rallyeleiter nach pflichtgemäßem Ermessen eine geringere als die vorgesehene Wertungsstrafe oder Geldbuße festsetzen oder davon absehen.
- (4) Eine vom Renndirektor/Renn-/Rallyeleiter verfügte Wertungsstrafe oder Geldbuße kann von den Sportkommissaren bei in zulässiger Weise eingelegtem Protest überprüft werden. Die Sportkommissare sind dabei an die Entscheidung des Renndirektors/Rennleiters/Rallyeleiters nicht gebunden und können diese auch zu Ungunsten des Betroffenen ändern und/oder zusätzlich eine oder mehrere Strafen festsetzen.
- (5) Falls der einer Wertungsstrafe oder Geldbuße zugrunde liegende Sachverhalt die Festsetzung einer oder mehrerer Strafen rechtfertigt, können die Sportkommissare und das Sportgericht diese auch unabhängig von einem Protestverfahren oder einer Entscheidung des Renndirektors/Renn-/Rallyeleiters festsetzen.
- (6) Der Renndirektor/Rennleiter/Rallyeleiter ist verpflichtet, die Sportkommissare unverzüglich über festgesetzte Wertungsstrafen und Geldbußen zu informieren.
- (7) Gegen Wertungsstrafen/Geldbußen des Renndirektors/Renn-/Rallyeleiters kann innerhalb von 30 Minuten nach Bekanntgabe bzw. nach Empfang der Entscheidung Protest eingelegt werden. Die DMSB-Reglements, die jeweiligen ASN-genehmigten Serienreglements und/oder die Veranstaltungsausschreibung können Ausnahmen der Protestmöglichkeit enthalten.

Art. 20 Strafen / Strafen auf Bewährung / Einstellung des Verfahrens

- (1) Bei Verstößen gegen die Bestimmungen der DMSB-Reglements, der Veranstaltungsausschreibung, der Serienausschreibung, des Int. Sportgesetzes der FIA mit Anhängen sowie der FIA-/DMSB-Bestimmungen, können Strafen festgesetzt werden. Diese Strafen dürfen nur von den Sportkommissaren oder dem DMSB-Sport- bzw. Berufungsgericht ausgesprochen werden. Gegen Bewerber/Fahrer/Beifahrer/Mitfahrer können die Sportkommissare folgende Strafen festsetzen:

- Verwarnung
- Geldstrafe
- Zeitstrafe oder Rundenabzug (Strafrunde)
- Streichung einer oder mehrerer Runden des Qualifyings
- Zurückversetzung in der Startaufstellung
- Verpflichtung für den Fahrer, das Rennen aus der Boxengasse aufzunehmen
- Zurückversetzung im Ergebnis des Wettbewerbs
- Durchfahrtsstrafe (drive through penalty)
- Stop and Go-Strafe
- Disqualifikation von der Wertung aus einem oder mehreren Wettbewerben oder Wettbewerbsteilen
- Nichtzulassung zum Start
- Verbot der Teilnahme an der Veranstaltung
- Disqualifikation von der Teilnahme an der Veranstaltung

- (2) Die Bestrafung durch die Sportkommissare schließt eine weitere Bestrafung durch das DMSB-Sportgericht nicht aus.
- (3) Bewerber und Fahrer/Beifahrer müssen sich ihr jeweiliges Handeln oder Unterlassen gegenseitig und das ihrer Hilfspersonen (Mechaniker, Teammitglieder usw.) sowie *der auf dem jeweilig eingesetzten Fahrzeug genannten Fahrer* zurechnen lassen.
- (4) Ein Teilnehmer *kann* von den Sportkommissaren auch durch Änderung der Startposition im nächsten Serienlauf, an dem der betreffende Fahrer teilnimmt, bestraft werden.

In Serien mit einem permanenten Sportkommissar können Bestrafungen von den Sportkommissaren für nachfolgende Serienläufe zur Bewährung ausgesetzt werden.

Die Strafaussetzung zur Bewährung soll nur bewilligt werden, wenn zu erwarten ist, dass sich der Betroffene schon die Verurteilung zur Warnung dienen lässt. Nach Ablauf der Bewährungszeit wird die Strafe erlassen.

Die Strafaussetzung wird widerrufen, wenn der Betroffene in der Bewährungszeit erneut gegen sportrechtliche Bestimmungen verstößt und dadurch zeigt, dass er die Erwartungen, die für die Strafaussetzung maßgebend waren, nicht erfüllt.

Bei der Aussetzung einer Disqualifikation werden im Falle des Widerrufs die erzielten Serienmeisterschaftswertungspunkte für den betreffenden Wettbewerb aberkannt, das Wettbewerbsergebnis aber nachträglich nicht mehr geändert.

Sport- und Berufungsgericht können Strafen ebenfalls zur Bewährung aussetzen (§ 25 Abs. 2 RuVO).

- (5) Die Sportkommissare können bei geringen Verstößen das Verfahren gegen Zahlung eines Betrages an die DMSB-Nachwuchsförderung einstellen. Eine Spendenquittung kann hierfür nicht ausgestellt werden. Die Einstellungsverfügung ist von den Sportkommissaren aktenkundig zu machen und dem DMSB mitzu-

teilen. Der Betrag ist vom *Betroffenen* an den DMSB abzuführen.

- (6) Die Bestimmungen des ISG und besondere Regelungen bleiben von Vorstehendem unberührt.

Art. 21 Besondere Tatbestände der Strafen

- (1) Die Teilnehmer automobilsportlicher Veranstaltungen sind zu sportlichem, fairem Verhalten verpflichtet.

Sie haben sich gegenüber dem DMSB, den Veranstaltern und Sportwarten loyal zu verhalten und jede Handlung zu unterlassen, die den Interessen des Automobilsports schaden könnte.

- (2) Jede Nichtbeachtung dieser Verhaltensregeln und der sportgesetzlichen Bestimmungen kann zu einer Strafe führen.
- (3) Die nachstehenden Tatbestände sind keine abschließende Aufzählung, es werden damit lediglich die wichtigsten Verstöße mit der möglichen Ahndungsweise aufgeführt. Die sonstigen Strafregelungen im ISG, der RuVo, den Ausschreibungen und anderen Bestimmungen bleiben unberührt.

a) Unentschuldigte Nichtteilnahme: Geldstrafe bis Suspendierung; in weniger schweren Fällen: Verwarnung (Sportkommissare, Sportgericht)

b) Nichtteilnahme von erfüllungshalber hingegebenen Schecks, Täuschung über Zahlung: Geldstrafe bis Suspendierung; in weniger schweren Fällen: Verwarnung (Sportkommissare, Sportgericht)

c) Teilnahme nicht startberechtigter Bewerber und Fahrer/Beifahrer, versuchte Teilnahme: Geldstrafe bis Suspendierung (Sportgericht), Geldstrafe bis Disqualifikation (Sportkommissare); in weniger schweren Fällen: Verwarnung (Sportkommissare)

d) Teilnahme mit reglementwidrigem Fahrzeug, versuchte Teilnahme mit reglementwidrigem Fahrzeug am Wettbewerb: Disqualifikation bis Suspendierung (Sportkommissare, Sportgericht)

e) Verursachung einer Kollision oder eines anderen Unfalls: Aberkennung von Meisterschaftspunkten bis Suspendierung, Ausschluss (Sportgericht) Geldstrafe, Zeitstrafe, Disqualifikation (Sportkommissare)

f) Regelwidrige Fahrweise, Nichtbeachtung von Flaggenzeichen und Signalgebungen: Suspendierung, Aberkennung von Meisterschaftspunkten; in weniger schweren Fällen: Geldstrafe, Zeitstrafe, Disqualifikation (Sportkommissare, Sportgericht)

g) Nichtbeachten der Fahrregeln: Verwarnung bis Suspendierung (Sportkommissare, Sportgericht)

h) Nichtbeachten von Flaggenzeichen und Signalgebung: Verwarnung bis Suspendierung (Sportkommissare, Sportgericht)

Darüber hinaus sind weitergehende Bestimmungen in den Wettbewerbsreglements zu beachten.

i) Nichtbeachten von Anweisungen des Veranstalters (Ausschreibung) oder Sportwarten: Verwarnung bis Suspendierung (Sportkommissare, Sportgericht)

j) Nichtbeachten der Parc Fermé-Vorschriften: Suspendierung (Sportgericht), Disqualifikation (Sportkommissare); in weniger schweren Fällen: Geldstrafe

k) Verweigerung einer angeordneten technischen Untersuchung, Entzug einer technischen Untersuchung: Disqualifikation (Sportkommissare); Suspendierung (Sportgericht)

l) Unsportliches, illoyales Verhalten: Verwarnung bis Suspendierung (Sportkommissare, Sportgericht)

Die Strafen müssen den Umständen des Falles angemessen sein. Die Grundsätze der Strafzumessung (§ 26 RuVo) sind zu beachten.

Art. 22 Geldstrafen

Die Sportkommissare sind berechtigt, Geldstrafen in folgender Höhe festzusetzen:

- | | |
|---------------------------|--------------------|
| – bei Int. Wettbewerben | bis zu € 250.000,- |
| – bei Nat. A Wettbewerben | bis zu € 5.000,- |
| – bei Nat. Wettbewerben | bis zu € 1.000,- |

Geldstrafen sind mehrwertsteuerfrei und an den DMSB abzuführen.

In den Ausschreibungen können abweichend höhere Geldstrafen festgesetzt werden.

Art. 23 Ergebnis

- (1) Das vorläufige Ergebnis wird unmittelbar nach Beendigung des jeweiligen Wettbewerbs bzw. zu dem in der Ausschreibung festgelegten Zeitpunkt veröffentlicht. Das Ergebnis ist nach Ablauf der Protest- und Berufungsfrist sowie evtl. technischer Schlussuntersuchungen und *Beendigung von Anti-Dopingkontrollverfahren* endgültig. Werden die Ergebnisse auf Veranlassung der Sportkommissare den Teilnehmern per Post zugesandt, endet die Protestfrist am 7. Tag, 24.00 Uhr, nach dem Versand der Ergebnisse. Der Poststempel (nicht Freistempler) ist maßgebend.

Wenn ein Ergebnis, welches gemäß Vorgenanntem als vorläufiges Ergebnis bis zum Ende der Protestfrist am offiziellen Aushang publiziert war, aufgrund von Entscheidung/en der Sportkommissare geändert wurde, ist dagegen kein Protest mehr möglich.

Sofern bei der Veranstaltung ein Dopingkontrollverfahren durchgeführt wurde, sind die Ergebnisse der betroffenen Klassen, Gruppen bzw. das Gesamtklassensystem bis zur Beendigung des Verfahrens als vorläufig zu veröffentlichen.

- (2) Alle Teilnehmer die der offiziellen Nennliste eines Wettbewerbs zu entnehmen sind und für die Teilnahme am Wettbewerb bzw. Wettbewerbsteilnahme gemäß Reglement vorgesehen sind (siehe Starterliste), sind in den Ergebnislisten der betreffenden Wettbewerbe zu führen. Teilnehmer die nicht gewertet werden können (nicht gestartet, ausgefallen, disqualifiziert u.ä.) sind, mit dem entsprechenden Vermerk des Grundes der Nichtwertung, am Ende der Ergebnislisten zu führen. *Die in den Ergebnislisten zu führenden Abkürzungen sind dem Anhang 4 zum Veranstaltungsreglement zu entnehmen.*

- (3) In Fällen, in denen aufgrund eines offensichtlichen Versehens oder Irrtums nach Aushang der offiziellen Ergebnisse sich die Notwendigkeit zu nachträglichen Änderungen ergibt, sind nur die Sportkommissare berechtigt, die Ergebnisse korrigieren zu lassen.

Die korrigierten Ergebnisse sind zu veröffentlichen oder zu versenden. Werden die Ergebnisse den Teilnehmern zugesandt, gelten die Fristen gemäß Art. 23 (1).

Die Notwendigkeit der Maßnahme(n) ist / sind gegenüber dem DMSB schriftlich zu begründen.

Art. 24 Protest, Kostenvorschuss

- (1) Protestverfahren und Protestfristen sind im Einzelnen im Artikel 13 des ISG geregelt. Der Teilnehmer hat diese Regelungen und die nachstehenden ergänzenden Bestimmungen zu beachten.
- (2) Der Protestgegenstand muss eindeutig erkennbar sein, der Protestgrund ist konkret anzugeben.
- (3) Dem Protestschreiben muss die Protestgebühr, deren Höhe (unterschiedlich für den Nationalen und Internationalen Lizenzsport) in der DMSB-Gebührenordnung und Ausschreibung veröffentlicht ist, beigefügt sein. Sofern der Bewerber den Protest nicht selbst einreicht und der Fahrer durch Nennung und Einschreibung nicht bevollmächtigt ist, hat der im Namen des Bewerbers Auftretende eine schriftliche Vollmacht vorzulegen.
- (4) Ein von den Sportkommissaren festgesetzter Kostenvorschuss ist innerhalb einer Stunde nach seiner Bekanntgabe in bar zu zahlen.

Art. 25 Sammelproteste

- (1) Sammelproteste sind unzulässig und werden von den Sportkommissaren kostenpflichtig zurückgewiesen. Ein Sammelprotest liegt vor, wenn:
- mehrere Bewerber einen Protest gemeinsam unterzeichnen und einreichen
 - ein Bewerber einen Protest für oder gegen mehrere Fahrzeuge oder Teilnehmer einlegt, auch wenn es sich hierbei um die gleiche Begründung handelt.
 - ein Protest mit mehreren unterschiedlichen Sachverhalten begründet wird. Ein technischer Protest darf jedoch mehrere Einzelpositionen (Fahrzeugteile) umfassen.
- (2) Der Protestgegenstand muss eindeutig erkennbar sein, der Protestgrund ist konkret anzugeben.

Art. 26 Rücknahme, Einschränkung des Protestes

- (1) Der Protest kann ganz oder teilweise bis zum Beginn der Beweisaufnahme zurückgenommen werden, wobei grundsätzlich die Protestgebühr verfallen ist und die entstandenen Kosten dem Protestführer angelastet werden. Mit Zustimmung des Protestbetroffenen und der Sportkommissare kann ein Protest auch nach Beginn der Beweisaufnahme noch zurückgenommen werden.
- (2) Eine im Protestauftrag gemachte Einschränkung des Protestes in der Weise, dass im Erfolgsfall weitere Protestpunkte nicht mehr zu behandeln sind, ist un-

beachtlich. Die Sport- und Technischen Kommissare haben die Untersuchung grundsätzlich in vollem Umfang durchzuführen.

Art. 27 Unzulässigkeit des Protestes

- (1) Die Sportkommissare haben jeden Protest auf Zulässigkeit zu prüfen. Der Protest ist als unzulässig zurückzuweisen, wenn:
- der Protestführer nicht zum Protest berechtigt ist
 - der Protest nicht innerhalb der vorgesehenen Frist eingereicht wurde
 - dem Protest die erforderliche Protestgebühr in bar nicht in voller Höhe beigefügt ist (DMSB-Gebührenordnung)
 - es sich um einen Sammelprotest handelt
 - es sich um einen Protest gegen die *Zeitmessung* handelt
 - der Protest gegen die Entscheidung eines Start-, Ziel- oder Sachrichters gerichtet ist
 - sich der Protest gegen die zeitliche Verkürzung eines Trainings oder Qualifyings richtet
 - der Protest in den besonderen Bestimmungen des DMSB für unzulässig erklärt ist (z.B. Geräuschvorschriften, Reifenprofiltiefe, Konvertierungsrate des Katalysators oder Partikelfilters)
 - der Protest nicht formgerecht eingereicht wurde (u.a. schriftlich mit Unterschrift der/des Protestführer/s, ggf. eigene Startnummer, Name/n und Startnummer der/des Protestgegner/s)
 - der Protestgrund nicht eindeutig und zweifelsfrei angegeben ist bzw. er pauschal und zu allgemein gefasst ist
 - der Protest sich gegen eine Entscheidung des Rennarztes/Rallyearztes richtet
 - der Protest sich gegen Maßnahmen oder Entscheidungen des Sportkommissars / der Sportkommissare richtet (in diesem Falle kann nur noch Berufung *angekündigt/*eingelegt werden)
 - der Protest sich gegen eine in den Wettbewerbsreglements aufgeführten Wertungsstrafe oder Geldbuße des Rennleiters/Rallyeleiters/Rennleiters, die einem Rechtsmittel gemäß Wettbewerbsreglement nicht zugänglich ist, richtet (z.B. Drive Through-/Stop and Go-Strafe / Zeitstrafe)
 - der festgesetzte Kostenvorschuss nicht in voller Höhe innerhalb einer Stunde nach Bekanntgabe entrichtet worden ist
 - sich der Protest gegen eine Ablehnung der Nennung richtet.
- (2) Bewerber, die von der Abnahme zurückgewiesen wurden, ohne von ihrem Protestrecht Gebrauch gemacht zu haben, wie auch Bewerber, die von den Sportkommissaren rechtskräftig von der Teilnahme und/oder von der Wertung *disqualifiziert* wurden, besitzen kein Protestrecht mehr.
- Dies gilt nicht für ausgefallene oder nicht gewertete Teilnehmer.

Art. 28 Berufungsverfahren

- (1) Das Berufungsverfahren wird im Internationalen und Nationalen Lizenzsport durch die Vorschriften des ISG und ergänzend durch die RuVO näher geregelt.
- (2) Im Internationalen und Nationalen A-Lizenzsport ist die Berufung innerhalb von 60 Minuten nach Verkündung / Bekanntgabe der Entscheidung oder der Maßnahme bei den Sportkommissaren schriftlich anzukündigen.
- (3) Im Nationalen Lizenzsport ist abweichend von den Bestimmungen des ISG die Berufung innerhalb von 30 Minuten nach Verkündung/Bekanntgabe der Entscheidung oder der Maßnahme bei den Sportkommissaren schriftlich anzukündigen.
- (4) Die Höhe der Berufungskautions ist im Int./Nat. A-Lizenzsport und Nat.-Lizenzsport unterschiedlich festgesetzt. Die Berufungskautionssummen sind in der DMSB-Gebührenordnung veröffentlicht.
- (5) Das Recht der Berufung endet 96 Stunden nach der schriftlichen Berufungsankündigung (die Sportkommissare müssen auf dem Berufungsankündigungsschreiben die Uhrzeit der Entgegennahme vermerken). Berufungen sind schriftlich einzulegen und innerhalb von einer Woche nach Einlegen der Berufung schriftlich zu begründen. Die Berufung kann per Telefax oder mit jedem anderen elektronischen Kommunikationsmittel mit Empfangsbestätigung eingelegt und begründet werden; die Einlegungen der Berufung muss durch Schreiben vom selben Datum bestätigt werden. Der Vorsitzende des Berufungsgerichts kann die Berufungsbegründungsfrist auf Antrag verlängern.

Art. 29 Berufungsrecht des DMSB

- (1) Der DMSB kann gegen Entscheidungen der Sportkommissare, die im Rahmen von DMSB-Prädikatswettbewerben (DM, DMSB-Meisterschaften, -Cups, -Pokale usw.) getroffen werden, Berufung einlegen. Dieses Rechtsmittel kann als Berufung oder Anschlussberufung eingelegt und muss den betroffenen Parteien bekannt gemacht werden.
- (2) Die Frist für die Einlegung der Berufung des DMSB beträgt drei Wochen. Sie beginnt mit dem Eingang der schriftlichen Entscheidung bei der DMSB-Geschäftsstelle.

Art. 30 Zulässigkeitsprüfung der Berufung; Aufgabe der Sportkommissare

Über die Zulässigkeit einer Berufung entscheidet ausschließlich das DMSB-Berufungsgericht. Die Sportkommissare entscheiden lediglich über die eventuelle Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Berufungsankündigung. Die aufschiebende Wirkung ist zu versagen, wenn:

- die Berufung nicht frist- oder formgerecht angekündigt wurde,
- Sicherheitsfragen betroffen sind,
- der Verhaltenskodex der FIA betroffen ist,

- Unregelmäßigkeiten in Zusammenhang mit der Nennung bestehen oder
- im Verlauf der gleichen Veranstaltung ein weiterer Verstoß erfolgt ist, der die Disqualifikation von der Veranstaltung rechtfertigt.

Art. 31 Veröffentlichung der Entscheidungen der Sportkommissare

Die Sportkommissare haben das Recht, ihre Entscheidungen unter Namensnennung der betroffenen Personen veröffentlichen zu lassen.

Art. 32 Siegerehrung

Die Siegerehrung ist Bestandteil der Veranstaltung. Die zu ehrenden Teilnehmer (*siehe Ausschreibung/en*) sind verpflichtet, an der Zeremonie teilzunehmen.

Art. 33 Anwendungs- und Auslegungsfragen

- (1) Über organisatorische Fragen im Zusammenhang mit der Veranstaltung erteilt allein der Renndirektor/ Rennleiter/Rallyeleiter oder bei dessen Abwesenheit sein Stellvertreter verbindliche Auskünfte.
- (2) Die Auslegung von Ausschreibungsbestimmungen ist den Sportkommissaren/der DMSB-Sportgerichtsbarkeit vorbehalten.
- (3) In Zweifelsfällen ist bei allen Fragen, die einen in mehreren Sprachen herausgegebenen DMSB-Reglementstext betreffen, der deutsche Text maßgeblich.

Art. 34 Rechtswegausschluss und Haftungsbegrenzung

- (1) Bei Entscheidung der FIA, des DMSB, deren Gerichtsbarkeiten, der Sportkommissare oder des Veranstalters als Preisrichter im Sinne des § 661 BGB ist der Rechtsweg ausgeschlossen.
- (2) Aus Maßnahmen und Entscheidungen des DMSB bzw. seiner Sportgerichtsbarkeit sowie der Beauftragten des DMSB können keine Ersatzansprüche irgendwelcher Art hergeleitet werden, außer für Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit, die auf einer vorsätzlichen oder fahrlässigen Pflichtverletzung – auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises – beruhen, und außer für sonstige Schäden, die auf einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzung – auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises – beruhen.

Stillschweigende Haftungsausschlüsse bleiben von vorstehender Haftungsausschlussklausel unberührt.

Art. 35 Versicherungen

- (1) Der oder die Veranstalter ist/sind verpflichtet, für den gesamten Umfang der Veranstaltung angemessenen Versicherungsschutz zu besorgen bzw. sicherzustellen, mindestens aber die öffentlich-rechtlich und/oder sportrechtlich vorgeschriebenen Versicherungen abzuschließen. Der Mindestversicherungsumfang gilt im Rahmen dieses sportrechtlichen Reglements für sämtliche Veranstaltungen wie folgt vorgeschrieben:

a) Veranstaltungs-Haftpflichtversicherung

Versicherungssummen:

€ 5.000.000 für Personen-, Sach- und Vermögensschäden (pauschal)

oder

€ 5.000.000 für Personenschäden

€ 2.500.000 für Sachschäden

€ 100.000 für Vermögensschäden

Bei Personenschäden für die einzelne Person ohne weiteres Limit.

Wird eine Veranstaltungs-Haftpflichtversicherung über die vorstehenden Versicherungssummen hinausgehend abgeschlossen, so ist für Personenschäden für die einzelne Person mind. € 5.000.000 vorzusehen.

Mitversichert gilt mindestens die persönliche gesetzliche Haftpflicht sämtlicher motorsportlichen Teilnehmer und Helfer, ausgenommen medizinisches Personal in Ausübung ärztlicher Tätigkeit und Nebendienstleister wie z.B. Catering oder Unterhaltungsprogramm, soweit diese eine eigene Haftpflichtversicherung vorhalten.

Der Versicherungsschutz muss auch den Gebrauch von Kraftfahrzeugen umfassen, soweit diese nicht über eine Kfz-Haftpflichtversicherung versichert gelten.

Abhängig von den konkreten Risiken einer Veranstaltung können auch höhere Versicherungssummen zu empfehlen sein.

Wichtiger Hinweis: Der vorgeschriebene Versicherungsschutz besteht in der Regel nicht durch eine allgemeine (Vereins-) Haftpflichtversicherung. Wird die Veranstaltung nicht entsprechend dem ISG, den DMSB-Bestimmungen oder der Ausschreibung durchgeführt, läuft der Veranstalter Gefahr, neben einer sportgerichtlichen Ahndung auch für etwaige dadurch entstandenen Schäden von der Versicherung in Regress genommen zu werden.

b) Zuschauer-Unfall-Versicherung (zahlende oder nicht zahlende Personen soweit sich diese berechtigt als Zuschauer auf der Veranstaltung aufhalten);

€ 15.000,- für den Todesfall,

€ 30.000,- für den Invaliditätsfall (Kapitalzahlung je Person),

Hierbei muss sichergestellt sein, dass die Beträge der Unfallversicherung im Schadensfall ohne Berücksichtigung der Haftungsfrage an die Geschädigten gezahlt werden. In den Unfallversicherungsbedingungen ist den Zuschauern ein unmittelbarer Anspruch auf die Versicherungssumme gegen die Versicherungsgesellschaften einzuräumen.

Etwasig wirksam vereinbarte Haftungsverzichte bzw. Haftungsausschlüsse gelten auch im Rahmen der Haftpflichtversicherung. Die Haftpflichtansprüche der Bewerber, Fahrer, Beifahrer, Halter und Eigentümer untereinander müssen daher nicht versichert gelten, ausgenommen für solche Schäden, die vom Haftungsverzicht bzw. Haftungsausschluss nicht umfasst sind.

Soweit nicht bereits Versicherungsschutz über die vom DMSB eingerichteten Unfallversicherungen besteht,

ist für die Sportwarte und Helfer eine Unfallversicherung mit folgenden Mindestversicherungssummen abzuschließen:

€ 15.000,- für den Todesfall

€ 30.000,- für den Invaliditätsfall (Kapitalzahlung je Person)

(2) Versicherungsschutz nach der Kraftfahrtversicherung
Nach den Allgemeinen Bedingungen für die Kraftfahrtversicherung (AKB) wird Versicherungsschutz nicht für Schäden gewährt, die bei Beteiligung an Fahrtveranstaltungen, bei denen es auf Erzielung einer Höchstgeschwindigkeit ankommt oder bei den dazugehörigen Übungsfahrten entstehen. Deshalb muss angemessener Versicherungsschutz im Sinne des Art. 35 (1) gegebenenfalls speziell vereinbart werden.

(3) Versicherung des Wettbewerbsfahrzeuges
Jeder Teilnehmer einer Motorsportveranstaltung, die ganz oder teilweise auf nicht abgesperrten Straßen (tatsächlich öffentlicher Verkehrsraum) durchgeführt wird, ist dafür verantwortlich, dass sein Fahrzeug ordnungsgemäß mit der durch die Verwaltungsvorschrift (VwV) zu § 29 StVO vorgeschriebenen Mindestversicherungssumme € 1.000.000 pauschal haftpflichtversichert ist.

(4) Versicherung der DMSB-Staffelfahrzeuge
Der oder die Veranstalter ist/sind verpflichtet die DMSB-Staffel und den Gebrauch der Fahrzeuge der Staffel mitzuversichern. Ebenfalls mitversichert gelten Ansprüche der versicherten Personen untereinander, soweit sich diese gegen die DMSB-Staffel oder von der DMSB-Staffel gegen andere Teilnehmer / Helfer richten und nicht unter stillschweigende oder vertragliche Haftungsausschlüsse fallen. Der Versicherungsschutz umfasst sämtliche Aufgaben, Funktionen und Tätigkeiten der DMSB-Staffel.

Art. 36 Haftungsausschluss

Die Teilnehmer nehmen auf eigene Gefahr an der Veranstaltung teil. Sie tragen die alleinige zivil- und strafrechtliche Verantwortung für alle von ihnen verursachten Schäden.

Sie erklären mit Abgabe der Nennung den Verzicht auf Ansprüche jeder Art für Schäden, die im Zusammenhang mit der Veranstaltung entstehen, und zwar gegenüber

- den eigenen Teilnehmern (anderslautende Vereinbarungen zwischen den Teilnehmern gehen vor!) und Helfern,
- den jeweils anderen Teilnehmern, den Eigentümern und Haltern aller an der Veranstaltung teilnehmenden Fahrzeuge (soweit die Veranstaltung auf einer permanenten oder temporär geschlossenen Strecke stattfindet) und deren Helfern,
- der FIA, der CIK, dem DMSB, den Mitgliedsorganisationen des DMSB, der DMSW GmbH, deren Präsidenten, Organen, Geschäftsführern und Generalsekretären,
- dem ADAC e. V., den ADAC Regionalclubs, den ADAC Ortsclubs und den mit dem ADAC e. V. verbundenen Unternehmen, deren Präsidenten, Organen, Geschäftsführern, Generalsekretären, Mitarbeitern und Mitgliedern,
- dem Promotor/Serienorganisator,
- dem Veranstalter, den Sportwarten, den Rennstreckeneigentümern, den Rechtsträgern der Behörden, Renn-

diensten und allen anderen Personen, die mit der Organisation der Veranstaltung in Verbindung stehen,

-den Straßenbausträgern und

-den Erfüllungs- und Verrichtungsgehilfen, den gesetzlichen Vertretern, den haupt- und ehrenamtlichen Mitarbeitern aller zuvor genannten Personen und Stellen sowie deren Mitgliedern.

Der Haftungsverzicht gilt nicht für Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit, für sonstige Schäden, die auf einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzung beruhen sowie nicht für Schäden aus der Verletzung einer wesentlichen Vertragspflicht durch den enthafteten Personenkreis. Bei Schäden, die auf einer leicht fahrlässigen Pflichtverletzung von wesentlichen Vertragspflichten beruhen ist die Haftung für Vermögens- und Sachschäden der Höhe nach auf den typischen, vorhersehbaren Schaden beschränkt.

Der Haftungsverzicht gilt für Ansprüche aus jeglichem Rechtsgrund, insbesondere also für Schadenersatzansprüche aus vertraglicher und außervertraglicher Haftung und für Ansprüche aus unerlaubter Handlung.

Stillschweigende Haftungsausschlüsse bleiben von vorstehender Haftungsausschlussklausel unberührt.

Mit Abgabe der Nennung nehmen die Teilnehmer davon Kenntnis, dass Versicherungsschutz im Rahmen der Kraftverkehrsversicherungen (Kfz-Haftpflicht, Kasko- und In-sassen-Unfall-Versicherung) für Schäden, die im Rahmen einer Veranstaltung, die auf die Erzielung von Höchstgeschwindigkeiten gerichtet ist, nicht gewährt wird. Sie verpflichten sich, auch den Halter und den Eigentümer des eingesetzten Fahrzeugs davon zu unterrichten.

Art. 37 Freistellung von Ansprüchen des Fahrzeugeigentümers

- (1) Sofern Bewerber oder Fahrer/Beifahrer nicht selbst Eigentümer des einzusetzenden Fahrzeuges sind, haben sie dafür zu sorgen, dass der Fahrzeugeigentümer die auf dem Nennformular abgedruckte Haftungsverzichterklärung abgibt.
- (2) Für den Fall, dass die Erklärung entgegen dieser Verpflichtung nicht vom Fahrzeugeigentümer unterzeichnet wurde, stellen Bewerber und Fahrer/Beifahrer alle in Art. 36 angeführten Personen und Stellen von jeglichen Ansprüchen des Fahrzeugeigentümers frei, außer für Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit, die auf einer vorsätzlichen oder fahrlässigen Pflichtverletzung – auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises – beruhen, und außer für sonstige Schäden, die auf einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzung – auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises – beruhen.
- (3) Diese Freistellungserklärung bezieht sich bei Ansprüchen gegen die anderen Teilnehmer (Bewerber, Fahrer/Beifahrer), deren Helfer, die Eigentümer, Halter der an-

deren Fahrzeuge den eigenen Bewerber, den/die eigenen Fahrer/Beifahrer (anders lautende besondere Vereinbarungen zwischen Bewerber, Fahrer/n, Beifahrer/n, gehen vor!) und eigene Helfer auf Schäden, die im Zusammenhang mit dem Rennwettbewerb (ungezeitetes, gezeitetes Training, Qualifikationstraining, Warm-Up, Rennen), beim Slalom im Zusammenhang mit Training und Wertungslauf/-läufen, bei Rallye-Veranstaltungen verzichten sie auf Ansprüche jeder Art für Schäden, die im Zusammenhang mit der/den Wertungsprüfung/en zur Erzielung von Höchstgeschwindigkeiten oder kürzesten Fahrzeiten oder der/den dazugehörigen Übungsfahrt/en entstehen und bei Ansprüchen gegen andere Personen und Stellen auf Schäden, die im Zusammenhang mit der Veranstaltung insgesamt entstehen, außer für Schäden aus Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit, die auf einer vorsätzlichen oder fahrlässigen Pflichtverletzung beruhen, und außer für sonstige Schäden, die auf einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzung beruhen.

Stillschweigende Haftungsausschlüsse bleiben unberührt.

Art. 38 Verantwortlichkeit der Teilnehmer, Kraftfahrzeug-Eigentümer und -Halter

Bewerber, Fahrer/Beifahrer, Kraftfahrzeug-Eigentümer und -Halter nehmen auf eigene Gefahr an der Veranstaltung teil. Sie tragen die alleinige zivil- und strafrechtliche Verantwortung für alle von ihnen oder dem von ihnen benutzten Fahrzeug verursachten Schäden, soweit kein Haftungsausschluss vereinbart wird.

Art. 39 Änderung der Ausschreibung, Offizieller Aushang

- (1) Die Ausschreibung darf grundsätzlich nur durch die genehmigende Stelle geändert werden.
- (2) Ab Beginn der Veranstaltung (Dokumentenabnahme) können Änderungen in Form von Bulletins nur durch die Sportkommissare der Veranstaltung vorgenommen werden, jedoch nur, wenn es aus Gründen der Sicherheit, behördlicher Anordnungen und / oder höherer Gewalt notwendig ist bzw. die in der Ausschreibung enthaltenen Angaben über Streckenlänge, Renndauer, Rundenzahl und Sportwarte oder offensichtliche Fehler in der Ausschreibung betrifft.
- (3) Bulletins müssen datiert und fortlaufend nummeriert sein, sie werden am offiziellen Aushang bekannt gegeben.
- (4) Die Bewerber sind verpflichtet, sich regelmäßig am offiziellen Aushang zu informieren.

Art. 40 Absage der Veranstaltung

Der Veranstalter behält sich das Recht vor, die Veranstaltung oder einzelne Wettbewerbe abzusagen.

Art. 41 Medical Center

Veranstalter, die auf einer permanenten Rennstrecke Veranstaltungen durchführen, sind verpflichtet, das Medical Center spätestens bei Beginn der Veranstaltung bis mindestens 1 Stunde nach Ende der Veranstaltung einsatzfähig zu halten.

Art. 42 Medienrechte

Das Recht über die Medienrechte, d.h. Rundfunkrechte (Fernsehen und Hörfunk etc.) sowie über andere Bild- und Tonträger, künftige technische Einrichtungen jeder Art (Online, Internet, etc.) und in jeder Programm- und Verwertungsform weltweit von Läufen, zu den vom DMSB ausgeschrieben Deutschen Meisterschaften/DMSB-Meisterschaften/DMSB-Cups/DMSB-Pokalen Verträge zu schließen, steht dem DMSB zu. Dies gilt auch für alle anderen Serien mit DMSB-Prädikat. Art. 42 gilt nicht für diejenigen Serien, denen gemäß § 2 Ziff. 4 d der Satzung des DMSB ein Prädikat des DMSB erteilt wird.

Art. 43 Unbemannte Fluggeräte

Aus Sicherheitsgründen ist der Einsatz von unbemannten Fluggeräten (z.B. Drohnen/Mikrokopter) im Rahmen von Motorsportveranstaltungen grundsätzlich verboten. Der DMSB behält sich bei Zuwiderhandlung eine Ahndung des Verstoßes durch das DMSB-Sportgericht vor.

Der Veranstalter kann eigenverantwortlich unter Berücksichtigung der gesetzlichen Anforderungen und Bestimmungen Ausnahmen erteilen. Die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung, zum Einsatz von unbemannten Fluggeräten soll grundsätzlich vor Veranstaltungsbeginn dem DMSB gegenüber schriftlich angezeigt werden.

Art. 44 Unfallberichte

Unfälle mit Personenschäden sind vom *betroffenen* Teilnehmer umgehend über die Online-Unfallanzeige auf der DMSB-Website (www.dmsb.de/active/lizenznehmer/unfallmeldung) der zuständigen Versicherung zu melden. Zusätzlich muss ein *Unfall* mit Personenschaden mittels *DMSB-Unfallmeldung* erfasst und sofort (spätestens jedoch am nächsten Werktag) der DMSB-Geschäftsstelle *per E-Mail an unfallmeldung@dmsb.de gemeldet werden*.

Darüber hinaus muss der vor Ort behandelnde Arzt den medizinischen Unfallbericht vollständig ausgefüllt direkt - oder über den Vorsitzenden der Sportkommissare - per E-Mail an unfallmeldung@dmsb.de übermitteln. Nach dem Versand per E-Mail ist der Bericht zu vernichten.

Art. 45 Lizenzentbehalt nach Unfällen

Bei einer Verletzung aufgrund eines Unfalls, die gemäß der Entscheidung des Rennarztes eine weitere Teilnahme an Automobil-Wettbewerben vorerst ausschließt, ist der Renn-/Rallyeleiter entsprechend darüber zu informieren. Der Renn-/Rallyeleiter ist folglich dafür verantwortlich, die Lizenz des Teilnehmers einzuziehen und nach Beendigung der Veranstaltung, in Verbindung mit *der* dazugehörigen *Unfallmeldung* an die DMSB-Geschäftsstelle zu übersenden. Sobald ein Arzt die Wettbewerbstauglichkeit des Teilnehmers mit Attest gegenüber dem DMSB bestätigt, wird die Lizenz dem Teilnehmer wieder ausgehändigt.

Art. 46 Verwendung des DMSB-Logos

Der Veranstalter ist verpflichtet, das Logo des DMSB gemäß den Logorichtlinien des DMSB auf der Titelseite seiner Ausschreibung und seines Programmheftes abzubilden. Zusätzlich muss das Logo des DMSB auf allen weiteren Printmaterialien (Pressemitteilungen, Ergebnisaushang, Anzeigen, Plakaten, Handzetteln etc.) abgebildet werden.

Bei Prädikatsveranstaltungen ist der Veranstalter verpflichtet, die DMSB-Fahne und/oder ein DMSB-Spannband im Start- und Zielbereich an für das Publikum gut sichtbarer Stelle zu hissen bzw. anzubringen.

Fahne und Spannband werden dem Veranstalter unentgeltlich zur Verfügung gestellt. Das DMSB-Logo kann auf der Homepage www.dmsb.de (Stichwort: Presse) heruntergeladen werden.

Anhang 1 zum DMSB-Veranstaltungsreglement 2019
Mindestzahl der lizenzierten Sportwarte im Automobilsport

Wettbewerb	Sport-Kommissar		RL/ RL Kart ¹⁾	RyL	RL Slalom	Veranst.-Sekretär ⁵⁾	LS Rennen/Rallye	TK/ TK Kart ¹⁾		ZK		ZK Dragster	Med. Einsatzleiter ¹⁾
	Stufe A	Stufe B ¹⁾	Stufe A	Stufe A	Stufe B ¹⁾		Stufe A	Stufe A	Stufe B ¹⁾	Stufe A	Stufe B ¹⁾	Stufe A	
INTERNATIONAL													
Rundstrecke	3		1			1 ⁵⁾	1	2		1			1
Rallye	3			1		1 ⁵⁾	1	2		1	1 je WP		1
Berg	3		1			1 ⁵⁾	1	2		1			1
Offroad	3		1			1 ⁵⁾	1	2		1			1
Kart-Rennen	3		1/1 ¹⁾			1 ⁵⁾	1	3/3 ¹⁾		1			1
Dragster	2	1	1			1 ⁵⁾	1	2			1	1	1
NATIONAL A													
Rundstrecke	1	2	1				1	1	1	1			1
Rallye	1	2		1			1	1	1	1	1 je WP		1
Berg	1	2	1				1	1	1	1			
Offroad	1	1	1				1	1	1	1			
Kart-Rennen	1	1	1/1 ¹⁾				1	2/2 ¹⁾		1			
Dragster	1		1				1	1				1	
Slalom		2			1				2/1 ²⁾		1		
Leistungsprüfung	1	1	1				1	1	1	1			1
NATIONAL													
Rallye 35/70		2		1			1		2		1+	1 je WP	

¹⁾Alternativer Einsatz möglich

²⁾ Bei Slalom DM müssen mind. zwei Technische Kommissare Stufe B, bei anderen Slaloms ein Technischer Kommissar Stufe B eingesetzt werden.

³⁾ Bei Veranstaltungen mit mehr als zwei Rettungsmitteln, bei denen kein MEL vorgeschrieben ist, ist seitens des Veranstalters ein Einsatzleiter der beauftragten Rettungsmittel zu benennen.

⁴⁾ Der Einsatz ist auf den vom DMSB geregelten Nationalen Lizenzsport innerhalb Deutschland beschränkt.

⁵⁾ 2019/20 empfohlen, ab 2021 verpflichtend bei internat. Prädikatsveranstaltungen

Anhang 2 zum DMSB-Veranstaltungsreglement 2019 - Übersicht Streckensicherung und Hilfsdienste Gemäß Anhang H zum internationalen Sportgesetz und DMSB Handbuch 2019 (Stand: 23.11.2018)

Status	DMSB Staffel FIU* / MIC***	DMSB Staffel HDU**	Arzt	RTW / KTW nach DIN EN 1789 Typ C	Sportwarte der Streckensicherung
International					
Rundstrecke	FIU gem. Streckenlizenz	Gem. Strecken- lizenz	Gem. Strecken- lizenz (Min. 1)	Gem. Strecken- lizenz (Min. 1)	Gem. Strecken- lizenz
Rallye	1 MIC je 15 WP-Km		1 pro WP	Min. 1 pro WP	Gem. Strecken- aufbauplan / Sicher- heitshandbuch
Berg	1		Gem. Strecken- lizenz (Min. 1)	Gem. Strecken- lizenz (Min. 1)	Gem. Streckenlizenz
Offroad			Gem. Strecken- lizenz (Min. 1)	Gem. Strecken- lizenz (Min. 1)	Gem. Streckenlizenz
Kart- Rennen			Gem. Strecken- lizenz (Min. 1)	Gem. Strecken- lizenz (Min. 1)	Gem. Streckenlizenz
Dragster			1	1	Gem. Streckenlizenz
National A					
Rundstrecke	FIU gem. Streckenlizenz	Gem. Streckenlizenz	Gem. Streckenlizenz	Gem. Streckenlizenz	Gem. Streckenlizenz
Rallye	1 MIC je 15 WP-Km		1 pro WP	Min.1 pro WP	Gem. Strecken- aufbauplan / Sicher- heitshandbuch
Berg	1 MIC		Gem. Strecken- lizenz (Min. 1)	Gem. Strecken- lizenz (Min. 1)	Gem. Streckenlizenz
Offroad			Gem. Strecken- lizenz (Min. 1)	Gem. Strecken- lizenz (Min. 1)	Gem. Streckenlizenz
Kart- Rennen			Gem. Strecken- lizenz (Min. 1)	Gem. Strecken- lizenz (Min. 1)	Gem. Streckenlizenz
Dragster			1	1	Gem. Streckenlizenz
Slalom			1 <i>oder</i> Rettungsassistent	1 (ohne Arzt)	Gem. Strecken- Aufbauplan
Leistungs- prüfung	FIU gem. Streckenlizenz		Gem. Strecken- lizenz (Min. 1)	1	Gem. Streckenlizenz
National					
Rallye 35/70	1 MIC pro WP empfohlen		1 pro WP		Gem. Strecken- Aufbauplan / Sicher- heitshandbuch

(Übersicht nur informativ, es gelten die Bestimmungen der FIA bzw. der entsprechenden DMSB-Reglements) / *Fast Intervention Unit **Heavy Duty Intervention Unit ***Medical Intervention Car

Brand schutz (TLF)	Extrication Team (6 Personen incl. Arzt)	Rettungshubschrauber	FIA / DMSB Safety Delegate	FIA Medical Delegate	Medical Car	Vorauswagen 000, 00, 0
International						
Gem. Strecken- lizenz	1	FIA: 1	Wird durch DMSB/FIA benannt	1 (F1, GT1, WTCC und WEC)	Gem. Strecken- lizenz (Min. 1)	
Gem. Strecken- aufbauplan / Sicher- heitshandbuch		WRC: 1 Gem. Medical Questionnaire	Wird durch DMSB/FIA benannt	WRC->Wird durch FIA benannt		
Gem. Strecken- lizenz (Min. 1)	1 FIA Prädikat (1x je 5km)	1 FIA Prädikat	Wird durch DMSB/FIA benannt	Wird durch FIA benannt		3
Gem. Strecken- lizenz (Min. 1)	FIA Prädi- kat: 1	1 (WRX) oder Gem. Medical Questionnaire	Wird durch DMSB/FIA benannt	WRX->Wird durch FIA benannt		
Gem. Strecken- lizenz			Wird durch DMSB/FIA benannt	CIK WM-Wird durch FIA benannt		
1	1		Wird durch DMSB/FIA benannt			
National A						
Gem. Strecken- lizenz	Gem. Streckenlizenz	Gem. Streckenlizenz	Wird durch DMSB benannt		Gem. Streckenlizenz	
Gem. Strecken- aufbauplan Sicher- heitshandbuch			Wird durch DMSB benannt			Min.2
Gem. Strecken- lizenz (Min. 1)			Wird durch DMSB benannt			
Gem. Strecken- lizenz (Min. 1)			Wird durch DMSB benannt			
Gem. Strecken- lizenz (Min. 1)			Wird durch DMSB benannt			
1			Wird durch DMSB benannt			
geeignetes Löschmittel			Wird durch DMSB benannt		Gem. Stre- ckenlizenz	
1	Gem. Streckenlizenz		Wird durch DMSB benannt			
National						
1 pro WP empfohlen			Wird durch DMSB benannt			Min. 2

(Übersicht nur informativ, es gelten die Bestimmungen der FIA bzw. der entsprechenden DMSB-Reglements) / *Fast Intervention Unit **Heavy Duty Intervention Unit ***Medical Intervention Car

DMSB-Veranstaltungsreglement 2019 - Anhang 3

Protest- / Berufungskautions sowie Geldstrafen

Stand: 19.11.2018 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

FIA		2019
FIA Berufungsgebühr für den International Court of Appeal	EUR	6.000,-
DMSB-Kostenpauschale für Internationale Berufung	EUR	3.000,-
DMSB		
2019		
Protestkaution Nationaler Lizenzsport	EUR	100,-
Protestkaution National A Lizenzsport	EUR	300,-
Protestkaution Internationaler Lizenzsport	EUR	500,-
<hr/>		
Berufungskautions Nationaler Lizenzsport	EUR	500,-
Berufungskautions National A Lizenzsport	EUR	1.000,-
Berufungskautions Internationaler Lizenzsport	EUR	1.500,-
<hr/>		
Berufungskautions gegen Sportgerichtsentscheidungen Nationaler Lizenzsport	EUR	500,-
Berufungskautions gegen Sportgerichtsentscheidungen National A Lizenzsport	EUR	1.000,-
Berufungskautions gegen Sportgerichtsentscheidungen Internationaler Lizenzsport	EUR	1.500,-
<hr/>		
DMSB (Sportkommissars-Entscheidungen)		2019
Geldstrafe Internationaler Wettbewerb bis zu	EUR	250.000,-
Geldstrafe Nationaler A Wettbewerb bis zu	EUR	5.000,-
Geldstrafe Nationaler Wettbewerb bis zu	EUR	1.000,-

Alle Protest- /Berufungskautions sowie Geldstrafen sind mehrwertsteuerfrei.

DMSB-Veranstaltungsreglement 2019 - Anhang 4

DMSB-Bestimmungen Zeitnahme Automobil- und Kartsport

siehe DMSB-Homepage www.dmsb.de

DMSB-Rundstreckenreglement 2019

Stand: 31.10.2018 - Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

INHALTSVERZEICHNIS

- Art. 1 Fahrerbesprechung (Briefing)
- Art. 2 Training / Qualifikation / Warm-up
- Art. 3 Startaufstellung
- Art. 4 Anlassen der Fahrzeuge
- Art. 5 Zugelassene Startarten
- Art. 6 Stehender Start (Grand-Prix-Start)
- Art. 7 Rollender Start (Indianapolis-Start)
- Art. 8 Startverzögerung (Start delayed)
- Art. 9 Regenrennen (wet-race)
- Art. 10 Signalgebung
- Art. 11 Safety Car
- Art. 12 Full Course Yellow (FCY)
- Art. 13 Fahrvorschriften und Verhaltensregeln
- Art. 14 Höchstfahrzeit
- Art. 15 Boxen/*Boxengasse*
- Art. 16 Unterbrechung oder Abbruch eines Rennens
- Art. 16.2 Wiederaufnahme eines Rennens nach Unterbrechung
- Art. 16.3 Unterbrechung vor Vollendung der 2. Rennrunde (optional)
- Art. 16.4 Unterbrechung/Abbruch eines Rennens nach Zurücklegen von mindestens 75% der Distanz oder Dauer
- Art. 16.5 Abbruch eines Rennens
- Art. 17 Beendigung des Rennens
- Art. 18 Parc Fermé
- Art. 19 Platzierung
- Art. 20 Mindestdistanz, Mindestdauer
- Art. 21 Mehrere Läufe
- Art. 22 Vorzeitiges und verspätetes Zeigen der Zielflagge
- Art. 23 Wertungsstrafen des Rennleiters/Rennleiters
- Art. 24 Drive-Through-Strafe / Stop-and-go-Strafe / Zeitstrafe
- Art. 25 Renndirektor
- Art. 26 Streckensicherungsfahrzeuge
- Anhang 1 Ergänzende Empfehlung - Verwendung der "Code 60" – Flagge/-Tafel
- Anhang 2 Besonderheiten der Nürburgring Nordschleife

Vom DMSB genehmigte Rundstreckenrennen werden nach dem Internationalen Sportgesetz der FIA einschließlich der Anhänge, dem DMSB-Rundstrecken-Reglement (inkl. Anhang 1 und 2), dem DMSB-Veranstaltungsreglement, den DMSB-Lizenzbestimmungen, der Rechts- und Verfahrensordnung des DMSB (RuVO), den Rechts- und Verfahrensregeln der FIA, Beschlüssen und Bestimmungen des DMSB, den Umweltrichtlinien des DMSB, den allgemeinen und besonderen Prädikatsbestimmungen des DMSB, dem Anti-Doping Regelwerk der nationalen und internationalen Anti-Doping Agentur (WADA/NADA-Code) sowie den Anti-Dopingbestimmungen der FIA, den Sportlichen und Technischen Serienbestimmungen mit den vom DMSB genehmigten Änderungen und Ergänzungen (Bulletins), den Ausschreibungen der Veranstaltungen mit eventuellen Änderungen und Ergänzungen, dem Ethikkodex und dem Verhaltenskodex der FIA und dem Ethikkodex des DMSB sowie den sonstigen Bestimmungen der FIA und des DMSB durchgeführt.

Für andere Serien gelten zusätzlich die Ausschreibungsbestimmungen (Sportliches- und Technisches-Reglement) der jeweiligen Serie. Es sind ebenfalls die DMSB-Richtlinien für die Genehmigung einer Serie/Veranstaltung im Automobilsport zu berücksichtigen.

Art. 1 Fahrerbesprechung (Briefing)

In der vorgeschriebenen Fahrerbesprechung, die in der Regel vor dem 1. Training stattfindet, sind den Fahrern grundsätzlich folgende organisatorische Einzelheiten zu beschreiben bzw. zu erläutern:

- Besonderheiten der Veranstaltung und der zu befahrenden Strecke
- Bremskurven, Schikanen, Streckenlimits
- Ablauf des Starts
- Flaggenzeichen
- Safety Car-Prozedur
- Ablauf einer Full Course Yellow-Phase
- Abbruch / Unterbrechung des Rennens
- Parc Fermé
- Siegerehrung
- ggfs. Anmerkungen aus den Art. 15.5; 24.3 und 24.4

Art. 2 Training / Qualifikation / Warm-up

- (1) Der Veranstalter legt in der Ausschreibung fest, ob und wann ein Training bzw. ein Warm-up stattfindet. Der Ablauf des Trainings / des Warm-up / der Qualifikation wird darüber hinaus durch die besonderen Bestimmungen für Meisterschaften, Pokale und sonstige Serien geregelt.

- (2) Zum Rennen darf grundsätzlich nur zugelassen werden, wer an der Qualifikation teilgenommen und dabei die in der Ausschreibung festgelegten Qualifikationsbedingungen erfüllt hat. Über Zulassung von nicht qualifizierten Fahrern entscheidet der Rennleiter / Renndirektor auf schriftlichen Antrag des Bewerbers/Fahrers.
- (3) Falls die besonderen Bestimmungen keine anders lautende Regelung vorsehen, sind die in der Qualifikation erzielten Zeiten für die Startpositionen des jeweiligen Rennens maßgebend.
- (4) Eine gezeigte Runde (einer erzielten Zeit gemäß Absatz 3) ist dann gegeben, wenn die Runde außerhalb der Boxengasse begonnen und beendet wird.

- (5) Entschließt sich der Rennleiter / Renndirektor, das Training / die Qualifikation / das Warm-up aufgrund eines Unfalles oder wegen Witterungsbedingungen zu unterbrechen, so wird bei Start und Ziel und gleichzeitig an allen Streckenposten die Rote Flagge gezeigt bzw. werden Rote Lichtzeichen gegeben. Die Teilnehmer haben unverzüglich die Geschwindigkeit deutlich herabzusetzen und in die Boxengasse einzufahren. Es besteht Überholverbot.

Es obliegt dem Rennleiter / Renndirektor, die Zeithnahmesysteme zu stoppen. Die Unterbrechung sollte so gering wie möglich gehalten werden. Sobald ein Zeitpunkt für die Wiederaufnahme oder bei gestopptem Zeithnahmesystem auch die vorgesehene Restfahrzeit festgelegt ist, werden diese Informationen allen Teams über die Zeithnahmemonitore bzw. über Lautsprecherdurchsage mitgeteilt. Die Wiederaufnahme erfolgt durch Schalten der Boxenampel auf „Grün“.

Der endgültige Abbruch nach einer Unterbrechung obliegt der Entscheidung der Sportkommissare.

- (6) Am Ende eines Trainings / der Qualifikation / des Warm-up darf die Ziellinie auf der Strecke nur einmal überfahren werden.
- (7) Ein Training / eine Qualifikation / ein Warm-up unter schlechten Witterungsverhältnissen wird aufgrund der Entscheidung des Rennleiters / Renndirektors durch das Zeigen der Tafel „wet-practice“ oder „wet-track“ angekündigt. In diesem Fall ist den Bewerbern / Fahrern die Entscheidung freigestellt, entsprechende zulässige Maßnahmen (z. B. Reifenwechsel) vorzunehmen.

Art. 3 Startaufstellung

- (1) Die vorläufige Startaufstellung wird so bald wie möglich veröffentlicht. Die endgültige Startaufstellung wird spätestens 30 Minuten vor dem Start festgelegt und veröffentlicht. Unabhängig von den Gründen hat jeder Teilnehmer, der nicht am Rennen teilnehmen wird oder kann, den Rennleiter / Renndirektor spätestens 45 Minuten vor Rennstart über die Nichtteilnahme schriftlich zu informieren. Die Startaufstellung wird entsprechend angepasst.
- (2) Der Veranstalter muss die Pole-Position in der Ausschreibung angeben. Im Falle von rollendem Start hat bis 45 Minuten vor dem Start der Teilnehmer auf der Pole-Position das Recht der Platzwahl in der ersten Startreihe. Die Inanspruchnahme dieses Rechtes

muss der Teilnehmer beim Rennleiter / Renndirektor schriftlich anmelden. Beim Grand-Prix-Start besteht keine Startplatzwahl.

- (3) Evtl. freibleibende Startplätze werden nach Veröffentlichung der endgültigen Startaufstellung durch Aufrücken nicht mehr aufgefüllt mit Ausnahme von freibleibenden Startreihen, die geschlossen werden. Freibleibende Startreihen werden geschlossen. Reservefahrer dürfen bis zur max. zulässigen Starterzahl am Ende des Starterfeldes aufgestellt werden. Teilnehmer, die aus der Boxengasse nachstarten, sind gegenüber den Reservefahrern vorrangig qualifiziert.
- (4) Für den Fall, dass eine Qualifikation nicht durchgeführt werden konnte, entscheiden die Sportkommissare über die Startaufstellung.

Art. 4 Anlassen der Fahrzeuge

Soweit in Veranstaltungs- und/oder Serienausschreibung nichts anderes bestimmt wird, müssen die Motoren der Fahrzeuge in jedem Fall mit Hilfe der eingebauten Anlasser in Gang gesetzt werden. Fremdstarhilfen sind erlaubt, sofern der im Fahrzeug eingebaute Anlasser betätigt wird.

Art. 5 Zugelassene Startarten

- (1) Das Teilnehmerfeld kann wie folgt gestartet werden:
 - stehender Start mit versetzter Startaufstellung (Grand-Prix-Start) bzw. mit paralleler Startaufstellung oder
 - rollender Start (Indianapolis-Start)

Der Veranstalter legt, soweit nicht anderweitig vorgegeben, für jedes Rennen die Startart fest.

- (2) Bei stehendem und rollendem Start werden dem Teilnehmerfeld vor Beginn der Einführungs-/Formationsrunde Tafeln mit folgenden Aufschriften in entsprechender zeitlicher Abfolge gezeigt:
 - 10 Minuten
 - 5 Minuten
 - 3 Minuten
 - 1 Minute
 - 30 Sekunden

Beim Zeigen der jeweiligen Tafeln muss zusätzlich ein akustisches Signal ertönen. Es wird empfohlen, die Minuten-/Sekunden-Tafeln ab der Mitte der Startaufstellung zusätzlich zu zeigen.

Sollte der stehende bzw. rollende Start durch eine Startampelautomatik erfolgen, wird der Beginn der Einführungs- / Formationsrunde folgendermaßen angezeigt:

- 10 Minuten fünf rote Doppellichter
- 5 Minuten vier rote Doppellichter
- 3 Minuten drei rote Doppellichter
- 1 Minute zwei rote Doppellichter
- 30 Sekunden ein rotes Doppellicht

Beim Erlöschen der jeweiligen roten Lichter muss zusätzlich ein akustisches Signal ertönen.

- (3) Nach Einnahme der Startplätze sind die Motoren der Fahrzeuge abzustellen. Ab dem Zeigen des Zeichens „3

Minuten / drei rote Doppellichter“ müssen alle Fahrzeuge in der Startaufstellung auf ihren Rädern stehen. Sie dürfen nicht wieder angehoben werden. Ein festgestellter Verstoß gegen diese Vorschrift wird mit einer Wertungsstrafe geahndet. Nach dem Zeichen „1 Minute / zwei rote Doppellichter“ müssen die Motoren gestartet werden. Alle Personen haben *unmittelbar* die Startaufstellung zu verlassen. Es obliegt der Entscheidung des Rennleiters / Rennleiters einen früheren Zeitpunkt für das Verlassen der Startaufstellung festzulegen.

- (4) Nach erfolgtem Start zur Einführungs-/Formationsrunde werden evtl. stehen gebliebene Fahrzeuge an die Boxen geschoben. Nach erfolgtem Start und nachdem das letzte Fahrzeug die Höhe der Boxenausfahrt passiert hat, dürfen die startberechtigten Fahrzeuge, die in der Boxengasse verblieben sind, aus der Boxengasse nachstarten.

Art. 6 Stehender Start (Grand-Prix-Start)

- (1) Nach dem Zeichen „30 Sekunden“ wird den Teilnehmern nach Ablauf der angezeigten Sekunden mit einer Grünen Flagge bzw. *durch ein grünes Licht* angezeigt, dass sie hintereinander in der Reihenfolge ihrer Startplätze eine Einführungs-/Formationsrunde selbständig zu fahren haben. Die Rahmen- oder Veranstaltungsausschreibung kann ein Führungsfahrzeug vorschreiben. Der Abstand zwischen den Fahrzeugen darf nicht mehr als ca. 3 Fahrzeuglängen betragen. Während dieser Runde besteht Überholverbot. Das Medical Car kann dem Feld folgen.

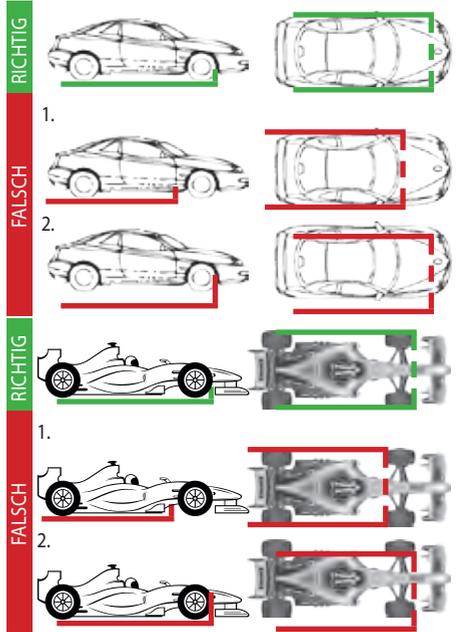
a) Fahrer haben, falls ihr Fahrzeug nicht angesprungen ist, die Hand zu heben oder sich in anderer Art und Weise (Lichtthupe, Warnblinkanlage usw.) für den Starter deutlich sichtbar bemerkbar zu machen. Diese Fahrzeuge dürfen nur von Sportwarten angesprochen werden und dem Feld in der Einführungs-/Formationsrunde nachstarten.

Sie verbleiben am Ende des Starterfeldes, nach Beendigung der Einführungs-/ Formationsrunde müssen sie die letzte(n) Startposition(en) einnehmen. Wenn mehr als ein Fahrzeug davon betroffen ist, müssen sie sich in der Reihenfolge am Ende des Starterfeldes anschließen, in welcher sie die Startaufstellung verlassen haben.

b) Erfolgt ein Nachstart des Teilnehmers in die Einführungs-/ Formationsrunde mit eigener Kraft, bevor er vom letzten Wettbewerbsfahrzeug überholt wurde, so ist ein Überholen zur Einnahme der ursprünglichen Startposition während der Einführungs-/ Formationsrunde verboten. Am Ende der Einführungs-/ Formationsrunde darf der Fahrer seinen ursprünglichen Startplatz wieder einnehmen.

c) Fahrzeuge, die von Sportwarten angesprochen werden und dessen Motor nicht anspringt, werden von den Sportwarten in die Boxengasse oder einen anderen sicheren Ort verbracht.

- (2) In der Einführungs-/Formationsrunde sind Probestarts verboten. Als Probestart gilt das Anhalten des Fahrzeugs bis zum Stillstand und anschließend beschleunigtes Losfahren (z.B. zum Aufwärmen der Reifen).
- (3) Nach Beendigung der Einführungs-/ Formationsrunde sind die korrekten Startpositionen wieder einzunehmen. Die Startposition wird wie folgt definiert:



Eine nicht korrekte Startposition ist gegeben, wenn das betreffende Fahrzeug sich mit mindestens einer Standfläche eines Rades vollständig außerhalb seiner auf der Fahrbahn markierten Startbox befindet.

- (4) Nachdem die Teilnehmer auf ihrer vorgesehenen Startposition stehen, wird am Ende des Feldes von einem Sportwart die Grüne Flagge gezeigt. Danach zeigt der Starter den Teilnehmern die Tafel „5 Sekunden“ und schaltet nach ca. 5 Sekunden, beim Start durch Lichtzeichen, die Startampel auf Rot. Nach 2 bis 3 Sekunden wird das rote Licht ausgeschaltet, womit das Startzeichen gegeben ist.
- (5) Beim Flaggenstart wird die Nationalflagge bis zur Senkrechten langsam gehoben und das Startzeichen durch schnelles Senken der Nationalflagge gegeben.
- (6) Beim Start mit einer Startampelautomatik erscheint nach Zeigen der Grünen Flagge am Ende des Starterfeldes als Fünf-Sekunden Signal das erste rote Doppellicht und im Sekundenabstand jeweils ein weiteres rotes Doppellicht. Zwischen 0,2 und 3 Sekunden nach dem Erscheinen aller 5 roten Doppellichter wird das Startzeichen durch das Ausschalten der roten Lichter mit der Startampel erteilt.

Zusätzliche Einführungsrunde bei stehendem Start (Extra Formation Lap):

- (7) Sollte ein Fahrer nach dem Einnehmen seiner Startposition feststellen, dass er, gleich aus welchem Grund, nicht starten kann, muss er sich unverzüglich durch Handzeichen, Öffnen der Fahrertür, Blinkzeichen oder in anderer Weise für den Starter deutlich sichtbar bemerkbar machen.
- (8) Es obliegt dem Starter in diesem Fall den Start abzubrechen. Entscheidet der Starter den Start abzubrechen, werden die gelben bzw. orangen Blinklichter an der Startampel eingeschaltet.

Es wird sofort ein Schild "Extra Formation Lap" gezeigt und ca. 2 Sekunden später werden mit einer Grünen Flagge oder durch Einschalten der grünen Lichter der Startampel alle Fahrer aufgefordert, eine weitere Einführungs- / Formationsrunde zu fahren. Sofern das Fahrzeug, welches die zusätzliche Einführungs- / Formationsrunde verursacht hat, an der "Extra Formation Lap" teilnimmt, muss es das Rennen vom Ende der Startaufstellung aufnehmen. Sind mehrere Fahrzeuge betroffen, bestimmt sich ihre Startreihenfolge durch die Reihenfolge, die sie beim Verlassen der Startaufstellung innehaben. Verstöße gegen diese Vorschrift können zu einer erneuten Startverzögerung führen. Das/die betroffene/n Fahrzeug/e wird/werden dann in die Boxengasse verbracht und darf/dürfen am Wertungslauf nicht mehr teilnehmen.

Kann das Fahrzeug nicht an der "Extra Formation Lap" teilnehmen, wird es in die Boxengasse oder an eine andere, sichere Position verbracht. In der Boxengasse dürfen Helfer der Teams versuchen, das/die Fahrzeug/e zu starten. Diese/s Fahrzeug/e darf/dürfen aus der Boxengasse erst dann nachstarten, wenn die Ampelanlage am Ende der Boxengasse auf "grün" geschaltet ist. Ist mehr als ein Fahrzeug betroffen, bestimmt sich ihre Startreihenfolge durch die Reihenfolge, in der sie das Ende der Boxengasse erreichen. Fahrzeuge, die aus der Boxengasse starten, haben ihre erste Runde beendet, wenn sie zum ersten Mal die Zeitmesslinie außerhalb der Boxengasse überfahren.

- (9) Der Wertungslauf wird mit jeder „Extra Formation Lap“ um eine Runde gekürzt. Eine etwa angegebene maximale Fahrzeit verkürzt sich entsprechend, diese ist in der jeweiligen Ausschreibung anzugeben.

Art. 7 Rollender Start (Indianapolis-Start)

- (1) Nach dem Zeichen „30 Sekunden“ wird den Teilnehmern nach Ablauf der angezeigten Sekunden mit einer Grünen Flagge bzw. durch Zeigen eines grünen Lichtes angezeigt, dass sie hintereinander in der Reihenfolge ihrer Startplätze hinter einem Führungsfahrzeug eine Einführungs- / Formationsrunde zu fahren haben. Der Abstand zwischen den Fahrzeugen darf nicht mehr als ca. 3 Fahrzeuglängen betragen.
- (2) Die Fahrzeuge werden hinter dem Führungsfahrzeug (zeigt die Gelbe Flagge oder gelbe Blinkleuchten) über die Rennstrecke zur Startlinie geführt (Einführungs- / Formationsrunde). Das Zurückfallenlassen

und Startübungen sind verboten und können vom Rennleiter / Renndirektor mit einer Wertungsstrafe belegt werden.

- (3) Ein Überholen während der Formationsrunde ist nur erlaubt, wenn ein Fahrzeug beim Verlassen der Startaufstellung verspätet war und die Fahrzeuge dahinter – um andere Fahrzeuge nicht zu behindern – ein Vorbeifahren nicht vermeiden konnten.
- (4) Fahrzeuge, die nicht vom gesamten Teilnehmerfeld überholt wurden, dürfen bis zum Grid-Schild überholen, um die Startreihenfolge wiederherzustellen und die ihnen zugewiesene Startposition wieder einnehmen.
- (5) Fahrzeuge, die vom gesamten Teilnehmerfeld passiert werden, verbleiben am Ende des Starterfeldes und starten aus der letzten Position. Wenn mehr als ein Fahrzeug davon betroffen ist, müssen sie sich in der Reihenfolge am Ende des Feldes anschließen, in welcher sie die Startaufstellung verlassen haben. Eine Veränderung der Position sowie plötzliche Richtungswechsel, u.a. zum Aufwärmen der Reifen, nach dem Grid-Schild sind ausdrücklich verboten. In solchen Fällen obliegt es der Entscheidung des Rennleiters / Renndirektors den Start nicht freizugeben, eine weitere Einführungs- / Formationsrunde fahren zu lassen oder eine Wertungsstrafe zu verhängen. Fahrzeuge, welche sich nach dem Grid-Schild in der Startformation befinden, dürfen aus Sicherheitsgründen unter keinen Umständen bis zum Erteilen des Startsignals in die Boxengasse einfahren. Fahrer, die aufgrund eines Defektes ihres Fahrzeuges in die Boxengasse einfahren möchten, müssen sich an das Ende des Starterfeldes zurückfallen lassen. Verstöße werden mind. mit einer Drive Through Strafe geahndet.
- (6) Nach Ausscheren des Führungsfahrzeuges und Senken der Gelben Flagge / Ausschalten der gelben Blinkleuchten im Führungsfahrzeug steht das Rennen unter Aufsicht des Starters. Vor dem Senken der Gelben Flagge / Ausschalten der gelben Blinkleuchten des Führungsfahrzeuges darf dieses nicht überholt werden, auch wenn es sich bereits in der Anfahrt zur Boxengasse befindet. Die Fahrzeuge haben sich, unter der Führung des Fahrzeuges auf der Pole-Position, mit gleichbleibender Geschwindigkeit in einer geordneten und geschlossenen parallelen Formation in zwei Startreihen der Startlinie zu nähern. Alle Fahrzeuge haben dabei als Startkorridore die auf ihrer Startseite auf der Rennstrecke aufgezeichneten Startboxen vom Beginn an zu überfahren.
- (7) Das Startzeichen wird
- a) mit der Startampel gegeben, indem der Starter die Ampel von Rot auf Grün schaltet oder
 - b) mit der Nationalflagge gegeben, indem der Starter die Flagge vom Startpodest aus gehoben zeigt und zur Startfreigabe schnell senkt.
- (8) Mit Startfreigabe ist das Überholen erlaubt.
- (9) Erfolgt keine Startfreigabe bleibt die Ampel auf Rot oder der Starter zeigt die Rote Flagge. In diesem Fall

müssen die Teilnehmer in geringer Geschwindigkeit über die rote Ampel (Rote Flagge) hinaus eine Runde fahren und ihre ursprüngliche Startposition wieder einnehmen. Überholen ist verboten. Dabei ist äußerst vorsichtig zu fahren (keine Bremsvorgänge – keine Beschleunigungsvorgänge), um Auffahrunfälle zu vermeiden. In die erneute Startaufstellung dürfen keine Teams und/oder Helfer. Allein den Sportwarten der Streckensicherung/ Startaufstellung ist der Zugang erlaubt.

Unmittelbar nachdem die Teilnehmer Ihren ursprünglichen Startplatz wieder eingenommen haben, werden die Fahrzeuge hinter dem Führungsfahrzeug (zeigt die Gelbe Flagge) über die Rennstrecke erneut zur Startlinie geführt (zusätzliche Einführungs-/ Formationsrunde). Der Start wird analog Art. 7 (2) wiederholt.

Ist eine neue Startaufstellung aus unvorhersehbarem Grund in Kürze nicht möglich, obliegt es dem Rennleiter/Renndirektor den Start gem. Art. 8 zu verkürzen. Die Anzahl der Rennrunden wird um 2 Runden gekürzt. Eine etwa angegebene maximale Fahrzeit verkürzt sich entsprechend, diese ist in der jeweiligen Ausschreibung anzugeben.

(10) Die Prozedur im Fall, dass die Startfreigabe nicht erfolgt, kann in der zutreffenden Serienausschreibung über in (9) genannte Bestimmungen hinaus geregelt werden.

Art. 8 Startverzögerung (Start delayed)

(1) Bei Bedingungen, die zu einer Startverzögerung führen, werden vom Rennleiter / Renndirektor die folgenden Maßnahmen getroffen:

a) Wenn das Rotlicht der Startampel noch nicht eingeschaltet ist, wird bei Start und Ziel die Rote Flagge gezeigt bzw. die gelben Blinkleuchten eingeschaltet und die Tafel „Startverzögerung (Start delayed)“ gezeigt.

b) Ist das Rotlicht bereits eingeschaltet, werden zusätzlich die gelben Blinkleuchten bei Start und Ziel eingeschaltet und die Tafel „Startverzögerung (Start delayed)“ gezeigt. Das Rotlicht bleibt an.

In beiden Fällen (a und b) verbleiben die Fahrzeuge auf den zugewiesenen Startplätzen und schalten den Motor aus. Der Startvorgang beginnt wieder mit dem Zeigen der entsprechenden Tafeln oder mittels der Startampelautomatik (5, 3, 1 Min, 30 Sek.)

(2) Wird die Startverzögerung nach der Einführungs-/ Formationsrunde angezeigt und der Startvorgang wiederholt, verkürzt sich die Rennstrecke um eine Runde. Eine etwa angegebene maximale Fahrzeit verkürzt sich entsprechend, diese ist in der jeweiligen Ausschreibung anzugeben.

Es wird dringend empfohlen, die Tafel "Startverzögerung (Start delayed)" und die Minuten-/Sekunden-Tafeln ab der Mitte der Startaufstellung nochmals zu zeigen.

In der Ausschreibung kann festgelegt werden, dass sich Rundenanzahl und/oder Fahrzeit auch dann verkürzen, wenn die Startverzögerung vor Beginn der Einführungs-, Formationsrunde eintritt.

Art. 9 Regenrennen (wet-race)

(1) Ein Rennen wird aufgrund der Entscheidung des Rennleiters / Renndirektors durch das Zeigen der Tafel („wet-race“ / „wet-track“ / „wet-session“) zum Regenrennen (wet-race) erklärt. In diesem Fall ist den Bewerbern / Fahrern die Entscheidung überlassen, entsprechende zugelassene Maßnahmen (z. B. Reifenwechsel) vorzunehmen. Es obliegt dem Rennleiter / Renndirektor, ab diesem Zeitpunkt mit dem Schild "Lights on" die Fahrer zu verpflichten, an ihren Fahrzeugen die dafür vorgesehenen Leuchten einzuschalten.

(2) Bei Bedingungen, die zu einer Startverzögerung führen, werden vom Rennleiter / Renndirektor die folgenden Maßnahmen getroffen:

a) Wenn nach dem 5-Minuten-Signal, aber vor dem Start zur Einführungs-/ Formationsrunde, starker Regen einsetzt, wird bei Start und Ziel ein Schild „Startverzögerung (Start delayed)“ gezeigt und der Startablauf beginnt wieder beim 10-Minuten-Countdown (Fünf rote Doppellichter leuchten auf bzw. die 10 Minuten-Tafel wird gezeigt). Ab diesem Zeitpunkt wird der in Artikel 5 beschriebene Ablauf durchgeführt.

b) Steht der Start zum Wertungslauf kurz bevor und kann nach Meinung des Rennleiters / Renndirektors ein Befahren der Strecke aufgrund der widrigen Verhältnisse selbst mit profilierten Reifen nicht als sicher erachtet werden, kann der Start durch Einschalten der gelben Blinklichter an der Startampel und durch Zeigen des Schildes „Startverzögerung (Start delayed)“, verschoben werden.

Die Informationen über die wahrscheinliche Dauer der Verzögerung bzw. die neue Startzeit werden auf den Zeitnahmemonitoren gezeigt oder durch Lautsprecherdurchsage bekannt gegeben. Der Startablauf beginnt wieder mit dem 10-Minuten-Signal.

c) Während der Einführungs-/ Formationsrunde werden den Teilnehmern entlang der Strecke die Roten Flaggen bei Start und Ziel zusätzlich das Schild „Startverzögerung (Start delayed)“ gezeigt.

Die Informationen über die wahrscheinliche Dauer der Verzögerung bzw. die neue Startzeit werden auf den Zeitnahmemonitoren gezeigt bzw. durch Lautsprecherdurchsage bekannt gegeben. Der Startablauf beginnt wieder mit dem 10-Minuten-Signal.

Der Rennleiter / Renndirektor kann bei Regenrennen eine Startverzögerung mehrfach anordnen.

d) Während des Rennens obliegt es der Entscheidung des Rennleiters / Renndirektors, ob er dieses wegen sich ändernder Witterungsverhältnisse (z.B. einsetzender Regen) unterbricht.

Art. 10 Signalgebung

(1) Die Rettungsdienste und die Streckenüberwachung sind nach den Bestimmungen des Anhang H zum Internationalen Sportgesetz *der FIA* organisiert. Die Fahrer sind verpflichtet, sich mit diesen Bestimmungen vertraut zu machen, die Signalgebung zu beachten und damit erteilte Anweisungen zu befolgen. Die Flaggenzeichen entbinden die Fahrer nicht von ihrer Pflicht, sich bei erkennbaren Gefahren so zu verhalten, dass andere nicht gefährdet werden.

(2) Die Bedeutung der im Anhang H dargestellten Flaggenzeichen:

Bei der Streckenüberwachung nutzen der Rennleiter / Renndirektor und die Sportwarte der Streckensicherung die Signalgebung, um zur Fahrersicherheit beizutragen und die Einhaltung des Reglements durchzusetzen.

Bei Tageslicht erfolgt die Erteilung der Signale mittels verschiedenfarbiger Flaggen, die durch Lichtzeichen ergänzt oder unter bestimmten Umständen ersetzt werden können.

Bei Nacht können die Flaggen durch Lichter und/oder reflektierende Schilder ersetzt werden, worüber die Fahrer jedoch vorher in einem Briefing informiert werden müssen. Für Wettbewerbe bei Nacht müssen an jedem Streckenposten Gelblichter vorhanden sein (siehe Anhang H: Artikel 4.2 und Artikel 12).

Flaggen:

Die Mindestgrößen für alle Flaggen beträgt 60 cm x 80 cm; die Rote Flagge und die Zielflagge müssen jedoch mindestens 80 cm x 100 cm groß sein.

(3) Flaggenzeichen zur Verwendung der Rennleitung an der Start-/Ziellinie:

a) Nationalflagge:

Diese Flagge kann verwendet werden, um das Rennen zu starten. Das Startsignal wird durch Senken der Flagge gegeben. Bei stehendem Start darf die Flagge erst dann über den Kopf hinweg angehoben werden, wenn alle Fahrzeuge zum Stehen gekommen sind und in keinem Fall für länger als 10 Sekunden. Das Anheben und schnelle Senken der Flagge als Startsignal sollte in einer flüssigen Bewegung erfolgen.

Sollte aus irgendeinem Grund die Nationalflagge nicht verwendet werden, so muss die Farbe der Flagge (die zu keiner Verwechslung mit einer anderen in diesem Kapitel beschriebenen Flagge führen darf) in der Veranstaltungsausschreibung aufgeführt sein.

b) Rote Flagge:

Diese Flagge wird an der Startlinie geschwenkt gezeigt, wenn die Unterbrechung eines Trainings / einer Qualifikation / eines Warm-up oder des Rennens beschlossen wurde. Gleichzeitig schwenkt jeder Sportwart der Streckensicherung entlang der

Rennstrecke ebenfalls die Rote Flagge. Die Rote Flagge kann vom Rennleiter / Renndirektor oder seinem Stellvertreter auch zur Sperrung der Strecke benutzt werden (siehe Anhang H: Artikel 2.1.4).

Wenn das Zeichen zur Unterbrechung gegeben wird:

1) Alle Fahrzeuge müssen unmittelbar ihre Geschwindigkeit verringern. Die max. zulässige Geschwindigkeit beträgt dann grundsätzlich 80 km/h und gilt auf der gesamten Strecke (ausgenommen Boxengasse). Der Renndirektor/Rennleiter kann hiervon eine abweichende Regelung treffen. Diese ist gegebenenfalls in der Fahrerbesprechung bekanntzugeben. Ein Protest gegen diese maximal zulässige Geschwindigkeit ist nicht zulässig.

2) Überholen ist verboten und die Fahrer müssen beachten, dass sich Renn- und Servicefahrzeuge auf der Strecke befinden können, dass die Strecke aufgrund eines Unfalls vollständig blockiert sein kann und die Strecke aufgrund der Witterungsbedingungen im Renntempo nicht mehr befahrbar ist;

3) Während eines Trainings / einer Qualifikation / eines Warm-up: Alle Fahrzeuge müssen zu den Boxen zurückfahren;

4) Während eines Rennens: Sobald das Zeichen zur Unterbrechung gegeben wird, müssen alle Fahrzeuge zur Startaufstellung fahren. Das erste dort ankommende Fahrzeug nimmt die Pole-Position ein. Alle nachfolgenden Fahrzeuge füllen die dahinter liegenden Startplätze/ Startboxen auf. Falls das Safety Car die Boxengasse benutzt (Art. 11 Abs. 9), werden die Teilnehmer in der "fast lane" hintereinander aufgestellt.

5) Wenn das Rennen unterbrochen ist, müssen die Fahrer berücksichtigen, dass die Geschwindigkeit völlig unbedeutend ist, da:

- die Wertung für das Rennen oder die Restartreihenfolge aufgrund der Reihenfolge vor dem Zeigen der Roten Flagge bestimmt wird;

- die Boxenausfahrt geschlossen ist.

Alle Fahrzeuge müssen langsam zur Startaufstellung fahren. Das erste dort angekommene Fahrzeug nimmt die Pole-Position ein. Alle nachfolgenden Fahrzeuge füllen die dahinter liegenden Startplätze/Startboxen auf, bis die Fahrer darüber informiert werden, ob das Rennen wieder aufgenommen oder beendet wird und die Fahrer die entsprechenden Anweisungen der Sportwarte der Streckensicherung erhalten.

c) Schwarz-weiß karierte Zielflagge:

Diese Flagge wird geschwenkt und zeigt das Ende eines Trainings / einer Qualifikation / eines Warm-up oder des Rennens an. Diese Flagge darf nur einmal passiert werden.

d) **Schwarze Flagge:**

Mit dieser Flagge wird dem betreffenden Fahrer angezeigt, dass er in seiner nächsten Runde seine Box anfahren oder zu einem in der Veranstaltungsausschreibung oder in den Meisterschaftsbestimmungen aufgeführten Platz fahren muss. Der betreffende Fahrer hat sich umgehend beim Rennleiter/Rennleiter zu melden.

Sollte ein Fahrer dieser Anweisung aus irgendeinem Grund nicht folgen, wird diese Flagge höchstens über zwei aufeinander folgende Runden gezeigt.

Die Entscheidung über die Verwendung dieser Flagge liegt ausschließlich bei den Sportkommissaren. Das betreffende Team wird sofort über diese Entscheidung informiert.

e) **Schwarze Flagge mit einer orangefarbenen Scheibe mit 40 cm Durchmesser:**

Diese Flagge informiert den betreffenden Fahrer, dass sein Fahrzeug ein technisches Problem hat, welches ihn oder andere gefährden kann und dass er in seiner nächsten Runde seine Box anfahren muss. Wenn das Problem zur Zufriedenheit des Obmanns der Technischen Kommissare behoben ist, darf das Fahrzeug das Rennen wieder aufnehmen.

f) **Schwarz-weiß, diagonal unterteilte Flagge:**

Diese Flagge wird nur einmal gezeigt und bedeutet für den betreffenden Fahrer eine Verwarnung wegen unsportlichen Verhaltens.

Die letztgenannten drei Flaggen (d., e. und f.) werden stillgehalten und zusammen mit einem weißen Schild mit schwarzer Nummer dem betroffenen Fahrer gezeigt.

Normalerweise liegt die Entscheidung über die Verwendung der beiden letztgenannten Flaggen (gemäß e. und f.) beim Rennleiter / Rennleiter. Die Verwendung kann jedoch auch von den Sportkommissaren angeordnet werden, wenn dies in der Veranstaltungsausschreibung oder den Meisterschaftsbestimmungen so aufgeführt ist. Das betroffene Team wird sofort über die Entscheidung informiert.

Diese Flaggen können auch an anderen Stellen als der Start-/Ziellinie gezeigt werden, wenn der Rennleiter / Rennleiter dies für erforderlich hält und es in der Fahrerbesprechung erläutert hat.

(4) **Flaggenzeichen zur Verwendung der Sportwarte der Streckensicherung:**

a) **Rote Flagge:**

Diese Flagge wird geschwenkt ausschließlich auf Anweisung des Rennleiters / Rennleiters gezeigt, wenn es notwendig ist, ein Training / eine Qualifikation / ein Warm-up oder das Rennen zu unterbrechen. Hierdurch werden alle Fahrer aufgefordert, die Fahrt sofort zu verlangsamen (siehe dazu Art. 10.3.b.1) und müssen dabei jederzeit zum Anhalten bereit sein. Es besteht Überholverbot.

b) **Gelbe Flagge:**

Diese Flagge zeigt eine Gefahr an. Die Flagge wird den Fahrern auf zwei Arten mit den folgenden unterschiedlichen Bedeutungen gezeigt:

– Einfach geschwenkt: Die Geschwindigkeit ist zu verringern, es besteht Überholverbot, ein Richtungswechsel ist möglich.

Ein evtl. begonnener Überholvorgang ist abbrechen, wenn er nicht vor Erreichen der Gelben Flagge abgeschlossen werden kann. Neben oder teilweise auf der Strecke befindet sich ein Hindernis.

– Doppelt geschwenkt: Die Geschwindigkeit ist deutlich zu verringern, es besteht Überholverbot, ein Richtungswechsel ist möglich. Die Fahrer müssen jederzeit zum Anhalten bereit sein. Durch ein Hindernis ist ein Teil der Strecke oder die komplette Strecke blockiert und/oder Sportwarte der Streckensicherung arbeiten auf oder neben der Strecke.

Gelbe Flaggen werden normalerweise nur an dem Streckenposten direkt vor dem Hindernis gezeigt.

In besonderen Fällen kann der Rennleiter / Rennleiter jedoch anordnen, dass sie an mehr als einem dem Zwischenfall vorangehenden Streckenposten gezeigt werden. Die Geschwindigkeit ist unmittelbar mit dem Passieren der ersten Gelben Flagge zu verringern.

Zwischen der ersten Gelben Flagge und der nach dem Zwischenfall gezeigten Grünen Flagge, besteht Überholverbot für die Teilnehmer untereinander.

Außer bei einem Zwischenfall, über den der Fahrer informiert werden soll, werden in der Boxengasse keine Gelben Flaggen gezeigt.

c) **Gelbe Flagge mit roten Streifen:**

Diese Flagge wird stillgehalten gezeigt und informiert den Fahrer, dass sich die Haftungseigenschaften durch Öl, Wasser oder sonstige Verunreinigung auf der Strecke plötzlich verschlechtert haben.

Diese Flagge wird mindestens 4 Runden lang gezeigt, es sei denn, die Fahrbahnoberfläche normalisiert sich bereits vorher. Es ist jedoch nicht notwendig, dass am Ende dieses Abschnittes die Grüne Flagge gezeigt wird.

d) **Hellblaue Flagge:**

Diese geschwenkt gezeigte Flagge zeigt dem Fahrer an, dass er überholt oder überundet werden wird. Sie hat während des Trainings / der Qualifikation / des Warm-up und des Rennens unterschiedliche Bedeutungen.

Während des Trainings / der Qualifikation / des Warm-up:

Die Flagge zeigt dem Fahrer an, dass sich ein schnelleres Fahrzeug nähert und dabei ist den Fahrer zu überholen.

Während des Rennens:

Die Flagge wird einem Fahrzeug gezeigt, das zur Überrundung ansteht. Die Flagge zeigt dem Fahrer an, dass er das nachfolgende Fahrzeug bei der ersten Gelegenheit überholen lassen muss.

Zu jeder Zeit:

Eine stillgehaltene Flagge wird dem Fahrer bei seiner Ausfahrt aus der Boxengasse gezeigt, wenn sich andere Fahrzeuge auf der Strecke nähern. Ein entsprechendes Lichtsignal kann diese Flagge ersetzen.

e) Weiße Flagge:

Diese Flagge wird geschwenkt und zeigt den Fahrern an, dass sich ein wesentlich langsames Fahrzeug auf dem von dem entsprechenden Posten kontrollierten Abschnitt befindet.

f) Grüne Flagge:

Durch diese Flagge wird angezeigt, dass die Strecke wieder frei ist. Die Flagge wird an dem Streckenposten unmittelbar nach dem Zwischenfall, für den eine oder mehrere Gelbe Flaggen gezeigt wurden, geschwenkt gezeigt.

Die Flagge kann auch verwendet werden, um den Start zu einer Einführungs- / Formationsrunde oder zu einem Training / zur Qualifikation / zum Warm-up freizugeben, wenn der Rennleiter / Renndirektor dies für erforderlich hält.

g) "Code 60" – Flagge (pinkfarbene Flagge):

Diese Flagge wird bei einer Gefahrensituation auf der Strecke stillgehalten gezeigt, bei welcher ansonsten der Einsatz eines Safety Cars erforderlich gewesen wäre. Insofern ersetzt die "Code 60 – Flagge" das Safety Car.

Die Verwendung dieser Flagge erfolgt ausschließlich auf Anweisung des Rennleiters / Renndirektors entsprechend dem Anhang 1 dieses Reglements.

(5) Signalgebung der Rennleitung:

Alle an die Fahrer gerichteten Zeichen der Rennleitung werden mit der entsprechenden Flagge oder mit dem entsprechenden Schild in Verbindung mit der Startnummer gezeigt. Einige Rennstrecken verfügen über zusätzliche Display-Anzeigen. Diese ersetzen dann grundsätzlich die entsprechenden Flaggen oder Schilder. Niemand sonst darf gleiche oder ähnliche Signale verwenden.

Die Fahrer sind verpflichtet, bei jedem Passieren der Signalstelle des Rennleiters/ Renndirektors (in der Regel auf Höhe der Ziellinie) auf die Signalgebung und/ oder Flaggenzeichen zu achten. Diese können durch Lichtzeichen (weißes Blitzlicht) unterstützt werden.

(6) Signalgebung bei Bergemaßnahmen auf der Strecke: Befindet sich ein Fahrzeug der Streckensicherung oder der DMSB-Staffel auf der Strecke, um ein Fahrzeug zu bergen, zeigen die Sportwarte der Streckensicherung folgende Flaggenzeichen:

Weißer Flagge – Streckensicherungsfahrzeug / Staffelfahrzeug fährt alleine

Gelber Flagge – Streckensicherungsfahrzeug / Staffelfahrzeug schleppt Fahrzeug ab

Doppelt gelber Flagge – Streckensicherungsfahrzeug / Staffelfahrzeug steht und Besatzung arbeitet.

Art. 11 Safety Car

(1) Der Veranstalter kann ein Safety Car einsetzen. Hierbei sind die entsprechenden Bestimmungen des Anhang H zum Internationalen Sportgesetz der FIA (ISG) zu beachten.

Das Safety Car kann aufgrund einer Entscheidung des Rennleiters / Renndirektors zum Einsatz gebracht werden. Es kommt *in der Regel* zum Einsatz, wenn sich Personen in unmittelbarer körperlicher Gefahr befinden, die Umstände jedoch keinen Rennabbruch notwendig machen.

(2) 10 Minuten vor der Startzeit in die Einführungs- / Formationsrunde nimmt das Safety Car die Position vor der Startaufstellung ein und bleibt dort bis zum 5-Minuten-Signal. Dann fährt es (nächstehenden Punkt 13 ausgenommen) auf der Rennstrecke zu seinem vorgegebenen Standort.

(3) Wenn die Anweisung zum Einsatz des Safety Car gegeben wird, werden an den Streckenposten bis zum Ende des Einsatzes eine einfach geschwenkte Gelbe Flagge und ein Schild „SC“ gezeigt. Die gelben Blinkleuchten an der Startampel und den Streckenampeln werden eingeschaltet.

(4) Das Safety Car fährt mit eingeschalteten gelben/orangen Leuchten unabhängig von der Position des Führenden (möglichst vor dem führenden Teilnehmer) auf die Strecke ein.

(5) Alle Wettbewerbsfahrzeuge müssen sich dann in Abständen von jeweils höchstens 5 Fahrzeuglängen in einer Linie hinter dem Safety Car einreihen. Das Überholen ist mit Ausnahme der nachfolgend aufgeführten Fälle solange verboten, bis die Fahrzeuge die Ziellinie passiert haben, nachdem der Safety Car-Einsatz beendet ist und das Safety Car in die Boxengasse zurück gefahren ist. Ein Überholen ist unter den folgenden Umständen erlaubt:

- wenn ein Fahrzeug eine entsprechende Anweisung durch das Safety Car erhält;

- gemäß nachfolgendem Punkt 13;

- jedes Fahrzeug, das zu den Boxen fährt, darf an einem anderen Fahrzeug oder dem Safety Car vorbeifahren, sobald es die erste Safety Car-Linie überfahren hat;

- wenn das Safety Car in die Boxengasse zurückkehrt, darf es durch andere Fahrzeuge auf der Strecke überholt werden, sobald es die erste Safety Car-Linie überfahren hat;

- wenn ein anderes Fahrzeug seine Fahrt aufgrund eines offensichtlichen Problems verlangsamt.

- (6) Auf Anweisung des Rennleiters / Renndirektors wendet der Beobachter (*Beifahrer*) in dem Safety Car ein grünes Licht, um Fahrzeugen zwischen ihm und dem Führenden anzuzeigen, dass sie überholen sollen. Die Anweisung erfolgt jeweils nur für das unmittelbar hinter dem Safety Car befindliche Fahrzeug. Diese Fahrzeuge fahren nach Überholen des Safety Cars mit angemessener Geschwindigkeit und ohne weitere Teilnehmer zu überholen weiter, bis sie das Ende der Fahrzeugreihe hinter dem Safety Car erreicht haben.

Alternativ kann im Heck des Safety Car ein Display installiert sein, das die Startnummer des führenden Fahrzeuges anzeigt. Fahrzeuge mit einer abweichenden Startnummer dürfen das Safety Car überholen, wenn sie sich unmittelbar hinter dem Safety Car befinden.

Diese Fahrzeuge fahren nach Überholen des Safety Cars mit angemessener Geschwindigkeit und ohne weitere Teilnehmer zu überholen weiter, bis sie das Ende der Fahrzeugreihe hinter dem Safety Car erreicht haben.

- (7) Das Safety Car bleibt mindestens so lange im Einsatz, bis sich der Führende unmittelbar hinter ihm befindet und sich alle verbleibenden Fahrzeuge hinter ihm eingereiht haben. Wenn sich der Führende hinter dem Safety Car befindet, muss er einen Abstand von bis zu 5 Fahrzeuglängen einhalten (nachfolgender Punkt 10 ausgenommen) und alle verbleibenden Fahrzeuge müssen die Formation so geschlossen wie möglich halten.
- (8) Während sich das Safety Car im Einsatz befindet, dürfen die Wettbewerbsfahrzeuge zu den Boxen fahren, sie dürfen auf die Rennstrecke jedoch nur wieder einfahren, wenn die Ampel an der Boxenausfahrt grünes Licht zeigt. Sie zeigt zu jeder Zeit grün, ausgenommen, wenn das Safety Car und die Reihe der nachfolgenden Fahrzeugen sich kurz vor der Boxenausfahrt befinden oder gerade an ihr vorbeifahren. Ein auf die Rennstrecke einfahrendes Fahrzeug muss mit angemessener Geschwindigkeit weiterfahren, bis es das Ende der Fahrzeugreihe hinter dem Safety Car erreicht hat.
- (9) Unter bestimmten Voraussetzungen kann der Rennleiter / Renndirektor das Safety Car auffordern, die Boxengasse (der Posten vor der Boxengasseneinfahrt sollte in diesem Fall das Schild „Safety Car by pit lane“ oder „SC PIT“ zeigen) oder andere Teile der Rennstrecke zu benutzen. In diesen Fällen und vorausgesetzt, die gelben/orangen Leuchten bleiben eingeschaltet, müssen ihm alle Fahrzeuge ohne zu überholen folgen. Jedes Fahrzeug, das unter diesen Umständen in die Boxengasse einfährt, darf an dem ihm zugewiesenen Boxenbereich anhalten. Solange die gelben/orangen Rundumleuchten auf dem Safety Car eingeschaltet sind, müssen die teilnehmenden Fahrzeuge dem Safety Car unbedingt folgen.
- (10) Wenn der Rennleiter / Renndirektor den Safety Car-Einsatz beendet, werden die gelben/orangen Leuchten ausgeschaltet. Dies zeigt den Fahrern an, dass es am

Ende dieser Runde in die Boxengasse einfährt. Um das Unfallrisiko beim Re-Start zu vermindern, müssen alle Fahrer von diesem Zeitpunkt an mit gleichmäßiger Geschwindigkeit ohne Beschleunigungs- und Bremsmanöver weiterfahren bis das Safety Car in die Boxengasse eingebogen ist. Ab diesem Zeitpunkt kann das erste Fahrzeug in der Reihe hinter dem Safety Car die Geschwindigkeit vorgeben und, wenn notwendig, sich um mehr als 5 Fahrzeuglängen zurückfallen lassen. Wenn sich das Safety Car der Boxeneinfahrt nähert, werden die Gelben Flaggen und die SC Schilder an den Streckenposten eingezogen sowie die Gelben Blinklichter an der Startampel und den Streckenampeln ausgeschaltet und durch geschwenkte Grüne Flaggen und eine grüne Ampel bzw. eine geschwenkte Grüne Flagge an der Ziellinie ersetzt. Diese werden so lange gezeigt, bis das letzte Fahrzeug des Feldes die Ziellinie überfahren hat. Das Überholen der Teilnehmer untereinander ist erst ab der Ziellinie erlaubt.

- (11) Jede während des Einsatzes des Safety Cars gefahrene Runde wird als Rennrunde gewertet.
- (12) Falls der Einsatz des Safety Cars zu Beginn der letzten Runde noch nicht beendet ist oder es in der letzten Runde eingesetzt wird, so fährt es am Ende der Runde mit ausgeschalteten Leuchten in die Boxengasse ein und die Fahrzeuge überfahren ohne zu überholen die Ziellinie, wie bei normaler Beendigung des Rennens. Die Sportwarte der Streckensicherung zeigen weiterhin eine einfach geschwenkte Gelbe Flagge.
- (13) Unter außergewöhnlichen Umständen kann das Rennen hinter dem Safety Car gestartet werden. In diesem Fall schaltet es zu irgendeinem Zeitpunkt vor dem 1-Minuten-Signal seine gelb/orangen Leuchten ein. Dies zeigt den Fahrern an, dass das Rennen hinter dem Safety Car gestartet wird. Wenn die grünen Lichter der Startampel eingeschaltet werden, verlässt das Safety Car die Startaufstellung und alle Fahrzeuge folgen ihm in Reihenfolge der Startaufstellung in Abständen von jeweils höchstens 5 Fahrzeuglängen. Es gibt keine Einführungs- /Formationsrunde und der Wertungslauf gilt als gestartet.
- Überholen ist in der ersten Runde nur erlaubt, wenn ein Fahrzeug beim Verlassen seines Startplatzes verspätet ist und die nachfolgenden Fahrzeuge ein Überholen nicht vermeiden können, ohne die dahinter fahrenden Fahrzeuge übermäßig zu behindern. In diesem Fall dürfen die Fahrer nur zur Wiederherstellung der ursprünglichen Startreihenfolge überholen. Ein Fahrzeug, das die Startaufstellung verspätet verlässt, darf kein anderes sich bewegendes Fahrzeug überholen, wenn zu dem Zeitpunkt des Losfahrens alle anderen Fahrzeuge die Startlinie passiert haben. Es muss sich am Ende des Feldes hinter dem Safety Car einreihen. Ist mehr als ein Teilnehmer betroffen, müssen sie sich am Ende des Feldes in der Reihenfolge einordnen, in der sie die Startaufstellung verlassen haben.

Gegen jeden Fahrer, der nach Meinung des Rennleiters / Renndirektors bzw. der Sportkommissare ein anderes Fahrzeug während der ersten Runde unnötigerweise überholt hat, wird eine der in Artikel 24 aufgeführten Strafen ausgesprochen.

Art. 12 Full Course Yellow (FCY)

- (1) Zur temporären Neutralisierung von Warm Up, Training, Qualifikation oder Rennen kann der Rennleiter / Renndirektor alternativ zum Einsatz des Safety Cars eine "Full Course Yellow-Phase" (FCY-Phase) anordnen. Alle Wettbewerbsfahrzeuge müssen sich in einer Reihe hintereinander unter Beibehaltung des Abstandes zum vorausfahrenden Fahrzeug bewegen.
- Während einer „FCY-Phase“ werden an der Ziellinie und an allen Streckenposten geschwenkte Gelbe Flaggen und das Schild „FCY“ gezeigt.
- Darüber hinaus sollte die Anordnung „Full Course Yellow“ zeitgleich auf einem der offiziellen Zeitnahmesensoren zur Information eingeblendet werden.
- (2) Der Rennleiter / Renndirektor kündigt allen Sportwarten der Streckensicherung das Zeigen der Gelben Flagge sowie der FCY-Schilder an und zählt nach der Ankündigung wie folgt rückwärts: "10-9-8-7-6-5-4-3-2-1-FULL COURSE YELLOW".

Bei "FULL COURSE YELLOW" zeigen die Sportwarte der Streckensicherung an allen Streckenposten gleichzeitig die geschwenkte Gelbe Flagge und das FCY-Schild. Die Aufhebung der "FCY-Phase" erfolgt nach dem gleichen Verfahren. Mit dem Einziehen der Gelben Flaggen und der FCY-Schilder wird gleichzeitig die Grüne Flagge an allen Streckenposten und der Linie gezeigt. Mit diesem Zeitpunkt ist für alle Teilnehmer an jedem Punkt der Strecke Warm Up, Training, Qualifikation oder Rennen wieder frei gegeben.

- (3) Während der "FCY-Phase" gilt:
- a) Alle Fahrer müssen sofort ihre Geschwindigkeit auf der gesamten Strecke unter Beachtung äußerster Vorsicht auf 60 km/h reduzieren (keine Vollbremsung; aber auch kein langsames Ausrollen).
- Eine hiervon abweichende Festlegung der Höchstgeschwindigkeit kann in der Veranstaltungsausschreibung oder in der Fahrerbesprechung erfolgen. Jedes Fahrzeug, welches während der „FCY-Phase“ unnötig langsam oder unregelmäßig fährt oder eine mögliche Gefahr für andere Fahrer oder Personen darstellt, wird den Sportkommissaren gemeldet. Dieses gilt sowohl für die Rennstrecke als auch für die Boxengasseneinfahrt und die Boxengasse.
- b) Überholen ist verboten, Ausnahmen hiervon sind:
- jedes Fahrzeug, welches zu den Boxen fährt, darf an einem anderen Fahrzeug vorbeifahren, sobald es die 1. Safety Car-Linie überfahren hat.

- jedes Fahrzeug, welches die Boxengasse verlässt, darf auf der Rennstrecke fahrende Fahrzeuge überholen oder durch diese überholt werden, bevor es die 2. Safety Car-Linie überfahren hat.

- wenn ein anderes Fahrzeug seine Fahrt aufgrund eines offensichtlichen Problems verlangsamt.

c) Die Zeitnahmesysteme werden nicht gestoppt.

d) Jede während der „FCY-Phase“ zurückgelegte Runde wird gewertet.

e) Eine Durchfahrt durch die Boxengasse ist nur dann erlaubt, wenn das Fahrzeug an der Box zu Reparaturarbeiten stoppt.

f) Drive-Through- / Stop-and-go- / Zeitstrafen dürfen während einer „FCY-Phase“ nicht angetreten werden. Dies gilt nicht für den Fall, dass sich das Fahrzeug zu Beginn der „FCY-Phase“ bereits in der Einfahrt zur Boxengasse befunden hat. In diesem Fall wird die Anzahl der Überfahrten über die Linie in einer „FCY-Phase“ zu der maximalen Anzahl der erlaubten Überfahrten über die Linie addiert (siehe Art. 25 Abs. 6).

- (4) Ein Verstoß gegen die zulässige Höchstgeschwindigkeit während einer „FCY-Phase“ liegt vor, wenn der Fahrer die minimal zulässige Rundenzeit / Sektorenzeit unter Beachtung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit unterschreitet oder ein Verstoß durch sonstige Messungen (Radar, Laser, GPS usw.) festgestellt wird.

Die minimal zulässige Rundenzeit / Sektorenzeit unter Berücksichtigung der Höchstgeschwindigkeit während einer „FCY-Phase“ ist in der Veranstaltungsausschreibung anzugeben bzw. durch Bulletin zu veröffentlichen.

Sofern ein Verstoß vorliegt, wird dieser mit einer Wertungsstrafe gemäß den Bestimmungen des DMSB-Veranstaltungs- und Rundstreckenreglements geahndet. Jeder Verstoß wird mit einer Wertungsstrafe geahndet.

Art. 13 Fahrvorschriften und Verhaltensregeln

Die Fahrer haben die Bestimmungen des Anhang L – Kapitel IV zum Internationalen Sportgesetz der FIA (ISG), die die Fahrweise bei Rundstreckenrennen regeln, zu beachten. Diese werden durch die nachstehenden Vorschriften dieses Artikels ergänzt und gelten für alle Trainings, Qualifikationen, Warm-up und Rennen.

- (1) Fahrer, die durch ihre Fahrweise andere Teilnehmer behindern oder gefährden oder sich den Anforderungen der Veranstaltung nicht gewachsen zeigen, können von der weiteren Teilnahme an der Veranstaltung ausgeschlossen werden.

Der Rennleiter/Renndirektor und die Sportkommissare können von jedem Fahrer verlangen, dass er sich dem zuständigen Arzt für eine ärztliche Untersuchung zur Verfügung stellt.

Bei festgestellter medizinischer Rennuntauglichkeit wird dem betreffenden Fahrer eine weitere Teilnahme an der Veranstaltung verweigert. Ein *Rechtsmittel* gegen diese Entscheidung ist nicht *gestattet*.

- (2) Die Rennstrecke wird jeweils auf beiden Seiten der Fahrbahn durch eine weiße Linie begrenzt. Die Kerbs sind nicht Bestandteil der Rennstrecke im Sinne dieses Artikels. Die Fahrer dürfen die Rennstrecke innerhalb der weißen Linien auf der gesamten Breite nutzen. Befindet sich ein Fahrzeug mit allen vier Rädern außerhalb der weißen Linien, gilt dies als Verlassen der Rennstrecke.

Fahrer, die sich durch das Verlassen der Rennstrecke einen Vorteil, wie zum Beispiel Platzierungs- oder Zeitvorteil, verschaffen, können mit Wertungsstrafen oder Strafen belegt werden. Besondere Streckenteile (Bremskurven, Schikanen, Boxeneinfahrt, Boxenausfahrt) können von Sachrichtern überwacht werden.

- (3) Fahrer, die von einem Fahrzeug eingeholt werden, das entweder zeitweise oder dauerhaft schneller ist, müssen dem schnelleren Fahrer die Möglichkeit zum Überholen geben.
- (4) Fahrer, die andere Teilnehmer offensichtlich behindern, blockieren, abdrängen oder gefährden, können mit Wertungsstrafen oder Strafen belegt werden.
- (5) Jeder Fahrer, der auf die Ideallinie zurückkehrt, nachdem er zuvor seine Position abseits der Ideallinie verteidigt hat, muss bei der Anfahrt auf die Kurve mindestens eine Fahrzeugbreite zwischen seinem eigenen Fahrzeug und der Streckenbegrenzung (weiße Linie) einhalten.
- (6) Ein Fahrer, der seine Position auf einer Geraden und vor einer Bremszone verteidigt, darf die volle Streckenbreite während des ersten Spurwechsels benutzen, vorausgesetzt, dass kein „erheblicher Teil“ eines anderen Fahrzeuges, das zu überholen versucht, neben ihm ist.

Als „erheblicher Teil“ wird angesehen, wenn *sich* die Front des überholenden Fahrzeuges neben dem Hinterrad des anderen Fahrzeuges *befindet*.

Während einer Verteidigung der Position in diesem Fall darf der Fahrer seine Linie ohne gerechtfertigten Grund nicht verlassen.

- (7) Fahrer, die von der Strecke abkommen, dürfen nur so wieder auf die Strecke fahren, dass andere Teilnehmer dadurch nicht behindert, blockiert oder gefährdet werden.
- (8) Es ist verboten, ein Fahrzeug entgegen oder quer zur Fahrtrichtung zu bewegen, es sei denn, es ist erforderlich um ein Fahrzeug aus einer gefährlichen Position zu bringen oder ein Offizieller / Sportwart der Streckensicherung eine entsprechende Anweisung gegeben *hat*.
- (9) Jedes Anhalten vor, in oder nach einer Kurve auf der Strecke ist verboten.
- (10) Fahrer, die auf der Strecke zum Halten kommen, müssen ihr Fahrzeug auf dem kürzesten Weg und mit

größter Vorsicht neben der Rennstrecke an einem möglichst sicheren Ort abstellen.

Ein liegen gebliebenes Fahrzeug muss mit dem Lenkrad in seiner bestimmungsgemäßen Position auf der Lenksäule und mit dem Getriebe in Neutralstellung (Leerlauf) und gegen Wegrollen gesichert abgestellt werden. Dieses gilt auch dann, wenn Fahrzeuge im Parc Fermé abgestellt werden.

Der Fahrer hat sich nach Verlassen seines Fahrzeuges unmittelbar auf den ihm zugewiesenen und gesicherten Platz bei den Sportwarten der Streckensicherung zu begeben. Es ist dem Fahrer untersagt die Strecke / Fahrbahn zu überqueren.

Den Anweisungen der Offiziellen / Sportwarte der Streckensicherung ist Folge zu leisten.

- (11) Außerhalb der Boxengasse ist es jedem Teilnehmer streng untersagt, ein Fahrzeug während eines Wettbewerbs, außer auf Anweisung eines Sportwartes, zu schieben.
- (12) Außer dem Fahrer und Offiziellen/ Sportwarten der Streckensicherung darf niemand ein auf der Rennstrecke abgestelltes bzw. liegen gebliebenes Wettbewerbsfahrzeug berühren.

Die Inanspruchnahme oder Duldung fremder Hilfe durch Offizielle/ Sportwarte der Streckensicherung aus Sicherheitsgründen ist davon ausgenommen.

- (13) Liegende Fahrzeuge dürfen nur auf Anweisung des Rennleiters/ Rennleiters in die Boxengasse bzw. in das Fahrerlager geschleppt werden.
- (14) Reparaturen und sonstige Arbeiten am Wettbewerbsfahrzeug während Training, Qualifikation, Warm-up und Rennen dürfen nur abseits der Rennstrecke in einer sicheren Position und nur vom Fahrer des betreffenden Fahrzeuges unter Verwendung der im Fahrzeug befindlichen Werkzeuge und Ersatzteile ausgeführt werden.

Das Mitführen von Reservebehältern jeglicher Art ist nicht gestattet.

Dem Fahrer darf außerhalb der Boxen während Training, Qualifikation, Warm-up und Rennen nur von Offiziellen / Sportwarten der Streckensicherung geholfen werden.

Davon betroffene Fahrer dürfen nach der Hilfe den Veranstaltungsteil fortsetzen.

- (15) Fahrer, deren Fahrzeuge Öl oder andere Flüssigkeiten verlieren, haben die Rennstrecke sofort zu verlassen. Es ist verboten, solche Fahrzeuge ohne Rücksicht auf Verschmutzungen der Fahrbahn zu den Boxen zu fahren.
- (16) Jeder Fahrer, der die Rennstrecke verlassen will, muss diese Absicht rechtzeitig anzeigen und die Rennstrecke so verlassen, das kein anderer Teilnehmer behindert, blockiert oder gefährdet wird.
- (17) Während des Einsatzes von Rettungs- und Sicherheitsfahrzeugen ist besonders umsichtig und vorsichtig zu fahren und diesen Platz zu machen.

(18) In den *Serien- oder* Veranstaltungsausschreibungen können weitere besondere Fahrvorschriften festgelegt werden.

Art. 14 Höchstfahrzeit

Nach einer Fahrzeit von vier Stunden muss der Fahrer eine Pause von mindestens einer Stunde einlegen.

Als Fahrzeit gilt die Zeit, in welcher der Fahrer ohne eine Unterbrechung von mindestens einer Stunde am Rennen teilnimmt. Reparaturpausen oder technisch bedingte Stoppes im Rennen von weniger als einer Stunde werden als Fahrzeit angerechnet. Einführungs- / Formationsrunde/n und Auslaufrunde werden zur Fahrzeit nicht hinzugerechnet.

Art. 15 Boxen/Boxengasse

(1) In einem angemessenen Zeitraum vor jedem Training, jeder Qualifikation, jedem Warm-up oder Rennen können die Boxen bzw. der Boxenvorplatz an der Rennstrecke eingerichtet werden. Nach Beendigung von Training, Qualifikation, Warm-up oder Rennen muss der Boxenvorplatz *umgehend* wieder geräumt werden.

(2) Das Betreten des Boxenbereichs ist nur mit einem hierzu gültigen Ausweis erlaubt. Dieser ist sichtbar zu tragen und Kontrolleuren des Veranstalters vorzuzeigen.

(3) Es darf weder vor noch in den Boxen Werkzeug benutzt werden, welches Funkenflug oder hohe Temperaturen erzeugt. Insbesondere müssen elektrische Apparate den gültigen Sicherheitsnormen entsprechen. Im Bereich der Boxenanlage besteht Rauchverbot.

(4) Fahrer, die in *die* Boxengasse *einfahren* wollen, haben folgende Vorschriften strengstens zu beachten:

Sie müssen sich am Anfang auf die Einfädelspur zur Boxengasse begeben und dürfen diese nicht mehr verlassen. Die weiße Linie darf dabei aus beiden Richtungen nicht überfahren werden.

Ab Auffahrt auf diese Einfädelspur hat der Fahrer seine Geschwindigkeit so herabzusetzen, dass er sein Fahrzeug ohne Gefährdung anderer Teilnehmer oder Sportwarte an den Boxen zum Halten bringen kann. Nach Beendigung des Boxenaufenthaltes darf der Fahrer nach Verlassen der Boxenanlage erst am Ende der weißen Linie wieder auf die Fahrbahn einbiegen. Dabei hat er darauf zu achten, dass er andere Teilnehmer weder gefährdet noch behindert.

Die Höchstgeschwindigkeit in der Boxengasse beträgt zu jedem Zeitpunkt der Veranstaltung max. 60 km/h, sofern die vom DMSB genehmigte Veranstaltungsausschreibung oder die Serienausschreibung nichts anderes vorsieht. Überschreitungen werden während des Trainings / der Qualifikation bzw. des Warm-up mit einer Geldbuße von EUR 100,- zuzüglich EUR 10,- je 1 km/h Überschreitung und während des Rennens mind. mit einer Drive-Through-Strafe bestraft, sofern die Serienausschreibung nichts anderes vorsieht. Für den Fall, dass der Fahrer vor Absolvieren der Wertungsstrafe ausfällt, kann ersatzweise eine

Geldbuße nach den vorstehenden Festlegungen ausgesprochen werden. Anfang und Ende der Geschwindigkeitsbegrenzung sind durch Schilder und Linien zu kennzeichnen.

(5) In der Boxengasse haben die Fahrzeuge auf der Fahrspur („Fast lane“) Vorfahrt gegenüber den Fahrzeugen auf der Arbeitsspur („Working lane“). Die genaue Definition der Bereiche für die „fast lane“ und „working lane“ wird in der Fahrerbesprechung bekannt gegeben.

(6) Das Bewegen von Fahrzeugen mit eigener Motorkraft entgegen der Fahrtrichtung in der Boxengasse ist in jedem Fall – auch für eine Technische Abnahme – verboten.

(7) Die Einhaltung der vorstehenden Sicherheitsbestimmungen für die Boxenzu- und -abfahrten und für den Aufenthalt an den Boxen wird von Sportwarten überwacht.

(8) Personen unter 14 Jahren dürfen sich im Boxenbereich nicht aufhalten. Minderjährigen Personen ab 14 Jahren ist der Aufenthalt im Boxenbereich nur in Begleitung einer aufsichtspflichtigen Person gestattet. Das Mitführen von Tieren im Boxenbereich ist untersagt.

Art. 16 Unterbrechung oder Abbruch eines Rennens

Ein Rennen wird auf Anweisung des Rennleiters / Renndirektors durch Zeigen der Roten Flagge unterbrochen. Nach erfolgter *Signalgebung* müssen alle Fahrzeuge sofort ihre Geschwindigkeit deutlich verringern (*siehe dazu Art. 10.3.b.1*).

(1) Unterbrechung eines Rennens

Wenn es notwendig wird, ein Rennen zu unterbrechen, weil die Strecke durch einen Unfall blockiert ist oder weil eine Fortführung aufgrund des Wetters oder anderer Bedingungen zu gefährlich erscheint, wird auf Anweisung des Rennleiters / Renndirektors an allen Streckenposten die Rote Flagge und an der Ziellinie das rote Ampelzeichen zur Unterbrechung gezeigt.

Sobald dieses Zeichen gegeben wird, besteht Überholverbot, die Boxenausfahrt wird geschlossen und alle Fahrzeuge fahren langsam zur Startaufstellung. Das erste dort ankommende Fahrzeug nimmt die Pole-Position ein. Alle nachfolgenden Fahrzeuge füllen die dahinter liegenden Startplätze / Startboxen auf. Der Rennleiter / Renndirektor kann eine hiervon abweichende Anordnung treffen.

Sollten sich aufgrund der Unterbrechung Fahrzeuge vor dem Führenden befinden, so werden diese beim Zeigen des 3-Minuten-Schildes/-Signals auf Anweisung der Sportwarte um die Strecke geführt und in der Reihenfolge der derzeitigen Platzierung am Ende der Startaufstellung aufgestellt. Die Reihenfolge wird durch den Zeitpunkt bestimmt, an dem es zuletzt möglich war, die Position aller Fahrzeuge zu ermitteln. Jeder Fahrer, der, nachdem das Rennen unterbrochen wurde, in die Boxengasse einfährt oder dessen Fahr-

zeug von der Strecke in die Boxengasse geschoben wird, erhält eine Drive-Through-Strafe. Für jedes Fahrzeug, welches sich in der Boxenanfahrt oder in der Boxengasse befand, als das Zeichen zur Unterbrechung gegeben wurde, entfällt diese Bestrafung. Alle diese Fahrzeuge verbleiben bis zur Wiederaufnahme des Rennens in der Boxengasse und dürfen diese erst verlassen, nachdem alle hinter dem Safety Car fahrenden Fahrzeuge an der Boxenausfahrt vorbeigefahren sind. Das Safety Car nimmt dann für den Re-Start die Position vor der Startaufstellung ein.

Während der Unterbrechung des Rennens gilt:

- Die Zeitnahmesysteme werden nicht gestoppt. Der Rennleiter / Renndirektor kann eine hiervon abweichende Anordnung treffen.
- Es darf an den Fahrzeugen gearbeitet werden, sobald diese in der Startaufstellung zum Stehen gekommen oder zu ihren Boxen gefahren sind, wobei jegliche Art von Arbeit die Wiederaufnahme des Wertungslaufs jedoch nicht behindern darf;
- Be- und Enttanken ist verboten;
- Nur Teammitglieder und Offizielle sind in der Startaufstellung zulässig.

(2) Wiederaufnahme eines Rennens nach Unterbrechung

Die Unterbrechung des Rennens sollte so gering wie möglich gehalten werden. Sobald ein Zeitpunkt für die Wiederaufnahme bekannt ist, wird dieser allen Teams über die Zeitnahmemonitore bzw. über Lautsprecherdurchsage mitgeteilt. In jedem Fall wird eine mindestens zehnminütige Vorlaufzeit gewährt.

Sollte aufgrund besonderer Umstände eine längere Unterbrechung erforderlich sein bzw. der verbleibende Teil des Rennens an einem anderen Veranstaltungstag durchgeführt werden müssen, so kann der Rennleiter / Renndirektor die entsprechenden Maßnahmen treffen und mit Genehmigung der Sportkommissare Änderungen des Zeitplans vornehmen. Der Rennleiter / Renndirektor kann in Abstimmung mit den Sportkommissaren festlegen, ob die Fahrzeuge bis zum Re-Start unter Parc Fermé-Bestimmungen stehen. Sollte dies bestimmt werden, muss den Bewerbern/Fahrern jedoch eine Zeit von mindestens 30 Minuten zur Vorbereitung der Fahrzeuge gewährt werden. Die Teilnehmer sind hierüber schriftlich zu informieren.

Vor der Wiederaufnahme werden die Zeichen 10 Minuten, 5 Minuten, 3 Minuten, 1 Minute und 30 Sekunden gegeben, wobei jedes Zeichen von einem akustischen Warnsignal begleitet wird.

Die Vorschriften des Art. 5 sind zu beachten.

Ab dem Zeigen des Zeichens „3 Minuten / drei rote Doppellichter“ müssen alle Fahrzeuge in der Startaufstellung auf ihren Rädern stehen. Sie dürfen nicht wieder angehoben werden. Ein festgestellter Verstoß gegen diese Vorschrift wird mit einer Wertungsstrafe geahndet. Wenn ein Fahrer nach dem 30-Sekunden-

Signal Hilfe benötigt, muss er seinen Arm heben oder sich in anderer Weise bemerkbar machen (Lichtthupe, Warnblinkanlage usw.). Sobald die restlichen Fahrzeuge, die hierzu in der Lage sind, die Startaufstellung verlassen haben, werden die Sportwarte angewiesen, das Fahrzeug in die Boxengasse zu schieben. Für diesen Fall sollten Sportwarte mit Gelben Flaggen neben jedem Fahrzeug stehen, um die nachfolgenden Fahrer zu warnen.

Das Rennen wird gemäß Safety Car-Bestimmungen (Art. 11) wieder aufgenommen.

(3) Unterbrechung vor Vollendung der 2. Rennrunde (optional)

Hat das führende Fahrzeug bei Unterbrechung des Rennens weniger als 2 Runden zurückgelegt, so gilt der Start als nicht erfolgt. Es erfolgt eine Startaufstellung nach der ursprünglichen Startaufstellung. Evtl. freibleibende Startplätze dürfen durch Aufrücken nicht mehr aufgefüllt werden. Freibleibende Startreihen werden jedoch durch Aufrücken geschlossen. Die Renndistanz wird um 2 Runden gekürzt. Eine etwa angegebene maximale Fahrzeit verkürzt sich entsprechend. Die zu berücksichtigende Rundenzeit muss in der jeweiligen Ausschreibung festgelegt werden.

Ausgefallene Teilnehmer, die das Rennen beim Neustart nicht wieder aufnehmen können, werden dennoch als „gestartet“ betrachtet.

Diese Bestimmungen dürfen nur angewendet werden, wenn dies in der Veranstaltungsausschreibung ausdrücklich angegeben ist.

Die Anwendung der Bestimmungen des Artikels 16.3 obliegt dem Rennleiter/ Renndirektor.

(4) Unterbrechung eines Rennens nach Zurücklegen von 75% der Renndistanz oder Renndauer

Hatte das führende Fahrzeug bei Unterbrechung des Rennens mindestens 75% (aufgerundet auf die nächste volle Runde oder Minuten) der ursprünglich vorgesehenen Renndistanz oder Renndauer zurückgelegt, so kann das Rennen als abgebrochen und beendet erklärt werden. Die Wertung erfolgt zu dem Zeitpunkt, zu dem das (gesamt-) führende Fahrzeug das vorletzte Mal die Ziellinie überquert hat, bevor das Rennen unterbrochen wurde.

(5) Abbruch eines Rennens

Die Entscheidung zum Abbruch eines Rennens nach einer Unterbrechung gemäß Art. 16 – 16.4 treffen die Sportkommissare.

Die Wertung erfolgt zu dem Zeitpunkt, zu dem das (gesamt-) führende Fahrzeug das vorletzte Mal die Ziellinie überquert hat, bevor das Rennen unterbrochen bzw. abgebrochen wurde.

Art. 17 Beendigung des Rennens

- (1)** Das Ende des Rennens wird jedem Fahrer durch Zeigen der Zielflagge bei Überfahren der Ziellinie angezeigt. Bei Erreichen der vorgeschriebenen Runden-

zahl werden zunächst der Zeitschnellste und dann alle Nachfolgenden, unabhängig von deren bis dahin erreichten Rundenzahl, abgewinkt. Bei Rennen über eine Zeitdistanz wird abgewinkt, wenn nach Ablauf der Zeit der Führende die Ziellinie passiert.

- (2) Der Veranstalter *kann* festlegen, dass das Rennen nach Ablauf einer bestimmten Zeit endet, auch wenn die vorgesehene Distanz nicht erreicht wird. Nach Beginn der Veranstaltung bedarf eine derartige Entscheidung der Genehmigung der Sportkommissare.
- (3) Wenn laut Ausschreibung die Fahrzeuge die Ziellinie mit eigener Motorkraft überfahren müssen, können nur die Teilnehmer gewertet werden, die mit ihren Fahrzeugen die Ziellinie oder die Zeitmesslinie in der Boxengasse überquert haben.
- (4) Nach Abwinken des Zeitschnellsten/Führenden herrscht in der Auslaufrunde Überholverbot gegenüber den Fahrzeugen, die sich noch im Rennen befinden und noch nicht abgewinkt sind. Die Ziellinie darf nur einmal überquert werden. Verstöße können von den Sportkommissaren geahndet werden.

Art. 18 Parc Fermé

Nach dem Abwinken des ersten Fahrzeuges in der Qualifikation oder im Rennen unterliegen alle in Wertung befindlichen Fahrzeuge bis zum Ende der Protestfrist den Parc Fermé-Bestimmungen. Während dieser Zeit dürfen an den Fahrzeugen keinerlei Arbeiten vorgenommen werden.

- (1) Der Veranstalter kann Örtlichkeiten als Parc Fermé ausweisen, in welche ausgewählte Fahrzeuge verbracht werden können. Für alle anderen in Wertung befindlichen Fahrzeuge gilt das Veranstaltungsgelände als Parc Fermé.
- (2) Die betroffenen Fahrzeuge sind unmittelbar nach Beendigung der Qualifikation oder des Rennens im Parc Fermé abzustellen. Sie dürfen erst nach Zustimmung der Sportkommissare durch den Rennleiter / Renndirektor freigegeben und daraus entfernt werden.
- (3) Nach der Qualifikation oder dem Rennen und bis zur Aufhebung des Parc Fermé darf das abgestellte Fahrzeug nur noch durch vom Rennleiter / Renndirektor beauftragte Personen berührt werden.
- (4) Die nicht im ausgewiesenen Parc Fermé abgestellten Fahrzeuge müssen bis zum Ablauf der Protestfrist im Fahrerlager für Nachuntersuchungen bereitstehen. Sie unterliegen auch im Fahrerlager den Parc Fermé-Bestimmungen.

Art. 19 Platzierung

- (1) Sieger ist der Fahrer, der die vorgesehene Distanz mit seinem Fahrzeug in der kürzesten Zeit oder die längste Distanz in der vorgeschriebenen Zeit unter Berücksichtigung aller evtl. Strafen zurückgelegt hat.
- (2) Die Platzierung der Teilnehmer erfolgt nach den für die Renndistanz bei gleicher Rundenzahl benötigten kürzesten Fahrzeiten, danach nach der bis zum Ab-

winken erreichten Rundenzahl. Bei Rennen über eine bestimmte Zeitdistanz hat der Teilnehmer gewonnen, der die höchste Rundenzahl erreicht hat. Bei gleicher Rundenzahl ist der Sieger, der die Rundenzahl zuerst erreicht hat. Runden, die nicht mit eigener Motorkraft des Wettbewerbsfahrzeugs zurückgelegt wurden, werden nicht gewertet.

- (3) Belegen mehrere Fahrer den gleichen Rang (ex-aequo-Wertung) werden die zugeteilten Punkte oder Preise geteilt. Der darauf folgende Platz entfällt.

Art. 20 Mindestdistanz, Mindestdauer

Sofern in der Ausschreibung nichts anderes bestimmt ist, gilt ausschließlich folgender Wertungsmodus:

- bei allen Rennen von weniger als 4 Stunden Dauer werden nur die Fahrzeuge gewertet, die mindestens 90% der vom Sieger zurückgelegten Distanz absolviert haben.
- bei allen Rennen von 4 und mehr Stunden Dauer werden nur die Fahrzeuge gewertet, die mindestens 75% der vom Sieger zurückgelegten Distanz absolviert haben. Ergeben sich beim Errechnen von Anteilen der Gesamtrundenzahl Nachkommastellen, so werden diese nicht berücksichtigt.

Hat ein Fahrer/Team die vorgeschriebene Mindestdistanz nicht erreicht, so wird er/es nicht gewertet.

Art. 21 Mehrere Läufe

Wird ein Rennen in mehreren Läufen durchgeführt, ist Sieger der Fahrer und/oder das Team, der/das

- die vorgeschriebene Gesamtdistanz in der kürzesten Gesamtzeit zurückgelegt hat, oder
- die höchste Gesamtdistanz in der vorgeschriebenen Gesamtzeit zurückgelegt hat.

Belegen mehrere Fahrer / Teams den gleichen Rang (ex-aequo-Wertung) wird das Ergebnis des ersten Laufes zur Ermittlung des Gesamtergebnisses berücksichtigt.

Art. 22 Vorzeitiges und verspätetes Zeigen der Zielflagge

Wird die Zielflagge vorzeitig gezeigt, so ist dieser Zeitpunkt für die Wertung maßgebend. Wird die Zielflagge nach der vorgeschriebenen Rundenzahl oder nach der Höchstdauer des Wettbewerbs gezeigt, so gilt für die Wertung der Zeitpunkt, zu welchem der Wettbewerb hätte enden müssen.

Art. 23 Wertungsstrafen des Rennleiters/Renndirektors

Dem Rennleiter / Renndirektor obliegen die nachfolgend aufgeführten Wertungsstrafen:

- Änderung der Startposition / Rückversetzung in der Startaufstellung
- Nichtwertung (Runden, Zeiten, Ergebnisse)
- Drive-Through-Strafe
- Stop-and-Go-Strafe
- Zeitstrafe

Der Veranstalter kann mit Genehmigung des DMSB in der Ausschreibung weitere Tatbestände für Wertungsstrafen festlegen.

Art. 24 Drive Through- / Stop-and-go- / Zeitstrafe

- (1) Folgende Tatbestände werden grundsätzlich mit einer Drive-Through- / Stop-and-go- / Zeitstrafe geahndet:
 - a) Bewegen des Fahrzeuges bei stehendem Start nach Einnehmen der Startposition vor Senken der Startflagge oder bei Verwendung einer Startampel jegliches Bewegen des Fahrzeuges zwischen dem Einschalten der roten Lichter und dem Startsignal oder bei Verwendung einer Startampelautomatik jegliches Bewegen des Fahrzeuges zwischen dem zweiten roten Doppellicht und dem Startsignal.
 - b) Start von einer nicht korrekten Startposition.
 - c) Verlassen der Startposition innerhalb der Kolonne oder vorzeitiges Ausscheren aus der Formation vor Erteilung des Startsignals bei Start nach rollendem Start.
 - d) Bei rollendem Start: Überholen des Führungsfahrzeuges vor Senken der Gelben Flagge / Ausschalten der gelben Blinkleuchten.
 - e) Auslassen von Schikanen oder Bremskurven im Rennen.
 - f) Verlassen der Rennstrecke mit Wettbewerbsvorteil.
 - g) Während des Rennens Geschwindigkeitsüberschreitung in der Boxengasse.
 - h) Missachtung von Flaggenzeichen, insbesondere der Gelben Flagge.
 - i) Unerlaubtes Bewegen des Fahrzeuges quer oder entgegen zur Fahrtrichtung.
- (2) Drive-Through-Strafe:
Der betroffene Fahrer muss zum Absolvieren der Drive-Through-Strafe in die Boxengasse einfahren, unter Beachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und ohne anzuhalten durch die Boxengasse fahren und anschließend das Rennen wieder aufnehmen.
- (3) Stop-and-go-Strafe:
Der betroffene Fahrer hat zum Absolvieren der Stop-and-go-Strafe in die Boxengasse einzufahren und vor seiner Box, an einem in der Ausschreibung oder in der Fahrerbesprechung festgelegten Platz anzuhalten. Sobald das Fahrzeug zum Stillstand gekommen ist, darf der Teilnehmer das Rennen wieder aufnehmen. Für die An- und Abfahrt gilt in der Boxengasse das vorgeschriebene Tempolimit.
- (4) Zeitstrafe:
Der betroffene Fahrer hat zum Absolvieren der Zeitstrafe in die Boxengasse einzufahren und vor seiner Box, an einem in der Ausschreibung oder in der Fahrerbesprechung festgelegten Platz anzuhalten. Er muss dort mindestens für die Dauer der verhängten Zeitstrafe stehen, bevor er das Rennen wieder aufnehmen darf.

- (5) Bei einer Drive-Through-, einer Stop-and-go- sowie einer Zeitstrafe unterliegt das Fahrzeug von der Einfahrt in die Boxengasse bis zur Ausfahrt aus der Boxengasse den Parc Fermé-Bestimmungen. Einzige Ausnahme: Das Anschließen eines Starthilfekabels ist bei einer Stop-and-go- und einer Zeitstrafe erlaubt.
- (6) Die Drive-Through- / Stop-and-go- / Zeitstrafe wird dem Teilnehmer auf einer Tafel in Verbindung mit seiner Start-Nummer an der offiziellen Stelle für die Signalgebung der Rennleitung in Höhe der Boxenmauer (möglichst in Sichthöhe des Fahrers) angezeigt und maximal zweimal wiederholt. Er ist damit aufgefordert, diese Strafe sofort anzutreten; die Ziellinie darf nach dem ersten Anzeigen der Strafe maximal zweimal außerhalb der Boxengasse überfahren werden. Es sollen nicht mehr als zwei Strafen gleichzeitig angezeigt werden. Die Größe der Buchstaben und Ziffern der Anzeige beträgt mindestens 30 cm.
- (7) Wird die Aufforderung, die Drive-Through- / Stop-and-go- / Zeitstrafe anzutreten, nicht befolgt, wird dem betroffenen Fahrer auf Anweisung der Sportkommissare die Schwarze Flagge gezeigt. Erfolgt die Anzeige der Stop-and-go- / Drive-Through-Strafe 5 Runden oder weniger vor Beendigung der Rennstanz, so wird bei Nichtbefolgung eine
 - Drive-Through-Strafe in eine 30 Sekunden Ersatzstrafe
 - Stop-and-go-Strafe in eine 35 Sekunden Ersatzstrafe,
 - Zeitstrafe in eine 35 Sekunden Ersatzstrafe zuzüglich der Dauer der Strafzeit (Standzeit) umgewandelt.
 Die Ausschreibung kann abweichende Ersatzstrafen vorsehen. Die vorgenannten Wertungsstrafen können als Ersatzstrafe auch noch nach Beendigung des Rennens verhängt werden.
- (8) Bei einem Rennen auf Zeit ist in der Ausschreibung festzulegen, welche Restzeit den in Absatz (7) maßgebenden 5 Runden, in welcher bei Nichtbefolgung der Strafe eine Ersatzstrafe greift, entspricht.
- (9) Das Verlassen der Rennstrecke mit Vorteil sowie das Auslassen von Bremskurven im Training und in der Qualifikation hat die Nichtwertung der betreffenden Trainingsrunde und ggfs. der vorherigen oder nächsten Runde zur Folge.
- (10) Gegen die in diesem Artikel genannten Wertungsstrafen ist weder Protest noch Berufung zulässig.

Art. 25 Renndirektor

Für bestimmte Wettbewerbe innerhalb einer Veranstaltung kann ein Renndirektor benannt sein. Dieser ist in der Veranstaltungsausschreibung entsprechend aufzuführen. Der Rennleiter muss in permanenter Abstimmung und in ständiger Zusammenarbeit mit dem Renndirektor/den Renndirektoren arbeiten.

In den nachfolgenden Punkten ist der Renndirektor dem Rennleiter übergeordnet und der Rennleiter darf diesbezügliche Anweisungen nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Renndirektors erteilen:

- Überwachung des Trainings, der Qualifikation, des Warm-up und der Rennen
- Einhaltung des Zeitplans. Wenn notwendig, unterbreitet der Renndirektor den Sportkommissaren Vorschläge zur Änderung des Zeitplans oder der Veranstaltungsausschreibung
- Verhängung von Wertungsstrafen und ggf. Bußgelder,
- Beendigung bzw. Unterbrechen des Trainings, der Qualifikation, des Warm-up oder des Rennens aus Sicherheitsgründen
- Einsatz des Safety Cars
- Abwicklung einer Full Course Yellow-Phase
- Die Startprozedur
- Abwicklung eines eventuellen Re-Starts
- Fahrerbesprechung (Briefing)

Art. 26 Streckensicherungsfahrzeuge

Bei allen DMSB genehmigten Rundstreckenrennen (Status: International, National A) in Deutschland müssen folgende Streckensicherungsfahrzeuge inkl. lizenzierter Besatzung (gemäß ISG Anhang H bzw. DMSB-Streckenlizenz) eingesetzt werden:

- DMSB-Staffel (Fast Intervention Unit - FIU, Heavy Duty Intervention Unit - HDU)
- DMSB-Medical-Car (Medical Car Doctor, Medical Car Paramedic)
- Extrication-Team (bei Veranstaltungen mit FIA-Prädikat sowie DTM und ADAC GT Masters)

Die Mindestanzahl der Streckensicherungsfahrzeuge bzw. Teams ist der DMSB-Streckenlizenz sowie dem DMSB-Veranstaltungsreglement zu entnehmen. Die Bestellung erfolgt über das entsprechende Formular, welches auf der DMSB-Homepage zum Download bereit steht.

DMSB-Rundstreckenreglement 2019 - Anhang 1

Ergänzende Empfehlung - Verwendung der „Code 60“ – Flagge / -Tafel

Stand: 15.11.2018 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

Den Veranstaltern wird es freigestellt, eine weitere Flagge, über die in Art. 10 Abs. 4 Buchstaben a-f des DMSB-Rundstreckenreglements hinaus genannten, zu verwenden.

Sofern ein Veranstalter die nachfolgenden Bestimmungen zur Anwendung bringen möchte, müssen diese in die jeweilige Veranstaltungsausschreibung aufgenommen und dem DMSB zur Genehmigung vorgelegt werden.

Art. 1 Sicherheitsphase / Neutralisation von Training, Warm up, Zeittraining (Qualifying) oder Rennen unter „Code 60“

Zum Zwecke der Neutralisierung eines Trainings, Warm up, Zeittraining (Qualifying) oder Rennens können von der Rennleitung pink-farbene Flaggen eingesetzt werden.

Diese pink-farbenen Flaggen enthalten ein diagonales weißes Kreuz mit einem Kreis in der Mitte, welcher die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der gesamten Strecke in der Phase der Neutralisation vorgibt. (siehe Abbildung)

Die Höchstgeschwindigkeit beträgt grundsätzlich 60 km/h; je nach Serie kann diese auch eine davon abweichende Höchstgeschwindigkeit vorgeben. Diese ist in der Serien- und/oder Veranstaltungsausschreibung anzugeben; entsprechende Flaggen sind für alle Streckenposten vorzuhalten.



Anstelle einer „Code 60“-Flagge kann auch eine „Code 60“-Tafel zum Einsatz kommen. Die Verwendung einer „Code 60“-Tafel muss in der Serien- und/oder Veranstaltungsausschreibung bekanntgemacht werden.

Art. 2 Verfahren für den Einsatz der „Code 60“ – Flagge/-Tafel

Der Rennleiter kündigt allen Streckenposten das Zeigen der „Code 60“-Flagge /-Tafel an und zählt nach der Ankündigung wie folgt rückwärts: „5-4-3-2-1-jetzt“

Bei „jetzt“ zeigen alle Streckenposten gleichzeitig die „Code 60“ – Flagge/-Tafel stillgehalten.

Die Aufhebung der „Code 60“ – Phase erfolgt nach dem gleichen Verfahren; mit dem Einziehen der „Code 60“ – Flagge/-Tafel wird gleichzeitig die Grüne Flagge geschwenkt gezeigt.

Art. 3 Für die „Code 60“ – Phase gilt:

- Die Flagge/-Tafel wird an der Start-/Ziellinie und an allen Streckenposten stillgehalten gezeigt.
- Während dieser Sicherheitsphase müssen alle Fahrer ihre Geschwindigkeit auf der gesamten Strecke unter

Beachtung äußerster Vorsicht sofort auf 60 km/h reduzieren (keine Vollbremsung; aber auch kein langsames Ausrollen)

- Die Zeitznahmesysteme werden nicht gestoppt
- Überholen ist verboten
- In Bereichen, in welchen Sicherungsarbeiten durchgeführt werden, zeigen die Sportwarte der Streckensicherung zusätzlich gelbe Flaggen. Eine Aufhebung der Gelben Flagge durch die Grüne Flagge erfolgt nicht.
- Die Sicherheitsphase wird grundsätzlich durch Zeigen der Grünen Flagge an der Start-/Ziellinie und an den Streckenposten aufgehoben. Mit diesem Zeitpunkt ist für alle Teilnehmer an jedem Punkt der Strecke das Training, Warm up, Zeittraining (Qualifying) oder Rennen wieder frei gegeben. Jede während der Sicherheitsphase zurückgelegte Runde wird gewertet.

Sollte eine Neutralisation mit „Code 60“ nicht ausreichen, um die Sicherheit auf der Strecke wieder herzustellen, wird das Training, Qualifikationstraining oder Rennen durch Zeigen der Roten Flagge an der Start-/Ziellinie und entlang der Rennstrecke von der Rennleitung unter- bzw. abgebrochen. Aus Sicherheitsgründen ist es empfehlenswert, eine Unterbrechung bzw. einen Rennabbruch mit einer „Code 60“ – Phase einzuleiten. Im Weiteren gelten die Vorschriften des Art. 16 des DMSB-Rundstreckenreglements.

Art. 4 Verstoß gegen „Code 60“

Ein Verstoß gegen die zulässige Höchstgeschwindigkeit während der Sicherheitsphase unter „Code 60“ liegt vor, wenn der Fahrer die minimal zulässige Rundenzeit unter Beachtung einer Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h unterschreitet. Sofern ein Verstoß vorliegt, wird dieser mit einer Wertungsstrafe gemäß den Bestimmungen des DMSB-Veranstaltungs- und Rundstreckenreglements gehandelt.

Die minimal zulässige Rundenzeit unter Berücksichtigung der Höchstgeschwindigkeit unter „Code 60“ ist in der Veranstaltungsausschreibung anzugeben bzw. durch Bulletin zu veröffentlichen.

Art. 5 Weitere Einsatzmöglichkeiten der „Code 60“ – Flagge/-Tafel :

- Start eines Rennens unter „Code 60“
Bei Witterungsverhältnissen, welche einen normalen Start aus Sicherheitsgründen nicht möglich machen, kann ein Rennen auch unter „Code 60“ gestartet werden. Der Start erfolgt durch Zeigen der „Code 60“ – Flagge/-Tafel zusammen mit der Grünen Flagge oder einer grünen Ampel.

Rundstreckenreglement

Gleichzeitig wird an allen Streckenposten die "Code 60" – Flagge/-Tafel gezeigt. Es gelten die obigen Bestimmungen; die Aufhebung erfolgt durch gleichzeitiges Einziehen der „Code 60“ – Flagge/-Tafel und Zeigen der Grünen Flagge an allen Streckenposten.

b) Re-Start nach Unterbrechung eines Rennens

Nach der Unterbrechung eines Rennens kann ein Rennen von der Startlinie aus auch unter "Code 60" zusammen

mit der Grünen Flagge oder einer grünen Ampel erneut gestartet werden. Die obigen Bestimmungen gelten analog.

c) Bei Langstreckenrennen auf der Nürburgring Nordschleife ist ein alternativer Einsatz der „Code 60“ – Flagge/-Tafel möglich. Siehe hierzu den Anhang 2 zum DMSB-Rundstreckenreglement– Besonderheiten der Nürburgring Nordschleife.

DMSB-Rundstreckenreglement 2019 - Anhang 2

Besonderheiten der Nürburgring Nordschleife 2019

Stand: 04.12.2018 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

Die Regelungen des Anhang 2 zum DMSB-Rundstreckenreglement gelten als Ergänzung des DMSB-Rundstreckenreglement für Besonderheiten bei Serien/Veranstaltungen/Wettbewerben auf der Nürburgring Nordschleife (VLN Langstreckenmeisterschaft Nürburgring, ADAC Qualifikationsrennen 24h-Rennen, ADAC Total 24h-Rennen, Youngtimer Trophy, FHR-Rennserien, RCN-Rundstreckenrennen, etc.*).

*Diese Aufzählung der Serien/Veranstaltungen/Wettbewerbe auf der Nürburgring Nordschleife ist nicht abschließend und kann vom DMSB jederzeit ergänzt werden.

Es gelten zusätzlich die Serienreglements und Ausschreibungsbestimmungen der betreffenden Serien/Rennveranstaltungen/Wettbewerbe.

Art. 1 Zulassungsvoraussetzungen für Fahrer

Bei allen Automobilsportveranstaltungen auf der Nürburgring Nordschleife muss der Teilnehmer das 18. Lebensjahr vollendet haben. Darüber hinaus sind die DMSB-Lizenzbestimmungen (inkl. Anhang 1) sowie die jeweiligen Serien- oder Veranstaltungs-Ausschreibungen zu beachten.

DMSB Permit Nordschleife (DPN)

Die DMSB Permit Nordschleife (DPN) ist *grundsätzlich* für alle Teilnehmer (Bewerber- / Fahrerlizenz des DMSB oder eines anderen der FIA angeschlossenen ASN) bei DMSB-genehmigten Serien / Rennveranstaltungen / Wettbewerben auf der Nürburgring Nordschleife als Zusatzberechtigung neben der notwendigen Bewerber- / Fahrerlizenz vorgeschrieben.

Die Erteilungsvoraussetzungen können dem Anhang 1 der DMSB-Lizenzbestimmungen entnommen werden. Die DPN wird in drei Stufen ausgegeben:

Stufe A: gültig für Fahrzeuge mit einem Leistungsgewicht max. 4,2 kg/PS (5,71 kg/kW)*

Stufe B: gültig für Fahrzeuge mit einem Leistungsgewicht > 4,2 kg/PS (5,71 kg/kW)*

Stufe C: gültig für Fahrzeuge der Youngtimer Trophy, FHR-Serien sowie der Veranstaltung RCN-Rundstreckenrennen Schwedenkreuz (abweichende Fahrzeugeinstufungen können in den jeweiligen Serien- bzw. Veranstaltungs-Ausschreibungen festgelegt werden).

*Richtwerte; die genaue Fahrzeugeinstufung (nach Klassen gemäß Serien- bzw. Veranstaltungs-Ausschreibung) wird vom DMSB genehmigt und ist Art. 9 zu entnehmen (Tabelle „Einteilung der Fahrzeug-Kategorien A, B und C für die DPN“).

Bei allen weiteren bzw. neuen Rennen/Serien erfolgt die Einteilung der Fahrzeuge grundsätzlich gemäß vorstehendem Leistungsgewicht. Der Veranstalter / Serienausschreiber muss die Einteilung in der Veranstaltungs- / Serienausschreibung aufführen. Der DMSB behält sich das Recht vor, weiterführende Teilnahmevoraussetzungen festzulegen.

Art. 2 Zulassungsvoraussetzungen für Fahrzeuge / Bauliche Voraussetzungen

Auf der Nürburgring Nordschleife sind grundsätzlich nur Fahrzeuge unter Berücksichtigung folgender Punkte startberechtigt:

(1) Es sind nur Tourenwagen und GT-Fahrzeuge mit geschlossener Karosserie und festem Dach oder Hardtop (keine Cabriolets) sowie die in der DMSB Streckenlizenz aufgeführten Fahrzeuggruppen zugelassen.

(2) Sportwagen, Formel-Fahrzeuge sowie Fahrzeuge mit freistehenden Rädern sind nicht zugelassen.

Des Weiteren sind Fahrzeuge mit Rohrrahmen-Chassis grundsätzlich nicht startberechtigt;

Ausnahmen:

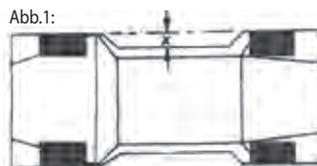
a) Fahrzeuge der Gruppen 24h (SP) Spezial und SP-X, welche in Abstimmung mit dem DMSB vom Technik-Ausschuss ADAC Nordrhein/VLN zugelassen wurden,

b) GT3-Fahrzeuge mit Zulassung der FIA bzw. GT4-Fahrzeuge mit RACB/KNAF Zulassung,

c) Anhang K-Fahrzeuge mit *Historic Technical Passport* (HTP).

(3) Die Fahrzeuge müssen in die Karosserie integrierte Kotflügel haben. Fahrzeuge mit mitlenkenden Kotflügeln (wie z.B. Donkervoort, Lotus Super 7, o.ä.) sind nicht erlaubt.

(4) Das Fahrzeug muss auch zwischen den Vorderrädern eine feste Karosserie (Einfahrerschutz) haben. Das Maß X darf max. 150 mm betragen (siehe Abb. 1).



- (5) Die Höhe des Wettbewerbsfahrzeuges, gemessen am Dach, muss mindestens 1100 mm betragen.
- (6) Grundsätzlich sind für alle Fahrzeugklassen – außer SP-X, SP-Pro und GT3 der Homologationsjahre ab 2010 – nur Reifen gemäß der DMSB-Zulassungsliste (auf dem Markt frei erwerbliche Reifen) zugelassen.

Für Fahrzeugklassen, für die keine handelsüblichen Reifen gemäß „DMSB-Zulassungsliste Reifen Nürburgring Nordschleife“ vorgeschrieben sind, d.h. für SP-X, SP-Pro und GT3-Fahrzeuge der Homologationsjahre ab 2010, gelten für die Veranstaltungen der VLN Langstreckenmeisterschaft Nürburgring und dem ADAC Total 24h-Rennen inkl. ADAC Qualifikationsrennen 24h-Rennen auf der Nürburgring Nordschleife zwingend die DMSB-Bestimmungen „Musterreifen-Prozedere für VLN und 24h-Rennen 2019“.

(7) **Sicherheitsausrüstung**

Alle Fahrzeuge (auch historische) sind auf der Nürburgring Nordschleife nur zugelassen, wenn sie mindestens mit einer Sicherheitseinrichtung nach Anhang J 1993, Artikel 253.8 Zeichnung 1 (Überrollbügel), mit Abschleppösen, einem 2 Kg Handfeuerlöscher, einem Stromkreisunterbrecher und Sicherheitsgurten ausgerüstet sind. Für Fahrzeuge mit Dieselmotor ist ein FIA-homologierter FT3-/FT5-Sicherheitstank vorgeschrieben.

Art. 2.1 Besondere Bestimmungen für die Fahrzeugklassen SP-9 (FIA-GT3, SP-Pro und SP-X)

Darüber hinaus gelten die vom DMSB veröffentlichten besonderen Bestimmungen für die Fahrzeugklassen SP-9 (FIA-GT3), SP-Pro und SP-X hinsichtlich Motorleistung, Traction Control System, Mindest-Fahrhöhe, Heckflügel-Breite/-Position, Aerodynamik etc.

(1) Mindestfahrhöhe für Fahrzeuge der Klassen SP9 (FIA-GT3), SP-X, SP-Pro

Zu jedem Zeitpunkt der Veranstaltung muss es möglich sein eine Rolle mit den Abmaßen 300mm (Breite) x 70 mm (Durchmesser) unter dem Fahrzeug zu verschieben. Die Überprüfung erfolgt auf der ausgewiesenen Referenzfläche des Veranstalters. Bei der Überprüfung kann der Reifendruck aller vier Räder von einem Teammitglied auf 1,8 bar eingestellt werden. Wenn der Luftdruck geändert wird, muss an allen Rädern derselbe Druck eingestellt werden. *Eine Korrektur des Reifendrucks wird nur dann vorgenommen, wenn zum Zeitpunkt der Messung der Reifendruck eines oder mehrerer Reifen unter 1,8 bar ermittelt wird.* Zur Ermittlung des Reifendrucks wird ausschließlich der Messwert des offiziellen Manometers des Veranstalters herangezogen.

Die Überprüfung erfolgt im Istzustand des Fahrzeuges mit den zum Zeitpunkt der Überprüfung montierten Reifen und der zu diesem Zeitpunkt im Fahrzeug befindlichen Kraftstoffmenge und dem betreffenden Fahrer.

Für eine Kontrolle der Mindestfahrhöhe im Rahmen einer Nachuntersuchung gelten zusätzlich folgende Bestimmungen:

- Nach Anordnung eines Technischen Kommissars muss der Reifendruck aller vier Räder von einem Teammitglied auf 1,8 bar eingestellt werden.

- Zur Ermittlung des Reifendrucks wird ausschließlich der Messwert des offiziellen Manometers des Veranstalters herangezogen.

- Wenn ein Fahrzeug ausgerüstet mit Regenreifen im Parc Fermé abgestellt wird oder zur Nachuntersuchung herangezogen wird, muss dieses bei einer angeordneten Kontrolle der Mindestfahrhöhe auf neue Slick-Reifen umgerüstet werden.

Nach Anordnung eines Technischen Kommissars muss der Reifendruck aller vier Räder von einem Teammitglied auf 1,8 bar eingestellt werden.

Der Veranstalter behält sich das Recht vor, die Messung jederzeit mit dem zuletzt auf dem jeweiligen Fahrzeug eingesetzten Fahrer durchzuführen.

Die Überprüfung erfolgt auf der vom DMSB festgelegten Messfläche, welche in der Veranstaltungsausschreibung bzw. per Bulletin bekannt gegeben wird.

Jegliche Systeme zum Zwecke der automatischen Änderung der Fahrzeughöhe während der Fahrt oder im Stillstand des Fahrzeuges sind verboten. Über Ausnahmen entscheidet der Technik-Ausschuss ADAC Nordrhein/VLN abschließend.

(2) Anti-Lift-System

Fahrzeuge der Klassen SP9 (FIA-GT3) und SP-X müssen mit einem elektronischen Anti-Lift-System ausgerüstet werden. Dieses Anti-Lift-System ist hierbei grundsätzlich als Erweiterung vorhandener Traktionskontrollsysteme zu verstehen.

Die Gestaltung dieser Systeme ist den Fahrzeugherstellern grundsätzlich freigestellt. Eine Dokumentation der Funktionsweise dieser Systeme muss jedoch vor einem Fahrzeugeinsatz auf der Nürburgring Nordschleife vom jeweiligen Hersteller beim Veranstalter eingereicht werden. Eine Freigabe erfolgt nach Abstimmung mit dem DMSB. Die Verantwortung für eine sichere Funktion des Anti-Lift-Systems liegt hierbei grundsätzlich beim Homologationsinhaber bzw. Fahrzeughersteller. Über Ausnahmen entscheidet der Technik-Ausschuss ADAC Nordrhein/VLN abschließend.

(3) Geänderte Aerodynamik – Breite/Position Heckflügel Gültig für Fahrzeuge der Klassen SP9 (FIA-GT3) ab Homologationsdatum 01.01.2012 inkl. EVO-Nachträge (Evolutionen):

Die zulässige Gesamtbreite des Heckflügels gemäß Homologation wird wahlweise um 100 mm an den Außenseiten (an der Position der Flügelendplatten in Richtung Fahrzeuglängsachse) verringert oder die Position des Heckflügels wird um 100 mm in Richtung positiver Fahrzeug-x-Achse (in Richtung Fahrzeugfront) verschoben. Eine anteilmäßig beliebige Kombination aus Breitenreduzierung/Positionsänderung von insgesamt 100 mm ist dem jeweiligen Hersteller freigestellt. So ist beispielsweise eine Breitenreduzierung von 50 mm in Kombinati-

on mit einer Verschiebung des Heckflügels um 50 mm in Richtung positiver x-Achse (in Richtung Fahrzeugfront) zulässig. Das Flügelprofil muss nach wie vor der Homologation entsprechen. Ein Hinzufügen nicht homologierter Gurney-Profile ist nicht zulässig.

Die Breitenreduzierung/Positionsänderung muss durch den Homologationsinhaber beim Technik-Ausschuss ADAC Nordrhein/VLN mit einem entsprechenden Datenblatt beantragt werden. Das Datenblatt muss die Geometrie von Flügelauflastler sowie Angaben zur Flügelbreite und Heckflügelposition beinhalten. Die geänderte Aerodynamik muss bei allen Fahrzeugen eines Herstellers mit derselben FIA-Homologations-Nummer einheitlich ausgeführt sein. Die Toleranzen der Flügelposition dürfen aus der jeweiligen FIA-Homologation übernommen werden. Eine nicht homologierte Erhöhung des Heckflügels oder ein nicht homologierter Anstellwinkel sind unzulässig.

EVO-Nachträge, welche keinen Einfluss auf die Performance/BoP haben, können auf Antrag vom Technik-Ausschuss ADAC Nordrhein/VLN ausgenommen werden.

Hinweis:

Die gemäß obigen Bestimmungen zur jeweiligen FIA-Homologation abweichende Heckflügelbreite bzw. -position kann ausschließlich vom Homologationsinhaber beantragt bzw. dokumentiert werden. Die Änderungen werden nach Genehmigung durch den Technik-Ausschuss ADAC Nordrhein/VLN in fahrzeugspezifischen Datenblättern dokumentiert und sind somit für alle Fahrzeuge der entsprechenden FIA-Homologationsnummer bindend.

Der Veranstalter behält sich das Recht vor, Fahrzeuge der Klasse SP-X ebenfalls entsprechend obiger Bestimmung für die Klasse SP9 oder SP9 – LG einzustufen.

(4) Front-Aerodynamik

Gültig für Fahrzeuge der Klassen SP9 (FIA-GT3) ab Homologationsdatum 01.01.2012 inkl. EVO Nachträge:

An der Frontpartie und am Frontdiffusor dürfen grundsätzlich keine Änderungen gegenüber der Homologation vorgenommen werden.

Ausnahme: Zur Wiederherstellung der Aerobalance aufgrund des reduzierten Abtriebs am Fahrzeugheck (siehe (3)) dürfen die Flics in ihrer Fläche um 30% reduziert werden. Sind am Fahrzeug 2 Flics pro Seite zugelassen, so darf ein Flic je Seite vollständig entfernt werden.

Sollte diese Maßnahme nicht ausreichend sein, dürfen in den Frontdiffusor demontierbare Einleger hinzugefügt werden. Die Befestigungsart ist freigestellt. Es muss jederzeit möglich sein, die Originalform des homologierten Diffusors wiederherzustellen.

Diese Anpassungen müssen vom Hersteller durch ein Datenblatt beim Technik-Ausschuss ADAC Nordrhein/VLN beantragt werden. Das Datenblatt muss die Messwerte aus Windkanalversuchen sowie Zeichnungen der geänderten Diffusor-/Flicgeometrie beinhalten.

Das Datenblatt muss weiterhin die Geometrie der Einleger sowie Angaben zu Abmessungen, Position und Befestigung beinhalten. Die geänderte Aerodynamik muss bei allen Fahrzeugen eines Herstellers mit derselben FIA-Homologations-Nummer einheitlich ausgeführt sein.

Die Entscheidung über die Zulassung obliegt allein dem Technik-Ausschuss ADAC Nordrhein/VLN.

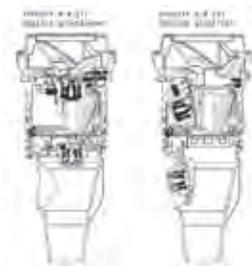
Eine Überprüfung der Aerobalance kann durch Streckdaten, die durch den Hersteller zur Verfügung gestellt werden müssen, überprüft werden.

(5) Nachtanken

Gültig für Fahrzeuge der Klassen SP9 (FIA-GT3), SP-X, SP-Pro:

Für das Nachtanken des Fahrzeugs während der Veranstaltung muss ein zweistufiges Sicherheits-Klappenventil mit Rückschlagfunktion (z.B. Manthey-TZN Capless 2-3) verwendet werden.

Aus Sicherheitsgründen muss ein zusätzlicher kraftstoffdichter Verschluss (Klappe/Dichtverschluss) die äußere Einfüllöffnung verschließen (siehe Abb. 2).



Funktionsprinzip

Das Sicherheits-Klappenventil muss per Musterteil und Zeichnung inkl. Funktionsbeschreibung dem Technik-Ausschuss ADAC Nordrhein/VLN zur Genehmigung vorgelegt werden.

Es dürfen keine Behältnisse (z. B. Tankkannen) beim Nachtanken der Fahrzeuge verwendet werden. Evtl. vorhandene Entlüftungsventile dürfen nicht manuell geöffnet werden. Darüber hinaus können Entlüftungsventile bei der Techn. Abnahme verplombt werden.

An der Fahrzeug-Tankanlage muss direkt am Tank ein für das betreffende Fahrzeugmodell homologiertes FIA-Tankentlüftungsventil/Roll-Over-Valve verbaut sein.

Darüber hinaus müssen 2 weitere Entlüftungsventile mit DMSB-Zulassung (z. B. Sobek) verbaut werden. Eine Prinzipskizze oder CAD-Daten des Tanksystems mit Entlüftung muss dem Technik-Ausschuss ADAC Nordrhein/VLN zur Genehmigung vorgelegt werden.

Befindet sich das Tankventil am Fahrzeug direkt über der Abgasanlage, muss eine feuerfeste temporäre Abdeckung mit ausreichender Dimensionierung vor-

handen sein, die mittels Klettband oder Magnetverschluss während der Dauer des Tankvorgangs anzubringen ist, damit sich ggf. auslaufender Kraftstoff an der Abgasanlage nicht entzünden kann.

Der DMSB hat das Recht Bestimmungen (technisch und sportlich) zur Wahrung der Sicherheit jederzeit zu ändern.

Art. 3 Startaufstellung/ Start

Die Fahrzeuge können gemäß der DMSB-Streckenlizenz und den besonderen Bestimmungen, Ausschreibungen und Reglements der jeweiligen Rennerien/Veranstaltungen/Wettbewerbe in mehreren Startgruppen für den Start aufgestellt und rollend gestartet werden.

Darüber hinaus sind die Bestimmungen des DMSB-Rundstrecken-Reglements Art. 7 zu beachten.

Art. 4 Intervention Car auf der Nürburgring Nordschleife

(1) Allgemeines

Bei Rennen/Veranstaltungen/Wettbewerben auf der Nürburgring Nordschleife können ein oder mehrere Intervention Cars eingesetzt werden.

Intervention Cars sichern örtlich und zeitlich begrenzt Gefahrensituationen und/oder Unfallstellen auf der Nürburgring Nordschleife ab.

Ein Intervention Car ist mit einer oder mehreren gelben/orangen Blinkleuchten auf dem Dach ausgerüstet und mit der Aufschrift „Intervention Car“ gekennzeichnet.

Die Intervention Cars fahren mit eingeschalteten gelben/ orangen Blinkleuchten auf die Strecke ein.

(2) Fahrendes Intervention Car sichert vorausfahrende langsame Fahrzeuge

Gelbes/ oranges Blinklicht eingeschaltet – Streckenposten schwenken Gelbe Flagge.

Das Intervention Car begleitet und sichert vorausfahrende langsame Fahrzeuge (Rettungswagen, Abschleppwagen, Feuerwehr, Streckenreparaturfahrzeuge etc.) ab.

- Das Intervention Car und die vorausfahrenden langsamen Fahrzeuge dürfen überholt werden,

- für die Teilnehmer untereinander gilt ein Überholverbot,

- es gilt kein Geschwindigkeitslimit,

- die Geschwindigkeit muss beim Überholen angepasst werden, um das Intervention Car und die vorausfahrenden langsamen Fahrzeuge nicht zu gefährden.

(3) Stehendes Intervention Car

Gelbes/oranges Blinklicht eingeschaltet – Streckenposten schwenken doppelt Gelbe Flaggen oder zeigen „Code 60“ -Flagge/ -Tafel.

- Das Intervention Car sichert eine Gefahrensituation und/ oder Unfallstelle ab. Es können Rettungs- und Bergungskräfte auf oder neben der Fahrbahn arbeiten und die Fahrbahn kann teilweise oder vollständig blockiert sein.

- Geschwindigkeit reduzieren (maximal 120 km/h bzw. 60 km/h),

- zum Anhalten bereit sein,

- es besteht Überholverbot.

Art. 5 Flaggenzeichen (Anwendung bei allen Rennveranstaltungen auf der Nürburgring Nordschleife)

Gelbe Blinklichter (FlashLights) auf der Nürburgring Nordschleife haben die Bedeutung einer geschwenkten Gelben Flagge.

Wenn Einsatz-Fahrzeuge der DMSB-Staffel, Feuerlösch-Fahrzeuge, Medical Cars und Intervention Cars des Veranstalters auf der Strecke fahren zeigen die Sportwarte der Streckensicherung eine geschwenkte weiße Flagge.

Während der Standzeit der Einsatz-Fahrzeuge der DMSB-Staffel, Feuerlösch-Fahrzeuge, Medical Cars und Intervention Cars des Veranstalters bei Rettungs-, Bergungs- oder Abschleppmaßnahmen zeigen die Sportwarte der Streckensicherung geschwenkte doppelt Gelbe Flaggen oder „Code 60“ -Flagge/ -Tafel.

Bei Abschleppfahrten der DMSB-Staffelfahrzeuge zeigen die Sportwarte der Streckensicherung im Bereich des fahrenden Schleppverbandes eine geschwenkte Gelbe Flagge.

- Der Schleppverband darf überholt werden,

- für die Teilnehmer untereinander gilt ein Überholverbot, - es gilt kein Geschwindigkeitslimit (Ausnahme bei Code 60),

- die Geschwindigkeit muss beim Überholen angepasst werden, um den Schleppverband nicht zu gefährden.

Die Bestimmungen des Art. 8 sind zu beachten.

Art. 6 Strafenkatalog Nürburgring Nordschleife für DPN-pflichtige Serien/Veranstaltungen

Die Feststellung einer Geschwindigkeitsüberschreitung erfolgt durch das vom Veranstalter vorgeschriebene offizielle Messsystem (z.B. GPS-Daten).

Art. 6.1 Höchstgeschwindigkeit in der Boxengasse

Die Höchstgeschwindigkeit in der Boxengasse der Nürburgring Nordschleife beträgt zu jedem Zeitpunkt einer Veranstaltung maximal 60 km/h, sofern die vom DMSB genehmigte Serien- oder die Veranstaltungs-Ausschreibung nichts anderes vorsieht.

(1) Das Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in der Boxengasse im Freien Training, Warm Up, Zeittraining (Qualifying) wird durch den Rennleiter/ Renndirektor wie folgt bestraft:

- Geldbuße gemäß Art. 15 DMSB-Rundstreckenreglement,

- Zeitstrafe,

- Nichtwertung (Runden, Zeiten, Ergebnisse),

- Änderung der Startposition / Rückversetzung in der Startaufstellung.

Maximal 2 Verstöße pro Fahrer, bei weiteren Verstößen erfolgt eine Meldung an die Sportkommissare.

(2) Das Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in der Boxengasse im Rennen wird durch den Rennleiter/ Renndirektor wie folgt bestraft:

Stufe	Geschwindigkeits- überschreitung	Sanktion (3h-/4h-/6h- 24h-Rennen)	Mögliche Anzahl
1	bis 10 km/h	30 Sek. Zeitstrafe (Stop-and-Go)	max. 2 Verstöße*
2	11 - 20 km/h	60 Sek. Zeitstrafe (Stop-and-Go)	max. 2 Verstöße*
3	> 20 km/h	Meldung an die Sportkommissare	

**pro Fahrer, bei weiteren Verstößen erfolgt eine Meldung an die Sportkommissare*

Bei Überschreitung der maximal möglichen Anzahl der Verstöße erfolgt eine Sanktionierung (Disqualifikation mittels Schwarzer Flagge) durch die Sportkommissare.

Die im Zeittraining begangene Anzahl von Verstößen „Missachtung der Boxengassengeschwindigkeit“ wird nicht zu den maximal möglichen Verstößen im Rennen addiert. Sämtliche Sanktionen bleiben hiervon unberührt.

Art. 6.2 Missachtung der Flaggenzeichen

(1) Missachtung doppelt geschwenkter Gelber Flaggen und Code 60-Flaggen/ -Tafeln im Freien Training, Warm Up, Zeittraining (Qualifying) werden durch den Rennleiter/Renndirektor/die Sportkommissare wie folgt bestraft:

Stufe	Geschwindigkeits- überschreitung	Sanktion (3h-/4h-/6h-/24h- Renndauer laut Ausschreibung) durch Rennleiter/ Renndirektor/ Sportkommissare	DMSB- Strafpunkte- register
1	bis 20 km/h	Start am Ende der Startgruppe	Keine
2	21 - 40 km/h	Nachstarten aus der Boxengasse am Ende der Startgruppe in das Rennen	1 Punkt
3	41 - 60 km/h	Nachstarten aus der Boxengasse am Ende der Startgruppe in das Rennen zuzüglich 120 Sek. Zeitstrafe (Stop-and-Go) im Rennen	2 Punkte
4*	> 60 km/h	Nachstarten aus der Boxengasse am Ende der Startgruppe in das Rennen zuzüglich 180 Sek. Zeitstrafe (Stop-and-Go) im Rennen sowie sofortige Disqualifikation des betroffenen Fahrers + Entzug der DPN des betroffenen Fahrers	Meldung an DMSB

Maximal 1 Verstoß pro Team in den Stufen 1, 2, 3, bei weiteren Verstößen erfolgt eine Meldung an die Sportkommissare.

**Verstöße der Stufe 4 werden durch die Sportkommissare geahndet.*

Begeht ein weiterer Fahrer des betreffenden Teams bei der gleichen Veranstaltung einen Verstoß der Stufe 4, so gilt folgende Regelung: Schwarze Flagge + Entzug der DPN des betroffenen Fahrers sowie Disqualifikation für das betroffene Team (Definition Team = die für das Fahrzeug genannten Fahrer).

(2) Missachtung doppelt geschwenkter Gelber Flaggen bzw. Code 60-Flaggen im Rennen werden durch den Rennleiter/Renndirektor/die Sportkommissare wie folgt bestraft:

Stufe	Geschwindigkeitsüberschreitung	Sanktionen durch Rennleiter /Renndirektor/Sportkommissare bei Renndauer (laut Ausschreibung) von:				Mögliche Anzahl	DMSB-Strafpunkteregister
		3h	4h	6h	24h		
1	bis 20 km/h	40 Sek. Zeitstrafe	45 Sek. Zeitstrafe	55 Sek. Zeitstrafe	1 min 32 Sek. Zeitstrafe	Maximal 2 Verstöße (24h-Rennen: max. 3 Verstöße) pro Fahrer, bei weiteren Verstößen erfolgt eine Meldung an die Sportkommissare, die eine Schwarze Flagge und Disqualifikation des betroffenen Fahrers zur Folge hat	Keine
2	21 - 40 km/h	130 Sek. Zeitstrafe	150 Sek. Zeitstrafe	200 Sek. Zeitstrafe	3 min 32 Sek. Zeitstrafe		1 Punkt
3	41 - 60 km/h	250 Sek. Zeitstrafe	270 Sek. Zeitstrafe	300 Sek. Zeitstrafe	5 min 32 Sek. Zeitstrafe		2 Punkte
4*	> 60 km/h	300 Sek. Zeitstrafe	320 Sek. Zeitstrafe	350 Sek. Zeitstrafe	7 min 32 Sek. Zeitstrafe		Meldung an DMSB

*Verstöße der Stufe 4 werden durch die Sportkommissare geahndet.

Begeht ein weiterer Fahrer des betreffenden Teams bei der gleichen Veranstaltung einen Verstoß der Stufe 4, so gilt folgende Regelung: Schwarze Flagge + Entzug der DPN des betroffenen Fahrers sowie Disqualifikation für das betroffene Team (Definition Team – die für das Fahrzeug genannten Fahrer).

Art. 6.3 DMSB-Strafpunkte-Register

Der DMSB verwaltet das Strafpunkte-Register. Insgesamt 3 Punkte oder ein Verstoß der Stufe 4 ziehen einen vorläufigen DPN-Entzug nach sich.

Die Einleitung eines sportrechtlichen Verfahrens kann unabhängig von den Strafregisterpunkten oder einem DPN-Entzug erfolgen.

Strafpunkte verfallen mit Ablauf des Kalenderjahres, in dem der Verstoß begangen wurde. Ausgenommen hiervon sind Strafpunkte, die im Rahmen des letzten VLN-Laufs erteilt wurden, diese werden in das Folgejahr übertragen.

Art. 7 Zeitstrafen / Zeitersatzstrafen

Der festgelegte Platz für das Ableisten der Zeitstrafen (Stop-and-Go) wird in der jeweiligen Veranstaltungsausschreibung und/ oder in der Fahrerbesprechung mitgeteilt.

Eine Zeitstrafe kann ggfs. mit einem Boxenstopp kombiniert werden, die Vorgehensweise ist in der jeweiligen Serien- und/ oder Veranstaltungsausschreibung erläutert. Zeitersatzstrafen können anstelle einer Zeitstrafe ausgesprochen werden, wenn die Zeitstrafe nicht im Rennbetrieb umgesetzt werden kann (z. B. Zeitstrafe wurde gegen Rennende ausgesprochen). Die Entscheidung obliegt dem Rennleiter/ Renndirektor.

Im Zeittraining ausgesprochene Wertungsstrafen können im darauffolgenden Rennen umgesetzt werden.

Beispiel:

Wird im Rahmen des Zeittrainings gegen die Höchstgeschwindigkeit unter doppelt geschwenkten Gelben Flaggen verstoßen, kann alternativ der Rücksetzung in der Startaufstellung eine Umsetzung der Sanktion während des Rennens erfolgen. Die Entscheidung obliegt dem Rennleiter/ Renndirektor.

Art. 8 Code 60 – Regelung für alle DMSB-genehmigten Rennveranstaltungen und Leistungsprüfungen auf der Nürburgring Nordschleife

Ergänzend zu Anhang 1 - DMSB Rundstreckenreglement ist für alle DMSB-genehmigten Rennen und Leistungsprüfungen auf der Nürburgring Nordschleife folgende Flaggenregeung festgelegt:

1. Ab dem Streckenposten mit doppelt geschwenkten Gelben Flaggen beträgt die Geschwindigkeit für alle Teilnehmer maximal 120 km/h.
Die doppelt geschwenkten Gelben Flaggen gelten auch als Vorwarnung für eine mögliche nachfolgende „Code 60“ - Zone.
2. Falls eine Gefahrensituation und/oder Unfallstelle besteht, welche den Einsatz eines Safety Cars gemäß Art. 11 DMSB-Rundstrecken-Reglement erforderlich machen würde, wird an dem Streckenposten eine „Code 60“ -Flagge/ -Tafel gezeigt.
Ab der „Code 60“ -Flagge/ -Tafel beträgt die Geschwindigkeit für alle Teilnehmer maximal 60 km/h.
3. Die Aufhebung der doppelt geschwenkten Gelben Flaggen und der einzeln geschwenkten Gelben Flaggen

ge wird grundsätzlich mit einer geschwenkten Grünen Flagge signalisiert.

4. Die Aufhebung einer „Code 60“-Zone erfolgt mit einer geschwenkten Grünen, Gelben oder doppelt Gelben Flagge. Das Überholen eines Schleppverbandes in-

nerhalb einer „Code 60“-Zone ist unter Beachtung der max. Geschwindigkeit von 60 km/h zugelassen.

Missachtungen der gelben Flaggenzeichen/ Blinklichter (FlashLights) und „Code 60“-Flaggen/-Tafeln werden gemäß Art. 6 geahndet.

Art. 9 Einteilung der Fahrzeug-Kategorien A, B und C für die DMSB Permit Nordschleife

Kategorie A		
Alle Klassen und Serien, welche nicht in Kategorie B oder C aufgeführt sind		
Kategorie B		
Klasse/Serie	Hubraum	Bezeichnung/Anmerkungen
SP1	bis 1.4l	VLN-/ 24h-Specials (gem. 24h)
SP2	1.62 – 1.75l	VLN-/ 24h-Specials (gem. 24h)
SP3	1.75 – 2.0l	VLN-/ 24h-Specials (gem. 24h)
SP4	2.0 – 2.5l	VLN-/ 24h-Specials (gem. 24h)
Cup 3	3.8l	VLN-/ 24h- Cayman GT4 Trophy (>4,2 kg/ PS)
Cup 5	3.0l	VLN- / 24h- BMW M240i Racing Cup
Cup X	2.0l	VLN- / 24h- KTM X-BOW Cup (>4,2 kg/ PS)
V1	bis 1.62l	VLN-Produktionswagen
V2	1.62-1.8l	VLN-Produktionswagen
V3	1.8-2.0l	VLN-Produktionswagen
V4	2.0-2.5l	VLN-Produktionswagen
V5	2.5-3.0l	VLN-Produktionswagen
V6	3.0-3.5l	VLN-Produktionswagen (>4,2 kg/ PS)
VT1	bis 1.62l TL	VLN-Produktionswagen mit Aufladung
VT2	1.6-2.0l TL	VLN-Produktionswagen mit Aufladung
VT3	2.0-3.0l TL	VLN-Produktionswagen mit Aufladung
H1 & H2	bis 2.0l	Gruppe H
AT/AT-G	bis 2.0l	Gruppe AT inkl. AT-G (Alternative Antriebe) (>4,2 kg/ PS)
DMV NES 500		Alle Klassen gemäß Serienausschreibung
Tourenwagen Classics		Klasse 1 (Gruppe ITC, DTM, CTC und H) Klasse 2 (nur Fahrzeuge Mercedes 190 DTM EVO2 und Audi DTM V8)
Kategorie C		
RCN-Rennen, Youngtimer Trophy, FHR- Serien, Rennen mit histor. Fahr- zeugen Tourenwagen Classics		alle Klassen gemäß Serien- / Veranstaltungs-Ausschreibung Hinweis: weitere Zulassungsvoraussetzungen können in den Serien- / Veranstal- tungs-Ausschreibungen aufgeführt sein Klasse 2 (Gruppe DTM, CTC und H) Klasse 3 (Gruppe CTC) Klasse 4 (Gruppe CTC und H) Klasse 5 (Gruppe DTC, CTC, F, G)

Änderungen vorbehalten

DMSB-Reglement für Leistungsprüfungen 2019

Stand: 26.11.2018 - Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

Vom DMSB genehmigte Leistungsprüfungen werden nach dem DMSB-Veranstaltungsreglement, dem DMSB-Rundstreckenreglement, den DMSB-Lizenzbestimmungen, dem Ethikkodex und Verhaltenskodex der FIA und dem Ethikkodex des DMSB, den jeweiligen Veranstaltungs-Ausschreibungen und den sonstigen Bestimmungen der FIA und des DMSB durchgeführt. Außerdem muss die jeweilige Strecke eine gültige DMSB-Streckenlizenz besitzen.

Für DMSB-Prädikate gelten zusätzlich die Allgemeinen DMSB-Prädikatsbestimmungen und die Besonderen Bestimmungen der jeweiligen Prädikate.

Für andere Serien gelten zusätzlich die Ausschreibungsbestimmungen der jeweiligen Serie. Bei Veranstaltungen auf der Nürburgring Nordschleife ist insbesondere der Anhang 2 des DMSB-Rundstreckenreglements zu beachten.

INHALTSVERZEICHNIS

- Art. 1 Definition und Status
- Art. 2 *Zugelassene Fahrzeuggruppen*
- Art. 3 Dokumentenprüfung und Technische Abnahme
- Art. 4 Fahrerbesprechung/Briefing
- Art. 5 Fahrzeugbesatzung
- Art. 6 Startreihenfolge, Startnummern
- Art. 7 Start
- Art. 8 Aufgabenstellung
- Art. 9 Abbruch oder Unterbrechung der Leistungsprüfung
- Art. 10 Beendigung der Leistungsprüfung
- Art. 11 Parc Fermé
- Art. 12 Wertungsgrundlage
- Art. 13 Wertung
- Art. 14 Wertungsstrafen

Art. 1 Definition und Status

Leistungsprüfungen sind Wettbewerbe mit Sollzeit- und Bestzeit-Abschnitten, die auf einer permanent oder zeitweise eingerichteten, in sich geschlossenen Rennstrecke mit festem Belag (Asphalt, Beton o.ä.) durchgeführt werden.

Art. 2 *Zugelassene Fahrzeuggruppen*

1. Nachfolgende Gruppen sind zugelassen: G, N, Super 2000, A, F, H, AT-G, CTC (Classic-Touring-Cars), CGT (Classic-GT) sowie VLN-Produktionswagen (mit Genehmigung der VLN) und 24h-Spezial (mit Genehmigung des ADAC Nordrhein).

Art. 3 Dokumentenprüfung und Technische Abnahme

Gemäß DMSB-Veranstaltungsreglement

Art. 4 Fahrerbesprechung/Briefing

Die Fahrer haben an der vom Rennleiter bestimmten Fahrerbesprechung teilzunehmen. In dieser Fahrerbesprechung werden die Fahrer über den Startmodus, den Ablauf und evtl. Besonderheiten informiert. Eine festgestellte Nichtteilnahme oder nicht vollständige Teilnahme an der Fahrerbesprechung/Briefing zieht ohne besonderes Strafverfahren eine Geldbuße nach sich. Die Höhe der Geldbuße wird in der Serien- bzw. Veranstaltungs-Ausschreibung festgelegt.

Art. 5 Fahrzeugbesatzung

Die Besatzung eines Fahrzeuges kann aus 1 oder 2 Personen bestehen. Sie werden als Fahrer und/oder als Beifahrer bezeichnet.

Während der Leistungsprüfung muss das Fahrzeug mit dem/den genannten Fahrer/Beifahrer besetzt sein.

Fahrerwechsel sind nur dann erlaubt, wenn beide Fahrer jeweils mindestens über eine gültige nationale Bewerber- und Fahrerlizenz der Stufe A des DMSB verfügen und zum Zeitpunkt der Veranstaltung das 18. Lebensjahr vollendet haben. Sofern öffentliche Straßen befahren werden, muss der jeweilige Fahrer im Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis (Führerschein) sein.

Fahreräusrüstung

Vorgeschrieben ist das Tragen eines Helmes nach DMSB-Bestimmungen sowie das Tragen von Overall, Kopfhaube, Unterwäsche, Socken, Schuhe, Handschuhe und Kopfrückhaltesystem (z.B. HANS) nach FIA-Bestimmungen.

Art. 6 Startreihenfolge, Startnummern

Die Startreihenfolge der Teilnehmer wird durch die Reihenfolge festgelegt, in der die Teilnehmer aus dem Vorstart zum Start vorgezogen werden.

Ein Überholen anderer Teilnehmer auf dieser Überführung ist verboten. Vor der Start-/Ziellinie erfolgt die Aufstellung der Teilnehmer in zwei Startreihen hintereinander.

1. Die Reihenfolge der Verteilung der Startnummern liegt im Ermessen des Veranstalters.
2. Die vom Veranstalter ausgegebenen Startnummern müssen während des gesamten Verlaufs des Wettbewerbes an den vom Veranstalter vorgegebenen Stellen am Fahrzeug angebracht sein. Sie dürfen nicht verdeckt werden und müssen jederzeit in einem lesbaren Zustand sein.

Art. 7 Start

Die Teilnehmer werden einzeln, fliegend mit laufendem Motor wechselseitig (Reißverschlussystem) durch die Pylonengasse an die Start-/Ziellinie auf Zeichen des Starters im Abstand von ca. 3–5 Sekunden gestartet.

Mit Erreichen des Startzeichens gilt der Teilnehmer als gestartet. Jeder Teilnehmer ist für sein rechtzeitiges Erscheinen am Start selbst verantwortlich. Teilnehmer, die nicht rechtzeitig am Start erscheinen, können zurückgewiesen werden.

Art. 8 Aufgabenstellung

1. Die Teilnehmer haben die Aufgabe unter Beachtung der Fahrvorschriften und unter Einhaltung der vorgeschriebenen Fahrzeiten die Fahrtabschnitte, die getrennt gewertet werden, zu durchfahren.
2. Ankunftszeit am Ziel eines Abschnittes ist Startzeit für den nächsten Abschnitt.
3. Die vom Veranstalter für jeden Teilnehmer vorgegebenen Fahrzeiten für einen Abschnitt müssen genau eingehalten werden.
4. Ein zu frühes oder zu spätes Überfahren der Ziellinie wird mit Strafpunkten belegt.
5. Bei Sprintabschnitten wird die reine Fahrzeit gewertet. Pro gefahrene Sekunde erhält der Teilnehmer 1 Strafpunkt.

Befindet sich ein Teilnehmer im Sprintabschnitt, muss das Abblendlicht an seinem Fahrzeug eingeschaltet sein.

Art. 9 Abbruch oder Unterbrechung der Leistungsprüfung

Die Leistungsprüfung wird durch Zeigen der Roten Flagge vom Rennleiter unter- bzw. abgebrochen. In diesen Fällen zeigt der Rennleiter an der Start- und Ziellinie die Rote Flagge. Gleichzeitig zeigen die Streckenposten entlang der Fahrtstrecke Rote Flaggen. Nach erfolgter Zeichengebung müssen alle Wagen sofort ihre Geschwindigkeit drosseln und zu den Boxen fahren (es gilt Überholverbot). Danach fahren sie auf Anweisung der Rennleitung zu einer neuen Startaufstellung.

- a) Erfolgt der Abbruch bevor ein Fahrzeug zwei Abschnitte zurückgelegt hat, gelten folgende Regeln:
 - der erste Start ist ungültig, er wird als nicht durchgeführt betrachtet,
 - alle zuvor gestarteten Fahrer werden zum erneuten Start mit dem ursprünglichen von ihnen an den Start gebrachten Fahrzeugen zugelassen,
 - der Re-Start erfolgt über die vorgeschriebene Gesamtdistanz abzgl. der gefahrenen Abschnitte zum Re-Start.

Die ursprünglich vorgesehene Startaufstellung behält Gültigkeit. Lücken in der Startaufstellung, verursacht durch Fahrer, die nicht mehr in der Lage sind, an den Start zu gehen, werden durch Aufrücken geschlossen. Nachtanken ist verboten.

- b) Ein Fahrzeug hat mehr als zwei Abschnitte, jedoch weniger als 75% der vom Rennleiter festgelegten Abschnitte bei Abbruch der Leistungsprüfung zurückgelegt. Es gelten dann folgende Regeln:

- die Leistungsprüfungen werden in zwei Läufe unterteilt. Die Wertung für den ersten Lauf wird auf Grund der Position erstellt, die der Teilnehmer in dem letzten vollen Abschnitt vor dem Abbruch innehatte. Die Fahrzeuge unterliegen zwischen beiden Läufen nicht den Parc Fermé-Bestimmungen,
- die gefahrenen Abschnitte zum Re-Start werden von der Gesamtdistanz abgezogen. Dadurch ergibt sich die Abschnittszahl für den zweiten Lauf. Die Startaufstellung erfolgt in der Reihenfolge der letzten gewerteten Durchfahrt,
- beide Läufe werden addiert (1. Addition der Abschnittszahl, 2. Addition der Fahrzeiten). Je vorgesehenem Fahrtabschnitt erfolgt nur ein Re-Start innerhalb des bestehenden Zeitplans. Über einen weiteren Re-Start zu einem späteren Zeitpunkt entscheiden die Sportkommissare auf Antrag des Rennleiters.

- c) Hatte ein Fahrzeug bei Abbruch der Leistungsprüfung mehr als 75 % der vorgeschriebenen Abschnitte zurückgelegt, gilt die Leistungsprüfung bei einem Abbruch als beendet. Ein erneuter Start wird nicht durchgeführt. Die Wertung wird aufgrund der Position erstellt, die die Fahrer im letzten vollen Abschnitt vor dem Abbruch innehatte.

Art. 10 Beendigung der Leistungsprüfung

1. Nach Beendigung des letzten Abschnittes werden die Teilnehmer nicht abgewartet. Jeder Teilnehmer ist für die Einhaltung der vorgeschriebenen Abschnittszahl selbst verantwortlich.
2. Teilnehmer die die vorgeschriebene Gesamtabschnittszahl über – oder unterschreiten, werden nicht gewertet.
3. Nach Beendigung des letzten Abschnittes fahren die Teilnehmer auf der Fahrtstrecke mit mäßiger Geschwindigkeit und unter Rücksichtnahme auf noch im Wettbewerb befindliche Teilnehmer (Einschaltung der Warnblinkanlage) bis zur Ausfahrt Parc Fermé.
4. Die Ausfahrt von der Rennstrecke und der Ort des Parc Fermé werden in der Veranstaltungs-Ausschreibung bekannt gegeben.

Art. 11 Parc Fermé

1. Die Bestimmungen des „Parc Fermé“ gelten ab Zielankunft bis Ende der Protestfrist.
2. Während der Dauer des Parc Fermé sind jegliche Arbeiten am Fahrzeug und fremde Hilfe verboten.
3. Nach Abstellen des Fahrzeugs im Parc Fermé müssen die Fahrer das Fahrzeug und den Parc Fermé unverzüglich verlassen.

4. Zuwiderhandlungen oder unerlaubtes Entfernen eines Fahrzeugs aus einem als Parc Fermé bezeichneten Gelände führen zu einer Meldung an die Sportkommissare und einer *Disqualifikation*.

Art. 12 Wertungsgrundlage

1. Grundlage für die Wertung sind ausschließlich die durch die offizielle Zeitnahme des Veranstalters für die einzelnen Teilnehmer festgestellten Zieldurchfahrten und Abschnittsfahrzeiten.

Außerdem kann der Veranstalter Karenzzeiten festlegen.

2. Die Zeitnahme erfolgt in Minuten und Sekunden beim Überfahren der Start-/Ziellinie.
3. Innerhalb des Start- und Ziel-Bereiches, in Sichtweite der Zeitnahme ist zügig zu fahren. Das Abwarten von Soll- Durchfahrtszeiten durch extremes Langsamfahren in diesem Bereich ist untersagt und wird von den Sportkommissaren geahndet.

4. Eine evtl. Vorzeit darf nur innerhalb der festgelegten, besonders gekennzeichneten Wartezone abgewartet werden.

Dabei ist die äußerste rechte oder linke Fahrbahnseite zu befahren. Der Ort der Wartezone wird in der Veranstaltungs-Ausschreibung bekannt gegeben. In der Wartezone dürfen keine Reparaturen am Fahrzeug durchgeführt werden.

Die der Fahrbahn/Rennstrecke zugewandte(n) Tür(en) dürfen nicht geöffnet werden.

Art. 13 Wertung

1. Die Wertung erfolgt nach Strafpunkten. Die Fahrzeugbesetzung mit der geringsten Zahl von Strafpunkten ist Sieger. Die weitere Wertung erfolgt in der Reihenfolge der steigenden Strafpunktsommen.

2. Bei Punktegleichheit (ex aequo) entscheidet der Veranstalter nach sportlichen Gesichtspunkten über die Platzierung.

3. Die Strafpunkte werden grundsätzlich wie folgt verteilt:

- Bestzeitrunde
= 1 Strafpunkt pro Sekunde
- Zeitüberschreitung in der Sollzeitrunde
= 10 Strafpunkte pro Sekunde oder Teil einer Sekunde
- Zeitunterschreitung in der Sollzeitrunde
= 10 Strafpunkte pro Sekunde oder Teil einer Sekunde

Das bedeutet:

- bei 1/10 Sekunden Wertung
= 1 Strafpunkt pro 1/10 Sekunde
- bei 1/100 Sekunden Wertung
= 0,1 Strafpunkt pro 1/100 Sekunde
- Fehlende/nicht erkennbare Startnummer
= 100 Strafpunkte
- Nichteinhalten der Abschnittsanzahl
= Wertungsverlust
- Überschreiten der Gesamtfahrzeit
= Wertungsverlust
- Nachholen einer Runde nach Verlassen der Strecke
= Wertungsverlust
- Verlassen des abgesperrten Streckenbereichs
= Wertungsverlust

Art. 14 Wertungsstrafen

Im DMSB-Veranstaltungsreglement sind Tatbestände, die die Disqualifikation zur Folge haben, aufgeführt.

Der Veranstalter kann mit Genehmigung des DMSB in der Serien- bzw. Veranstaltungs-Ausschreibung weitere Tatbestände für Wertungsstrafen festlegen.

DMSB-Rallye-Reglement 2019

Stand: 28.11.2018 - Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

Diese Bestimmungen und die Artikelnummern basieren auf den FIA Regional Rally Sporting Regulations 2019.

Die Bestimmungen des DMSB-Rallye-Reglement 2019 gelten grundsätzlich über die allgemeinen Bestimmungen des DMSB Veranstaltungsreglements hinaus.

INHALT

ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE

1. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN
 - 1.1 ANWENDUNG
 - 1.2 OFFIZIELLE SPRACHE
 - 1.3 AUSLEGUNG
 - 1.4 DATUM DER ANWENDUNG
2. DEFINITIONEN
 - 2.1 BEGINN DER VERANSTALTUNG
 - 2.2 BULLETIN
 - 2.3 MITTEILUNG
 - 2.4 KONTROLLZONE
 - 2.5 FAHRER
 - 2.6 ENTSCHEIDUNG
 - 2.7 ENDE DER VERANSTALTUNG
 - 2.8 ETAPPE
 - 2.9 MEDIA ZONE
 - 2.10 NEUTRALISATION
 - 2.11 PARC FERMÉ
 - 2.12 VERBOTENER SERVICE
 - 2.13 BESICHTIGUNG
 - 2.14 SAMMELKONTROLLE (engl.: regrouping)
 - 2.15 VERBINDUNGETAPPE (engl.: road section)
 - 2.16 SEKTION
 - 2.17 SERVICE
 - 2.18 WERTUNGSPRÜFUNG
 - 2.19 SUPER SPECIAL STAGE
 - 2.20 KONTROLLKARTEN
 - 2.21 *TEAM*
 - 2.22 TECHNISCHE ZONE
 - 2.23 RUNDKURS (ASN-Regelung)
 - 2.24 WERTUNGSVERLUST UND DISQUALIFIKATION (ASN Regelung)
 - 2.25 FIA HOMOLOGIERTES KOPFRÜCKHALTESYSTEM / FRONTAL HEAD RESTRAINT (FHR) SYSTEM (ASN Definition)

OFFIZIELLE

3. OFFIZIELLE UND DELEGIERTE
 - 3.1 SPORTKOMMISSARE
 - 3.2 DMSB DELEGIERTE
 - 3.3 TEILNEHMER-VERBINDUNGSLEUTE

ZUGELASSENE FAHRZEUGE

4. ZUGELASSENE FAHRZEUGE (LEISTUNGSBEGRENZUNG)
 - 4.1 ZUSAMMENFASSUNG
 - 4.2 KLASSENEINTEILUNG
 - 4.3 ZUSÄTZLICHE BESTIMMUNGEN
 - 4.4 NATIONALE FAHRZEUGE

MEISTERSCHAFTEN & PUNKTE

5. MEISTERSCHAFTS BESTIMMUNGEN
6. – 9. REGELUNG NUR FÜR FIA WRC
10. GLEICHSTAND IN EINER MEISTERSCHAFT
11. KRITERIEN FÜR PRIORITÄTSAHRER
 - 11.1 PRIORITÄTSAHRER
 - 11.2 POSITIONIERUNG VON PRIORITÄTSAHRERN
 - 11.3 PRIORITÄTSAHRER DES DMSB (ASN Regelung)
12. ABLAUF BEI DER AUSWAHL DER STRECKENFÜHRUNG
- 12.1 EINHALTUNG DER OFFIZIELLEN STRECKENFÜHRUNG UND DES SPORTLICHEN PROGRAMMS
13. CHARAKTERISTIK DER VERANSTALTUNG
 - 13.1 VERANSTALTUNGSDAUER
 - 13.2 PROGRAMM DER RALLYE
 - 13.3 ALLGEMEINES (ASN Regelung)
 - 13.4 WERTUNGSPRÜFUNGSLÄNGEN (ASN Regelung)
 - 13.5 MAXIMALE WIEDERHOLUNGEN EINER WERTUNGSPRÜFUNG (ASN Regelung)
 - 13.6 *POWER STAGE*

STANDARDKONTAKTE UND ZEITPLÄNE

14. DMSB STANDARDKONTAKTE
 - 14.1 ALLGEMEINES
 - 14.2 ROAD BOOK
 - 14.3 KONTROLLKARTEN
 - 14.4 MEISTERSCHAFTSLOGO (ASN Regelung)
 15. AUSGABE EINES FIA VISA

VERSICHERUNG - HAFTUNGS-AUSSCHLUSS

16. VERSICHERUNGSSCHUTZ

FAHRZEUG-KENNZEICHNUNG

17. PERMANENTE STARTNUMMERN
18. STARTNUMMER UND WERBUNG
 - 18.1 ALLGEMEINES
 - 18.2 TÜRSCHILDER
 - 18.3 HECKSCHEIBE
 - 18.4 SEITENSCHIEBEN
 - 18.5 DACHSCHILDER
 - 18.6 RALLYESCHILD AUF DER FRONTHAUBE
 - 18.7 WERBEEINSCHRÄNKUNGEN
 - 18.8 FREIWILLIGE VERANSTALTERWERBUNG
19. FAHRER- UND BEIFÄHRERNAMEN
 - 19.1 HINTERE SEITENFENSTER
 - 19.2 TÜRSCHILDER / STARTNUMMERN / FAHRER- UND BEIFÄHRERNAMEN

FAHRVERHALTEN

20. VERHALTEN
 - 20.1 ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN
 - 20.2 WÄHREND DES BESICHTIGEN DER WERTUNGSPRÜFUNGEN UND/ODER DEM SHAKEDOWN

20.3 GESCHWINDIGKEITSÜBERSCHREITUNGEN WÄHREND DER RALLYE/STRASSENVERKEHRSBESTIMMUNGEN

NENNUNGEN

- 21. NENNUNGSVERFAHREN
- 21.1 ANZAHL DER NENNUNGEN
- 21.2 EINREICHUNG DER NENNUNGSFORMULARE (Nennungsantrag)
- 21.3 ÄNDERUNGEN AUF DEM NENNFORMULAR
- 21.4 ASN-GENEHMIGUNG
- 21.5 AUSTAUSCH DES BEWERBERS UND/ODER FAHRER
- 21.6 VERPFLICHTUNGEN DER BEWERBER UND FAHRER
- 21.7 MANNSCHAFTSNENNUNGEN (ASN-Regelung)
- 22. NENNSCHLUSS (ASN-Regelung)
- 23. NENNGELDER
- 23.1 ANNAHME DES NENNUNGSFORMULARS
- 23.2 NENNGELDRÜCKERSTATTUNG
- 23.3 TEILWEISE NENNGELDRÜCKERSTATTUNG
- 24. KLASSEN
- 24.1 *KLASSENUMSTUFUNGEN*
- 24.2 *KLASSENDENZUSAMMENLEGUNG (ASN-Regelung)*

BESICHTIGUNG

- 25. BESICHTIGUNG
- 25.1 BESICHTIGUNGSFAHRZEUGE
- 25.2 REIFEN FÜR BESICHTIGUNGSFAHRZEUGE
- 25.3 EINSCHRÄNKUNGEN DER BESICHTIGUNG
- 25.4 ABLAUF DER BESICHTIGUNG
- 25.5 ÄNDERUNGEN VON WERTUNGSPRÜFUNGSSTRECKEN (ASN-Regelung)

TECHNISCHE ABNAHME

- 26. VOR DEM START
- 26.1 ALLGEMEINES
- 26.2 ZEITPLAN
- 27. WÄHREND DER RALLYE
- 27.1 ZUSÄTZLICHE ÜBERPRÜFUNGEN
- 27.2 VERANTWORTLICHKEIT DER FAHRERS
- 28. SCHLUSSABNAHME
- 28.1 PARC FERMÉ AM ENDE DER RALLYE
- 28.2 AUSWAHL DER FAHRZEUGE
- 28.3 HOMOLOGATIONSPAPIERE

SHAKEDOWN

- 29. SHAKEDOWN
- 29.1 ALLGEMEIN
- 29.2 ABLAUF DES SHAKEDOWN
- 29.3 VERZICHTSERKLÄRUNG
- 29.4 TECHNISCHE ABNAHME
- 29.5 AUSFALL BEIM SHAKEDOWN
- 29.6 FAHRERAUSRÜSTUNG UND AUSRÜSTUNG FÜR PAS-SAGIERE
- 29.7 TEST- UND EINSTELLFAHRTEN
- 30. FREIESTRAINING/QUALIFIKATION-NURFÜRWRC UND ERC

KONTROLLSTELLEN

- 31. KONTROLLSTELLEN - ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN
- 31.1 KENNZEICHNUNG DER KONTROLLSTELLEN
- 31.2 ABSPERRUNGEN
- 31.3 AUFENTHALTSDAUER IN KONTROLLZONEN
- 31.4 ARBEITSBEREITSCHAFT
- 31.5 ABFOLGE DER KONTROLLSTELLEN UND RICHTUNG
- 31.6 ANWEISUNGEN DES KONTROLLPERSONALS
- 31.7 MEDIA ZONE
- 31.8 AUSTAUSCH VON ON-BOARD-KAMERA DATEN UND EINRICHTEN DER KAMERA
- 32. DURCHFABRTSKONTROLLEN
- 33. ZEITKONTROLLEN
- 33.1 FUNKTION
- 33.2 ABLAUF AN ZEITKONTROLLEN
- 33.3 ZEITKONTROLLE VOR EINER WERTUNGSPRÜFUNG
- 34. VERSPÄTUNGEN (KARENZZEIT)
- 34.1 MAXIMAL ERLAUBTE VERSPÄTUNG
- 34.2 ZU FRÜHE ANKUNFT
- 34.3 BEKANNTGABE DES WERTUNGSVERLUSTES
- 35. SAMMELKONTROLLEN (Regrouping)
- 35.1 VERFAHREN BEI DER ANKUNFT
- 35.2 VERFAHREN BEI DER AUSFAHRT

WERTUNGSPRÜFUNGEN

- 36. ALLGEMEINES
- 36.1 ZEITNAHME
- 37. WERTUNGSPRÜFUNGSSTART
- 37.1 STARTLINIE - STARTARTEN
- 37.2 STARTABLAUF
- 37.3 MANUELLES STARTVERFAHREN
- 37.4 VERSPÄTUNG AM START DURCH VERSCHULDEN DER FAHRER
- 37.5 VERSPÄTUNG EINER WERTUNGSPRÜFUNG
- 37.6 FEHLSTART
- 38. ZIEL DER WERTUNGSPRÜFUNGEN
- 38.1 ZIELLINIE
- 38.2 STOP-KONTROLLE
- 39. UNTERBRECHUNG/ABBRUCH EINER WERTUNGSPRÜFUNG
- 40. TEILNEHMERSICHERHEIT
- 40.1 AUSRÜSTUNG DER CREW
- 40.2 SOS/OK ZEICHEN - VERHALTEN AM UNFALLORT
- 40.3 UNFALL AUF EINER WERTUNGSPRÜFUNG
- 40.4 ROTES WARNDREIECK
- 40.5 VERWENDUNG GELBER / ROTER FLAGGEN
- 41. SUPER SPECIAL STAGES
- 41.1 CHARAKTERISTIK EINER SUPER SPECIAL STAGE
- 41.2 ABLAUF EINER SUPER SPECIAL STAGE
- 41.3 SICHERHEITSPLAN

PARC FERMÉ

- 42. PARC FERMÉ-BESTIMMUNGEN
- 42.1 ANWENDUNG
- 42.2 ZULÄSSIGES PERSONAL INNERHALB DES PARC FERMÉ
- 42.3 SCHIEBEN EINES FAHRZEUGS IM PARC FERMÉ
- 42.4 FAHRZEUGABDECKUNGEN
- 42.5 TECHNISCHE UNTERSUCHUNGEN
- 42.6 REPARATUREN IM PARC FERMÉ
- 42.7 PARC FERMÉ NACH DEM ENDE DER RALLYE

STARTS UND RESTARTS

- 43. SHOW – START
- 44. START DER RALLYE
- 44.1 STARTPARK
- 44.2 MAXIMALE VERSPÄTUNG AM START
- 45. STARTREIHENFOLGE UND -ABSTÄNDE
- 45.1 ANFORDERUNGEN AN EINE NEUE STARTREIHENFOLGE
- 45.2 NEUPLATZIERUNG VON FAHRERN
- 45.3 STARTREIHENFOLGE ZUR 1. ETAPPE
- 45.4 STARTREIHENFOLGE DER FOLGENDEN ETAPPEN
- 45.5 STARTABSTÄNDE
- 46. RE-START NACH AUSFALL / RALLYE 2
- 47. REPARATUREN VOR EINEM RE-START

SERVICE

- 48. SERVICEARBEITEN – ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN
- 48.1 SERVICEARBEITEN
- 48.2 TEAMMITGLIEDER & SERVICEBESCHRÄNKUNGEN
- 49. SERVICEPARKS
- 49.1 ALLGEMEIN
- 49.2 ZEITPLAN FÜR SERVICEPARKS
- 49.3 KENNZEICHNUNG DER SERVICEPARKS
- 49.4 GESCHWINDIGKEIT INNERHALB DER SERVICEPARKS
- 49.5 PLAN DER SERVICEPARKS
- 50. ENT- UND/ODER BETANKEN IM SERVICEPARK
- 51. 45 MINUTEN FLEXI-SERVICE
- 51.1 ALLGEMEINES
- 51.2 ABLAUF DES FLEXI-SERVICE UND ZEITPLÄNE
- 52. REMOTE SERVICE ZONEN (RSZ)
- 52.1 ALLGEMEINES
- 52.2 ANZAHL VON TEAMMITGLIEDERN
- 52.3 ZUGELASSENE AUSTRÜSTUNG UND WERKZEUGE
- 52.4 RSZ DURCHFahrtsKENNZEICHNUNG
- 52.5 REIFENMONTAGEZONE
- 52.6 SCHEINWERFERMONTAGEZONE
- 53. SERVICE: ZUSÄTZLICHE BESTIMMUNGEN FÜR SUPPORT MEISTERSCHAFTEN - NUR FÜR WRC

ERGEBNISSE & ADMINISTRATIVE VORSCHRIFTEN NACH DER VERANSTALTUNG

- 54. RALLYE-ERGEBNISSE
- 54.1 ERSTELLUNG DER ERGEBNISSE
- 54.2 VERÖFFENTLICHUNG DER ERGEBNISSE
- 54.3 GLEICHSTAND BEI EINER RALLYE ODER EINER ETAPPE

- 54.4 FAIRE UND UNPARTEISCHE BERICHTERSTATTUNG
- 54.5 BEKANNTGABE VON ERGEBNISSEN
- 55. PROTESTE UND BERUFUNGEN
- 55.1 EINLEGEN EINES PROTESTES ODER EINER BERUFUNG
- 55.2 PROTESTKAUTION
- 55.3 KOSTENVORSCHUSS
- 55.4 KOSTEN
- 55.5 BERUFUNGEN
- 56. RALLYE-SIEGEREHRUNGEN
- 56.1 ZIEL DER RALLYE
- 56.2 SIEGEREHRUNG
- 57. JAHRES-SIEGEREHRUNG DES DMSB
- 57.1 ANWESENHEITSPFLICHT
- 57.2 ABWESENHEIT

KRAFTSTOFF - BETANKUNG

- 58. TANKEN UND ABLÄUFE
- 58.1 ORT
- 58.2 ABLAUF DER BETANKUNG
- 58.3 ABLAUF DER BETANKUNG AN ÖFFENTLICHEN TANKSTELLEN
- 59. KRAFTSTOFF

REIFEN UND FELGEN

- 60. ALLGEMEINES
- 60.1 ÜBEREINSTIMMUNG
- 60.2 FORMGEHEIZTE REIFEN
- 60.3 KONTROLLE
- 60.4 REIFENMARKIERUNGS- UND KONTROLLZONEN
- 60.5 VORRICHTUNGEN ZUR ERHALTUNG DER VOLLEN REIFENLEISTUNG
- 60.6 VERSPÄTUNG DES STARTS EINER WERTUNGSPRÜFUNG
- 60.7 NACHSCHNEIDEN PER HAND
- 60.8 SPIKES-REIFEN
- 60.9 ERSATZRÄDER
- 60.10 VERFÜGBARKEIT DER REIFEN
- 60.11 BEHANDLUNG DER REIFEN (ASN-Regelung)
- 61. REIFENLIEFERUNG
- 62. ANZAHL DER REIFEN

MECHANISCHE TEILE

- 63. MECHANISCHE TEILE
- 63.1 MOTORENTAUSCH
- 63.2 TURBOLADER
- 63.3 GETRIEBE
- 64. MECHANISCHE KOMPONENTEN
- 65. ZUSÄTZLICHE FAHRZEUGBESTIMMUNGEN
- 65.1 ON-BOARD-KAMERAS
- 65.2 TRACKING SYSTEM
- 65.3 GERÄUSCHVORSCHRIFTEN

TESTEN

- 66. TESTEN

VARIANTEN UND ERGÄNZUNG ZUM DMSB RALLYE-REGLEMENT

- V1 BESTIMMUNGEN FÜR NATIONALE A RALLYES (NAT. A NAT.A/NEAFP bzw. NAT.A PLUS/NSAFP)
- V2 BESTIMMUNGEN FÜR NATIONALE B RALLYES (RALLYE 35 bzw. RALLYE 35/NEAFP)
- V3 BESTIMMUNGEN FÜR NATIONALE B RALLYES (RALLYE 70 BZW. RALLYE 70/NEAFP)
- V4 BESTIMMUNGEN FÜR DEUTSCHE RALLYE MEISTERSCHAFT (DRM)
- V5 BESTIMMUNGEN FÜR DEN DMSB – RALLYE – CUP (DRC)

ANHÄNGE

- ANHANG I. FIA RALLYE KONTROLLSTELLENSCHILDER
- ANHANG II. STANDARD DOKUMENTE
- ANHANG III. SICHERHEIT
- ANHANG IV. REIFENBESTIMMUNGEN
- ANHANG VI. BREMSKURVE / SCHIKANE

ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE

1. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Jede vom DMSB genehmigte Automobil-Rallye unterliegt dem DMSB-Rallye-Reglement. Für Wettbewerbe, die für FIA-Meisterschaften, -Pokale oder -Trophäen gewertet werden, gelten allein oder neben vorliegendem Reglement uneingeschränkt die FIA-Bestimmungen, die den DMSB-Bestimmungen, soweit sie abweichende Regelungen enthalten, vorgehen.

Für die Wertung der DMSB-Prädikatsveranstaltungen gelten zusätzlich die Allgemeinen und Besonderen Prädikatsbestimmungen des DMSB.

Jede Automobil-Rallye wird nach folgenden Bestimmungen, denen sich alle Bewerber und Fahrer mit Abgabe der Nennung unterwerfen, durchgeführt:

- Internationales Sportgesetz der FIA (ISG) einschließlich Anhängen,
- Bestimmungen der FIA,
- Bestimmungen und Beschlüsse des DMSB,
- Bestimmungen und Vorschriften des vorliegenden DMSB-Rallye-Reglements und der Rallyeausschreibung, einschließlich evtl. noch zu erlassender Bulletins,
- Veranstaltungsreglement des DMSB,
- Lizenzbestimmungen des DMSB,
- Rechts- und Verfahrensordnung des DMSB (RuVO), Rechts- und Verfahrensregeln der FIA,
- Straßenverkehrsordnung der Bundesrepublik Deutschland (StVO),
- Straßenverkehrs-Zulassungsordnung (StVZO) der Bundesrepublik Deutschland (nur gültig für Fahrzeuge mit deutscher Zulassung),
- ggf. Zusatzbestimmungen der DMSB-Prädikatswertungen, DMSB Umweltrichtlinien,
- Anti-Doping Regelwerk der nationalen und internationalen Anti-Doping Agentur (WADA/NADA-Code) sowie den Anti-Dopingbestimmungen der FIA
- dem Ethikkodex und Verhaltenskodex der FIA und dem Ethikkodex des DMSB

1.1 ANWENDUNG

- 1.1.1 Alleine der DMSB kann Ausnahmegenehmigung zu diesen Bestimmungen erteilen. Jeder Verstoß gegen diese Bestimmungen wird den Sportkommissaren gemeldet, die eine Bestrafung gemäß Artikel 12 des Internationalen Sportgesetzes (ISG) aussprechen können. Jeder in den vorliegenden Bestimmungen nicht vorgesehene Fall wird von den Sportkommissaren beurteilt, die alleine die Berechtigung besitzen, Entscheidungen zu treffen (Art. 11.9 des ISG).
- 1.1.2 Vor und während des Ablaufs der Rallye ist der Rallyeleiter zur Anwendung dieser Bestimmungen und den Vorschriften der Veranstaltungsausschreibung beauftragt. Er muss die Sportkommissare über jeden wichtigen Zwischenfall informieren, der die Anwendung der vorliegenden Bestimmungen oder der Veranstaltungsausschreibung erforderlich macht.
- 1.1.3 Alles, was durch die vorliegenden Bestimmungen nicht ausdrücklich erlaubt ist, ist verboten.

1.2 OFFIZIELLE SPRACHE

Die offizielle Sprache ist Deutsch.

1.3 AUSLEGUNG

In Streitfällen über die Auslegung vorliegender Bestimmungen ist alleine der DMSB entscheidungsberechtigt. Während der Veranstaltung obliegt dies ausschließlich den Sportkommissaren.

1.4 DATUM DER ANWENDUNG

Die vorliegenden Bestimmungen treten am 1. Januar 2019 in Kraft.

2. DEFINITIONEN

2.1 BEGINN DER VERANSTALTUNG

Die Veranstaltung beginnt mit dem Tag der Dokumentenabnahme oder der Besichtigung (je nach dem, was früher beginnt).

Der Wettbewerb der Rallye beginnt an der ersten Zeitkontrolle.

2.2 BULLETIN

Ein offizielles schriftliches Dokument, welches die Veranstaltungsausschreibung ändert, präzisiert und vervollständigt.

2.3 MITTEILUNG

Offizielles, schriftliches Dokument informativer Natur, welches entweder vom Rallyeleiter oder von den Sportkommissaren herausgegeben wird.

2.4 KONTROLLZONEN

Als Kontrollzone wird der Bereich zwischen dem gelben Kontrollschild und dem beige Schild mit 3 Querstreifen bezeichnet.

2.5 FAHRER

Als Fahrer werden die beiden für das betreffende Fahrzeug genannten Personen bezeichnet. Die beiden Fahrer werden als Fahrer und Beifahrer bezeichnet. Sofern nicht anderes festgelegt ist, dürfen beide Fahrer während der Rallye fahren, wobei beide im Besitz einer für das laufende Jahr gültigen Bewerber-/Fahrer-Lizenz sein müssen. Ausgenommen hiervon sind Inhaber einer Nationalen Lizenz

Stufe C bzw. *Race Card* (ab Jahrgang 2004, nur für Beifahrer), diese dürfen das Steuer nicht übernehmen.

Der Besitz der Fahrerlaubnis für 17-jährige gemäß § 6e StVG (begleitetes Fahren) berechtigt grundsätzlich nicht als Fahrer an Rallye-Veranstaltungen teilzunehmen. Ausnahme: Wenn der Beifahrer als Begleitperson in der Prüfbescheinigung „Begleitetes Fahren ab 17 Jahre“ namentlich genannt ist und eine DMSB-Lizenz besitzt sowie die Auflagen der Prüfbescheinigung gemäß StVG. eingehalten werden, ist die Teilnahme als Fahrer an Rallyeveranstaltungen innerhalb von Deutschland erlaubt. Der Fahrer übernimmt die Verantwortung des Bewerbers, falls sich dieser nicht an Bord des Fahrzeugs befindet.

2.6 ENTSCHEIDUNG

Ein Dokument, welches vom Rallyeleiter oder den Sportkommissaren herausgeben wird, um ihre Entscheidungen bzw. Erkenntnisse folgend einer Anfrage, einer Anhörung oder Untersuchung bekannt zu geben.

2.7 ENDE DER VERANSTALTUNG

Die Veranstaltung endet mit dem Aushang der offiziellen Endergebnisse. Der Wettbewerb der Rallye endet an der letzten Zeitkontrolle.

2.8 ETAPPE

Jeder Teil der Rallye, der durch eine Sammelkontrolle (Regrouping, Parc Fermé) zur Übernachtung unterbrochen ist. Falls am Abend vor der 1. Etappe nur eine Super Special Stage durchgeführt wird, so wird dies als Sektion 1 und Teil von der 1. Etappe angesehen.

2.9 MEDIA ZONE

Eine Zone für die Presse, vor einer Zeitkontrolle, die vor der Einfahrt in einen Servicepark, einer Remote Service Zone oder einer Sammelkontrolle eingerichtet ist.

2.10 NEUTRALISATION

Zeit, zu der Fahrer, aus welchen Gründen auch immer, vom Veranstalter angehalten werden, wobei die Bestimmungen des Parc Fermé gelten.

2.11 PARC FERMÉ

Zone, in der keinerlei Reparaturen oder fremde Hilfe erlaubt sind, außer den ausdrücklich durch die vorliegenden Bestimmungen bzw. der Veranstaltungsausschreibung vorgesehenen Fällen. Nur besonders zugelassene Offizielle dürfen sich in dieser Zone aufhalten.

2.12 VERBOTENER SERVICE

Die Verwendung oder die Annahme von jeglichen produzierten Materialien (fest oder flüssig, ausgenommen *Essen und Getränke*), Ersatzteilen, Werkzeugen oder Ausrüstungsgegenständen durch die Fahrer, ausgenommen der an Bord des Rallyefahrzeugs mitgeführten, oder die Anwesenheit eines Teammitglieds wie in diesem Reglement aufgeführt ist *verboten*. Nicht unter diese Regelung fällt das Nachtanken, das Nachfüllen von Öl, Luft und Wasser an einer im Road-Book aufgeführten öffentlichen Tankstelle. Fahrzeuge mit 2-Takt-Motoren dürfen dort aus Kanistern tanken.

2.13 BESICHTIGUNG

Die Anwesenheit eines Fahrers und/oder Beifahrers der für die betreffende Rallye genannt hat oder nennen möchte, auf einer Wertungsprüfung nach Bekanntgabe der Streckenführung.

2.14 SAMMELKONTROLLE (ENGL.: REGROUPING)

Vom Veranstalter vorgesehene Pause unter Parc Fermé Bestimmungen mit Zeitkontrollen bei der Ein- und Ausfahrt, um einerseits den Zeitplan einzuhalten und andererseits die in Wertung verbliebenen Fahrzeuge wieder zusammenzuführen. Diese Pause kann für die Fahrer unterschiedlich lang sein.

2.15 VERBINDUNGETAPPE (ENGL.: ROAD SECTION)

Alle Teile der Rallye die nicht als Wertungsprüfung gefahren werden.

2.16 SEKTION

Alle Teile der Rallye, die durch eine Sammelkontrolle getrennt sind.

2.17 SERVICE

Jegliche Arbeiten an einem Wettbewerbsfahrzeug, ausgenommen jene in Artikel 48 aufgeführten.

2.18 WERTUNGSPRÜFUNG

Gezeitete Geschwindigkeitsprüfung auf für die Öffentlichkeit gesperrten Straßen und Wegen.

2.19 SUPER SPECIAL STAGE

Jede von einem „normalen“ Ablauf abweichende, in der Veranstaltungsausschreibung beschriebene Wertungsprüfung und/oder eine für Zuschauer geplante Wertungsprüfung mit der Möglichkeit des gleichzeitigen Starts von mehr als einem Fahrzeug.

2.20 KONTROLLKARTEN

Karten für Stempel und Zeiteinträge an den auf der Strecke vorgesehenen Kontrollstellen.

2.21 TEAM

Ein Team besteht aus den Fahrern sowie aus allen mit dem Management, der Betreuung, dem Service und anderen Dienstleistungen für Wettbewerbsfahrzeug und seinen Fahrern betrauten Personen.

2.22 TECHNISCHE ZONE

Eine Zone zwischen zwei Zeitkontrollen zur Durchführung von technischen Untersuchungen durch Technische Kommissare.

2.23 RUNDKURS (ASN DEFINITION)

Eine Wertungsprüfung bei der mehrere Runden gefahren werden und bei der die Möglichkeit von unterschiedlichen Startarten besteht.

2.24 WERTUNGSVERLUST UND DISQUALIFIKATION (ASN DEFINITION)

Beide Begriffe bedeuten, dass der Bewerber nicht als gewertet im Ergebnis der Veranstaltung geführt wird. Der Wertungsverlust wird vom Rallyeleiter, die Disqualifikation wird von den Sportkommissaren ausgesprochen.

2.25 FIA-HOMOLOGISiertes KOPF-RÜCKHALTESYSTEM / FRONTAL HEAD RESTRAINT (FHR) SYSTEM (ASN DEFINITION)

Bei Rallye 35 bzw. Rallye 35/NEAFP, Rallye 70 bzw. Rallye70/NEAFP, Nat. A- und Int.-Rallyeveranstaltungen sowie in allen DMSB Fahrzeuggruppen und vom DMSB genehmigten Serien ist ein FIA - homologiertes Kopfrückhaltesystem, z.B. HANS, vorgeschrieben (siehe technische FIA- Liste Nr. 29 und 36, abrufbar auf der Homepage der FIA).

OFFIZIELLE

3. OFFIZIELLE UND DELEGIERTE

3.1 SPORTKOMMISSARE

Das Kollegium der Sportkommissare muss immer aus drei Mitgliedern bestehen. Zwischen den Sportkommissaren und dem Rallyeleiter muss eine permanente Kommunikationsmöglichkeit bestehen. Während der Rallye muss sich mindestens einer der Sportkommissare in unmittelbarer Nähe der Rallyeleitung aufhalten.

3.2 DMSB DELEGIERTE

Mindestens die nachfolgenden Delegierten können durch den DMSB nominiert werden.

3.2.1 DMSB Sporting Delegate: Der DMSB Sporting Delegate stellt die Verbindung zwischen dem Rallyeleiter und allen anderen vom DMSB eingesetzten DMSB Offiziellen und Delegierten her und berät den Rallyeleiter in sportrechtlichen Angelegenheiten.

3.2.2 DMSB Technical Delegate: Der Technische Delegierte des DMSB arbeitet in Verbindung mit dem Rallyeleiter und ist gleichzeitig Obmann der Technischen Kommissare.

3.2.3 DMSB Beobachter: Der/die DMSB Beobachter bewertet(n) alle Aspekte der Rallye und erstellt(en) den entsprechenden Beobachterbericht.

3.2.4 DMSB Safety Delegate: Der DMSB setzt Safety Delegates gem. deren *Richtlinien* ein. Der DMSB Safety Delegate berät den Rallyeleiter und den Leiter der Streckensicherung in Sicherheitsfragen. Er berichtet dem DMSB über sicherheitsrelevante Feststellungen.

3.3 TEILNEHMER-VERBINDUNGSLEUTE

Die grundsätzliche Aufgabe der Teilnehmer-Verbindungsleute ist es, den Bewerbern/Fahrern Informationen oder Klarstellungen in Zusammenhang mit den Bestimmungen und dem Ablauf der Rallye zu erteilen. Es muss mindestens eine Teilnehmerverbindungsperson bei der Veranstaltung anwesend sein. Die Teilnehmer-Verbindungsleute müssen für die Bewerber leicht erkennbar und gemäß einem Zeitplan anwesend sein.

ZUGELASSENE FAHRZEUGE

4. ZUGELASSENE FAHRZEUGE (LEISTUNGSBEGRENZUNG)

a) Für alle Fahrzeuggruppen gilt grundsätzlich der Grenzwert von 221 kW (300 PS) (+5% StVZO-Toleranz). Diese Fahrzeuge dürfen maximal 221 kW/300 PS in ihren Fz.-Papieren stehen haben.

b) Fahrzeuge mit mehr als 221 kW/300 PS sind startberechtigt, wenn das Mindestleistungsgewicht von 3,4 kg/PS bzw. 4,6 kg/kW eingehalten wird. Beispiel: In den Fz.-Papieren stehen 321 PS. Das Fahrzeug muss grundsätzlich $321 \times 3,4 = 1091,4$ kg wiegen. Dabei darf das im jeweiligen Gruppenreglement geforderte Mindestgewicht nicht unterschritten werden.

Das Mindestleistungsgewicht des individuellen Fahrzeuges wird ohne Insassen und ohne Nachfüllen oder Ablassen von Flüssigkeiten ermittelt.

c) Bei der Nennung eines Fahrzeuges nach Art. 4b (mehr als 221 kW/300 PS) muss der Teilnehmer die in den Fz.-Papieren eingetragene Motorleistung und das tatsächliche Fahrzeuggewicht angeben.

d) Das max. zulässige Gesamtgewicht des jeweiligen Fahrzeuges darf nicht überschritten werden.

4.1 ZUSAMMENFASSUNG

Bei internationalen Rallyes sind grundsätzlich folgende Fahrzeuge gemäß den aktuellen Bestimmungen des ISG zugelassen:

- Tourenwagen (Gruppe A) mit einem Einstufungshubraum bis 2000ccm gemäß ISG Anhang J

- Fahrzeuge der Gruppe A-Kit mit einem Einstufungshubraum bis 1600ccm gemäß ISG Anhang J

- Fahrzeuge der Gruppe RGT gemäß ISG Anhang J, Artikel 256

- Fahrzeuge der Gruppe R (R1/R2/R3/R3T/R3D) gemäß ISG Anhang J, Artikel 260, 260D

- Fahrzeuge der Gruppe R5 und R4 gemäß ISG Anhang J, Artikel 261

- Produktionswagen (Gruppe N) gemäß ISG Anhang J Artikel 254

- Fahrzeuge der Gruppe Super 2000 Rally gemäß ISG Anhang J 2013, Art. 254A

- Fahrzeuge der Gruppe Super 2000 Rally gemäß ISG Anhang J 2013 Art. 255 A mit einem Restriktor gemäß Art. 255A-5.1.1-b von maximal 28 mm Innendurchmesser.

4.2 KLASSENEITEILUNG

Klassen	Gruppen
RC2	S2000-Rally: 1.6 Turbo Motor mit 28 mm Air-Restriktor S2000-Rally: 2.0 Saug-Motoren Gruppe R5 (VR5) Gruppe R4 (VR4) Gruppe N über 2000 ccm (bisher NR4)
R-GT	Gruppe R-GT
RC3	Gruppe A über 1600 ccm bis 2000 ccm Super 1600 R2 (Saug-Motoren/ über 1600 ccm bis 2000 ccm – VR2C) Turbo/ über 1067 ccm bis 1333 ccm – VR2C) R3 (Saug-Motoren / über 1600 ccm bis 2000 ccm – VR3C) Turbo/ über 1067 ccm bis 1333 ccm – VR3C) R3 (Turbo / bis 1620 ccm / nominal – VR3T) R3 (Diesel / bis 2000 ccm / nominal – VR3D)
RC4	Gruppe A bis 1600 ccm R2 (Saug-Motoren/ über 1390 ccm bis 1600 ccm – VR2B) Turbo/ über 927 ccm bis 1067 ccm – VR2B) Kit-car bis 1600 ccm Gruppe N über 1600 ccm bis 2000 ccm
RC5	Gruppe N 1600 ccm R1 (Saug-Motoren/bis 1600 ccm – VR1A / VR1B) Turbo/ bis 1067 ccm - VR1A / VR1B

4.3 ZUSÄTZLICHE BESTIMMUNGEN

- Fahrzeuge, welche als Kit Cars homologiert sind und einen Hubraum zwischen 1400 ccm und 1600 ccm haben, können zugelassen werden, sofern sie auch mit dem Artikel 255-6.2, „Gewicht“ des Anhang J übereinstimmen.
- Zweiradgetriebene Fahrzeuge mit einem Turbo-Dieselmotor mit einem Einstufungshubraum von weniger als 2000 ccm werden in den Gruppen A und N akzeptiert.
- Für Fahrer, die mit einem Super 2000 Rallyefahrzeug nach Art. 255 A genannt haben, ist es ohne Bestrafung erlaubt, abgelaufene Korrekturen der Homologationen zu verwenden.
- Für Fahrzeuge, die als S1600 homologiert sind, ist es zulässig, ohne Bestrafung abgelaufene Korrekturen der Homologationen zu verwenden.
- Für S2000, R5, Super 1600 und R-GT Fahrzeuge ist ein technischer FIA-Wagenpass vorgeschrieben.
- *Fahrzeuge der Gruppe R4 (VR4K), sogenannte R4 Kit-Cars sind in Deutschland nicht zugelassen.*

Siehe auch Variationen entsprechend dem jeweiligen Status der Veranstaltung.

Die Homologationsliste der FIA (+4 Jahre) ist, mit Ausnahme von Wettbewerben mit FIA-Prädikat gültig.

4.4 NATIONALE FAHRZEUGE

Diese Regularien gelten wenn der Veranstalter ASN homologierte Fahrzeuge gemäß V1 zulässt.

- 4.4.1 Es können Teile oder die gesamte Streckenführung des FIA Meisterschaftslaufes genutzt werden.
- 4.4.2 Der Veranstalter kann die vorhandenen Offiziellen der FIA Veranstaltung oder eine separate Gruppe von Sportkommissaren, technischen Kommissaren und/oder andere Offizielle einsetzen.
- 4.4.3 Die Fahrzeuge erhalten ein eigenes Ergebnis und werden nicht in den Ergebnislisten der FIA-Veranstaltung aufgeführt.
- 4.4.4 Die Fahrzeuge werden niemals in einer gemeinsamen Nennungsliste, Ergebnisliste (offiziell oder inoffiziell) und in keinem Wertungsprüfungsergebnis während und nach einem FIA Meisterschaftslauf aufgeführt.
- 4.4.5 Die Homologation für bestimmte Fahrzeuge wird von der FIA verlängert. Die Liste der Fahrzeuge mit einer verlängerten Homologation wird auf der FIA Website veröffentlicht.

MEISTERSCHAFTEN & PUNKTE

5. MEISTERSCHAFTSBESTIMMUNGEN

Siehe *DMSB-Handbuch Automobilsport Artikel „DMSB-Automobilsport-Meisterschaften und Pokale“*

6.-9. REGELUNG NUR FÜR DIE FIA WORLD RALLY CHAMPIONSHIP

10. GLEICHSTAND IN EINER MEISTERSCHAFT

Siehe Allgemeine *DMSB-Prädikatsbestimmungen* Art. 11

11. KRITERIEN FÜR PRIORITÄTSFAHRER

11.1 Prioritätsfahrer der FIA

- Fahrer, die in einem der vorangegangenen Jahre P1 Fahrer in der FIA World Rally Championship waren.
- Fahrer, die die Production Car World Championship oder die WRC 2 Championship, die Super 2000 World Rally oder die WRC 3 Championship in einem der letzten drei vorangegangenen Jahre gewonnen haben.
- Fahrer, die eine FIA Regional Rally Championship in einem der letzten drei vorangegangenen Jahre gewonnen haben.
- Fahrer, die den FIA European Rally Trophy im vorangegangenen Jahr gewonnen haben.

11.2 Positionierung von Prioritätsfahrern

Die Sportkommissare können einen FIA Prioritätsfahrer in der Startliste neu positionieren, wenn er mit einem Fahrzeug gemeldet ist, das nach Meinung der Sportkommissare den Vorteil seiner Priorität nicht rechtfertigt.

11.3 PRIORITÄTSFAHRER DES DMSB

Siehe DMSB gesetzte Fahrer unter www.dmsb.de

12. ABLAUF BEI DER AUSWAHL DER STRECKENFÜHRUNG

12.1 EINHALTUNG DER OFFIZIELLEN STRECKENFÜHRUNG UND DES SPORTLICHEN PROGRAMMS

- 12.1.1 Ausgenommen bei höherer Gewalt muss der Rallyeleiter sicherstellen, dass der Strecken- und Zeitplan eingehalten wird.
- 12.1.2 Einwendungen unmittelbar vor oder während der Veranstaltung bleiben unberücksichtigt, es sei denn sie sind vom DMSB oder den eingesetzten Sportkommissaren vor Ort genehmigt.

13. CHARAKTERISTIK DER VERANSTALTUNG

13.1 VERANSTALTUNGSDAUER

Die Veranstaltungsdauer ist abhängig von der Meisterschaft bzw. vom Veranstaltungstyp und wird in dem entsprechenden Reglement beschrieben.

13.2 PROGRAMM DER RALLYE

- 13.2.1 Der Zeitplan der Rallye muss folgende Reihenfolge vorsehen:
 - Streckenbesichtigung
 - Dokumentenabnahme (kann auch vor der Streckenbesichtigung sein)
 - Technische Abnahme
 - Shakedown (wenn vorgesehen)
 - Qualifying Stage (wenn vorgesehen)
 - Showstart / Start
 - Rallye
 - Podiumszeremonie (*Siegerehrung* auf der Rampe)
 - Siegerehrung
- 13.2.2 Die Podiumszeremonie sollte binnen 1 Stunde nach dem Eintreffen des ersten Fahrzeugs im Abschlusservice sein.
- 13.2.3 Die Startreihenfolge bei Prädikatsveranstaltungen mit mehreren Wettbewerben in Wertung ist wie

folgt einzuhalten: DMSB Prädikate, Clubsport, Demonstration etc.

13.3 ALLGEMEINES (ASN REGELUNG)

Die Eignung einer Wertungsprüfung einer Rallye liegt in der alleinigen Verantwortung des Veranstalters. Bei der Auswahl der Wertungsprüfungen ist Sicherheit von allergrößter Wichtigkeit. Bei der Auswahl der Verbindungsstrecken sollten Straßen vermieden werden, auf denen ein hohes Zuschaueraufkommen zu erwarten ist.

13.4 WERTUNGSPRÜFUNGLÄNGEN (ASN REGELUNG)

Die maximale Länge einer Wertungsprüfung darf 25 km plus einer Toleranz von 5 % nicht überschreiten. Die Gesamtlänge der Wertungsprüfungen darf 250 km nicht überschreiten.

Unter Einhaltung der maximalen Distanzen ist die Anzahl der Wertungsprüfungen freigestellt.

Bei FIA-Prädikatsveranstaltungen gelten die gültigen FIA-Bestimmungen.

13.5 MAXIMALE WIEDERHOLUNGEN EINER WERTUNGSPRÜFUNG (ASN REGELUNG)

Eine Wertungsprüfung darf mit der gleichen Streckenführung maximal nur dreimal gefahren werden.

13.6 POWER STAGE

13.6.1 *Es kann eine Wertungsprüfung als Power Stage gefahren werden.*

13.6.2 Charakteristik

Diese Wertungsprüfung sollte die letzte Prüfung der Rallye sein und in Abstimmung mit dem DMSB ausgewählt werden. Darüber hinaus gilt folgendes:

- Sie muss alle noch in der Wertung befindlichen Teilnehmer berücksichtigen,

- repräsentativ für alle Wertungsprüfungen der Rallye sein.

13.6.3 *Die Festlegung einer Wertungsprüfung als Power Stage muss in der Veranstaltungsausschreibung enthalten sein.*

13.6.4 Punkteverteilung

Punkte für die Power Stage werden gemäß DMSB Prädikatsbestimmungen Art. 24.6 zugeteilt. Zeitstrafen, die der Power Stage zuzurechnen sind, werden für eine eventuelle Punkteverteilung der tatsächlichen Fahrzeit auf der Wertungsprüfung hinzugerechnet. Dies gilt insbesondere für die Zeitstrafen für Fehlstart (Art. 37.6 DMSB RyR.) und Zeitstrafen für Nichtbeachten der Aufgabenstellung bei Schikanen (Anhang VI Art. 2 des DMSB RyR.).

Um Punkte zu erhalten muss das Fahrzeug am Ende der Veranstaltung im Parc Fermé stehen.

Falls ein Fahrer im Ergebnis der Power Stage erscheint, aber nicht im Endergebnis der Rallye, so erhält er dennoch Punkte, wenn sein Fahrzeug im Parc Fermé (oder unter Parc Fermé Bedingungen) für eventuelle Nachuntersuchungen zur Verfügung steht. Ist dies nicht der Fall rücken die im Ergebnis der Power Stage nachfolgenden Fahrer für die Punktevergabe auf.

Falls eine Power Stage abgebrochen wird bevor alle Teilnehmer diese Prüfung beendet haben, entscheidet der DMSB über die Punktevergabe für die Power Stage. Eine Punkteverteilung auf Basis einer festgelegten Zeit gemäß Artikel 39 des DMSB Rallyereglement ist ausgeschlossen.

Falls ein Fahrer die Power Stage nicht in der vorgesehenen Startzeit (Reihenfolge) startet oder die Power Stage nicht korrekt beendet, erhält er keine Punkte für die Power Stage. Die vorgesehene Startzeit (Reihenfolge) ergibt sich aus der Startzeit bei der vorangegangenen Wertungsprüfung zuzüglich der vorgeschriebenen Fahrzeit für den darauffolgenden Fahrabschnitt.

STANDARDOKUMENTE UND ZEITPLÄNE

14. DMSB STANDARDOKUMENTE

14.1 ALLGEMEINES

Die nachfolgenden Dokumente müssen dem Anhang II entsprechen:

- Veranstaltungsausschreibung (elektronisch und/oder gedrucktes Format (optional))
- Bulletins (elektronisch und gedrucktes Format)
- Rallye Guide (elektronisches Format), wenn vorhanden
- Zeit- und Streckenpläne (elektronisch und gedrucktes Format)
- Kontrollkarten (gedrucktes Format)
- Road Book (gedrucktes Format)
- Nennformular (elektronisch und gedrucktes Format)
- Nennungsliste (elektronisches Format)
- Startlisten und Ergebnisse (elektronisch und gedrucktes Format)
- Media Sicherheitsbuch (elektronisch und gedrucktes Format), wenn vorhanden.

Elektronische Dokumente dürfen nicht mehr verändert werden, nachdem sie auf der Internetseite des Veranstalters veröffentlicht wurden, es sei denn, alle Bewerber und Offiziellen werden darüber informiert und die Veränderungen werden auf der Internetseite hervorgehoben. Digitale Aushänge sind empfohlen. Es ist jedoch sicherzustellen, dass wichtige Dokumente wie Bulletins, Entscheidungen und Ergebnisse mit der entsprechenden Aushangzeit weiterhin am offiziellen Aushang veröffentlicht werden. Jedes Dokument das einer Genehmigung durch den DMSB oder durch die Sportkommissare benötigt, darf ohne diese Genehmigung nicht veröffentlicht werden.

14.2 ROAD BOOK

Alle Teams erhalten ein Road Book, das die einzuhaltende vorgeschriebene Strecke genau beschreibt. Die Strecke im Road Book wird durch Streckenrichtungsdiagramme beschrieben. Zwischen den Diagrammen ist die verbindliche Streckenführung durch die vorhandenen Straßen und Wege bestimmt. Der Veranstalter kann zu jeder Zeit Absperrungen oder Hindernisse an Stellen platzieren, an den Teilnehmer während dem Besichtigen oder dem 1. Durchgang von der Straße wesentlich abgewichen sind. Dieser Strecke und den Streckenrichtungsdiagrammen ist zu folgen. Die Fahrer müssen über alle vorgenommenen Änderungen an der Stre-

cke vor der entsprechenden Wertungsprüfung informiert werden.

Jede Abweichung führt zur Meldung an die Sportkommissare. Die Nichteinhaltung der vorgegebenen Streckenführung / Aufgabenstellung bei einer *Bremskurve/Schikane* wird aufgrund einer Sachrichtermeldung durch den Rallyeleiter gem. *Anhang VI BREMSKURVEN / SCHIKANE Art. 2* bestraft.

14.3 KONTROLLKARTEN

14.3.1 Jeder Fahrer ist verantwortlich:

- für seine Kontrollkarten,
- seine Zeitkarte an jedem Kontrollpunkt vorzulegen und für die Richtigkeit der Eintragungen,
- für alle Eintragungen in der Zeitkarte.

Daher ist es Aufgabe der Fahrer, die Zeitkarte zur richtigen Zeit den Sportwarten vorzulegen und zu kontrollieren, dass die Eintragung der Zeit korrekt erfolgte.

14.3.2 Nur der zuständige Sportwart ist berechtigt, die Zeiten auf der Zeitkarte einzutragen, ausgenommen der Bereiche „zur Verwendung durch den Teilnehmer“.

14.3.3 Fehlt der Stempel oder die Unterschrift einer Kontrollstelle oder der Zeiteintrag einer Zeitkontrolle oder wird die Zeitkarte den Sportwarten nicht an jeder Kontrolle vorgelegt, so führt dies zum Wertungsverlust des betreffenden Teams, ausgesprochen durch den Rallyeleiter.

14.3.4 Jede Abweichung zwischen der Zeiteintragung in der Zeitkarte der Fahrer einerseits und den offiziellen Rallyeunterlagen andererseits wird vom Rallyeleiter untersucht.

14.4 MEISTERSCHAFTSLOGO (ASN REGELUNG)

Siehe DMSB Veranstaltungsreglement Art. 46

15. AUSGABE EINES FIA-VISA

keine Anwendung

VERSICHERUNG - HAFTUNGSAUSSCHLUSS

16. VERSICHERUNGSSCHUTZ

Siehe DMSB Veranstaltungsreglement Art. 34.-39.

FAHRZEUG-KENNZEICHNUNG

17. PERMANENTE STARTNUMMERN

Wird im jeweiligen Meisterschaftsreglement geregelt.

18. STARTNUMMER UND WERBUNG

18.1 ALLGEMEINES

18.1.1 Der Veranstalter stellt jedem Team Identifikationsmaterial (Startnummer, etc.) zur Verfügung, dass vor der Technischen Abnahme wie vorgeschrieben am Fahrzeug angebracht werden muss.

18.1.2 Jede Werbung innerhalb dieses Identifikationsmaterials ist zwingend vorgeschrieben und kann von

den Teilnehmern/Bewerbern nicht abgelehnt werden. Es sind keine Änderungen an diesem Identifikationsmaterial erlaubt.

18.2 TÜRSCHILDER

18.2.1 Zwei Startnummernschilder für die Vordertüren die Startnummern (5 cm breit und 28 cm hoch) sind schwarz auf einem weißen rechteckigen Untergrund in maximal der Größe 50 cm breit und 38 cm hoch.

18.2.2 Die vom Veranstalter zur Verfügung gestellten Startnummern müssen während der gesamten Rallye auf beiden Vordertüren des Fahrzeugs angebracht sein.

18.2.3 Außer dem Farbmuster des Fahrzeugs darf sich kein Zeichnen innerhalb von 10 cm zum Startnummernschild befinden.

18.3 HECKSCHEIBE

Das Rallyeschild für die Heckscheibe des Fahrzeuges muss durchsichtig sein (Klarsichtfolie) und in ein Rechteck mit der Breite von 28 cm und einer Höhe von 15 cm passen. Die Ausgabe eines Rallye-Schildes für die Rückseite ist dem Veranstalter freigestellt. Ist es gemäß Rallye-Ausschreibung vorgesehen, so muss es den vorstehenden Bestimmungen entsprechen.

18.4 SEITENSCHIEBEN

Keine Anwendung im DMSB-Bereich

18.5 DACHSCHILDER

Keine Anwendung im DMSB-Bereich

18.6 RALLYESCHILD AUF DER FRONTHAUBE

Mindestens 1 Rallyeschild für die Frontseite des Fahrzeuges, welches in ein Rechteck mit der Breite von 43 cm und einer Höhe von 21,5 cm passen muss. Dieses Schild muss mindestens den vollen Veranstaltungsnamen und die Startnummer zeigen. Die Ausgabe eines Rallyeschildes für die Fronthaube ist dem Veranstalter freigestellt. Ist es gemäß Rallye-Ausschreibung vorgesehen, so muss es den vorstehenden Bestimmungen entsprechen.

18.7 WERBEEINSCHRÄNKUNGEN

18.7.1 Den Teilnehmern ist das Anbringen jeglicher Art von Werbung an ihren Fahrzeugen unter folgenden Voraussetzungen gestattet:

- sie muss nach den nationalen gesetzlichen Bestimmungen und den Bestimmungen der FIA und des DMSB erlaubt sein,
- sie darf nicht anstößig sein,
- sie darf nicht politischer oder religiöser Natur sein,
- sie muss in Übereinstimmung mit dem Rallyereglement sein,
- sie darf die Sicht der Fahrer durch die Scheiben nicht behindern.

18.7.2 Der Name eines Automobilherstellers darf nicht Teil des Veranstaltungsnamens sein.

18.7.3 Der Text für eine verbindliche Veranstalterwerbung muss eindeutig in der Veranstaltungsausschreibung beschrieben oder in einem Bulletin vor dem Nennschluss veröffentlicht werden.

18.8 FREIWILLIGE VERANSTALTERWERBUNG

18.8.1 Der Veranstalter kann die Bewerber auffordern, eine freiwillige Werbung anzubringen. Wenn diese Werbung von einem Bewerber abgelehnt wird, darf das Nenngeld dafür maximal verdoppelt werden. In jedem Fall ist dieser zusätzliche Betrag auf EUR 2.000,- limitiert.

18.8.2 Für eine freiwillige Veranstalterwerbung, die sich auf eine Automobilmарke, Reifen, Kraftstoff oder Öl bezieht, kann dem Bewerber kein zusätzliches Nenngeld in Rechnung gestellt werden, wenn diese Werbung ablehnt.

18.8.3 Bewerber, die die freiwillige Veranstalterwerbung akzeptieren, müssen die in der Veranstaltungsausschreibung aufgeführten Flächen dafür freihalten. Änderungen an den Werbeaufklebern sind nicht erlaubt.

18.8.4 Der Text für die freiwillige Veranstalterwerbung muss eindeutig in der Veranstaltungsausschreibung beschrieben sein. Wenn die freiwillige Veranstalterwerbung in einem Bulletin veröffentlicht wird und es dabei zu einem Konflikt mit der Werbung des Bewerbers kommen sollte, so kann der Bewerber diese freiwillige Veranstalterwerbung ablehnen ohne einen zusätzlichen Nenngeldaufschlag zu bezahlen.

19. FAHRER- UND BEIFAHRERNAMEN

19.1 HINTERE SEITENFENSTER

Der jeweils erste Buchstabe des Vornamens und die Nachnamen des Fahrers und des Beifahrers, zusammen mit den Nationalflaggen der ASN, von welcher er seine Lizenz erhalten hat, müssen auf den hinteren Seitenscheiben unter folgenden Richtlinien angebracht sein:

- In weiß, Helvetica;
- Anfangsbuchstaben großgeschrieben, restliche Buchstaben in Kleinschrift,
- Höhe 6 cm (für die Großbuchstaben),
Strichstärke: 1,0 cm

Der Fahrername muss der obere Name auf beiden Seitenscheiben sein.

19.2 TÜRSCHILDER / STARTNUMMERN / FAHRER- UND BEIFAHRERNAMEN



FAHRVERHALTEN

20. VERHALTEN

20.1 ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

20.1.1 Die Teams müssen sich zu jeder Zeit sportlich verhalten.

20.1.2 Fahrzeuge, die den Parc Fermé-Bestimmungen (Art. 42.1) unterliegen, dürfen nur von Fahrern oder Offiziellen bewegt werden. Zu allen anderen Zeiten dürfen die Fahrzeuge von Jedermann von Hand geschoben werden. Die Fahrzeuge dürfen nur durch eigene Kraft und von Hand bewegt werden. Jede andere Art der Fortbewegung eines Fahrzeuges ist verboten, *sofern es nicht* an anderer Stelle des Rallyereglements erlaubt ist.

20.1.3 "Showfahrten" (durchdrehende Reifen, etc.) dürfen nicht durchgeführt werden.

20.1.4 Die Fahrer müssen immer in Fahrtrichtung der Wertungsprüfung fahren (ausgenommen das Umdrehen des Fahrzeuges).

20.1.5 Bei einer Verbindungsetappe auf öffentlicher Straße darf ein Fahrzeug nur auf vier, frei abrollenden Rädern und Reifen gefahren werden. Jeder Verstoß wird den Sportkommissaren berichtet, die eine Strafe, bis zur Disqualifikation verhängen können.

20.1.6 Wird im Verlauf einer Wertungsprüfung ein Fahrzeug von einem schnelleren eingeholt und ist dieses schneller als das vorrausfahrende, so ist das vorrausfahrende Fahrzeug verpflichtet, dem schnelleren die Vorbeifahrt zu ermöglichen. Die Bereitschaft dazu ist durch entsprechende Blinkzeichen anzuzeigen (Wer links blinkt – fährt / bleibt

links | Wer rechts blinkt – fährt / bleibt rechts). Die Teilnehmer sind verantwortlich dafür, dass durch die Vorbeifahrt keine Gefährdung entsteht. Jeder Verstoß führt zu einer Meldung an die Sportkommissare (ASN-Regelung).

20.2 WÄHREND DES BESICHTIGEN DER WERTUNGS-PRÜFUNGEN UND/ODER DEM SHAKEDOWN

20.2.1 Es wird eindringlich darauf hingewiesen, dass das Besichtigen der Wertungsprüfung kein Training ist. Alle Straßenverkehrsbestimmungen des Landes, in welchem die Rallye stattfindet, müssen strikt beachtet werden und die Sicherheit und die Rechte der anderen Verkehrsteilnehmer müssen während der Besichtigung von Wertungsprüfungen und des Shakedown berücksichtigt werden.

20.2.2 Ein Überschreiten der Geschwindigkeitsbeschränkungen während des Besichtigens führt zu nachfolgenden Geldbußen durch den Rallyeleiter, wie in der Veranstaltungsausschreibung aufgeführt:
Überschreiten der Geschwindigkeitsbeschränkung pro km/h: alle Fahrer 10,-€

20.2.3 Andere Verkehrsverstöße während des Besichtigens führen zur Bestrafung durch die Sportkommissare gem. Art. 20.4.4.

20.2.4 Die Höhe dieser Geldbußen wird aufgrund einer von der Polizei auferlegten Geldstrafe nicht geändert.

20.2.5 Im Falle eines zweiten Verstoßes während der Besichtigung bei derselben Rallye werden die Geldbußen verdoppelt.

20.3 GESCHWINDIGKEITSÜBERSCHREITUNGEN WÄHREND DER RALLYE/STRASSENVERKEHRSBESTIMMUNGEN

20.4 STRASSENVERKEHRSBESTIMMUNGEN

20.4.1 Während der gesamten Rallye müssen die Fahrer die Straßenverkehrsbestimmungen des entsprechenden Landes beachten. Verstöße werden dem Rallyeleiter gemeldet.

20.4.2 Bei Verstoß eines Teams gegen die Verkehrsbestimmungen, muss der Polizeibeamte oder der Offizielle, der den Verstoß festgestellt hat, den Betroffenen auf dieselbe Art und Weise informieren wie normale Verkehrsteilnehmer.

20.4.3 Beschließt die Polizei oder der Offizielle, den betroffenen Fahrer nicht anzuhalten, kann sie den Veranstalter auffordern, die in dieser Ausschreibung festgelegten Strafen zu verhängen, vorausgesetzt, dass:

- die Mitteilung über die Ordnungswidrigkeit vor Aushang der vorläufigen Endergebnisse auf offiziellem Weg schriftlich beim Veranstalter eingeht,
- die Angaben hinreichend sind, um den betroffenen Fahrer eindeutig zu identifizieren sowie den Ort und die Uhrzeit zweifelsfrei feststellen zu können,
- der Sachverhalt keine andere Auslegung zulässt.

20.4.4 Strafen für Verstöße während des Wettbewerbs

a) Für den 1. Verstoß - Geschwindigkeitsüberschreitung: *Überschreiten der Geschwindigkeitsbeschränkung pro km/h 10,-€*

- *Andere Verkehrsverstöße*: eine Strafe durch die Sportkommissare.

b) Für den 2. Verstoß: *Überschreiten der Geschwindigkeitsbeschränkung pro km/h 20,-€*

- *Andere Verkehrsverstöße*: eine Strafe durch die Sportkommissare.

c) Für den 3. Verstoß: *eine Zeitstrafe nach Ermessen der Sportkommissare, mindestens jedoch 5 Minuten.*

d) Für den 4. Verstoß: *Disqualifikation durch die Sportkommissare*

NENNUNGEN

21. NENNUNGSVERFAHREN

21.1 ANZAHL DER NENNUNGEN

Nennungen müssen gemäß dem ISG Artikel 3.8-3.20 sowie Art. 6 DMSB-Veranstaltungsreglement abgegeben werden.

21.2 EINREICHUNG DER NENNUNGSFORMULARE (NENNUNGSANTRAG)

gem. DMSB-Veranstaltungsreglement

Sponsoren oder Namensgeber, die neben dem Fahrernamen im offiziellen Programmteil sowie in Nenn-, Starter- und Ergebnislisten genannt werden wollen, ohne gleichzeitig die Funktion eines Bewerbers zu übernehmen, können gemäß DMSB-Lizenzbestimmungen, Artikel 38 (1) DMSB-Handbuch, die DMSB Sponsor-Card verwenden.

21.3 ÄNDERUNGEN AUF DEM NENNFORMULAR

gem. DMSB-Veranstaltungsreglement Art. 10 Absatz (4)

21.4 ASN-GENEHMIGUNG

Ausländische Bewerber, Fahrer und Beifahrer benötigen eine Startgenehmigung gemäß Art. 3.9.4 des ISG.

21.5 AUSTAUSCH DES BEWERBERS UND/ODER FAHRERS

Der Bewerber kann bis zum Nennschluss seine Nennung zurückziehen. Nach dem Nennschluss kann ein Fahrer ausgetauscht werden mit Zustimmung:

- des Veranstalters bis zum Beginn der Dokumentenabnahme,
- der Sportkommissare ab Beginn dieser Abnahme bis zum Aushang der Liste der zum Start zugelassenen Teams.

Nur der DMSB kann einem Austausch beider Fahrer oder des Bewerbers *nach dem Nennschluss* genehmigen.

21.6 VERPFLICHTUNGEN DER BEWERBER UND FAHRER

Durch die Unterzeichnung auf dem Nennungsformular unterwerfen sich sowohl der Bewerber als auch die Fahrer allein der Sportgerichtsbarkeit, die im Internationalen Sportgesetz der FIA und dessen Anhängen und in den DMSB-Bestimmungen aufgeführt ist, sowie den vorliegenden Bestimmungen und den Bestimmungen der Veranstaltungsausschreibung.

21.7 MANNSCHAFTSNENNUNGEN (ASN-REGELUNG)

21.7.1 Als Mannschaften, bestehend aus 3 bis 5 Wettbewerbsfahrzeugen, können schriftlich bis spätestens zum Ende der Dokumentenabnahme genannt werden: National-Mannschaften, Club-Mannschaften, Firmen-Mannschaften.

21.7.2 National-Mannschaften können nur von einem in der FIA vertretenen Land genannt werden. Ihre Bewerber und Teams müssen die Lizenz des betreffenden Landes besitzen. Bei Club- und Firmen-Mannschaften müssen deren Bewerber oder Fahrer einem Automobilclub oder einer Renngemeinschaft angehören, bzw. vom betreffenden Firmen-Bewerber gemeldet werden (Firmen- oder Club-Bewerber-Lizenz).

Der ADAC, AvD, DMV und ADMV sowie deren Regional- und Ortsclubs/Vereine benötigen für die Nennung einer Mannschaft keine Bewerber-Lizenz.

21.7.3 Ein Wettbewerbsfahrzeug kann nur für eine Mannschaft (außer National-Mannschaften) genannt werden.

21.7.4 Bestimmungen zur Mannschaftswertung sind in der Veranstaltungsausschreibung festzulegen. Von jeder Mannschaft werden die drei Fahrer mit dem besten Ergebnis gewertet.

21.7.5 Die Disqualifikation eines Fahrers führt zum Ausschluss der gesamten Mannschaft.

22. NENNSCHLUSS (ASN REGELUNG)

Der Nennschluss darf nicht später als 7 Tage vor dem Beginn der Besichtigungsfahrten der Rallye liegen. Die Liste der Nennungen sowie die Startreihenfolge der Fahrer müssen mindestens 5 Tage vor der 1. Etappe der Rallye veröffentlicht werden.

23. NENNGELDER

23.1 ANNAHME DES NENNUNGSFORMULARS

Das Nennungsformular wird nur angenommen, wenn das vollständige Nenngeld und/oder falls erforderlich eine Bestätigung des ASN des Bewerbers beigefügt sind.

23.2 NENNGELDRÜCKERSTATTUNG

Das Nenngeld wird vollständig zurückerstattet:

- an Bewerber, deren Nennung abgelehnt wurde,
- wenn die Rallye nicht stattfindet.

23.3 TEILWEISE NENNGELDRÜCKERSTATTUNG

Das Nenngeld kann zu den in der Veranstaltungsausschreibung aufgeführten Bedingungen teilweise zurückerstattet werden.

24. KLASSEN

24.1 KLASSENUMSTUFUNGEN

Wenn bei der Technischen Abnahme festgestellt wird, dass ein Fahrzeug nicht der Gruppe und/oder Klasse entspricht, für die es genannt wurde, kann dieses Fahrzeug auf Vorschlag des Obmanns der Technischen Kommissare durch die Sportkommissare in die passende Gruppe und/oder Klasse umgestuft werden.

24.2 KLASSENZUSAMMENLEGUNGEN

(ASN-REGELUNG)

Wenn die Mindestzahl von drei Startern in einer Klasse nicht erreicht werden kann, werden die Teilnehmer in dieser Klasse mit der/den nächst höheren Klasse/n der gleichen Gruppe zusammengelegt.

BESICHTIGUNG

25. BESICHTIGUNG

25.1 BESICHTIGUNGSFAHRZEUGE

KEINE ANWENDUNG

25.2 REIFEN FÜR BESICHTIGUNGSFAHRZEUGE

KEINE ANWENDUNG

25.3 EINSCHRÄNKUNG DER BESICHTIGUNG

Ab der Veröffentlichung der Veranstaltungsausschreibung darf ein Fahrer, sein Beifahrer oder ein anderes Team-Mitglied eines Bewerbers, der genannt hat oder die Absicht hat zu nennen, eine Straße, die bei der Veranstaltung als Wertungsprüfung gefahren wird, nur mit ausdrücklicher, schriftlicher Genehmigung des Veranstalters befahren. Dies ist nicht notwendig, wenn die betreffende Person in diesem Gebiet lebt. Ein Verstoß gegen diese Regelung wird den Sportkommissaren zu Bestrafung gemeldet

25.4 ABLAUF DER BESICHTIGUNG

25.4.1 Zeitplan

Das Besichtigen der Wertungsprüfungen muss innerhalb eines Zeitplanes wie vom Veranstalter vorgegeben stattfinden. Die Teilnahme an der Besichtigung der Wertungsprüfung ist nicht vorgeschrieben es sei denn, die Veranstaltungsausschreibung fordert dies.

25.4.2 Einhaltung des Besichtigungszeitplans

Nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Rallyeleiters darf eine Person, die in Verbindung mit einem genannten Team steht nach der Veröffentlichung der Ausschreibung über die Wertungsprüfung fahren.

25.4.3 Anzahl der Abfahrten

Die Anzahl der Abfahrten für jede Wertungsprüfung ist pro Team auf zwei beschränkt (Wertungsprüfungen, die zweimal befahren werden, werden als eine Wertungsprüfung angesehen). Jeder Verstoß wird den Sportkommissaren gemeldet.

Während der Besichtigung stellen Sportwarte an jeder Wertungsprüfung die Anzahl der Durchfahrten fest. Die Kontrollen können innerhalb der Wertungsprüfung stattfinden. Es ist den Fahrern nur gestattet in die Wertungsprüfungen über die Startkontrolle ein und über die Zielkontrolle auszufahren. Setzt der Veranstalter ein Trackingsystem ein, welches die Fahrten der Teilnehmer aufzeichnet, kann auf den Einsatz der Sportwarte verzichtet werden. Wird für die Besichtigung vom Veranstalter ein „Tracking System“ zur Verfügung gestellt, so muss dieses permanent aktiv geschaltet sein. Ein inaktiv geschaltetes System führt zu einer Geldbu-

ße von 100,-€, ausgesprochen durch den Rallyeleiter.

25.4.4 Geschwindigkeitsüberschreitung während der Besichtigung

Der Veranstalter kann individuell im Road Book und durch entsprechende Kennzeichnung entlang den Wertungsprüfungsstrecken eine reduzierte Geschwindigkeit gegenüber der deutschen Straßenverkehrsordnung (StVO) für die Besichtigung festlegen und jederzeit während der Besichtigung überprüfen.

25.4.5 Shakedown

Die Besichtigung der Shakedown-Strecke muss durch den Veranstalter nicht vorgesehen werden.

25.4.6 Anzahl von Personen

Bei jeder Besichtigungsfahrt durch eine Wertungsprüfung dürfen sich nur die beiden Fahrer im Fahrzeug befinden.

25.5 ÄNDERUNGEN VON WERTUNGSPRÜFUNGSSTRECKEN (ASN-REGELUNG)

25.5.1 Ab Ausgabe der Unterlagen zum Abfahren der Wertungsprüfungen sind Änderungen innerhalb dieser WP-Strecken nur noch als Verkürzungen möglich.

TECHNISCHE ABNAHME

26. VOR DEM START

26.1 ALLGEMEINES

26.1.1 Die Fahrzeuge können von einem Repräsentanten des Teams vorgeführt werden, sofern dies nicht in der Veranstaltungsausschreibung anders festgelegt wurde. Der Veranstalter kann die Technische Abnahme nutzen, um die Fahrer und ihre Fahrzeuge der Öffentlichkeit zu präsentieren. In diesem Fall müssen alle Fahrer an der Technische Abnahme entsprechend einem in der Ausschreibung oder in einem Bulletin veröffentlichten Zeitplan teilnehmen.

26.1.2 Bei der Abnahme müssen alle Teile der Bekleidung inkl. Helme und das FIA homologierte Kopf-Rückhaltesystem (Frontal Head Restraint System/-FHR) z.B. HANS-System, welche verwendet werden, vorgelegt werden. Ihre Übereinstimmung mit dem Anhang L, Kapitel III wird überprüft.

26.1.3 Der Bewerber muss das originale FIA Homologationsblatt des betreffenden Fahrzeuges vorweisen.

26.1.4 Die Technischen Kommissare müssen das Fahrgestell und den Zylinderkopf markieren.

26.1.5 Nur die Komponenten, die bei der Technischen Abnahme markiert wurden, dürfen während der Rallye verwendet werden. Diese Komponenten dürfen nur im markierten Zustand verwendet werden.

26.1.6 Falls bei der Technischen Abnahme festgestellt wird, dass ein Fahrzeug nicht den technischen und/oder Sicherheitsbestimmungen entspricht, können die Sportkommissare eine Zeitspanne zugestehen, in-

nerhalb der das Fahrzeug den Bestimmungen entsprechend geändert werden muss oder den Start verweigern.

26.2 ZEITPLAN

Ein Zeitplan für das Markieren der Komponenten und für das Wiegen der Fahrzeuge wird in der Ausschreibung oder in einem Bulletin veröffentlicht.

27. WÄHREND DER RALLYE

27.1 ZUSÄTZLICHE ÜBERPRÜFUNGEN

Überprüfungen der Sicherheitseinrichtungen, einschließlich Kleidung, sowie des Fahrzeugs selbst können zu jeder Zeit während der Rallye und dem Shakedown durchgeführt werden. Diese Überprüfungen können nach alleinigem Ermessen des Obmanns der Technischen Kommissare, mit Kenntnis der Sportkommissare, durchgeführt werden.

27.2 VERANTWORTLICHKEIT DER FAHRERS

27.2.1 Der Bewerber ist für die technische Übereinstimmung seines Fahrzeugs während der gesamten Veranstaltung verantwortlich.

27.2.2 Der Bewerber ist dafür verantwortlich, dass die eventuell angebrachten Markierungen ab der Technischen Abnahme bis zum Ende der Rallye erhalten bleiben. Das Fehlen einer Markierung führt zu einer Meldung an die Sportkommissare.

27.2.3 Der Bewerber ist außerdem selbst dafür verantwortlich, dass jedes von einer Überprüfung betroffene Teil wieder ordnungsgemäß eingebaut ist.

27.2.4 Jegliche festgestellte Fälschung, insbesondere das Vorweisen einer Markierung als ursprünglich, die aber ausgebessert ist, führt zu einer Meldung an die Sportkommissare.

28. SCHLUSSABNAHME

28.1 PARC FERMÉ AM ENDE DER RALLYE

Nach den Zielformalitäten müssen die Fahrzeuge in einen Parc Fermé verbracht werden und dort verbleiben bis zur Freigabe durch die Sportkommissare.

28.2 AUSWAHL DER FAHRZEUGE

Eine vollständige und eingehende Untersuchung eines Fahrzeugs, einschließlich dessen Zerlegung, kann nach alleinigem Ermessen der Sportkommissare oder infolge eines Protests oder auch durch Empfehlung des Rallyeleiters an die Sportkommissare veranlasst werden.

28.3 HOMOLOGATIONSPAPIERE

Der Bewerber muss das komplette original FIA-Homologationsblatt und andere notwendige Zertifikate des betreffenden Fahrzeuges für die Schlussabnahme bereithalten. Bei Fahrzeugen mit einer nationalen Homologation müssen die entsprechenden ASN-Dokumente bereit gehalten werden.

SHAKEDOWN

29. SHAKEDOWN

29.1 ALLGEMEIN

Ein Shakedown kann zu Medien- und Promotionszwecken und für den Bewerber zum Testen des Fahrzeuges

organisiert werden. Dem Veranstalter ist die Durchführung des Shakedown freigestellt.

29.2 ABLAUF DES SHAKEDOWN

29.2.1 Der Shakedown muss wie eine reguläre Wertungsprüfung aufgebaut und organisiert werden, inklusive aller notwendigen Sicherheitsmaßnahmen.

29.2.2 Der Shakedown kann auf einer Super Special Stage oder auf einem Teil einer Wertungsprüfung der Rallye stattfinden.

29.2.3 In Anwendung des Artikels 20.2 kann der Shakedown Teil der Besichtigung sein.

29.2.4 Die Streckenbeschaffenheit des Shakedowns sollte den Oberflächen der meisten Wertungsprüfungen entsprechen.

29.3 VERZICHTSERKLÄRUNG

Jeder Passagier an Bord des Fahrzeugs während des Shakedown, der nicht für die betreffende Rallye genannt ist, muss eine Verzichtserklärung unterzeichnen, die vom Veranstalter zur Verfügung gestellt wird.

29.4 TECHNISCHE ABNAHME

Der Veranstalter muss sicherstellen, dass nur Fahrzeuge am Shakedown teilnehmen, die ohne Beanstandungen die Technische Abnahme passiert haben.

29.5 AUSFALL BEIM SHAKEDOWN

Im Falle eines Ausfalls beim Shakedown muss der Bewerber dennoch am Show-Start teilnehmen.

29.6 FAHRERAUSRÜSTUNG UND AUSTRÜSTUNG FÜR PASSAGIERE

Während des Shakedowns muss jede Person an Bord des Fahrzeugs homologierte Helme, alle vorgeschriebenen Sicherheitskleidung und -ausrüstung gemäß Anhang L – Kapitel III – Fahrerausrüstung tragen und die Sicherheitsgurte ordnungsgemäß angelegt haben. Verstöße hiergegen werden bestraft.

30. FREIES TRAINING / QUALIFIKATION

Gilt nur für FIA European Rally Championship

KONTROLLSTELLEN

31. KONTROLLSTELLEN - ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

31.1 KENNZEICHNUNG DER KONTROLLSTELLEN

Alle Kontrollen, d.h. Durchfahrts- und Zeitkontrollen, Start-, Ziel- und Stop-Kontrollen von Wertungsprüfungen, Sammelkontrollen und Neutralisationszonen werden mit Hilfe der FIA-Standard-Kontrollschilder in Übereinstimmung mit den Zeichnungen und Entfernungen wie in Anhang I aufgeführt gekennzeichnet und im Road Book aufgeführt.

31.2 ABSPERRUNGEN

Über eine Länge von mindestens 5 m sowohl vor als auch hinter der Kontrollstelle wird der Bereich auf beiden Seiten des Weges durch Absperrungen geschützt, so dass der Kontrollvorgang ungehindert durchgeführt werden kann.

31.3 AUFENTHALTSDAUER IN KONTROLLZONEN

Die Dauer des Aufenthaltes in jeder Kontrollzone darf nicht länger dauern, als für die Durchführung der Kontrolltätigkeit erforderlich.

31.4 ARBEITSBEREITSCHAFT

31.4.1 Die Kontrollstellen werden mindestens 30 Minuten vor der Soll-Ankunftszeit des 1. Wettbewerbsfahrzeugs geöffnet.

31.4.2 Vorbehaltlich einer gegenteiligen Entscheidung des Rallyeleiters stellen die Sportwarte ihre Tätigkeit 15 Minuten nach der Soll-Ankunftszeit - zuzüglich der Karenzzeit - des letzten Fahrzeugs ein.

31.5 ABFOLGE DER KONTROLLSTELLEN UND RICHTUNG

31.5.1 Die Teams sind verpflichtet alle Kontrollstellen immer in der richtigen Reihenfolge und in Fahrrichtung der Rallyestrecke anzufahren.

31.5.2 Ein erneutes Einfahren in die Kontrollzone ist verboten.

31.6 ANWEISUNGEN DES KONTROLLPERSONALS

31.6.1 Die Teams sind verpflichtet den Anweisungen des Sportwarte einer Kontrolle Folge zu leisten. Missachtung der Anweisung führt zu einer Meldung an die Sportkommissare.

31.6.2 Alle Sportwarte an den Kontrollstellen müssen gekennzeichnet sein. An jeder Kontrolle muss der Kontrollstellenleiter eine besondere Weste tragen, so dass er sofort erkennbar ist.

31.7 MEDIA ZONE (WENN VORHANDEN)

Eine abgesperrte Media Zone kann vor dem gelben Schild der Zeitkontrolle vor Serviceparks, Remote Service Zonen oder Sammelkontrollen und im Holding Park vor der Zielrampe eingerichtet werden. Der Zutritt in diese Media Zone ist nur Personen mit einem entsprechenden Ausweis gestattet. Die Veranstalter sollen den Strecken- und Zeitplan so berechnen, dass sich die Crews voraussichtlich 15 Minuten in der Media Zone aufhalten.

31.8 ON-BOARD-KAMERADATEN UND EINRICHTEN DER KAMERA

Der Veranstalter kann Punkte festlegen, an den die Videobänder/Daten der On-Board-Kameras ausgetauscht werden können (OBC – tape exchange points). Diese Punkte müssen in einem Bulletin, das vom Rallyeleiter veröffentlicht wird, bekanntgegeben werden und dienen ausschließlich zum Austausch von Videodaten und zum Einrichten der Kameras.

Videodaten und Kameras können auch in Media Zonen, Sammelkontrollen oder Parc Fermés und an der Ausfahrt aus einer Remote Refuel Zone im Beisein eines Teammitglieds ausgetauscht werden. Alle Arbeiten werden unter Aufsicht eines Sportwarte oder eines Offiziellen vorgenommen.

32. DURCHFahrtsKONTROLLEN

Die Sportwarte an diesen Kontrollen, die wie in Anhang I aufgeführt gekennzeichnet sind, bestätigen lediglich

die Durchfahrt auf der Zeitkarte durch Stempel und/oder Unterschrift ohne Zeiteintrag, sobald sie von dem Fahrer übergeben wird.

33. ZEITKONTROLLEN

33.1 FUNKTION

An diesen Kontrollen tragen die Sportwarte die Zeit in die Zeitkarte ein, zu der die Zeitkarte ausgehändigt wurde. Die Zeitznahme erfolgt auf die volle Minute.

33.2 ABLAUF AN ZEITKONTROLLEN

- 33.2.1 Der Ablauf beginnt in dem Moment, in dem das Fahrzeug das Zeichen für den Kontrollzonen-Beginn passiert.
- 33.2.2 Es ist den Teams verboten, zwischen dem Beginn der Kontrollzone und dem Kontrollposten anzuhalten oder anormal langsam zu fahren.
- 33.2.3 Die eigentliche Zeitznahme und der Zeiteintrag in die Zeitkarte dürfen erst erfolgen, wenn sich beide Fahrer und das Fahrzeug innerhalb der Kontrollzone und in unmittelbarer Nähe des Kontrolltisches befinden.
- 33.2.4 Die eingetragene Zeit entspricht dem genauen Zeitpunkt, zu dem eines der beiden Mitglieder des Teams dem verantwortlichen Sportwart die Zeitkarte aushändigt.
- 33.2.5 Dieser trägt dann, entweder von Hand oder durch den Drucker, die tatsächliche Zeit, zu der die Zeitkarte ausgehändigt wurde, in das Heft ein.
- 33.2.6 Die Soll-Ankunftszeit ergibt sich aus der Addition der vorgegebenen Fahrzeit und der Startzeit an der WP oder der vorherigen Zeitkontrolle; diese Zeiten werden in Minuten angegeben.
- 33.2.7 Die Soll-Ankunftszeit liegt in der alleinigen Verantwortung des Teams, das die offizielle Uhr an dem Kontrolltisch einsehen darf. Die Sportwarte an den Kontrollen dürfen ihnen keine Auskunft über die Soll-Stempelzeit geben.
- 33.2.8 Das Team wird für zu frühes Eintreffen nicht bestraft, wenn es in der Minute der Sollzeit oder in der vorhergehenden Minute in die Kontrollzone einfährt.
- 33.2.9 Das Team wird für zu spätes Eintreffen nicht bestraft, wenn es die Zeitkarte an den verantwortlichen Sportwart innerhalb der Minute der Sollzeit aushändigt.
- 33.2.10 Jegliche Abweichung der tatsächlichen Stempelzeit von der Soll-Ankunftszeit wird wie folgt bestraft:
 - a) für Verspätung: 10 Sekunden pro Minute bzw. Bruchteil einer Minute oder innerhalb der Karenzeit straffrei. Die Festlegung hierzu wird in der Ausschreibung der Veranstaltung getroffen,
 - b) für zu frühe Ankunft: 60 Sekunden pro Minute bzw. Bruchteil einer Minute.
- 33.2.11 Der Veranstalter kann Vorzeit erlauben, ohne dass dies eine Bestrafung nach sich zieht, sofern diese Bestimmung in der Veranstaltungsausschreibung oder in einem späteren Bulletin aufgeführt ist. In diesem Fall entspricht die in der Zeitkarte eingetragene Zeit der Sollzeit und nicht der aktuellen Zeit.

33.2.12 Wenn festgestellt wird, dass ein Team die Regeln für den Ablauf an Zeitkontrollen nicht beachtet hat, muss der Kontrollstellenleiter dies schriftlich dem Rallyeleiter melden.

33.2.13 Der Rallyeleiter kann nach eigenem Ermessen Fahrer, die für zu frühe Ankunft bestraft wurden, solange anhalten bis die ursprünglich geplante Soll-Ankunftszeit erreicht ist.

33.3 ZEITKONTROLLE VOR EINER WERTUNGSPRÜFUNG

Folgt auf eine Zeitkontrolle eine Startkontrolle für eine Wertungsprüfung, so wird wie folgt verfahren:

- 33.3.1 An der Zeitkontrolle am Ende eines Abschnittes trägt der verantwortliche Sportwart sowohl die Ankunftszeit des Teams wie auch die vorläufige Startzeit für die Wertungsprüfung in die Zeitkarte ein. Diese muss eine Zeitspanne von mindestens 3 Minuten berücksichtigen, damit das Team sich auf den Start vorbereiten kann und zur Startlinie vorgehen kann.
- 33.3.2 Wenn zwei oder mehrere Fahrer in der gleichen Minuten ankommen, so entspricht ihre vorläufige Startzeit zur Wertungsprüfung der entsprechenden Reihenfolge bei Ankunft an der vorangegangenen Zeitkontrolle. Wenn die Ankunftszeiten an der vorhergehenden Zeitkontrolle gleich waren, dann werden die Ankunftszeiten an der vorletzten Zeitkontrolle zur Entscheidung herangezogen, und so weiter.
- 33.3.3 Nach der Zeitkontrolle muss das Fahrzeug in die Startzone der Wertungsprüfung gefahren werden. Dort erfolgt der Start gemäß diesen Bestimmungen.
- 33.3.4 Besteht ein Unterschied zwischen den beiden Eintragungen, so gilt die vom Sportwart eingetragene Startzeit zur Wertungsprüfung als bindend, sofern die Sportkommissare nicht anders entscheiden.
- 33.3.5 Diese Startzeit an der Wertungsprüfung ist dann gleichzeitig die Startzeit für die Berechnung der Ankunftszeit an der nächsten Zeitkontrolle.
- 33.3.6 Die Zeitkarte muss den Fahrern in der Minute vor der Startzeit zurückgegeben werden.

34. VERSPÄTUNGEN (KARENZEIT)

34.1 MAXIMAL ERLAUBTE VERSPÄTUNG

Jede Verspätung von mehr als 15 Minuten gegenüber der Sollzeit oder kumuliert mehr als 30 Minuten am Ende einer Sektion und/oder Etappe führt zum vom Rallyeleiter ausgesprochenen Wertungsverlust. Der Fahrer darf jedoch ggf. unter den Bestimmungen für die jeweilige Veranstaltung re-starten. Bei der Berechnung dieser Verspätung wird jede tatsächliche Minute voll gezählt und nicht die Bestrafung für Verspätung (10 Sekunden pro Minute)

34.2 ZU FRÜHE ANKUNFT

Das Unterschreiten einer Sollzeit führt in keinem Fall zur Verringerung der Verspätungen, die für den Wertungsverlust zählen (Karenzeit).

34.3 BEKANNTGABE DES WERTUNGSVERLUSTES

Der Wertungsverlust wegen Überschreitens der Karenzeit kann nur am Ende einer Sektion bekannt gegeben werden.

35. SAMMELKONTROLLEN (REGROUPING)

35.1 VERFAHREN BEI DER ANKUNFT

- 35.1.1 Bei Ankunft an Sammelkontrollen erhalten die Fahrer Anweisungen über ihre Startzeit. Daraufhin fahren sie ihre Fahrzeuge sofort und direkt in den Parc Fermé. Die Motoren müssen ausgeschaltet werden und die Fahrer müssen den Parc Fermé verlassen.
- 35.1.2 Alle Teams müssen bereit sein sich in eine Autogrammzone zu begeben. Diese ist in der Nähe der Zeitkontrolle und für die Öffentlichkeit zugänglich.
- 35.1.3 Wenn der Aufenthalt in einer Sammelkontrolle nicht länger als 15 Minuten beträgt, dürfen die Team-Mitglieder innerhalb dieser Sammelkontrolle bleiben.

35.2 VERFAHREN BEI DER AUSFAHRT

Nach einer Sammelkontrolle während einer Etappe starten die Fahrzeuge in der Reihenfolge ihrer Ankunft beim Regrouping.

WERTUNGSPRÜFUNGEN

36. ALLGEMEINES

36.1 ZEITNAHME

Die Zeitnahme für die Wertungsprüfungen erfolgt auf Zehntel-Sekunden genau.

37. WERTUNGSPRÜFUNGSSTART

37.1 STARTLINIE - STARTARTEN

37.1.1 Die Wertungsprüfungen beginnen grundsätzlich mit einem stehenden Start, wobei das Fahrzeug auf der Startlinie positioniert ist. Eine Ausnahme bildet der Start bei Rundkursen.

37.1.2 Rundkurse (ASN – Regelung)

Die Durchführung von Wertungsprüfungen in Form von Rundkursen stellt besonders hohe Anforderungen an die Organisation.

- Maximalzeit bei Rundkursen = die schnellste Zeit der jeweiligen Klasse / Gruppe/ Gesamtklassement *zuzüglich* 5 Minuten.
- Bei Überschreiten der Rundenzahl zählt die tatsächlich gefahrene Zeit, einschließlich der zuviel gefahrenen Runden, höchstens jedoch die Maximalzeit.
- Bei Unterschreiten der Rundenzahl wird die Maximalzeit angerechnet.
- In keinem Falle wird dem Teilnehmer mehr als die Maximalzeit angerechnet.

Die Einhaltung der vorgeschriebenen Rundenzahl wird durch Sachrichter deren Namen in der jeweiligen Veranstaltungsausschreibung oder einem Bulletin veröffentlicht werden und/oder Zeitnehmer überwacht.

Für Wertungsprüfungen auf DMSB abgenommenen Rennstrecken gelten die dafür maßgebenden Sicherheitsbestimmungen (DMSB-Streckenlizenz). Dabei ist sicherzustellen, dass die Anzahl der gleichzeitig auf der Strecke befindlichen Fahrzeuge, die der Streckenlizenz nicht überschreitet. Die Startart ist freigestellt.

Es werden drei Startarten bei Rundkursen unterschieden:

a) Rollender Start mit Einzelaufstellung

Die Zeitnahme (Start) erfolgt nicht bei dem tatsächlichen Start des Fahrzeuges (Vorstart), sondern erst nach Zurücklegen einer kurzen Distanz. Der Startabstand zwischen den Fahrzeugen muss grundsätzlich 1 Minute betragen. Aus Sicherheitsgründen sind Abweichungen möglich, der Startabstand muss jedoch mindestens 40 Sekunden betragen. Die Zeitnahme am Start muss mittels Uhr mit Drucker erfolgen.

Die Anzahl der Runden ist auf zwei, zuzüglich Auslauf begrenzt.

b) Rollender Start mit Gruppeneaufstellung

Hierbei handelt es sich um eine Sonderform der Rundkursdurchführung (z.B. Zuschauer-Rundkurs), die jedoch nur einmal pro Veranstaltung verwendet werden soll. Die Zeitnahme (Start) erfolgt nicht bei dem tatsächlichen Start des Fahrzeuges (Vorstart), sondern erst nach Zurücklegen einer kurzen Distanz von nicht mehr als 2 m. Der Abstand zwischen zwei Teilnehmern muss mindestens 10 Sekunden betragen und für alle Teilnehmer in etwa gleich sein. Die Zeitnahme am Start muss mittels Lichtschranke und Drucker erfolgen. Die Rundenzahl ist auf 5 plus Auslauf begrenzt. Bei der Planung der Rundenzahl ist diese auf die Beschaffenheit und die Straßenbreite der WP-Strecke abzustimmen. Eine sorgfältige Streckenabnahme soll die maximale Anzahl der für die Strecke zulässigen Fahrzeuge festlegen.

Nach einer solchen WP ist eine Sammelkontrolle vorzusehen, um die angefallenen organisatorisch bedingten Zeitverluste auszugleichen.

c) Stehender Start mit Gruppeneaufstellung

Diese Startart darf nur auf DMSB-abgenommenen Rennstrecken erfolgen. Die Zeitnahme erfolgt, wenn der Starter das Zeichen zum Start gibt. Die Zeitnahme am Start und am Ziel muss mittels Uhr mit Drucker erfolgen. Die Rundenzahl ist nicht begrenzt.

Sollte ein Anzählen der Teilnehmer nicht möglich sein, so muss dennoch ein eindeutiges, in der Veranstaltungsausschreibung festgelegtes Startsignal gegeben werden.

Im Übrigen gelten für den Vorstart beim Verfahren mit rollenden Start die gleichen Bestimmungen wie für den Start bei Start-Zielprüfungen.

37.2 STARTABLAUF

37.2.1 Das elektronische Startsystem muss für die Fahrer an der Startlinie gut sichtbar sein und kann entweder in Form eines Count-Down-Systems und/oder aufeinander folgender Startlichter angezeigt werden. In jedem Fall muss das System in der Veranstaltungsausschreibung beschrieben werden.

37.2.2 Das elektronische Startsystem kann mit einer Vorrichtung (Lichtschranke) verbunden sein, die auf

zeichnet, wenn ein Fahrzeug die Startlinie vor dem korrekten Signal verlässt.

37.3 MANUELLES STARTVERFAHREN

Wenn nach Rückgabe der Zeitkarte an das Team ein manuelles Startverfahren verwendet werden muss, zählt der Sportwart am Start laut: 30", 15", 10" und die letzten 5 Sekunden einzeln. Nach Ablauf der letzten 5 Sekunden wird das Startzeichen gegeben.

37.4 VERSPÄTUNG AM START DURCH VERSCHULDEN DER FAHRER

37.4.1 Im Falle eines verspäteten Starts durch Verschulden der Fahrer, trägt der Sportwart eine neue Startzeit in die Zeitkarte ein, wobei dann für jede Minute oder Bruchteile einer Minute eine Zeitstrafe von 1 Minute verhängt wird.

37.4.2 Fahrer, die den Start einer Wertungsprüfung zu der ihnen zugeteilten Zeit verweigern, werden den Sportkommissaren gemeldet, egal ob die Wertungsprüfung durchgeführt wurde oder nicht.

37.4.3 Jedes Fahrzeug, das innerhalb von 20 Sekunden nach Erteilen des Startsignals nicht von der Startlinie starten kann, wird mit Wertungsverlust belegt und das Fahrzeug wird sofort an einen sicheren Platz geschoben.

37.5 VERSPÄTUNG EINER WERTUNGSPRÜFUNG

Wenn sich der Ablauf einer Wertungsprüfung um mehr als 20 Minuten verspätet bzw. unterbrochen ist, müssen die Zuschauer vor Durchfahrt des nächsten Wettbewerbsfahrzeuges darüber informiert werden, dass die Wertungsprüfung wieder starten wird. Andernfalls muss die Wertungsprüfung abgebrochen werden.

37.6 FEHLSTART

Ein Fehlstart, insbesondere einer, der vor Erteilen des Startzeichens durch den Starter erfolgt, wird wie folgt bestraft:

- 1. Verstoß: 10 Sekunden
- 2. Verstoß: 1 Minute
- 3. Verstoß: 3 Minuten

Weitere Verstöße: Nach Ermessen der Sportkommissare. Dies schließt jedoch nicht schwerere Strafen aus, die von den Sportkommissaren verhängt werden können, wenn sie dies für erforderlich halten. Für die Berechnung der Fahrzeit wird die tatsächliche Startzeit berücksichtigt.

38. ZIEL DER WERTUNGSPRÜFUNGEN

38.1 ZIELLINIE

Bei Wertungsprüfungen muss das Ziel fliegend durchfahren werden. *Die Ziellinie sollte so platziert sein, dass zu erwarten ist, dass die Fahrzeuge diese mit eher geringer Geschwindigkeit durchfahren und dass sie mindestens 200m vor der STOP-Kontrolle ist. Zwischen dem Ziel und dem STOP-Zeichen besteht Überholverbot. Die Strecke zwischen der Ziellinie und der STOP-Kontrolle sollte frei von scharfen Kurven und Hindernissen sein.* Ein Anhalten zwischen dem gelben Hinweisschild und dem Stoppzeichen ist verboten und führt zu einer Meldung an die Sportkommissare. Die Teilnahme erfolgt an der Ziellinie mit Lichtschranke und einer zusätzlichen Stoppuhr als Back-up. Die Zeitnehmer müssen

auf Höhe der Ziellinie, die durch ein Zeichen mit Zielflagge auf roten Hintergrund gekennzeichnet ist, positioniert sein.

38.2 STOP-KONTROLLE

Das Team muss an der durch das rote STOP-Schild gekennzeichneten STOP-Kontrolle anhalten, damit seine Zielzeit in die Zeitkarte eingetragen wird (Stunden, Minuten, Sekunden und Zehntel-Sekunden). Wenn die Zeitnehmer die genaue Zielzeit an den Kontrollposten nicht sofort übermitteln, kann dieser in der Zeitkarte nur die Durchfahrt bestätigen. Die Zeit wird bei der nächsten Neutralisation oder Sammelkontrolle eingetragen.

39. UNTERBRECHUNG/ABBRUCH EINER WERTUNGSPRÜFUNG

Falls eine Wertungsprüfung unterbrochen oder endgültig abgebrochen werden muss, wird jedem betroffenen Team durch den Rallyeleiter eine Zeit zugeordnet, die er als die fairste Zeit ansieht. Jedoch darf kein Team, das ganz oder teilweise für den Abbruch der Wertungsprüfung verantwortlich ist, Vorteile aus dieser Maßnahme ziehen.

Jedes Team, dem nachweislich die rote Flagge gezeigt wird und seine Geschwindigkeit entsprechend anpasst, erhält ebenfalls eine faire Zeit gemäß diesem Artikel.

40. TEILNEHMERSICHERHEIT

40.1 AUSTRÜSTUNG DER CREW

Sobald das Fahrzeug auf einer Wertungsprüfung fährt, müssen die Fahrzeuginsassen homologierte Schutzhelme tragen, die Sicherheitsgurte ordnungsgemäß anlegen und die komplette vorgeschriebene Kleidung und Ausrüstung gemäß ISG, Anhang L, Kapitel III - Fahrerausrüstung tragen. Jeder Verstoß wird durch die Sportkommissare bestraft.

40.2 SOS/OK ZEICHEN – VERHALTEN AM UNFALLORT

40.2.1 In jedem Wettbewerbsfahrzeug muss sich *ein Schild in Größe DIN A3 mit rotem „SOS“ vorn und grünem „OK“ auf der Rückseite befinden. Das Schild muss so im Fahrzeuge platziert werden, dass es von beiden Fahrern jederzeit erreichbar ist.* Zusätzlich kann ein Tracking System durch den Veranstalter installiert werden, das mit Notfallanzeigen ausgestattet ist. Die Notfalltaste muss in diesem Fall von beiden Fahrern einfach zu erreichen sein.

40.2.2 Bei einem Unfall, bei dem dringend ärztliche Hilfe erforderlich ist, muss das rote "SOS"-Schild unmittelbar den darauf folgenden Fahrzeugen und jedem eventuell zur Hilfe kommenden Hubschrauber gezeigt werden. Ist ein Tracking System installiert, muss die Notfalltaste am Tracking System sobald wie möglich aktiviert werden.

40.2.3 Jeder Fahrer, dem das rote "SOS"-Schild gezeigt wird oder der ein Fahrzeug sieht, das in einen Unfall verwickelt ist und bei dem sich beide Fahrer innerhalb oder außerhalb des Fahrzeugs befinden, muss sofort und ohne Ausnahme anhalten, um Hilfe zu leisten *es sei denn das „OK“-Schild wird gezeigt.* Alle nachfolgenden Fahrzeuge müssen ebenfalls anhalten. Das zweite Fahrzeug an der Unfallstelle muss nach dem Anhalten weiterfahren und den nächsten Funkposten informieren. Die nachfolgenden Fahrzeuge

müssen die Straße für Notfahrzeuge freihalten. Alle Fahrer die von diesem Vorfall betroffen wurden, erhalten eine faire Zeit gemäß Art. 39.

- 40.2.4 Bei einem Unfall, bei dem eine unmittelbare ärztliche Hilfe nicht erforderlich ist, muss allen nachfolgenden Fahrzeugen und einem eventuell zur Hilfe kommenden Hubschrauber das "OK"-Schild sichtbar gemacht werden, aber nicht notwendiger Weise durch das Team selbst gezeigt werden und die „OK“-Taste am Tracking System binnen einer Minute aktiviert werden (wenn installiert).
- 40.2.5 Wenn die Fahrer das Fahrzeug verlassen, muss das "OK"-Schild so aufgestellt werden, dass es für andere Teilnehmer gut sichtbar ist.
- 40.2.6 Jeder Fahrer, der dazu in der Lage ist, jedoch den v.a. Bestimmungen nicht nachkommt, wird dem Rallyeleiter gemeldet.
- 40.2.7 Im Road Book muss eine Seite mit den Anweisungen für das Verhalten bei einem Unfall vorgesehen werden.
- 40.2.8 Jeder Fahrer, der ausgefallen ist, muss diesen Ausfall dem Veranstalter so schnell wie möglich melden, Fälle höherer Gewalt ausgenommen. Jeder Fahrer, der diese Vorschrift nicht beachtet, kann von den Sportkommissaren bestraft werden.

40.3 UNFALL AUF EINER WERTUNGSPRÜFUNG

Wenn ein Fahrer in einen Unfall verwickelt wird, bei dem ein Zuschauer verletzt wird, muss der betreffende Fahrer am Unfallort bleiben und das nachfolgende Fahrzeug anhalten und der Ablauf gemäß Art. 40.2 eingehalten werden. Dessen Fahrer muss den Unfall der nächsten Funkstation wie im Road-Book aufgeführt und an der Strecke gekennzeichnet melden. In Zusammenhang mit den Verfahrensweisen bei Unfällen müssen außerdem die nationalen gesetzlichen Bestimmungen der Bundesrepublik Deutschland beachtet werden. Alle Fahrer die von diesem Vorfall betroffen wurden, erhalten eine faire Zeit gem. Art. 39.

40.4 ROTES WARNDREIECK

- 40.4.1 Jedes Wettbewerbsfahrzeug muss ein rotes reflektierendes Warndreieck mit sich führen. Wenn das Fahrzeug auf einer Wertungsprüfung anhält, muss dieses Warndreieck von Fahrer oder Beifahrer an gut sichtbarer Stelle in einem Abstand von mindestens 50 m vor dem Wettbewerbsfahrzeug aufgestellt werden, um die nachfolgenden Fahrer zu warnen. Jeder Verstoß kann zu einer Bestrafung durch die Sportkommissare führen.
- 40.4.2 Das Warndreieck muss auch aufgestellt werden, wenn das Fahrzeug abseits der Strecke steht.

40.5 VERWENDUNG GELBER / ROTER FLAGGEN

Der Veranstalter legt in der jeweiligen Ausschreibung fest welche Regelung angewendet wird.

40.5.1 FIA-REGELUNG

40.5.1.1 Elektronische Rote Flaggen

- a) Die Rote Flaggen-Anzeige muss in allen Wettbewerbsfahrzeugen installiert werden. Die Aktivierung der elektronischen Roten Flagge durch die Rallyeleitung wird durch Blinken der roten LED-

Leuchte im Tracking System sowie ein akustisches Dauersignal im Cockpit signalisiert. Die Fahrer müssen das Signal, sobald sie es erhalten, durch Drücken der „OK“-Taste bestätigen und die Geschwindigkeit sofort reduzieren.

- b) Die Anzeige der Roten Flagge muss für den Fahrer und Beifahrer sichtbar sein.

40.5.1.2 Rote Flaggen an Hauptfunkposten

Die Rote Flagge wird dem Team auf Anweisung der Rallyeleitung gezeigt. Die Flaggen werden an allen (Haupt-) Funkposten gezeigt, die sich vor dem betreffenden Ereignis befinden. Die Hauptfunkposten sind im Road Book gekennzeichnet und der Sportwart trägt eine eindeutige Kennzeichnung.

Es wird keine andere als die Rote Flagge an der Wertungsprüfung gezeigt.

40.5.1.3 Bedeutung der Roten Flagge

Wenn ein Fahrer eine Rote Flagge passiert bzw. die elektronische Rote Flagge bestätigt, muss der Fahrer die Geschwindigkeit sofort reduzieren und die reduzierte Geschwindigkeit bis zum Ende der Wertungsprüfung beibehalten. Bei Rundkursen ist die Wertungsprüfung unmittelbar an der Ausfahrt Richtung Ziel zu verlassen. Anweisungen der Sportwarte, insbesondere zum Anhalten an Rundkurseinfahrten und vom Personal der Interventionsfahrzeuge ist Folge zu leisten.

40.5.2 ASN-REGELUNG - GELBE FLAGGE

Für DMSB-genehmigte Veranstaltungen mit dem Status Nat. A, bzw. Nat. A/NEAF oder Nat. A Plus/NSAFP und dem Status Rallye 35/70, bzw. Rallye 35/70/NEAF gelten die nachfolgenden Regelungen. *Jeder Standort der Sportwarte der Streckensicherung sollte mit mindestens einer gelben Flagge ausgerüstet sein.*

Passiert ein Fahrer eine geschwenkte oder stillgehalten gezeigte gelbe Flagge und/oder ein entsprechender Warnhinweis wird elektronisch durch das Tracking System im Fahrzeug angezeigt, ist davon auszugehen, dass eine Gefahr auf oder neben der Fahrbahn besteht.

Die Flaggen werden von gekennzeichneten Sportwarten jeweils vor dem betreffenden Ereignis gezeigt und/oder ein entsprechender Warnhinweis den betroffenen Fahrern elektronisch durch das Tracking System im Fahrzeug angezeigt.

Die Art. 40.2 und 40.3 RyR. bleiben von dieser Regelung unberührt.

40.5.3. ASN-REGELUNG- ROTE FLAGGE

Die Rote Flagge wird dem Fahrer auf Anweisung der Rallyeleitung oder des WP-Leiters gezeigt. Gegen die Entscheidung des Rallyeleiters oder des WP-Leiters ist ein Protest unzulässig. Die Flaggen werden an allen Hauptfunkposten gezeigt, die sich vor dem betreffenden Ereignis befinden. Die Hauptfunkposten sind im

Road Book gekennzeichnet und die Sportwarte tragen eine eindeutige Kennzeichnung.

Passiert ein Fahrer eine geschwenkte oder stillgehaltene gezeigte Rote Flagge und/oder das Flaggensignal wird elektronisch durch das Tracking System im Fahrzeug angezeigt, muss er sofort die Geschwindigkeit stark verringern und wenn erforderlich (z.B. kein „OK“-Zeichen an einer Unfallstelle) anhalten. Es gilt Überholverbot. Es ist davon auszugehen, dass eine Gefahr auf oder neben der Fahrbahn besteht und die Strecke blockiert ist.

Die Flaggen werden von gekennzeichneten Sportwarten jeweils vor dem betreffenden Ereignis gezeigt und/oder den betroffenen Fahrern elektronisch durch das Tracking System im Fahrzeug angezeigt. Erhalten die Fahrer das Flaggensignal auf elektronischem Weg im Fahrzeug angezeigt, so müssen sie dies durch Drücken der „OK“-Taste bestätigen.

Ist ein Anhalten nicht erforderlich, muss unter Beachtung schnellerer nachfolgender Fahrer, zum Ende der Wertungsprüfung gefahren werden. Das Passieren der Roten Flagge ist am STOP der Wertungsprüfung bekannt zu geben.

Bei Rundkursen ist die Wertungsprüfung unmittelbar an der Ausfahrt Richtung Ziel zu verlassen, auch wenn die vorgeschriebene Rundenzahl noch nicht absolviert wurde. Den Anweisungen der Sportwarte und der Fahrer von Interventionsfahrzeugen, insbesondere Anweisungen zum Anhalten an Rundkurseinfahrten muss Folge geleistet werden.

- 40.5.4 Jedes Team, dem nachweislich die Rote Flagge gezeigt wird und das seine Geschwindigkeit entsprechend anpasst, erhält eine faire Zeit gemäß Artikel 39 RyR.

Fahrer die diese Regelungen nicht befolgen, erhalten eine Strafe nach Ermessen der Sportkommissare.

Im Bordbuch des Veranstalters kann ein entsprechender Vordruck für den Nachweis der Roten Flagge vorgesehen werden, der an der STOP-Kontrolle zur Übermittlung an die Rallyeleitung abgegeben werden kann.

41. SUPER SPECIAL STAGES

41.1 CHARAKTERISTIK EINER SUPER SPECIAL STAGE

- 41.1.1 Wenn mehr als ein Fahrzeug gleichzeitig startet, muss die Strecke ein Rundkurs sein. Für jedes Fahrzeug muss der gleiche Startablauf vorgesehen werden. Es ist weiterhin erlaubt, die Startlinie für die Fahrzeuge versetzt zu gestalten, damit die Längen der Prüfung für die verschiedenen Startpunkte angeglichen werden.

- 41.1.2 Die Durchführung einer Super Special Stage ist dem Veranstalter freigestellt.

41.2 ABLAUF EINER SUPER SPECIAL STAGE

Die besonderen Bestimmungen bzgl. Ablauf, Startreihenfolge und Startzeitabstände einer Super Special Stage müssen in der Veranstaltungsausschreibung aufgeführt sein.

41.3 SICHERHEITSPLAN

- 41.3.1 Ein separater Sicherheitsplan muss den DMSB-Sportkommissaren und dem DMSB Safety Delegate zur Kenntnisnahme vorgelegt werden.
- 41.3.2 Auf der Super Stage ausgefallene Fahrzeuge, werden um die Sicherheit zu gewährleisten, vom Veranstalter am Ende der Prüfung abtransportiert.

PARC FERMÉ

42. PARC FERMÉ-BESTIMMUNGEN

42.1 ANWENDUNG

Die Fahrzeuge unterliegen den Parc Fermé - Bestimmungen:

- 42.1.1 Vom Zeitpunkt der Einfahrt in eine Sammelkontrolle oder in einen Parc Fermé am Ende eines Tages bis sie eine(n) von diesen verlassen.
- 42.1.2 Vom Zeitpunkt der Einfahrt in eine Kontrollzone bis zum Verlassen derselben.
- 42.1.3 Nach der Zieleinfahrt am Ende der Rallye bis zur Öffnung des Parc Fermé nach Bestätigung durch die Sportkommissare.

42.2 ZULÄSSIGES PERSONAL INNERHALB DES PARC FERMÉ

- 42.2.1 Nach Abstellen des Fahrzeugs im Parc Fermé müssen die Fahrer den Motor abstellen und den Parc Fermé sofort verlassen. Außer den Offiziellen der Rallye, die eine entsprechende Aufgabe ausüben, darf sich niemand im Parc Fermé aufhalten.
- 42.2.2 Die Teams dürfen den Parc Fermé 10 Minuten vor ihrer Startzeit betreten.

42.3 SCHIEBEN EINES FAHRZEUGS IM PARC FERMÉ

Nur den Offiziellen und/oder den Fahrern ist es erlaubt, ein Wettbewerbsfahrzeug innerhalb eines Parc Fermé zu schieben.

42.4 FAHRZEUGABDECKUNGEN

Die Fahrzeuge dürfen nicht abgedeckt werden.

42.5 TECHNISCHE UNTERSUCHUNGEN

Untersuchungen durch die Technischen Kommissare können innerhalb des Parc Fermé ausgeführt werden.

42.6 REPARATUREN IM PARC FERMÉ

- 42.6.1 Halten die Technischen Kommissare den Zustand eines Fahrzeugs für derart schlecht, dass die Sicherheit beeinträchtigt ist, kann das Fahrzeug mit Zustimmung des Obmanns der Technischen Kommissare in Anwesenheit eines Technischen Kommissars im Parc Fermé repariert werden. Es ist einem (1) Team-Mitglied erlaubt das Fahrzeug in Übereinstimmung mit dem Anhang J zu reparieren und/oder FIA homologierte Sicherheitsausrüstung zu ersetzen.
- 42.6.2 Nach vorheriger Zustimmung durch den Rallyeleiter dürfen die Fahrer und bis zu 3 weitere Team-Mitglieder unter Aufsicht eines zuständigen Sportworts oder Technischen Kommissars eine neue Scheibe/neue Scheiben einbauen.
- 42.6.3 Wenn die Reparaturen nicht vor der vorgesehenen Restarzeit des Teams abgeschlossen sind, erhält

das Team nach der Reparatur eine neue Startzeit. Die Bestrafung hierfür beträgt 10 Sekunden je Minute oder Bruchteil einer Minute.

42.7 PARC FERMÉ NACH DEM ENDE DER RALLYE

Die Teile des Tracking Systems und On-Board Kameras können im Parc Fermé nur mit Zustimmung des Obmanns der Technischen Kommissare und mit Überwachung durch einen Sportwart entfernt werden.

STARTS UND RESTARTS

43. SHOW – START

Zur Erhöhung des Öffentlichkeits- und Medieninteresses der Rallye kann ein Show-Start durchgeführt werden. Die Startabstände und -reihenfolge für einen Show-Start liegen im Ermessen des Veranstalters. Zeitplan und Ort jeder Zeremonie müssen in der Veranstaltungsausschreibung aufgeführt sein. Wenn es einem Fahrer nicht möglich ist, mit seinem Rallye-Fahrzeug am Show-Start teilzunehmen, so darf er an der 1. Etappe zu seiner vorgesehenen Zeit starten, vorausgesetzt, die Sportkommissare werden hierüber informiert und vorbehaltlich der notwendigen technischen Kontrollen. Das betreffende Team muss dennoch zu seiner vorgesehenen Zeit am Show-Start teilnehmen und seine Overalls tragen.

44. START DER RALLYE

44.1 STARTPARK

Vor dem Start kann der Veranstalter alle Wettbewerbsfahrzeuge in einem Startpark versammeln, in welchen die Fahrzeuge vor der Startzeit wie in der Veranstaltungsausschreibung aufgeführt eingebracht werden müssen. Die Strafen (nur Geldstrafen) für ein verspätetes Einbringen des Fahrzeugs in den Startpark müssen in der Veranstaltungsausschreibung aufgeführt sein. Im Startpark ist kein Service erlaubt.

44.2 MAXIMALE VERSPÄTUNG AM START

Fahrzeuge mit mehr als 15 Minuten Verspätung am Start einer Sektion werden nicht zum Start dieser Sektion zugelassen.

45. STARTREIHENFOLGE UND – ABSTÄNDE

45.1 ANFORDERUNGEN AN EINE NEUE STARTREIHENFOLGE

Die Startreihenfolge bleibt unverändert, bis mindestens 10 % der Gesamtlänge an Wertungsprüfungsstrecken gemäß dem endgültigen Zeit- und Streckenplan gefahren wurde.

45.2 NEUPLATZIERUNG VON FAHRERN

Der Rallyeleiter kann aus *Sicherheitsgründen* Fahrer repositionieren und /oder die Startabstände anpassen. Er informiert hierüber die Sportkommissare.

45.3 STARTREIHENFOLGE ZUR 1. ETAPPE

Die Startreihenfolge für die 1. Etappe ist wie folgt:

FIA-Prioritätsfahrer

ASN gesetzte Rallye Fahrer

Alle anderen Bewerber starten in einer Reihenfolge nach Ermessen des Veranstalters.

45.4 STARTREIHENFOLGE DER FOLGENDEN ETAPPEN

Die Startreihenfolge für die folgenden Etappen wird durch das vorläufige Gesamtklassement am Ende der letzten Wertungsprüfung der vorhergehenden Etappe *bestimmt unter Ausschluss von Strafzeiten* und unter Ausschluss einer eventuellen Super Special Stage, wenn diese die letzte Wertungsprüfung der vorangehenden Etappe war. Zum Zweck der besseren TV-Berichterstattung kann ein evtl. Meisterschaftspromoter am Ende einer Etappe um eine geänderte Startreihenfolge bitten.

45.5 STARTABSTÄNDE

Die Fahrzeuge starten grundsätzlich im Minutenabstand. Hiervon abweichend kann in der Veranstaltungsausschreibung ein längerer Abstand festgelegt werden.

46. RE-START NACH AUSFALL / RALLYE 2

Wird im V1 – Bestimmungen für Nationale A-Rallyes geregelt.

47. REPARATUREN VOR EINEM RE-START

Wird im V1 – Bestimmungen für Nationale A-Rallyes geregelt.

SERVICE

48. SERVICEARBEITEN – ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

48.1 SERVICEARBEITEN

48.1.1 Ab der ersten Zeitkontrolle dürfen Servicearbeiten an einem Rallye-Fahrzeug nur in den Serviceparks und in Remote Service Zonen durchgeführt werden. Eine Ausnahme hiervon gilt für ausgefallene Teilnehmer, die re-starten (Rallye 2) wollen.

48.1.2 Die Fahrer *dürfen* jedoch unter ausschließlicher Verwendung der an Bord mitgeführten Ausrüstung und ohne jegliche fremde Hilfe jederzeit Servicearbeiten am Fahrzeug durchführen, es sei denn, dies ist ausdrücklich verboten.

48.2 TEAM-MITGLIEDER & SERVICEBESCHRÄNKUNGEN

48.2.1 Die Anwesenheit von Team-Mitgliedern oder irgendwelcher Team-Transportmittel (einschließlich Hubschrauber) im Umkreis von 1 Kilometer zu ihrem Wettbewerbsfahrzeug ist verboten, ausgenommen:

- in den Serviceparks und Remote Servicezonen
- in Tankzonen
- Reifenmontagezone (RMZ, ENGL.: TFZ)
- für 1 Team-Mitglied pro Fahrzeug auf offiziellen Autowaschplätzen
- auf Wertungsprüfungen (ab der gelben Vorankündigung vor der Zeitkontrolle bis zum Stoppschild am Ende der Wertungsprüfung)
- in einer Mediazone
- wenn die Wettbewerbsfahrzeuge, die der gemäß Road-Book vorgeschriebenen Strecke folgen, die gleiche/n Strecke/n zur gleichen Zeit befahren müssen wie Team-Mitglieder, sofern sie nicht gleichzeitig an der gleichen Stelle anhalten.

48.2.2 Die Übergabe von Essen, Getränken, Bekleidung und Informationen (Datenkarten, Streckenbücher, etc.) an das oder vom Team ist im Servicepark, in Re-

mote Service Zonen in der RMZ sowie SMZ oder in Media Zonen erlaubt.

- 48.2.3 Sollte ein Fahrzeug nicht mit eigener Kraft vom Parc Fermé in die Servicezone gefahren werden können, ist es den Teammitgliedern und den Sportwarten erlaubt, das Fahrzeug an den entsprechenden Serviceplatz zu ziehen oder zu schieben.

49. SERVICEPARKS

49.1 ALLGEMEIN

Die Anzahl und die Orte der Serviceparks sind in der Veranstaltungsausschreibung und im Road Book beschrieben. Die maximalen Entfernungen zwischen den Serviceparks sind unter „Veranstaltungscharakteristik“ beschrieben.

49.2 ZEITPLAN FÜR SERVICEPARKS

Der Zeitplan in den Serviceparks für jedes Rallyefahrzeug ist wie folgt:

- 49.2.1 30 Minuten vor der ersten Wertungsprüfung einer jeden Etappe.

- Nicht vorgeschrieben für die 1. Etappe, ausgenommen nach einer Super Special Stage am Vorabend und einem Parc Fermé über Nacht,

- Technische Überprüfungen können in dem Parc Fermé durchgeführt werden.

- 49.2.2 30 Minuten nach einer Sammelkontrolle

- Optional wenn Remote Service Zonen genutzt werden.

- Vorangestellt kann sich eine 3-Minuten Technische Zone befinden, die sich auch innerhalb einer Sammelkontrolle befinden kann.

- 49.2.3 45 Minuten am Ende einer Etappe 1, wenn eine weitere Etappe folgt, alternativ hierzu ist die Einrichtung eines 45 Minuten Flexi-Service

- Technische Kontrollen können im Parc Fermé vorgenommen werden.

- 49.2.4 10 Minuten Service vor dem Ziel

Gilt nur, falls in der Veranstaltungsausschreibung enthalten:

- Vorangestellt eine 3-Minuten Technische Zone, die sich auch innerhalb einer Sammelkontrolle befinden kann.

49.3 KENNZEICHNUNG DER SERVICEPARKS

Serviceparks werden im Zeit- und Streckenplan der Rallye mit je einer Zeitkontrolle bei Einfahrt und bei der Ausfahrt gekennzeichnet.

49.4 GESCHWINDIGKEIT INNERHALB DER SERVICEPARKS

Die Höchstgeschwindigkeit für Wettbewerbs- und Servicefahrzeuge innerhalb eines Serviceparks beträgt 30 km/h oder weniger falls in der Veranstaltungsausschreibung festgelegt. Jede Überschreitung wird durch den Rallyeleiter mit einer Geldbuße von 10€ pro km/h bestraft.

49.5 PLAN DER SERVICEPARKS

- 49.5.1 Der Veranstalter muss innerhalb des Serviceparks für jedes Team eine Servicefläche definieren. Alle Team-Fahrzeuge müssen durch „Service“-Schilder

gekennzeichnet sein und innerhalb der vorgesehenen Fläche untergebracht werden.

- 49.5.2 Weitere Team-Fahrzeuge welche nicht in der vorgesehenen Service Zone geparkt werden können, müssen in unmittelbarer Nähe der Service Zone untergebracht werden. Diese Team-Fahrzeuge müssen durch Schilder "Auxiliary" gekennzeichnet sein, die vom Veranstalter zur Verfügung gestellt werden.

50. ENT- UND/ODER BETANKEN IM SERVICEPARK

Sofern es als Teil der Servicearbeiten notwendig ist, den Kraftstofftank, die Kraftstoffpumpe, den Kraftstofffilter oder jedes andere Teil des Kraftstoffkreislaufs zu wechseln, ist das Betanken und Entleeren des Tanks in einem Servicepark unter den folgenden Bedingungen erlaubt:

- die Arbeiten werden mit Wissen des Veranstalters durchgeführt,

- Feuerlöscher mit Bedienpersonal sind vom Bewerber zur Verfügung zu stellen,

- während des Betankens und/oder Entleerens dürfen keine anderen Arbeiten am Fahrzeug durchgeführt werden,

- um das Fahrzeug herum wird eine angemessener Sicherheitsabstand vorgesehen,

- es wird nur so viel Kraftstoff nachgefüllt, damit die nächste Tankzone erreicht werden kann.

51. 45 MINUTEN FLEXI-SERVICE

51.1 ALLGEMEINES

Der 45 Minuten Flexi - Service erlaubt das Entfernen der Wettbewerbsfahrzeuge aus einem Parc Fermé zum danebenliegenden Servicepark.

51.2 ABLAUF DES FLEXI-SERVICE UND ZEITPLÄNE

- 51.2.1 Zur Durchführung eines 45 Minuten Flexi-Service fährt das Fahrzeug zunächst in den Parc Fermé.

Sollte ein Fahrzeug nicht mit eigener Kraft vom Parc Fermé in die Servicezone gefahren werden können, ist es den Teammitgliedern und den Sportwarten erlaubt, das Fahrzeuge an den entsprechenden Serviceplatz zu ziehen oder zu schieben.

- 51.2.2 Die Teams fahren anschließend entweder in den Servicepark ein oder lassen ihr Fahrzeug im Parc Fermé.

- 51.2.3 Das Wettbewerbsfahrzeug kann dann durch einen bevollmächtigten Vertreter des Bewerbers nur einmal vom Parc Fermé zum Service Park und wieder zurück gefahren werden. Hierbei müssen alle Formalitäten in Bezug auf Vorlage der Kontrollkarten und damit zusammenhängenden Bestrafungen beachtet werden.

- 51.2.4 Das Wettbewerbsfahrzeug kann in den Parc Fermé zurückgebracht werden, bevor die 45 Minuten abgelaufen sind.

- 51.2.5 Der Zeitraum, in der der Flexi-Service durchgeführt werden kann, liegt im Ermessen des Veranstalters, muss jedoch deutlich im Zeitplan aufgeführt sein.

52. REMOTE SERVICE ZONEN (RSZ)

52.1 ALLGEMEINES

Remote Service Zonen (RSZ) können unter folgenden Bedingungen eingerichtet werden:

- Die Zonen sind durch eine Zeitkontrolle jeweils am Ein- und Ausgang definiert
- Die Servicezeit darf nicht länger als 15 Minuten für jedes Fahrzeug sein
- Vor der RSZ kann eine Technische Zone mit 3 Minuten eingerichtet werden
- Nach der RSZ wird eine Reifenmarkierungszone eingerichtet
- Nur Team-Mitglieder, Offizielle der Veranstaltung und Medienvertreter mit entsprechenden Ausweisen dürfen die RSZ betreten.
- Um die öffentliche Wirksamkeit zu erhöhen, wird den Veranstaltern empfohlen RSZ's in Innenstädten oder auf öffentlichen Plätzen zu organisieren.

52.2 ANZAHL VON TEAM-MITGLIEDERN

- 52.2.1 In einer RSZ können folgende Team-Mitglieder an ihrem Fahrzeug arbeiten:
- Für ein Fahrzeug, die Fahrer und bis zu 4 weitere Team-Mitglieder. Diese Team-Mitglieder müssen während sich das Fahrzeug innerhalb der RSZ befindet dieselben bleiben.
- 52.2.2 Die RSZ's müssen so geplant werden, das es den Teams ermöglicht wird das dieselben Team-Mitglieder sowohl im Servicepark als auch in den RSZ's sein können, wenn Sie die vorgeschlagene Strecke benutzen. Das Ersetzen von Getränkebehältern wird nicht als Arbeit am Fahrzeug betrachtet.

52.3 ZUGELASSENE AUSTRÜCKUNG UND WERKZEUGE

- 52.3.1 In einer Remote Service Zone ist folgendes zugelassen:
- die Benutzung von Wagenheber, Böcken, Rampen, Radschlüssel, Drehmomentschlüssel, Handwerkzeug und Wasser,
 - die Benutzung von Ausrüstung und Teilen die sich im Wettbewerbsfahrzeug befinden,
 - die Benutzung von Batterie getriebenen Werkzeugen inklusive jeder notwendigen Beleuchtung,
 - die Befüllung des Fahrzeugs mit Leitungswasser mit den dazu notwendigen Hilfsmittel,
 - die Bremsentlüftung und Fahrzeugreinigungsgerate /-material.
- 52.3.2 Während der Arbeiten muss das Fahrzeug auf einer *undurchlässigen* Unterlage stehen.
- 52.3.3 Es ist erlaubt das Wettbewerbsfahrzeug mit einem Kabel mit einem Computer, der sich innerhalb der Remote Service Zone befindet zu verbinden. Dieser Computer kann von einer zusätzlichen Person (zusätzlich zu den 4 erlaubten Team-Mitgliedern) bedient werden. Diese Person darf weder das Fahrzeug noch Teile, die im Fahrzeug montiert werden sollen, berühren.
- 52.3.4 Die Montage von Zusatzscheinwerfern am *Fahrzeug* ist in der RSZ erlaubt. Die Zusatzscheinwerfer und die notwendigen Montagewerkzeuge können mit einem Servicefahrzeug zur RSZ gebracht werden. Reifenwechsel ist erlaubt, die notwendigen Reifen können durch ein Servicefahrzeug gebracht werden.

52.3.5 Werkzeuge und Teile vom Fahrzeug können in der Remote Service Zone verbleiben und können, nach dem das Fahrzeug die Zone verlassen hat, entfernt werden.

52.4 RSZ DURCHFARTSKENNZEICHNUNG

Ein Durchfahrtschild für ein Servicefahrzeug pro teilnehmendes Fahrzeug wird vom Veranstalter für den Transport von Personal, zulässigem Material und Werkzeugen zur RSZ zur Verfügung gestellt.

52.5 REIFENMONTAGEZONE (RMZ, ENGL.: TFZ)

In jeder Reifenmontagezone

- muss an der Einfahrt und an der Ausfahrt eine Zeitkontrolle platziert sein,
- die Sollzeit für die RMZ soll 15 Minuten betragen,
- sind innerhalb der markierten Zone keine Arbeiten erlaubt, außer dem Wechseln der Reifen durch die Fahrer mittels Werkzeugen, die im Wettbewerbsfahrzeug mitgeführt werden. Darüber hinaus sind folgende weitere Werkzeuge erlaubt: hydraulischer Wagenheber und Drehmomentschlüssel. Diese können durch ein Teammitglied in die RMZ gebracht werden.
- Es ist verpflichtend, dass alle Teilnehmerfahrzeuge durch die RMZ fahren und in der Reifenmarkierungszone anhalten, auch wenn die Reifen nicht gewechselt wurden.
- Eine Reifenmarkierungszone wird am Ende der RMZ eingerichtet.

Der Transport der Reifen und des zusätzlichen Werkzeugs in die RMZ wird in der Veranstaltungsausschreibung spezifiziert.

52.6 SCHEINWERFERMONTAGEZONE (SMZ, ENGL.: LFZ)

In jeder Scheinwerfermontagezone

- sind innerhalb der markierten Zone keine Arbeiten erlaubt, außer die Montage von Zusatzscheinwerfern durch die Fahrer mittels Werkzeugen, die im Wettbewerbsfahrzeug mitgeführt werden.

Die Zusatzscheinwerfer und die Montagewerkzeuge dürfen mit einem Servicefahrzeug in die SMZ transportiert werden.

53. SERVICE: ZUSÄTZLICHE BESTIMMUNGEN FÜR SUPPORT MEISTERSCHAFTEN

Nur für WRC

ERGEBNISSE & ADMINISTRATIVE VORSCHRIFTEN NACH DER VERANSTALTUNG

54. RALLYE-ERGEBNISSE

54.1 ERSTELLUNG DER ERGEBNISSE

Die Ergebnisse werden durch Addition aller auf den Wertungsprüfungen gefahrenen Zeiten sowie der Zeitstrafen, die auf der Strecke verhängt wurden und aller anderen Zeitstrafen ermittelt.

54.2 VERÖFFENTLICHUNG DER ERGEBNISSE

Die zu veröffentlichenden Ergebnisse während der Rallye sind wie folgt:

- 54.2.1 Unoffizielle Ergebnisse: Ergebnisse, die von der Rallyeleitung im Verlauf der Rallye verteilt werden,

- 54.2.2 Inoffizielle Zwischenergebnisse: Ergebnisse, die am Ende einer Etappe veröffentlicht werden,
- 54.2.3 Vorläufige Endergebnisse: Ergebnisse, die vom Veranstalter am Ende der Rallye veröffentlicht werden,
- 54.2.4 Offizielle Endergebnisse: Ergebnisse, die von den Sportkommissaren bestätigt wurde.
- 54.2.5 Bei einer Verspätung des Aushangs der Ergebnisse muss die neue Aushangzeit an der Offiziellen Aushangtafel veröffentlicht werden.

54.3 GLEICHSTAND BEI EINER RALLYE ODER EINER ETAPPE

- 54.3.1 Bei Gleichstand bei einer Etappe wird der Bewerber zum Sieger erklärt, der in der ersten Wertungsprüfung der betreffenden Etappe, die keine Super Special Stage ist, die beste Zeit erreicht hat. Sollte auch hier Zeitgleichheit bestehen, werden die besseren Zeiten der 2., 3., 4. usw. Wertungsprüfung herangezogen.
- 54.3.2 Bei Gleichstand bei einer Rallye wird der Bewerber zum Sieger erklärt, der in der ersten Wertungsprüfung der Rallye, die keine Super Special Stage ist, die beste Zeit erreicht hat. Sollte auch hier Zeitgleichheit bestehen, werden die besseren Zeiten der 2., 3., 4. usw. Wertungsprüfung herangezogen. Dieses Prinzip kann zu jederzeit des Wettbewerbs angewendet werden.

- 54.4 **FAIRE UND UNPARTEIISCHE BERICHTERSTATTUNG**
Der Veranstalter eines Wettbewerbs muss dafür sorgen, dass jede Übertragung fair und unparteiisch ist und dass die Ergebnisse der Veranstaltung nicht falsch dargestellt werden.

54.5 BEKANNTGABE VON ERGEBNISSEN

Es ist nicht erlaubt einzelne Etappenergebnisse für Werbezwecke zu veröffentlichen. Die Bewerber können jedoch in Presseinformationen den Hinweis auf einen Etappensieg geben, sofern daraus nicht eine Verbindung zum Endergebnis hergestellt wird.

55. PROTESTE UND BERUFUNGEN

55.1 EINLEGEN EINES PROTESTES ODER EINER BERUFUNG

Alle Proteste und/oder Berufungen müssen gemäß den Bestimmungen des Kapitels XII und XIII des internationalen Sportgesetzes (ISG) eingereicht werden.

55.2 PROTESTKAUTION

Siehe Veranstaltungsausschreibung Art. 15.1 und / oder DMSB-Gebührenordnung.

55.3 KOSTENVORSCHUSS

Wenn ein Protest die Demontage und Montage eines klar bezeichneten Teils des Fahrzeugs erfordert, legen die Sportkommissare die Höhe des Kostenvorschusses fest. Sie werden dabei von den Technischen Kommissaren unterstützt.

55.4 KOSTEN

- 55.4.1 Die durch die Arbeit und den Fahrzeugtransport verursachten Kosten müssen vom Protestführer ge-

tragen werden, wenn sich der Protest als unbegründet erweist. Andernfalls müssen sie von dem Bewerber, gegen den der Protest gerichtet war, getragen werden, wenn dem Protest stattgegeben wird.

- 55.4.2 Falls sich der Protest als nicht begründet erweist und die durch den Protest verursachten Kosten (Überprüfung, Transport etc.) höher sind als der eingezahlte Kostenvorschuss, so muss der Protestführer die Differenz entrichten. Liegen die Kosten niedriger, wird die Differenz erstattet.

55.5 BERUFUNGEN

Siehe Veranstaltungsausschreibung Art. 15.2 und / oder DMSB-Gebührenordnung.

56. RALLYE-SIEGEREHRUNGEN

56.1 ZIEL DER RALLYE

Das letzte Wettbewerbselement der Rallye ist die Ziel-Zeitkontrolle.

56.2 SIEGEREHRUNG

Siehe Veranstaltungsausschreibung

57. JAHRES-SIEGEREHRUNG DES DMSB

57.1 ANWESENHEITSPFLICHT

Siehe allgemeinen DMSB-Prädikatsbestimmungen Art. 13

57.2 ABWESENHEIT

Siehe allgemeinen DMSB-Prädikatsbestimmungen Art. 13

KRAFTSTOFF - BETANKUNG

58. TANKEN UND ABLÄUFE

58.1 ORT

- 58.1.1 Die Bewerber dürfen nur in den vom Veranstalter im Road Book und in der Veranstaltungsausschreibung vorgesehenen öffentlichen Tankstellen und Tankzonen (TZ) nachtanken, ausgenommen die unter Artikel 50 beschriebenen Fälle.

Die Tankzonen können wie folgt platziert sein:

- am Ausgang aus einem Servicepark
- am Ausgang einer Remote Service Zone
- an außenliegenden Plätzen entlang der Rallyestrecke

- 58.1.2 Jede Tankzone wird im Strecken- und Zeitplan und im Road Book beschrieben.

- 58.1.3 Die Einfahrt und die Ausfahrt ist mit dem blauen Tanksymbol markiert. Ausgenommen hiervon sind die öffentlichen Tankstellen.

- 58.1.4 Es müssen ausreichende Mittel zur Feuerbekämpfung in jeder Tankzone vorgehalten werden. Ausgenommen hiervon sind die öffentlichen Tankstellen.

- 58.1.5 Ein Fahrzeug darf durch das Team, Offizielle und/oder die beiden Fahrer aus der Zone heraus geschoben werden, ohne dass eine Bestrafung erfolgt.

58.2 ABLAUF DER BETANKUNG

- 58.2.1 Es sind ausschließlich Handlungen innerhalb einer TZ, die in direktem Zusammenhang mit dem Nachtanken des Rallyefahrzeugs stehen, erlaubt.

- 58.2.2 In allen Tankzonen gilt eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 5 km/h.
- 58.2.3 Die Person/en die mit dem Betanken betraut sind, müssen Kleidung tragen, die einen angemessenen Schutz vor Feuer bietet. Mechanikern wird das Tragen von feuerfester Kleidung empfohlen.
- 58.2.4 Die Verantwortung für das Nachtanken liegt ausschließlich beim Bewerber.
- 58.2.5 Während des gesamten Nachtankens muss der Motor abgeschaltet werden.
- 58.2.6 Es wird den Fahrern empfohlen, sich während des Nachtankens außerhalb des Fahrzeugs aufzuhalten; wenn sie jedoch innerhalb des Fahrzeugs bleiben, so müssen die Sicherheitsgurte gelöst sein.
- 58.2.7 Zum ausschließlichen Zwecke der Hilfestellung beim Betanken ihres Fahrzeuges können 2 Teammitglieder jedes Teams die Tankzone (TZ) betreten.
- 58.2.8 Der Boden muss mit einer Umweltmatte, die im unteren Teil flüssigkeitsdicht und im oberen Teil saugfähig ist, geschützt werden.
- 58.3 ABLAUF DER BETANKUNG AN ÖFFENTLICHEN TANKSTELLEN**
- 58.3.1 Die Fahrer können Kraftstoff von Zapfanlagen an öffentlichen Tankstellen, die im Road Book verzeichnet sind, verwenden. Der Kraftstoff muss direkt von den Zapfanlagen in den Tank des Wettbewerbfahrzeugs gefüllt werden.
- 58.3.2 Die Fahrer dürfen ausschließlich die Bordmittel und die Zapfanlagen, ohne weitere Unterstützung, benutzen.
- 58.3.3 Bewerber mit Fahrzeugen, die mit einem von der FIA spezifizierten Tankanschluss ausgerüstet sind und an öffentlichen Tankstellen betankt werden sollen, müssen den notwendigen Adapter bei der Technischen Abnahme vorweisen und an Bord des Fahrzeugs mitführen.
- 59. KRAFTSTOFF**
- Nur für WRC und ERC.
Gesonderte Bestimmungen in RyR. V1

REIFEN UND FELGEN

60. ALLGEMEINES

60.1 ÜBEREINSTIMMUNG

Alle Reifen müssen mit den Bestimmungen dieses Artikels, zusammen mit den Bestimmungen des Anhang IV übereinstimmen.

60.2 FORMGEHEIZTE REIFEN

Alle Fahrzeuge müssen mit formgeheizten Reifen ausgestattet sein.

60.3 KONTROLLE

Die Reifen werden während der gesamten Rallye gemäß Anweisungen der Technischen Kommissare gekennzeichnet.

Zu jeder Zeit während der Veranstaltung können Kontrollen zur Übereinstimmung der Reifen durchgeführt werden. Ein Reifen, der den Bestimmungen nicht entspricht, erhält eine besondere Markierung und darf nicht mehr verwendet werden.

60.4 REIFENMARKIERUNGS- UND KONTROLLZONEN

Bei der Ausfahrt aus einem genehmigten Servicepark kann eine Reifen-/Radmarkierungszone (bar code reading

zone) eingerichtet werden. Ausschließlich zum Zweck der Hilfestellung bei den Reifenmarkierungen hat ein zusätzliches Mitglied je Team Zugang zu dieser Zone. Wenn die Reifen mit einem Barcode gekennzeichnet sind, muss dieser immer von außerhalb des Fahrzeugs sichtbar sein. Die Fahrer müssen ihr Fahrzeug in der eingerichteten Reifen-/Radmarkierungszone anhalten und auf die Anweisungen der technischen Kommissare oder beauftragte Sportwarte warten. Sollten keine Sportwarte anwesend sein, so kann der Teilnehmer nach kurzem Anhalten die Zone wieder verlassen. Bei Einfahrt in einen Servicepark und einen Remote Service Park kann eine Zone für die Überprüfung der Reifenmarkierungen eingerichtet werden.

60.5 VORRICHTUNGEN ZUR ERHALTUNG DER VOLLEN REIFENLEISTUNG

Die Verwendung jeglicher Vorrichtung, die es dem Reifen ermöglicht, seine Leistung bei einem im Vergleich zum atmosphärischen Druck gleichen oder geringeren Innendruck beizubehalten, ist verboten. Die Reifeninnenseite (der Platz zwischen der Felge und dem inneren Teil des Reifens) darf nur mit Luft gefüllt sein.

60.6 VERSPÄTUNG DES STARTS EINER WERTUNGSPRÜFUNG

Der Reifendruck darf angepasst werden,
- wenn der Start zu einer Wertungsprüfung für irgendeinen Teilnehmer um mehr als 10 Minuten verspätet erfolgt,
- in einer Sammelkontrolle von mehr als 10 Minuten Dauer, wenn dieser eine Wertungsprüfung folgt.

60.7 NACHSCHNEIDEN PER HAND

Die absichtliche Modifikation des Profils der Reifen ist verboten. Im übrigen gelten die Reifenbestimmungen des DMSB-RyR. – Anhang IV.

60.8 SPIKES-REIFEN

Spikes-Reifen sind in Deutschland nicht erlaubt.

60.9 ERSATZRÄDER

In den Fahrzeugen dürfen höchstens 2 Ersatzräder mitgeführt werden. Jedes am Fahrzeug montierte oder im Fahrzeug mitgeführte Rad muss bis zum nächsten Service, bei dem ein Reifenwechsel erlaubt ist, mitgeführt werden.

60.10 VERFÜGBARKEIT DER REIFEN

Alle verwendeten Reifen müssen handelsüblich sein (siehe Anhang IV).

60.11 BEHANDLUNG DER REIFEN (ASN REGELUNG)

Im DMSB-Bereich ist jegliche thermische Behandlung der Reifen, z.B. durch Heizdecken, Heizkammern oder andere Hilfsmittel zum Zwecke einer Erhöhung der Reifentemperatur verboten. Bei Wettbewerben mit FIA-Prädikat gelten diesbezüglich die FIA-Bestimmungen.

61. REIFENLIEFERUNG

Nur für WRC

62. ANZAHL DER REIFEN

Die maximale Anzahl von neuen Reifen, die bei einer Veranstaltung benutzt werden dürfen, ist in den jeweiligen Meisterschaftsbestimmungen festgelegt.

MECHANISCHE TEILE

63. MECHANISCHE TEILE

63.1 MOTORENTAUSCH

63.1.1 Im Falle eines Motorschadens zwischen der Technischen Abnahme und der ersten Zeitkontrolle darf der Motor gewechselt werden. Eine 5-Minuten Strafe wird durch den Rallyeleiter verhängt.

63.1.2 Mit oben genannter Ausnahme darf, nachdem ein Fahrzeug der Technischen Abnahme vorgeführt wurde, bis zum Ende der Rallye der Motor nicht mehr gewechselt werden.

63.2 TURBOLADER

63.2.1 Turbolader und Kompressor werden nachfolgend "Kompressor" genannt.

63.2.2 Die gültigen Bestimmungen in Bezug auf den Luftbegrenzer und die Markierung (Artikel 254-6.1 und 255-5.1.8.3 des Anhang J) behalten Gültigkeit.

63.2.3 Es werden der im Fahrzeug eingebaute Kompressor sowie alle Ersatzkompressoren für das Fahrzeug (einer pro Etappe) bei der Technischen Abnahme überprüft und verplombt.

63.2.4 Die Kompressoren werden gekennzeichnet.

63.2.5 Alle verwendeten Kompressoren müssen ab der Technischen Abnahme bis zum Ende der Rallye versiegelt bleiben, so dass die Technischen Kommissare ihre Übereinstimmung überprüfen können.

63.2.6 Die vorgenannten Bestimmungen sind auch für alle Fahrzeuge gültig, deren Kompressoren nicht mit einem Luftbegrenzer ausgerüstet sind. In diesem Fall müssen die Kompressoren zum Zwecke der Zählung markiert werden.

63.3 GETRIEBE

Dieser Artikel findet bei DMSB-genehmigten Veranstaltungen keine Anwendung.

64. MECHANISCHE KOMPONENTEN

Nur für WRC

65. ZUSÄTZLICHE FAHRZEUGBESTIMMUNGEN

65.1 ON-BOARD-KAMERAS

65.1.1 Falls vom Veranstalter oder dem Meisterschaftpromoter gewünscht, muss im Wettbewerbsfahrzeug eine On-Board Kamera oder ein anderes Aufzeichnungsgerät installiert werden. Dies wird vom Veranstalter und/oder dem Meisterschaftpromoter eingebaut und von einem Technischen Kommissar abgenommen.

65.1.2 Der Bewerber eines Wettbewerbsfahrzeugs in dem eine On-Board-Kamera installiert ist, muss falls dies vom Veranstalter in der Ausschreibung ausdrücklich festgelegt wurde - eine Zustimmung vom Veranstalter und/oder vom Meisterschaftpromoter haben. Genehmigte On-Board-Kameras müssen bei der Technischen Abnahme montiert sein. *Die Art der Montage muss durch die Technischen Kommissare genehmigt werden. Die Befestigung der*

Kameras und der Recorder müssen einer Beschleunigung von 25g standhalten. Kameras dürfen nicht zwischen und/oder an der Seite der Fahrersitze angebracht werden. Ausschließlich Stand-Alone-Geräte sind erlaubt. Es ist keine Verbindung zu Data Logging, zur ECU oder zu homologierten Sensoren erlaubt.

65.2 TRACKING SYSTEM

In allen FIA-Regional-Championship-Veranstaltungen müssen alle Fahrzeuge mit einem Safety-Tracking-System ausgerüstet sein. Die Installation wird bei der Technischen Abnahme überprüft. Instruktionen werden vom jeweiligen Veranstalter ausgegeben.

Für Veranstaltungen zur Deutschen Rallye-Meisterschaft wird ein Tracking System empfohlen. Jeder Eingriff in das System durch den Bewerber während der Rallye wird den Sportkommissaren berichtet.

65.3 GERÄUSCHVORSCHRIFTEN

Es gelten die DMSB-Geräuschvorschriften 2019 (DMSB Handbuch, blauer Teil).

TESTEN

66. TESTEN

Nur für WRC

V1 BESTIMMUNGEN FÜR NATIONALE A RALLYES (NAT. A, NAT. A/NEAFP BZW. NAT. A PLUS/NSAFP)

Die Veranstaltungen werden auf der Basis der allgemeinen Bestimmungen mit folgenden Änderungen durchgeführt:

ZUGELASSENE FAHRZEUGE

4.1 ZUSAMMENFASSUNG

Bei nationalen Rallyes sind folgende Fahrzeuge zusätzlich zugelassen:

- Gruppe F gemäß nationalem technischen DMSB - Reglement
- Gruppe G gemäß nationalem technischen DMSB - Reglement
- Fahrzeuge der Gruppen CTC und CGT gemäß technischen DMSB-Reglement, jedoch beschränkt auf die dort enthaltenen Divisionen 1 bis 4, 6, 7, 8, 9 und 11 bis 14, 16
- Historische Fahrzeuge gemäß Bestimmungen des Anhang K zum ISG
- Hierbei gilt die Homologationsverlängerungsliste der FIA (+4 Jahre) s.a. DMSB-Homepage: Automobilsport - Technische Dokumente - Homologationen.
- *Fahrzeuge der Gruppe R4 (VR4K), sog. R4 Kit-Cars sind in Deutschland nicht zugelassen.*
- a) Für alle Fahrzeuggruppen gilt grundsätzlich der Grenzwert von 221 kW (300 PS) (+5% StVZO-Toleranz). Diese Fahrzeuge dürfen max. 221 kW/300 PS in ihren Fz.-Papieren stehen haben.
- b) Fahrzeuge mit mehr als 221kW/300 PS sind startberechtigt, wenn das Mindestleistungsgewicht von 3,4 kg/PS bzw. 4,6 kg/kW eingehalten wird. Beispiel: In den Fz.-Papieren stehen 321 PS. Das Fahrzeug

muss grundsätzlich $321 \times 3,4 = 1091,4$ kg wiegen. Dabei darf das im jeweiligen Gruppenreglement geforderte Mindestgewicht nicht unterschritten werden. Das Mindestleistungsgewicht des individuellen Fahrzeuges wird ohne Insassen und ohne Nachfüllen oder Ablassen von Flüssigkeiten ermittelt.

- c) Bei der Nennung eines Fahrzeuges nach Art. b) (mehr als 221 kW/300 PS) muss der Teilnehmer die in den Fz.-Papieren eingetragene Motorleistung und das tatsächliche Fahrzeuggewicht angeben.
- d) Das max. zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeuges darf nicht überschritten werden.

4.2 KLASSENEINTEILUNG

Fahrzeuge aller Gruppen nennen für die Veranstaltung entsprechend nachfolgender Tabelle:

4.2.1 Fahrzeuge gemäß Anhang J zum ISG

Klasse	Gruppen
RC2	S2000-Rally: 1.6 Turbo Motor mit 28 mm Air-Restriktor S2000-Rally: 2.0 Saug-Motoren Gruppe R5 (VR5) Gruppe R4 (VR4) Gruppe N über 2000 ccm (bisher NR4)
RGT	Gruppe R-GT
RC3	Gruppe A über 1600 ccm bis 2000 ccm Super 1600 R2 (Saug-Motoren/ über 1600 ccm bis 2000 ccm – VR2C) Turbo/ über 1067 ccm bis 1333 ccm – VR2C) R3 (Saug-Motoren / über 1600 ccm bis 2000 ccm – VR3C) Turbo/ über 1067 ccm bis 1333 ccm – VR3C) R3 (Turbo / bis 1620 ccm / nominal – VR3T) R3 (Diesel / bis 2000 ccm / nominal – VR3D)
RC4	Gruppe A bis 1600 ccm R2 (Saug-Motoren/ über 1390 ccm bis 1600 ccm – VR2B) Turbo/ über 927 ccm bis 1067 ccm – VR2B) Kit-car bis 1600 ccm Gruppe N über 1600 ccm bis 2000 ccm
RC5	Gruppe N 1600 ccm R1 (Saug-Motoren/bis 1600 ccm– VR1A / VR1B) Turbo/ bis 1067 ccm – VR1A / VR1B

4.2.2 Fahrzeuge gemäß nationalen technischen DMSB Bestimmungen sowie historische Fahrzeuge gemäß Anhang K der FIA.

Klasse	National verbessert
NC 1	Gruppe F über 3000 ccm CTC/CGT Division 1.1, 1.2, 1.3, 2.1, 2.2, 2.3, 3.1, 3.2, 3.3 über 3000 ccm Homol.-jahre 1966–inkl. 1981 CTC/CGT Division 4.1, 4.2 und 4.3 über 3000 ccm Homol.-jahre 1970–inkl. 1981 CTC/CGT Division 6, 6.1, 6.2, 7, 7.1, 7.2 und 8 über 3000 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2011 CTC/CGT Division 9, 13, 14 Homol.-jahre bis inkl. 2011 CTC/CGT Division 16 Homol.-jahre bis inkl. 2012 FIA Anhang K: Perioden E-J Klassen T, CT, GT, GTS über 3000 ccm
NC 2	Gruppe F über 2000 ccm bis 3000 ccm CTC/CGT Division 1.1, 1.2, 1.3, 2.1, 2.2, 2.3, 3.1, 3.2, 3.3 über 2000 ccm bis 3000 ccm Homol.-jahre 1966–inkl. 1981 CTC/CGT Division 4.1, 4.2 und 4.3 über 2000 ccm bis 3000 ccm Homol.-jahre 1970–inkl. 1981 CTC/CGT Division 6, 6.1, 6.2, 7, 7.1, 7.2 und 8 über 2000 ccm bis 3000 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2011 CTC/CGT Division 12 über 1600 ccm bis 2000 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2011 FIA Anhang K: Perioden E-J Klassen T, CT, GT, GTS über 2000 ccm bis 3000 ccm
NC 3	Gruppe F über 1600 ccm bis 2000 ccm CTC/CGT Division 1.1, 1.2, 1.3, 2.1, 2.2, 2.3, 3.1, 3.2, 3.3 über 1600 ccm bis 2000 ccm Homol.-jahre 1966–inkl. 1981 CTC/CGT Division 4.1, 4.2 und 4.3 über 1600 ccm bis 2000 ccm Homol.-jahre 1970–inkl. 1981 CTC/CGT Division 6, 6.1, 6.2, 7, 7.1, 7.2 und 8 über 1600 ccm bis 2000 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2011 CTC/CGT Division 11 bis 2000 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2011 CTC/CGT Division 12 über 1400 ccm bis 1600 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2011 FIA Anhang K: Perioden E-J Klassen T, CT, GT, GTS über 1600 ccm bis 2000 ccm

NC 4	<p>Gruppe F über 1400 ccm bis 1600 ccm CTC/CGT Division 1.1, 1.2, 1.3, 2.1, 2.2, 2.3, 3.1, 3.2, 3.3, über 1400 ccm bis 1600 ccm Homol.-jahre 1966–inkl.1981 CTC/CGT Division 4.1, 4.2 und 4.3 über 1400 ccm bis 1600 ccm Homol.-jahre 1970–inkl. 1981 CTC/CGT Division 6, 6.1, 6.2, 7, 7.1, 7.2 und 8 über 1400 ccm bis 1600 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2011 CTC/CGT Division 12 bis 1400 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2011 FIA Anhang K: Perioden E-J Klassen T, CT, GT, GTS über 1400 ccm bis 1600 ccm</p>
NC 5	<p>Gruppe F bis 1400 ccm CTC/CGT Division 1.1, 1.2, 1.3, 2.1, 2.2, 2.3, 3.1, 3.2, 3.3 bis 1400 ccm Homol.-jahre 1966–inkl.1981 CTC/CGT Division 4.1, 4.2 und 4.3 bis 1400 ccm Homol.-jahre 1970–inkl. 1981 CTC/CGT Division 6, 6.1, 6.2, 7, 7.1, 7.2 und 8 bis 1400 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2011 FIA Anhang K: Perioden E-J Klassen T, CT, GT, GTS bis 1400 ccm</p>

Klasse	Seriennah
NC 6	Gruppe G LG - kleiner 9 („LG 1“)
NC 7	Gruppe G LG ab 9 - kleiner 11 („LG 2“)
NC 8	Gruppe G LG ab 11 - kleiner 13 („LG 3“)
NC 9	Gruppe G LG ab 13 („LG 4-7“)

Ehemalige Gruppe A CTC/CGT der Div. 7 mit seq. Getriebe werden eine Hubraumklasse hochgestuft.

Nicht zugelassen sind Fahrzeuge mit der Homologation B-262, B-264, B-275, B-276, B-277, B-279 und B-280.

Weitere Gruppen und Klassen gem. DMSB-Richtlinien für die Genehmigung einer Serie/Veranstaltung im Automobilsport.

NENNUNGEN

21. NENNUNGSVERFAHREN

21.2 EINREICHUNG DER NENNFORMULARE (NENNUNGSANTRAG)

Nennberechtigt ist jede natürliche oder juristische Person, die Inhaber einer für das laufende Jahr gültigen Internationalen Lizenz oder einer Nationalen EU-Profi-Lizenz oder einer Nationalen Lizenz Stufe A, ausgestellt vom DMSB, oder Inhaber einer Nationalen EU-Profi-Lizenz, bzw. einer Nationalen Lizenz Stufe A eines anderen ASN ist. Für Fahrer die im Besitz der Fahrerlaubnis für 17-Jährige gem. § 6e StVG sind gilt darüber hinaus Art. 12 (3) der DMSB-Lizenzbestimmungen.

Für Beifahrer genügt neben den vorstehend angeführten Lizenzarten auch eine vom DMSB ausgestellte *Nationale Lizenz Stufe B (ab Jahrgang 2002) oder Nationale Lizenz Stufe C (ab Jahrgang 2004, nur für Beifahrer)*. Beifahrer unter 18 Jahren benötigen für die Teilnahme an der Rallye die schriftliche Einverständniserklärung des gesetzlichen Vertreters.

Lizenznehmer eines ausländischen ASN, ausgenommen Inhaber einer Nationalen EU-Profi-Lizenz, dürfen nur bei Veranstaltungen mit dem Status NEAFP (national event with authorized foreign participation) nennen.

STARTS UND RE-STARTS

46. RE-START NACH AUSFALL / RALLYE 2

46.1 Allgemein

Für ein Team, das im Laufe einer Etappe ausgefallen ist, gilt die Annahme, dass es ab Start der - einer Übernachtungspause folgenden - Sektion re-startet. Andernfalls muss das im hinteren Teil des Road Books enthaltene Formular (Abmeldebesccheinigung) ausgefüllt werden und vor Veröffentlichung der Restartliste dem Veranstalter übergeben werden.

Gleiches gilt, wenn die Fahrer auf einer Super Special Stage am Vorabend vor der 1. Etappe ausfallen. Der Bewerber muss den Veranstalter über den Grund des Ausfalls (z. B. Unfall, technisches Probleme, etc.) und die Absicht für eine technische Nachuntersuchung schriftlich informieren. Dies gilt auch für alle Fahrer die wegen Überschreiten der Karenzzeit mit Wertungsverlust belegt wurden (Art. 34) oder die eine Kontrolle nicht angefahren haben. Dies gilt nicht für Fahrer, die wegen eines Verstoßes gegen die Zulassungsbestimmungen, Verkehrsverstöße oder durch Entscheidung der Sportkommissare rechtskräftig von der weiteren Teilnahme an der Veranstaltung ausgeschlossen wurden.

46.2 Strafzeiten

Fahrer, die re-starten werden erhalten folgende Zeitstrafen:

46.2.1 Für jede nicht absolvierte Wertungsprüfung oder Super Special Stage, einschließlich der Wertungsprüfung, auf dem die Fahrer ausgefallen sind, wird eine Fahrzeit zugeordnet. Diese entspricht der schnellsten Zeit der jeweiligen Wertungsprüfung der jeweiligen Klasse (auch Gruppe oder Division oder Gesamtwertung möglich) zuzüglich einer Zeitstrafe von 5 Minuten.

46.2.2 Erfolgt der Ausfall nach der letzten Wertungsprüfung der 1. Etappe, gilt diese als nicht absolviert.

46.2.3 Wird die Karenzzeit überschritten oder eine Kontrolle ausgelassen, so wird der Ausfall für alle Wertungsprüfungen angenommen, die im Streckenplan nach der Kontrolle sind, die den Wertungsverlust begründen.

47 Service und Reparaturdauer

47.1 REPARATUR

Jedes Fahrzeug, das eine Etappe gemäß oben genannten Artikeln nicht beenden konnte, kann nach Ermessen des Bewerbers repariert werden. Nach der Reparatur muss das Fahrzeug in den Parc Fermé vor der nächsten Etappe gebracht werden. Dies muss spätestens bis 1 Stunde vor dem Start zur nächsten Etappe erfolgen.

47.2 Technische Abnahme reparierter Fahrzeuge

Das Fahrzeug muss die Karosserie und den Motorblock behalten, so wie sie bei der Technischen Abnahme markiert wurden. Der Bewerber muss das Fahrzeug zu einem vom Veranstalter festgelegten Zeitpunkt zu einer erneuten technischen Kontrolle vorführen.

58. TANKEN UND ABLÄUFE (ASN-Regelung)

Es gelten die Bestimmung des Art. 58 mit folgender Ausnahme:

In Tankzonen und Remote-Tankzonen dürfen ausschließlich Fahrzeuge nachtanken, die über einen FT-Sicherheitstank (gem. Art. 253-14, Anhang J, ISG) verfügen sowie mit FIA-homologierten Tankanschlüssen - so genannte FIA- Ventile (z. B. der Firma Stäubli) - ausgestattet sind und über vorgenannte Ventile betankt und entlüftet werden. Eine Beantragung beim Veranstalter ist notwendig. Nur Kraftstoffe gemäß Art. 59 sind zulässig. Ausdrücklich untersagt wird die Betankung innerhalb des Serviceparks, ausgenommen die unter Artikel 50 beschriebenen Fälle. Fahrzeuge in Kombination von Serientank und FIA-homologierten Tankanschlüssen sind nicht zugelassen.

59. KRAFTSTOFF (ASN-Regelung)

59.1 Es dürfen nur handelsübliche (Definition siehe DMSB-Handbuch, blauer Teil) Kraftstoffe (DIN EN 228) gem. Artikel 252-9 im Anhang J zum ISG mit max. 103 Oktan (DMSB-Handbuch, oranger Teil, S. 14f), FIA-Kraftstoff der den Grenzwerten in Artikel 252-9 im Anhang J zum ISG entsprechen muss sowie Dieselmotorkraftstoffe (DIN EN 590) gem. Artikel 252-9 im Anhang J zum ISG verwendet werden.

FIA-Kraftstoff gem. Artikel 252-9 im Anhang J zum ISG ist nur zugelassen, wenn dieser auf der DMSB-Zulassungsliste, die durch die DMSB-Geschäftsstelle veröffentlicht wird (abrufbar unter www.dmsb.de), aufgeführt ist.

Darüber hinaus können Kraftstoffe aus den in der Ausschreibung/Road Book aufgeführten öffentlichen Tankstellen in den Tank eingefüllt werden. Generell gilt für Kraftstoffe ein maximaler ROZ-Wert von 103,0 Oktan - ausgenommen FIA-Kraftstoffe gem. DMSB-Zulassungsliste. Jegliche Zusätze, mit Ausnahme von Luft- oder Schmieröl bei 2-Taktmotoren, sind verboten.

V2 BESTIMMUNGEN FÜR NATIONALE B RALLYES (RALLYE 35 und RALLYE 35/NEAFP)

Die Veranstaltungen werden auf der Basis der allgemeinen Bestimmungen mit folgenden Änderungen durchgeführt:

OFFIZIELLE

3. OFFIZIELLE UND DELEGIERTE

3.1 SPORTKOMMISSARE

Das Kollegium der Sportkommissare muss aus mindestens zwei Mitgliedern bestehen.

ZUGELASSENE FAHRZEUGE

4.1 ZUSAMMENFASSUNG

Bei Rallyes 35 sind ausschließlich folgende Fahrzeuge zugelassen:

- Produktionswagen (Gruppe N) gemäß ISG Anhang J
- Fahrzeuge der Gruppe R gemäß ISG Anhang J (beschränkt auf R1, R2 und R3)
- Gruppe F gemäß nationalem technischen DMSB-Reglement bis 3500 ccm Einstufungshubraum
- Gruppe G gemäß nationalem technischen DMSB-Reglement
- Fahrzeuge der Gruppen CTC und CGT gemäß technischen DMSB-Reglement, jedoch beschränkt auf die dort enthaltenen Divisionen 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 11 und 12
- Historische Fahrzeuge gemäß Bestimmungen des Anhang K zum ISG

Hierbei gilt die Homologationsverlängerungsliste der FIA (+4 Jahre), s.a. DMSB-Homepage: Automobilsport – Technische Dokumente – Homologationen

Für alle Fahrzeuggruppen und Serien gilt eine max. zulässige Motorleistung von 260 kW bzw. 354 PS.

- Für alle Fahrzeuggruppen gilt grundsätzlich der Grenzwert von 221 kW (300 PS) (+5% StVZO-Toleranz). Diese Fahrzeuge dürfen max. 221 kW/300 PS in ihren Fz.-Papieren stehen haben.
- Fahrzeuge mit mehr als 221kW/300 PS sind startberechtigt, wenn das Mindestleistungsgewicht von 3,4 kg/PS bzw. 4,6 kg/kW eingehalten wird, jedoch darf eine max. zulässige Motorleistung von 260 kW bzw. 354 PS nicht überschritten werden.

Beispiel: In den Fz.-Papieren stehen 230 kW, somit muss das Fahrzeug mindestens $230 \times 4,6 = 1058$ kg wiegen. Dabei darf das im jeweiligen Gruppenreglement geforderte Mindestgewicht nicht unterschritten werden. Das Mindestleistungsgewicht des individuellen Fahrzeuges wird ohne Insassen und ohne Nachfüllen oder Ablassen von Flüssigkeiten ermittelt.

- Bei der Nennung eines Fahrzeuges nach Art. b) (mehr als 221 kW/300 PS) muss der Teilnehmer die in den Fz.-Papieren eingetragene Motorleistung und das tatsächliche Fahrzeuggewicht angeben.
- Das max. zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeuges darf nicht überschritten werden.

4.2 KLASSENEINTEILUNG

Fahrzeuge aller Gruppen nennen für die Veranstaltung entsprechend nachfolgender Tabelle:

- Fahrzeuge gemäß Anhang J zum ISG, jedoch eingeschränkt ohne die Fahrzeuge der Gruppen S2000-Rallye, Gruppe R5 (VR5), Gruppe R4 (VR4), Gruppe A, Super 1600 und Kit Car's.

Klasse	Gruppen
RC3	Super 1600* R2 (Saug-Motoren über 1600 ccm bis 2000 ccm – VR2C und Turbo-Motoren über 1067 ccm bis 1333 ccm – VR2C) R3 (Saug-Motoren über 1600 ccm bis 2000 ccm – VR3C und Turbo-Motoren über 1067 ccm bis 1333 ccm – VR3C) R3 (Turbo bis 1620 ccm / nominal –VR3T) R3 (Diesel bis 2000 ccm / nominal –VR3D)
RC4	R2 (Saug-Motoren über 1390 ccm bis 1600 ccm – VR2B und Turbo-Motoren über 927 ccm bis 1067 ccm – VR2B) Gruppe N über 1600 ccm bis 2000 ccm
RC5	Gruppe N bis 1600 ccm R1 (Saug-Motoren über 1390 ccm bis 1600 ccm – VR1B und Turbo-Motoren über 927 ccm bis 1067 ccm – VR1B) R1 (Saugmotoren bis 1390 ccm – VR1A und Turbo-Motoren bis 927 ccm – VR1A)

4.2.2 *Fahrzeuge gemäß nationalen technischen DMSB-Bestimmungen sowie Historische Fahrzeuge gemäß Anhang K zum ISG*

Klasse	National verbessert
NC 1	<p>Gruppe F über 3000 ccm bis 3500 ccm Gruppe N über 2000 ccm bis 3500 ccm CTC/CGT Division 1.1, 1.2, 1.3, 2.1, 2.2, 2.3, 3.1, 3.2, 3.3 über 3000 ccm Homol.-jahre 1966–inkl. 1981 CTC/CGT Division 4.1, 4.2 und 4.3 über 3000 ccm Homol.-jahre 1970–inkl. 1981 CTC/CGT Division 6, 6.1, 6.2, 7, 7.1, 7.2 und 8 über 3000 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2011 FIA Anhang K: Perioden E-J Klassen T, CT, GT, GTS über 3000 ccm</p>
NC 2	<p>Gruppe F über 2000 ccm bis 3000 ccm CTC/CGT Division 1.1, 1.2, 1.3, 2.1, 2.2, 2.3, 3.1, 3.2, 3.3 über 2000 ccm bis 3000 ccm Homol.-jahre 1966–inkl. 1981 CTC/CGT Division 4.1, 4.2 und 4.3 über 2000 ccm bis 3000 ccm Homol.-jahre 1970–inkl. 1981 CTC/CGT Division 6, 6.1, 6.2, 7, 7.1, 7.2 und 8 über 2000 ccm bis 3000 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2011 CTC/CGT Division 12 über 1600 ccm bis 2000 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2011 FIA Anhang K: Perioden E-J Klassen T, CT, GT, GTS über 2000 ccm bis 3000 ccm</p>
NC 3	<p>Gruppe F über 1600 ccm bis 2000 ccm CTC/CGT Division 1.1, 1.2, 1.3, 2.1, 2.2, 2.3, 3.1, 3.2, 3.3 über 1600 ccm bis 2000 ccm Homol.-jahre 1966–inkl. 1981 CTC/CGT Division 4.1, 4.2 und 4.3 über 1600 ccm bis 2000 ccm Homol.-jahre 1970–inkl. 1981 CTC/CGT Division 6, 6.1, 6.2, 7, 7.1, 7.2 und 8 über 1600 ccm bis 2000 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2011 CTC/CGT Division 11 bis 2000 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2011 CTC/CGT Division 12 über 1400 ccm bis 1600 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2011 FIA Anhang K: Perioden E-J Klassen T, CT, GT, GTS über 1600 ccm bis 2000 ccm</p>
NC 4	<p>Gruppe F über 1400 ccm bis 1600 ccm CTC/CGT Division 1.1, 1.2, 1.3, 2.1, 2.2, 2.3, 3.1, 3.2, 3.3 über 1400 ccm bis 1600 ccm Homol.-jahre 1966–inkl. 1981 CTC/CGT Division 4.1, 4.2 und 4.3 über 1400 ccm bis 1600 ccm Homol.-jahre 1970–inkl. 1981 CTC/CGT Division 6, 6.1, 6.2, 7, 7.1, 7.2 und 8 über 1400 ccm bis 1600 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2011 CTC/CGT Division 12 bis 1400 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2011 FIA Anhang K: Perioden E-J Klassen T, CT, GT, GTS über 1400 ccm bis 1600 ccm</p>

NC 5	<p>Gruppe F bis 1400 ccm CTC/CGT Division 1.1, 1.2, 1.3, 2.1, 2.2, 2.3, 3.1, 3.2, 3.3 bis 1400 ccm Homol.-jahre 1966–inkl. 1981 CTC/CGT Division 4.1, 4.2 und 4.3 über 1400 ccm bis 1600 ccm Homol.-jahre 1970–inkl. 1981 CTC/CGT Division 6, 6.1, 6.2, 7, 7.1, 7.2 und 8 bis 1400 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2011 FIA Anhang K: Perioden E-J Klassen T, CT, GT, GTS bis 1400 ccm</p>
------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Klasse	Seriennah
NC 6	Gruppe G LG - kleiner 9 („LG 1“)
NC 7	Gruppe G LG ab 9 - kleiner 11 („LG 2“)
NC 8	Gruppe G LG ab 11 - kleiner 13 („LG 3“)
NC 9	Gruppe G LG ab 13 („LG 4-7“)

Ehemalige Gruppe A CTC/CGT der Div. 7 mit seq. Getriebe werden eine Hubraumklasse hochgestuft.

Nicht zugelassen sind Fahrzeuge mit der Homologation B-262, B-264, B-275, B-276, B-277, B-279 und B-280.

Weitere Gruppen und Klassen gem. DMSB-Richtlinien für die Genehmigung einer Serie/Veranstaltung im Automobilsport.

Bei Zulassung von Historischen Fahrzeugen gemäß Anhang K zum ISG ist ein Technischer Kommissar der Stufe A vorgeschrieben. Darüber hinaus gelten die zusätzlichen Bestimmungen des Art. 4.3 Rallyereglement.

MEISTERSCHAFTEN UND PUNKTE

13. Charakteristik einer Veranstaltung

13.1 VERANSTALTUNGSDAUER

Die Dauer einer Rallye 35 ist auf einen Kalendertag begrenzt. Am Tag davor darf nur die freiwillige Dokumenten- und Technische Abnahme stattfinden, nicht jedoch die Besichtigung der Wertungsprüfungen oder Testfahrten (Shakedown).

13.4 WERTUNGSPRÜFUNGLÄNGEN (ASN-Regelung)

Bei Rallyes 35 darf die Gesamt-WP-Länge 35 km nicht überschreiten. Die Länge einer Wertungsprüfung auf Bestzeit darf max. 10 km betragen. Unter Einhaltung der maximalen Distanzen ist die Anzahl der Wertungsprüfungen freigestellt.

STANDARDKUMENTE UND ZEITPLÄNE

14.1 DMSB-STANDARDKUMENTATION

Rallye Guide wird empfohlen.

14.2 ROAD BOOK

Die Vorgaben des Anhang II-5 werden empfohlen.

14.5 VERANSTALTUNGSAUSSCHREIBUNG

14.5.1 ZEITPLAN (ASN-Regelung)

Die Ausschreibungen von Rallyes 35 müssen der jeweiligen Sportabteilung (ADAC, AvD, DMV und ADMV) mindestens 4 Wochen vor der Veranstaltung zur Genehmigung vorliegen.

FAHRZEUG-KENNZEICHNUNG

19. FAHRER UND BEIFAHRERNAME

Die Teilnehmer sind von dieser Regelung ausgenommen.

NENNUNGEN

21. NENNUNGSVERFAHREN

21.2 EINREICHUNG DER NENNUNGSFORMULARE (NENNUNGSANTRAG)

Nennberechtigt ist jede natürliche oder juristische Person, die Inhaber einer für das laufende Jahr vom DMSB ausgestellten gültigen Internationalen Lizenz, einer Nationalen EU-Profi-Lizenz, einer Nationalen Lizenz Stufe A, *Nationale Lizenz Stufe B*, einer Nationalen Lizenz der Stufe C oder Inhaber einer Nationalen EU-Profi-Lizenz, bzw. einer Nationalen Lizenz Stufe A eines anderen ASN ist. *Für Fahrer die im Besitz der Fahrerlaubnis für 17-Jährige gem. § 6e StVG sind, gilt darüber hinaus Art. 12 (3) der DMSB-Lizenzbestimmungen.*

Für Beifahrer genügt neben den vorstehend angeführten Lizenzarten auch eine vom DMSB ausgestellte *Nationale Lizenz Stufe B* oder Nationalen Lizenz Stufe C (ab Jahrgang 2004, nur für Beifahrer). Beifahrer unter 18 Jahren benötigen für die Teilnahme an der Rallye die schriftliche Einverständniserklärung des gesetzlichen Vertreters.

Lizenznehmer eines ausländischen ASN, ausgenommen Inhaber einer Nationalen EU-Profi-Lizenz, dürfen nur bei Veranstaltungen mit dem Status NEAFP (national event with authorized foreign participation) nennen.

22. NENNSCHLUSS

Der Nennschluss darf nicht später als 4 Tage vor dem Beginn der Besichtigungsfahrten der Rallye liegen.

KONTROLLSTELLEN

33. ZEITKONTROLLEN

33.2.10 Jegliche Abweichung der tatsächlichen Stempelzeit von der Soll-Ankunftszeit wird wie folgt bestraft:

- a) für Verspätung: 10 Sekunden pro Minute bzw. Bruchteil einer Minute oder innerhalb der Karenzzeit straffrei. Die Festlegung hierzu wird in der Ausschreibung der Veranstaltung getroffen.
- b) für zu frühe Ankunft: 60 Sekunden pro Minute bzw. Bruchteil einer Minute

WERTUNGSPRÜFUNGEN

37. WERTUNGSPRÜFUNGSSTART

37.1.2 RUNDKURSE (ASN-Regelung)

- c) Stehender Start mit Gruppeneinstellung

Diese Startart ist bei einer Rallye 35 nicht zugelassen.

37.1.3 ERHÖHUNG DER RUNDENZAHL (ASN-Regelung)

Bei Rallyes 35 kann der zuständige, genehmigende Verband (ADAC, AvD, ADMV und DMV) nach sorgfältiger Prüfung in begründeten Ausnahmefällen eine Erhöhung der Rundenzahl um maximal eine weitere Runde genehmigen. Diese Ausnahme muss in der Veranstaltungsausschreibung angegeben werden.

41. SUPER SPECIAL STAGE

Keine SUPER SPECIAL STAGES

48. SERVICEARBEITEN – ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

48.1 SERVICEARBEITEN

Bei Rallyes 35 dürfen die Arbeiten nur durch die Fahrer ausgeführt werden. Reparaturen mittels nicht im Fahrzeug befindlicher Ersatzteile und Werkzeuge sowie Arbeiten am Fahrzeug durch andere Personen führen zum Wertungsverlust.

52.5 REIFENMONTAGEZONE (RMZ, ENGL.: TFZ)

Keine Anwendung bei Rallye 35 bzw. Rallye 35/NEAFP

52.6 SCHEINWERFERMONTAGEZONE (SMZ, ENGL.: LFZ)

Keine Anwendung bei Rallye 35 bzw. Rallye 35/NEAFP

58. TANKEN UND ABLÄUFE (ASN-Regelung)

58.1 ORT

58.1.1 Die Fahrzeuge dürfen grundsätzlich nur an den vom Veranstalter im Road Book und in der Veranstaltungsausschreibung vorgesehenen öffentlichen Tankstellen an den dort installierten Zapfsäulen direkt mit der Zapfpistole (ohne Zwischenstück) betankt werden.

59. KRAFTSTOFF (ASN-Regelung)

59.1 Es dürfen nur handelsübliche (Definition siehe DMSB-Handbuch, blauer Teil) Kraftstoffe (DIN EN 228) gem. Artikel 252-9 im Anhang J zum ISG mit max. 103 Oktan (DMSB-Handbuch, oranger Teil, S. 14f), sowie Dieselmotorkraftstoffe (DIN EN 590) gem. Artikel 252-9 im Anhang J zum ISG verwendet werden. Kraftstoffe dürfen nur aus den in der Ausschreibung/Road Book aufgeführten öffentlichen Tankstellen in den Tank eingefüllt werden. Jegliche Zusätze, mit Ausnahme von Luft- oder Schmieröl bei 2-Taktmotoren, sind verboten.

REIFEN UND FELGEN

60. ALLGEMEINES

Die gesamte Fahrtstrecke der Veranstaltung muss mit einem Satz Reifen befahren werden. Es dürfen höchstens 2 Reservereifen, welche auch dem jeweiligen technischen Reglement entsprechen müssen, mitgeführt werden. Die Reifen werden gekennzeichnet. Alle gekennzeichneten Reifen müssen bis zum Ende des Parc Fermé am bzw. im Fahrzeug verbleiben. Wird eine Einführungsrunde gefahren, so erfolgt die Registrierung der Reifen nach dieser Einführungsrunde. Das Serviceverbot gilt infolgedessen erst ab der Markierung durch die Technischen Kommissare. Nach der Technischen Abnahme ist eine Umstufung unzulässig. Dies gilt vor allem im Hinblick auf einen möglichen Wechsel der Rad-Reifen-Kombination gemäß vorstehender Bestimmungen.

In einer Kontrollkarte werden die Reifengröße, Typ und Beschaffenheit eingetragen. Diese Kontrollkarte ist von außen sichtbar im Fahrzeug mitzuführen und auf Verlangen eines zuständigen Sportwartes vorzuweisen.

Jeglicher Verstoß gegen diese Bestimmungen führt zum Wertungsverlust.

V3 BESTIMMUNGEN FÜR NATIONALE B RALLYES (RALLYE 70 und RALLYE 70/NEAFP)

Die Veranstaltungen werden auf der Basis des RyR. 2019 V2 mit folgenden Änderungen durchgeführt:

ZUGELASSENE FAHRZEUGE

4.1 ZUSAMMENFASSUNG

Bei Rallye 70 sind ausschließlich folgende Fahrzeuge zugelassen:

- Produktionswagen (Gruppe N) gemäß ISG Anhang J
- Fahrzeuge der Gruppe R gemäß ISG Anhang J (beschränkt auf R1, R2 und R3)
- Fahrzeuge der Gruppe Super 2000 Rally gemäß ISG Anhang J 2013 Art. 254 A
- Fahrzeuge der Gruppe Super 2000 Rally gemäß ISG Anhang J 2013 Art. 255 A mit einem Restriktor gemäß Art. 255 A-5.1.1-b von maximal 28 mm Innendurchmesser
- Gruppe F gemäß nationalem technischen DMSB-Reglement bis 3500 ccm Einstufungshubraum
- Gruppe G gemäß nationalem technischen DMSB-Reglement
- Fahrzeuge der Gruppen CTC und CGT gemäß technischen DMSB-Reglement, jedoch beschränkt auf die dort enthaltenen Divisionen 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 11 und 12
- *Historische Fahrzeuge gemäß Bestimmungen des Anhang K zum ISG*

Hierbei gilt die Homologationsverlängerungsliste der FIA (+4 Jahre) s. a. DMSB-Homepage: Automobilsport – Technische Dokumente – Homologationen.

Für alle Fahrzeuggruppen und Serien gilt eine max. zulässige Motorleistung von 260 kW bzw. 354 PS.

- Für alle Fahrzeuggruppen gilt grundsätzlich der Grenzwert von 221 kW (300 PS) (+5% StVZO-Toleranz). Diese Fahrzeuge dürfen max. 221 kW/300 PS in ihren Fz.-Papieren eingetragen haben.
- Fahrzeuge mit mehr als 221kW/300 PS sind startberechtigt, wenn das Mindestleistungsgewicht von 3,4 kg/PS bzw. 4,6 kg/kW eingehalten wird, jedoch darf eine max. zulässige Motorleistung von 260 kW bzw. 354 PS nicht überschritten werden.

Beispiel: In den Fz.-Papieren stehen 230 kW, somit muss das Fahrzeug *mindestens* $230 \times 4,6 = 1058$ kg wiegen. Dabei darf das im jeweiligen Gruppenreglement geforderte Mindestgewicht nicht unterschritten werden. Das Mindestleistungsgewicht des individuellen Fahrzeuges wird ohne Insassen und ohne Nachfüllen oder Ablassen von Flüssigkeiten ermittelt.

- Bei der Nennung eines Fahrzeuges nach Art. b) (mehr als 221 kW/300 PS) muss der Teilnehmer die in den Fz.-Papieren eingetragene Motorleistung und das tatsächliche Fahrzeuggewichte angeben.
- Das max. zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeuges darf nicht überschritten werden.

4.2 KLASSENEINTEILUNG

Fahrzeuge aller Gruppen nennen für die Veranstaltung entsprechend nachfolgender Tabelle:

- Fahrzeuge gemäß Anhang J zum ISG, jedoch eingeschränkt ohne die Fahrzeuge der Gruppen Gruppe R5 (VR5), Gruppe R4 (VR4), Gruppe A und Kit-Car's.

Klasse	Gruppen
RC3	S2000-Rally: 1.6 Turbo Motor mit 28 mm Air-Restriktor S2000-Rally: 2.0 Saug-Motoren Super 1600* R2 (Saug-Motoren/ über 1600 ccm bis 2000 ccm – VR2C) Turbo/ über 1067 ccm bis 1333 ccm – VR2C) R3 (Saug-Motoren / über 1600 ccm bis 2000 ccm – VR3C) Turbo/ über 1067 ccm bis 1333 ccm – VR3C) R3 (Turbo / bis 1620 ccm / nominal – VR3T) R3 (Diesel / bis 2000 ccm / nominal – VR3D)
RC4	R2 (Saug-Motoren/ über 1390 ccm bis 1600 ccm – VR2B) Turbo/ über 927 ccm bis 1067 ccm – VR2B) Gruppe N über 1600 ccm bis 2000 ccm
RC5	Gruppe N bis 1600 ccm R1 (Saug-Motoren/bis über 1390 ccm bis 1600 ccm – VR1B) Turbo/ über 927 ccm bis 1067 ccm – VR1B) R1 (Saug-Motoren/bis bis 1390 ccm– VR1A) Turbo/ bis 927 ccm– VR1A)

4.2.2 *Fahrzeuge gemäß nationalen technischen DMSB-Bestimmungen sowie Historische Fahrzeuge gemäß Anhang K zum ISG*

Klasse	National verbessert
NC 1	Gruppe F über 3000 ccm bis 3500ccm Gruppe N über 2000ccm bis 3500ccm CTC/CGT Division 1.1, 1.2, 1.3, 2.1, 2.2, 2.3, 3.1, 3.2, 3.3 über 3000 ccm Homol.-jahre 1966–inkl. 1981 CTC/CGT Division 4.1, 4.2 und 4.3 über 3000 ccm Homol.-jahre 1970–inkl. 1981 CTC/CGT Division 6, 6.1, 6.2, 7, 7.1, 7.2 und 8 über 3000 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2011 CTC/CGT Division 16 Homol.-jahre bis inkl. 2012 FIA Anhang K: Perioden E-J Klassen T, CT, GT, GTS über 3000 ccm
NC 2	Gruppe F über 2000 ccm bis 3000 ccm CTC/CGT Division 1.1, 1.2, 1.3, 2.1, 2.2, 2.3, 3.1, 3.2, 3.3 über 2000 ccm bis 3000 ccm Homol.-jahre 1966–inkl. 1981 CTC/CGT Division 4.1, 4.2 und 4.3 über 2000 ccm bis 3000 ccm Homol.-jahre 1970–inkl. 1981 CTC/CGT Division 6, 6.1, 6.2, 7, 7.1, 7.2 und 8 über 2000 ccm bis 3000 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2011 CTC/CGT Division 12 über 1600 ccm bis 2000 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2011 FIA Anhang K: Perioden E-J Klassen T, CT, GT, GTS über 2000 ccm bis 3000 ccm

NC 3	<p>Gruppe F über 1600 ccm bis 2000 ccm</p> <p>CTC/CGT Division 1.1, 1.2, 1.3, 2.1, 2.2, 2.3, 3.1, 3.2, 3.3 über 1600 ccm bis 2000 ccm Homol.-jahre 1966–inkl.1981</p> <p>CTC/CGT Division 4.1, 4.2 und 4.3 über 1600 ccm bis 2000 ccm Homol.-jahre 1970–inkl. 1981</p> <p>CTC/CGT Division 6, 6.1, 6.2, 7, 7.1, 7.2 und 8 über 1600 ccm bis 2000 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2011</p> <p>CTC/CGT Division 11 bis 2000 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2011</p> <p>CTC/CGT Division 12 über 1400 ccm bis 1600 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2011</p> <p>FIA Anhang K: Perioden E-J Klassen T, CT, GT, GTS über 1600 ccm bis 2000 ccm</p>
NC 4	<p>Gruppe F über 1400 ccm bis 1600 ccm</p> <p>CTC/CGT Division 1.1, 1.2, 1.3, 2.1, 2.2, 2.3, 3.1, 3.2, 3.3 über 1400 ccm bis 1600 ccm Homol.-jahre 1966–inkl.1981</p> <p>CTC/CGT Division 4.1, 4.2 und 4.3 über 1400 ccm bis 1600 ccm Homol.-jahre 1970–inkl. 1981</p> <p>CTC/CGT Division 6, 6.1, 6.2, 7, 7.1, 7.2 und 8 über 1400 ccm bis 1600 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2011</p> <p>CTC/CGT Division 12 bis 1400 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2011</p> <p>FIA Anhang K: Perioden E-J Klassen T, CT, GT, GTS über 1400 ccm bis 1600 ccm</p>
NC 5	<p>Gruppe F bis 1400 ccm</p> <p>CTC/CGT Division 1.1, 1.2, 1.3, 2.1, 2.2, 2.3, 3.1, 3.2, 3.3 bis 1400 ccm Homol.-jahre 1966–inkl.1981</p> <p>CTC/CGT Division 4.1, 4.2 und 4.3 bis 1400 ccm Homol.-jahre 1970–inkl. 1981</p> <p>CTC/CGT Division 6, 6.1, 6.2, 7, 7.1, 7.2 und 8 bis 1400 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2011</p> <p>FIA Anhang K: Perioden E-J Klassen T, CT, GT, GTS bis 1400 ccm</p>

Klasse	Seriennah
NC 6	Gruppe G LG - kleiner 9 („LG 1“)
NC 7	Gruppe G LG ab 9 - kleiner 11 („LG 2“)
NC 8	Gruppe G LG ab 11 - kleiner 13 („LG 3“)
NC 9	Gruppe G LG ab 13 („LG 4-7“)

Ehemalige Gruppe A CTC/CGT der Div. 7 mit seq. Getriebe werden eine Hubraumklasse hochgestuft.

Nicht zugelassen sind Fahrzeuge mit der Homologation B-262, B-264, B-275, B-276, B-277, B-279 und B-280.

Weitere Gruppen und Klassen gem. DMSB-Richtlinien für die Genehmigung einer Serie/Veranstaltung im Automobilsport.

Bei Zulassung von Historische Fahrzeuge gemäß Anhang K zum ISG ist ein Technischer Kommissar der Stufe A vorgeschrieben. Darüber hinaus gelten die zusätzlichen Bestimmungen des Art. 4.3 Rallyereglement.

13.1 VERANSTALTUNGSDAUER

Die Dauer einer Rallye 70 ist auf einen Kalendertag begrenzt. Am Tag davor darf nur die freiwillige Dokumenten-, Technische Abnahme und eine freiwillige Besichtigung der Wertungsprüfungen stattfinden.

13.4 WERTUNGSPRÜFUNGLÄNGEN (ASN-Regelung)

Bei der Rallye muss die Gesamt-WP-Länge minimal 45 km und maximal 70 km betragen.

Die Länge der Wertungsprüfung auf Bestzeit darf max. 15 km betragen, welche maximal 2-fach befahren werden dürfen. Eine (1) Wertungsprüfung darf als Rundkurs ausgeführt sein, der max. 2-fach befahren werden darf.

Unter Einhaltung der maximalen Distanz ist die Anzahl der Wertungsprüfungen freigestellt.

14.5 VERANSTALTUNGSAUSSCHREIBUNG

14.5.1 ZEITPLAN (ASN-Regelung)

Die Ausschreibung zur Rallye muss dem DMSB mindestens 4 Wochen vor der Veranstaltung zur Genehmigung vorliegen.

WERTUNGSPRÜFUNGEN

37.1.3 ERHÖHUNG DER RUNDENZAHL (ASN-Regelung)

Bei der Rallye kann der DMSB nach sorgfältiger Prüfung in begründeten Ausnahmefällen eine Erhöhung der Rundenzahl um maximal eine weitere Runde genehmigen.

Voraussetzung hierfür ist, dass die Streckenabnahme die Erhöhung der Anzahl der auf der Strecke befindlichen Fahrzeuge erlaubt.

Diese Ausnahme muss in der Veranstaltungsausschreibung angegeben werden.

48. SERVICEARBEITEN – ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

48.1 SERVICEARBEITEN

Bei der Rallye dürfen die Arbeiten nur durch das Fahrer-Team ausgeführt werden. Reparaturen mittels nicht im Fahrzeug befindlicher Ersatzteile und Werkzeuge sowie Arbeiten am Fahrzeug durch andere Personen führen zum Wertungsverlust.

In Ausnahmefällen kann der Veranstalter maximal eine (1) Reifenmontagezone (RMZ) gemäß RyR 2019 Art. 52.5 und eine (1) Scheinwerfermontagezone (SMZ) gemäß RyR 2019 Art. 52.6 vorsehen, die in der Veranstaltungsausschreibung angegeben werden müssen.

58. TANKEN UND ABLÄUFE (ASN-Regelung)

Es gelten die Bestimmungen gemäß V1 Abs. 58.

59. KRAFTSTOFF (ASN-Regelung)

59.1. Es dürfen nur handelsübliche (Definition siehe DMSB Handbuch, blauer Teil) Kraftstoffe (DIN EN 228) gem. Artikel 252-9 im Anhang J zum ISG, sowie Dieselmotorkraftstoffe (DIN EN 590) gem. Artikel 252-9 im Anhang J zum ISG verwendet werden. Darüber hinaus gilt für Kraftstoffe ein maximaler ROZ-Wert von 103,0 Oktan. Kraftstoffe dürfen nur aus den in der Ausschreibung/Road Book aufgeführten öffentlichen Tankstellen in den Tank eingefüllt werden. Jegliche Zusätze, mit Ausnahme von Luft- oder Schmieröl bei 2-Taktmotoren, sind verboten.

59.2. Der Veranstalter muss min. eine Referenztankstelle benennen aus welchen die Kraftstoffe für die Tanksysteme innerhalb der Tankzone befüllt werden müssen. Diese Referenztankstelle muss über Kraftstoff mit max. 103,0 Oktan verfügen.

REIFEN UND FELGEN**60. ALLGEMEINES**

Ergänzung:

Wenn ein RMZ durch den Veranstalter vorgesehen ist, können dort Reifen gewechselt werden, die dann in der Kontrollkarte(n) für Reifen entsprechend nachgetragen werden müssen.

V4 BESTIMMUNGEN FÜR DIE DEUTSCHE RALLYE-MEISTERSCHAFT

Siehe DMSB-Handbuch Automobilsport Artikel „DMSB-Automobilsport-Meisterschaften und Pokale“

V5 BESTIMMUNGEN FÜR DEN DMSB-RALLYE-CUP

Siehe DMSB-Handbuch Automobilsport Artikel „DMSB-Automobilsport-Meisterschaften und Pokale“

ANHANG I - FIA Rallye Kontrollstellenschilder

Art der Kontrollzone	Kontrollzone		
	Durchmesser der Schilder: etwa 70 cm		
	➔ Fahrtrichtung	➔ Fahrtrichtung	➔
	gelbe Schilder Kontrollzone Anfang	rote Schilder verbindlicher Halt	beige Schilder Kontrollzone Ende
DURCHFAHRTSKONTROLLE	 ←25m min.→	 ←25 m→	
ZEITKONTROLLE	 ←25m min.→	 ←25 m→	
ZK AM EINGANG SERVICEPARK	 ←5 m→	 ←5 m→	
ZK AM AUSGANG SERVICEPARK	 ←5 m→	 ←5 m→ führt gewöhnlich zu einer Tankzone und/oder Reifenmarkierungszone	
ZK UND WP START	 ←25m min.→	 ←50-200 m→	
WP ENDE	 ←100 m→ Vorankündigung	 WP Ziellinie Anhalten verboten ←100-300 m→	
		 STOP STOPP KONTROLLE ←25 m→	

Weitere Standardschilder

(Durchmesser der Schilder: mind. 55 cm)

	Weißes Symbol auf gelbem Hintergrund*	Weißes Symbol auf blauem Hintergrund*	
Reifenmarkierung + Kontrolle		 Ein Zeichen für Markierung und Kontrolle	
Tankzone		 Ein Zeichen für alle Tankzonen	
Hauptfunkposten	 ←100 m→ Hinweisschild	 Hauptfunkposten	
Rettungsstation	 ←100 m→ Hinweisschild	 Rettungsdienst (RTW)	

Die angegebenen Abstände der Schilder müssen so genau wie möglich eingehalten werden.

*Frühere Schilder mit anderen Farben und Design können bis zur Neubeschaffung weiter verwendet werden

Zeitkontrolle



Farbe Anfang der Kontrollzone: GELB
Farbe Kontrollposten: ROT

WP Start



Farbe: ROT

Ziellinie (fliegend)



Farbe Anfang der Kontrollzone: GELB
Farbe Kontrollposten: ROT

Stoppkontrolle



Farbe: ROT

Ende der Kontrollzone



Farbe: BEIGE

Durchfahrtskontrolle



Farbe Anfang der Kontrollzone: GELB
Farbe Kontrollposten: ROT

Anfang der Tankzone



Farbe: BLAU

Ende der Tankzone



Farbe: BLAU

Hauptfunkposten



Farbe Hinweis auf Posten: GELB
Farbe Kontrollposten: BLAU

Rettungsposten



Farbe Hinweis auf Posten: GELB
Farbe Kontrollposten: BLAU

**Anfang der
Reifenmarkierung/
Reifenkontrolle**



Farbe: BLAU

**Ende der
Reifenmarkierung/
Reifenkontrolle**



Farbe: BLAU

ANHANG II - STANDARDdokumente

INHALT

Alle Informationen und Inhaltsbestimmungen nachstehender Dokumente sind im Internet unter www.dmsb.de abzurufen.

DOKUMENT	BEREITGESTELLT DURCH VERANSTALTER
1. Veranstaltungsausschreibung	Website + gedruckt
2. Bulletins	Website + gedruckt
3. Rallye Guide	Website + gedruckt
4. Strecken- und Zeitplan	Website + gedruckt (mit Ausschreibung)
5. Road Book	gedruckt
6. Kontrollkarten	gedruckt
7. Nennungsformular	Website + gedruckt mit Veranstaltungsausschreibung
8. Startlisten und Ergebnisse	Website + gedruckt

ANHANG III - SICHERHEIT

SICHERHEITBESTIMMUNGEN FÜR AUTOMOBIL-RALLYES

Art. 1 Allgemeines:

Bei der Durchführung von Rallyeveranstaltungen auf Grundlage des DMSB RyR, sind die Sicherheitsbestimmungen des ISG, Anh. H, Artikel 1 und 5 und die nachfolgenden Ergänzungen zu beachten.

Durch den DMSB können Safety Delegates bestimmt und entsandt werden, deren Aufgaben und Befugnisse in Guidelines definiert sind. Berichte der "DMSB Safety Delegates" haben informatorischen Charakter, sie sind nicht Grundlage sportrechtlicher Verfahren.

Art. 2 Vorbereitung und Organisation der Veranstaltung:

Für Rallyes mit dem Status International und dem Status National A, bzw. National A/ NEAFP muss ein Sicherheitsplan gem. ISG, Anh. H, Art 5.2. erstellt werden. Darüber hinaus sind die Namen der verantwortlichen Personen und deren Erreichbarkeit während der Veranstaltung, sowie alle vorgesehenen Kommunikationsmöglichkeiten anzugeben.

Bei Rallyes mit dem Status National A, bzw. National A/ NEAFP muss ein Medizinischer Einsatzleiter (M- EL) benannt werden, die zuständigen Rettungsleitstellen sind schriftlich zu informieren. Für jede Wertungsprüfung (WP) ist eine Alternativstrecke im Falle eines WP Abbruchs vorzusehen.

Für Rallyes mit dem Status Rallye 35/Rallye 70, bzw. Rallye 35/Rallye 70/NEAFP muss ein Sicherheitsplan erstellt werden.

Als Sicherheitsbeauftragter für jede WP wird der WP-Leiter oder sein Stellvertreter benannt.

Die Auswahl der WP wird vom Rallyeleiter (RYL) und dem Leiter der Streckensicherung (LS) vorgenommen, dabei sind Kriterien der Teilnehmersicherheit zu beachten.

Ein Streckengutachten (wenn erforderlich) und den Sicherheitsplan erstellt der LS in Absprache mit dem RYL.

Der Sicherheitsplan muss bei Rallyes mit dem Status International und National A, bzw. National A/ NEAFP vom DMSB registriert werden, bei allen anderen Veranstaltungen stellt der Sportkommissar das Vorhandensein des Sicherheitsplans fest. Beim Einsatz eines DMSB Safety Delegate muss diesem der Sicherheitsplan ausgehändigt werden, allen mit Sicherheitsaufgaben betrauten Organisationsmitgliedern und den Besatzungen der vorgeschriebenen Vorwagen, muss der Inhalt des Sicherheitsplans vertraut sein.

Die Form des Sicherheitsplans ist freigestellt. Es muss mindestens eine schriftliche Version vorliegen.

Für jede WP muss ein Funktionärsplan mit folgenden Mindestangaben erstellt werden:

- Name und Erreichbarkeit des WP-Leiters und dessen Stellvertreters,
- Name und Erreichbarkeit des zuständigen Arztes,
- Name und Erreichbarkeit der zuständigen Rettungsleitstelle,
- Name und Erreichbarkeit der zuständigen Polizeidienststelle,
- Plan der Streckenführung mit Angaben zu Start/Ziel/ Stop
- Angaben zu den Hilfs- und Rettungsdiensten (Anzahl, Standorte),
- Angaben zu Strecken-, Flaggen- und Funkposten mit fortlaufender Nummer,

Weitere Angaben z.B. zu Zuschauerposten, Zuschauerzonen, Sperrzonen sowie zu Maßnahmen der Zuschauerlenkung und Zuschauerinformation, können enthalten sein.

Eine Fahrer-Sicherheitsbesprechung mit Hinweisen auf die Pflichten der Bewerber, über den Einsatz der Flaggen, sowie zu Besonderheiten und Gefahrenstellen der jeweiligen Veranstaltung ist durchzuführen und die Teams zur Teilnahme zu verpflichten. Anstelle der mündlichen Fahrer-Sicherheitsbesprechung kann der Veranstalter alternativ auch eine schriftliche Fahrerinformation herausgeben. In diesem Fall ist sicherzustellen, dass der Erhalt der schriftlichen Fahrerinformation bei der Dokumentenabnahme von jedem Fahrer per Unterschrift *dokumentiert* wird.

Art. 3 Verantwortlichkeit und Kompetenzbereich der Sportwarte:

Der RYL ist für die Veranstaltung verantwortlich. Er delegiert das Aufgabengebiet Sicherheit an den LS.

Wird ein M-EL eingesetzt, ist dieser für den Einsatz der Ärzte, der Interventionsfahrzeuge und der Rettungsdienste zuständig, ansonsten übernimmt diese Aufgaben der LS.

Der LS veranlasst und koordiniert den Einsatz der WP-Leiter und der Hilfsdienste. Er kann sich dabei mehrerer

Beauftragter bedienen. Etwa 1 Stunde vor dem Start des ersten Fahrzeugs muss der LS oder ein Beauftragter den Aufbau der Wertungsprüfungen überprüfen.

Der WP-Leiter oder sein Stellvertreter unterbricht bei Zwischenfällen unverzüglich den Start weiterer Teilnehmer und leitet in Absprache mit dem RyL, LS oder dessen Beauftragten, die jeweils erforderlichen Maßnahmen ein. Der WP-Leiter oder ein Beauftragter hebt nach Ende der WP und Wiederherstellung der Verkehrssicherheit die Sperrung mit der grünen Flagge (hilfsweise grüne Rundumleuchte) unter Einhaltung der Originalstrecke auf und berichtet dem RyL und LS über Zwischenfälle.

Die Sportwarte der Streckensicherung und die Funkposten sind für den ihnen zugewiesenen Bereich an der Wertungsprüfung zuständig. Die Funkposten nehmen auch alle Aufgaben der Streckensicherung wahr. Sie sind vom WP-Leiter, LS, oder dessen Beauftragten einzuweisen. Ihnen obliegt z.B. die Absperrung der Strecke, das Warnen der Zuschauer und der Teilnehmer vor Gefahren, das Freihalten von Sperrzonen, sowie die Kommunikation und Meldung aller wichtigen Ereignisse an den WP-Leiter *von den Funk- und Streckenposten* sind Durchfahrtskontrolllisten zu führen, wenn dies ohne Eigen-/Fremdgefährdung möglich ist.

Art. 4 Beschreibung der Elemente für den Sanitäts- und Rettungsdienst:

Art. 4.1 Medizinischer Einsatzleiter:

Bei Rallyes mit dem Status International sind die Bestimmungen des ISG, Anhang H, Art. 5.3 zu beachten. Kann der M-EL die dort zugewiesenen Aufgaben auf Grund fehlender ärztlicher Approbation nicht wahrnehmen, ist ein Arzt zu benennen, der den M-EL unterstützt.

Art. 4.2 Fahrzeuge:

Art.4.2.1 Rallyes mit dem Status International, National A bzw. National A/NEAFP:

Am Start jeder WP müssen mindestens folgende Fahrzeuge, wenn möglich unmittelbar hinter der Startlinie, vorhanden sein:

- 1 Rettungswagen nach DIN EN 1789 Typ C mit Einrichtungen für Wiederbelebensmaßnahmen
- 1 Medical Intervention Car (MIC):

Mindestens ein mit der Aufschrift "MIC" gekennzeichnetes Interventionsfahrzeug mit der medizinisch/technischen Ausrüstung gemäß der Ausstattungsrichtlinie Medical Intervention Car (MIC) veröffentlicht unter www.dmsb.de. Jeder Punkt der Wertungsprüfung muss von den Interventionsfahrzeugen nach längstens 15 km Fahrtstrecke zu erreichen sein, ist dies nicht der Fall, sind an geeigneten Hauptfunkposten Rettungsstationen mit identischer technischer Ausrüstung einzurichten.

Art.4.2.2 Rallyes mit dem Status Rallye 35/70 bzw. Rallye35/70/NEAFP:

Der Einsatz von Interventionsfahrzeugen gem. Art. 4.2.1 ist freigestellt.

Ein Arzt mit Erfahrung in Notfallmedizin, mit Notfallkoffer, muss am Start jeder WP anwesend sein.

Am Start jeder WP müssen folgende Fahrzeuge, wenn möglich unmittelbar hinter der Startlinie, vorhanden sein:

- 1 Rettungswagen nach DIN EN 1789 Typ C mit Einrichtungen für Wiederbelebensmaßnahmen
- 1 mit mindestens zwei im Bergen aus Fahrzeugen geschulten Personen besetztes, geeignetes Fahrzeug mit nachfolgender Ausrüstung:
 - Rundumleuchte
 - Funkeinrichtung/Kommunikationsmittel
 - mindestens 4 x 6 kg Feuerlöscher
 - Abschleppseil
 - Brechstange
 - Gurtmesser
 - Ölbindemittel
 - Besen

Für alle Veranstaltungen gilt:

Bei Wertungsprüfungen die überwiegend durch Waldgebiete führen, muss am Start ein Fahrzeug mit zusätzlichen Löschmitteln vorhanden sein.

Am STOP jeder Wertungsprüfung müssen mindestens 2 x 4 kg Handfeuerlöscher vorhanden sein.

4.3. Kommunikationsmittel:

Neben den Kommunikationsmöglichkeiten über das öffentliche Mobilfunknetz, muss

- eine Funkverbindung zwischen dem WP START und dem WP STOP
- eine Funkverbindung zwischen dem WP START und den Hauptfunkposten bestehen.

Hauptfunkposten sind nach jeweils maximal fünf Kilometern WP Strecke einzurichten und entsprechend den Vorgaben des ISG, Anh. H, Art. 5.5.4.4 zu kennzeichnen. Es sollte eine Funkverbindung vom RyL. zu den Hauptfunkposten bestehen.

Dem WP Leiter muss neben den Kommunikationsmöglichkeiten über das öffentliche Mobilfunknetz, mindestens eine weitere Kommunikationsmöglichkeit zum RyL. (zur Rallyeleitstelle) zur Verfügung stehen.

Art. 5 Sicherheit der Zuschauer und der Offiziellen

Bei Veranstaltungen mit dem Status International sind die Bestimmungen des ISG, Anh. H, Art. 5.4 zu beachten und wie nachfolgend beschrieben umzusetzen. Für Veranstaltungen mit dem Status Nat. A, bzw. Nat. A/NEAFP und dem Status Rallye 35/70, bzw. Rallye 35/70/NEAFP gelten die nachfolgenden Regelungen.

Art. 5.1 Sicherheit der Zuschauer und Unbeteiligter:

Art. 5.1.1 Kennzeichnung von Zuschauerbereichen (go area):

Für die vom Veranstalter gewollten Zuschauer sind sichere Zuschauerplätze einzurichten und zu kennzeichnen. Dies gilt auch, wenn der Veranstalter an bestimmten Stellen erfahrungsgemäß mit hohem Zuschaueraufkommen rechnen muss. Die Abgrenzung der Zuschauerplätze (go area) erfolgt mittels Flatterband, Zäunen oder ähnlichen

Hilfsmitteln. Die Einrichtung eines Sanitätsdienstes an Zuschauerplätzen mit sehr hohem Zuschaueraufkommen ist freigestellt.

Art. 5.1.2 Information von Zuschauern und Unbeteiligten

In Programmheften und auf den Internetseiten des Veranstalters sind Ortsangaben über ausgewiesene Zuschauerplätze und Verhaltensregeln für die Zuschauer zu veröffentlichen. Etwa 45 Minuten vor dem Start des ersten Fahrzeugs, sollte ein mit Lautsprechern ausgerüstetes Fahrzeug die Strecken der Wertungsprüfungen durchfahren, um Zuschauer zu warnen, zu informieren und ungünstig stehende Zuschauer zu entfernen.

Mindestens 30 Minuten vor dem Start des ersten Fahrzeugs werden die WP-Strecken durch ein Organisationsfahrzeug mit roter Flagge (hilfsweise roter Rundumleuchte) gesperrt. Ab diesem Zeitpunkt sollen Zuschauer die Strecke nicht oder nur unter Überwachung von Sportwarten, betreten.

Art. 5.1.3 Kennzeichnung von Gefahrenstellen und Sperrzonen (no go area)

Auch wenn keine Zuschauer gewollt oder erwartet werden, sollen offensichtlich erkennbare Gefahrenstellen mit Warnschildern gekennzeichnet werden. Gefahrenstellen mit erkennbar hohem Gefährdungspotenzial sind mindestens durch Warnschilder, wenn erforderlich durch technische Hilfsmittel, als Sperrzone (no go area) zu kennzeichnen und durch den Einsatz von Sportwarten freizuhalten. Warnschilder sind in Text- und Bildform (durchgestrichenes Piktogramm einer Person), möglichst mehrsprachig und beidseitig lesbar, auszuführen.

Art. 5.1.4 Einsatz besonders gekennzeichneter Vorwagen (0-Fahrzeuge), Schlusswagen

Es sind mindestens zwei 0-Fahrzeuge und ein Schlusswagen, dessen Kennzeichnung freigestellt wird, nach den Bestimmungen des ISG, Anhang H, Art. 5.4.4. einzusetzen. Fahrer und Beifahrer der 0-Fahrzeuge müssen im Besitz einer gültigen DMSB Fahrer- oder Sportwartlizenz, möglichst "Leiter der Streckensicherung (Rallye)" Stufe A oder B, bzw. "Rallyeleiter" sein. *Verfügen die Fahrer der 0-Fahrzeuge über Fahrerlizenzen so müssen sie über die gleiche Lizenzstufe verfügen, wie sie für die Teilnahme an der jeweiligen Veranstaltung notwendig wäre.* Mindestens ein 0-Fahrzeug sollte ein **Serienfahrzeug** ohne Wettbewerbsausrüstungen sein, deren Besatzung **keine** Helme trägt. Die Namen der Fahrer von Vorwagen dürfen auf keiner Nennliste veröffentlicht werden; die vom DMSB herausgegebenen Standards sind zu beachten. Schwerwiegende Verstöße der Besatzungen von 0-Fahrzeugen gegen diese Regeln werden von den Sportkommissaren dem DMSB gemeldet.

Art. 5.2 Sicherheit von Offiziellen und von akkreditierten Presseorganen

Als Offizielle gelten alle Personen, die im Auftrag der FIA, des DMSB, der DMSB-Trägerverbände und des Veranstalters im Verlauf der Veranstaltung zum Einsatz kommen.

Es dürfen nur lizenzierte Sportwarte (gem. DMSB-Lizenzbestimmungen) zum Einsatz kommen. Sportwarte für deren Einsatz keine Lizenzpflicht besteht, sollten durch Unterweisungen auf ihren Einsatz vorbereitet werden. An ihren Einsatzstellen handeln Offizielle eigenverantwortlich. Die Akkreditierung von Pressevertretern darf nur nach vorangegangener schriftlicher Gefahrenbelehrung erfolgen, akkreditierte Pressevertreter dürfen Sperrzonen (no go area) nicht betreten und haben den Weisungen der Sportwarte Folge zu leisten.

Art. 6 Sicherheit der teilnehmenden Teams

Die Bestimmungen des ISG, Anh. H, Art. 5.5.1 (Einsatz der Sicherheitsdienste), Art. 5.5.2 (Einsatz der Rettungsfahrzeuge), Art. 5.5.3. (Rettung) sind anzuwenden.

Der Einsatz der Rettungsfahrzeuge wird vom RyL, LS, oder WP-Leiter eingeleitet. Am Unfallort erfolgt der Einsatz und die Leitung der medizinischen Intervention durch den eingesetzten Arzt.

Eine WP darf erst gestartet oder nach einer Unterbrechung wieder aufgenommen werden, wenn der erforderliche Rettungsdienst gem. Art. 4 sichergestellt ist. Es wird empfohlen Ersatzfahrzeuge vorzusehen.

Die Bestimmungen des ISG, Anh. H, Art. 5.5.4. (Streckenüberwachung und Zeichengebung) finden grundsätzlich Anwendung, insbesondere die Vorschriften über das Absperren der Wertungsprüfungen sind konsequent einzuhalten.

Art. 6.2 Funküberwachung

Ein Funksystem gem. ISG, Anh. H, Art. 5.5.4.4 ist erforderlich, die Verfolgung der Fahrzeuge muss gem. ISG, Anh. H, Art. 5.5.4.5 erfolgen.

Art. 6.3 SOS/OK Schilder, Unfallmeldung, Pflichten der Bewerber

Der Gebrauch von Warndreiecken und SOS/OK-Schildern gem. ISG, Anh. H, Art. 5.5.5. und Art. 40 RyR. ist vorgeschrieben.

Art. 6.4. Kennzeichnung der Strecke

Eine einheitliche Kennzeichnung der Strecke ist freigestellt, Verwechslungen mit der Kennzeichnung von Zuschauerbereichen sind zu vermeiden. Besondere Gefahrenstellen im Verlauf von Wertungsprüfungen (Schlaglöcher, Schikanen o.ä.) sollen bereits bei der Besichtigung mit einheitlichen Schildern die ein Ausrufezeichen zeigen, gekennzeichnet werden.

Art. 7. Fahrten außerhalb des Wettbewerbs (VIP-, Taxifahrten o.ä.)

„Sollen im Rahmen einer Rallye (außer im Shakedown) *Demonstrationsfahrten im Sinne §6 ISG stattfinden*, ist die Liste der geplanten Teilnehmer dem DMSB (bzw. bei Rallye 35 der für die Veranstaltungsgenehmigung zuständigen Sportabteilung) *eine Woche vor Durchführung zu übersen-*

den. Die teilnehmenden Fahrzeuge müssen im offiziellen Programm aufgeführt werden. Die Liste der Teilnehmer muss nach der Technischen Abnahme veröffentlicht werden. Eine maximale Teilnehmerzahl von 15 Fahrzeugen darf nicht überschritten werden. Das Verbot der Zeitnahme ist zu beachten. Derartige Fahrten dürfen erst nach Durchführung der erforderlichen 0-Fahrzeuge erfolgen. Eine Wertungsprüfung darf zeitgleich nicht von Wettbewerbsteilnehmern befahren werden. Die Durchführung eines weiteren 0-Fahrzeugs muss vor dem ersten Wettbewerbsteilnehmer erfolgen. Zur Kennzeichnung der Fahrzeuge sind Ziffern nicht erlaubt. Artikel 13.2.3 RyR. ist zu berücksichtigen.

Für die sichere Durchführung derartiger Fahrten sind ausschließlich die Fahrzeugführer und die jeweiligen Veranstalter verantwortlich; erforderliche Erlaubnisse und Versicherungen sind gesondert zu beantragen/abzuschließen. Alle Fahrzeuginsassen sollen die bei den Wettbewerbsteilnehmern vorgeschriebene persönliche Schutzausrüstung (Helme, Kopfrückhaltesystem, Bekleidung etc.) verwenden. Der Veranstalter schreibt einen Mindeststandard vor.

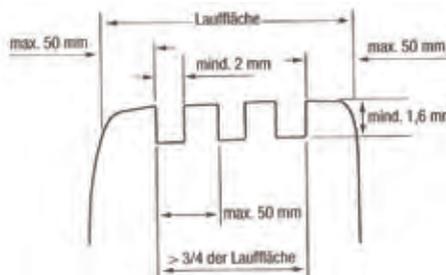
Anhang IV. REIFENBESTIMMUNGEN

Nachfolgende Regelungen zu Reifen gelten im DMSB-Bereich im Internationalen und Nationalen-A Rallyesport sowie für Rallye 35 und 70 (gleichgültig ob mit oder ohne NEAFP-Status):

Profillose Reifen (Slicks) sind bei DMSB - genehmigten Rallyes nicht zugelassen. Die Reifen, evtl. ursprüngliche Slick-Reifen, müssen wie nachfolgend beschrieben profiliert sein:

- Profiltiefe: mind. 1,6 mm
 - Profilbreite: mind. 2 mm
 - Profilabstand: max. 50 mm
 - Profilabstand zur Reifenflanke: max. 50 mm
 - Anzahl der Profilirillen: variabel
 - Die Breite zwischen den beiden äußeren Profilirillen eines Reifens darf 3/4 der Lauffläche nicht unterschreiten.
- Zu keinem Zeitpunkt während der Veranstaltung darf die Profiltiefe der am Fahrzeug montierten Reifen weniger als 1,6 mm betragen. Dies gilt für mindestens 3/4 der gesamten Profillfläche.

Ein Protest gegen die Profiltiefe und/oder das ECE-Genehmigungszeichen ist in allen Gruppen nicht zulässig.



Darüber hinaus müssen die Reifen der StVZO entsprechen.

- a) Die Profilierung der Reifen (Vulkanisieren, Schneiden, Nachschneiden etc.) darf ausschließlich durch den Reifenhersteller selbst oder durch eine vom betreffenden Reifenhersteller in schriftlicher Form bevollmächtigte Firma oder autorisierte Person durchgeführt werden.
- b) Für FIA-homologierte Reifen (gem. FIA-Veröffentlichung: „List of Asphalt Eligible Tyres“) für die keine Regenreifen vom Hersteller zur Verfügung gestellt werden (z.Z. Reifen unter 18“), ist eine nachträgliche Profilierung der Reifen nur zulässig, wenn ein (1) vom DMSB registriertes Reifenprofil (DMSB-Zulassungsliste Reifenprofilierung für FIA-homologierte Reifen) verwendet wird und die unter a) vorgenannten Bestimmungen eingehalten werden.

Der Nachweis über die Bevollmächtigung bzw. Autorisierung muss im Bedarfsfall erbracht werden.

Über vorstehende Profilvervorschrift hinaus sind auch alle Reifen zulässig, welche in erhabener Schrift eine vollständige DIN- oder ECE-Kennzeichnung haben und uneingeschränkt der StVZO entsprechen.

Bei Wettbewerben mit FIA-Prädikat sind die FIA-Bestimmungen gültig.

Im Neuzustand des Reifens muss der Negativprofilanteil mindestens 17 % betragen.

Grundsätzlich muss der komplette Reifen formgeheizt sein. Ausschließlich hinsichtlich der E-Kennzeichnung werden auch bestimmte Reifen akzeptiert, bei denen die E-Kennzeichnung nachträglich aufvulkanisiert ist. Diese Reifen benötigen eine individuelle Freigabe durch den DMSB.

Zurzeit betrifft dies folgende Reifen:

Die Liste der betreffenden Reifen ist im Internet unter www.dmsb.de und weiter unter Technik/Reglement, Automobilsport, Fahrzeugbestimmungen veröffentlicht.

Anhang VI. BREMSKURVE / SCHIKANEN

Bremskurven / Schikanen sind wirkungsvoll den örtlichen Gegebenheiten und Situationen anzupassen; sie dienen zur Temporeduzierung auf schnellen geraden WP-Streckenabschnitten und vor Rundkurs-Ausfahrten. Dabei ist es dem Veranstalter freigestellt, ob die Bremskurve von rechts oder von links anzufahren ist. Schikanen sind Bestandteil des Sicherheitskonzeptes einer Veranstaltung.

Der Abstand zwischen Elementen einer Schikane ist mindestens 10m.

Art. 1 Aufgabenstellung bei einer BREMSKURVE / SCHIKANEN

Die Streckenführung ist im Road Book durch Streckenrichtungsdiagramme beschrieben. Dieser Strecke und den Streckenrichtungsdiagrammen ist unbedingt zu folgen, selbst dann wenn Teile der BREMSKURVE / SCHIKANEN nicht mehr vorhanden sind.

Es ist ein Sachrichter einzusetzen, der die Einhaltung der Aufgabenstellung kontrolliert und die Nichteinhaltung der Aufgabenstellung gem. Art. 2 dokumentiert.

Art. 2 Wertungsstrafen

Die komplette, bzw. teilweise Nichtbeachtung der Aufgabenstellung bei einer BREMSKURVE / SCHIKANE wird wie folgt bestraft:

Umwerten oder vollständiges Verschieben (bspw. aus der Grundmarkierung) eines oder mehrerer Teile der BREMSKURVE / SCHIKANE: 10 Sekunden Zeitstrafe

Auslassen eines oder mehrerer Teile der BREMSKURVE / SCHIKANE: 30 Sekunden Zeitstrafe

Nichteinhaltung der vorgeschriebenen Streckenführung gem. Road Book: 30 Sekunden Zeitstrafe.

Die Bestrafung erfolgt gem. Art. 14.2 aufgrund einer Sachrichtermeldung durch den Rallyeleiter.

DMSB-Berg-Reglement 2019

Stand: 22.11.2018 - Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

INHALTSVERZEICHNIS

- Art. 1 Klasseneinteilung/zulässige Fahrzeuggruppen bei DMSB-genehmigten Bergrennen
- Art. 2 Besondere Technische Bestimmungen
- Art. 3 Fahrerbesprechung
- Art. 4 Training
- Art. 5 Startaufstellung und Start
- Art. 6 Startverzögerung
- Art. 7 Signalgebung
- Art. 8 Sicherheitsfahrzeuge
- Art. 9 Fahrvorschriften und Verhaltensregeln
- Art. 10 Abbruch oder Unterbrechung eines Wertungslaufes/Rennens
- Art. 11 Beendigung des Trainings und Rennens
- Art. 12 Parc-Fermé
- Art. 13 Platzierung
- Art. 14 Siegerehrung
- Art. 15 Wertungsstrafen
- Art. 16 Demonstrationsläufe

Vom DMSB genehmigte Bergrennen werden nach dem ISG, dem DMSB-Veranstaltungsreglement, dem DMSB-Berg-Reglement, den DMSB-Lizenzbestimmungen, dem Ethikkodex und Verhaltenskodex der FIA und dem Ethikkodex des DMSB, den jeweiligen Veranstaltungsausschreibungen und den sonstigen Bestimmungen der FIA und des DMSB durchgeführt. Für DMSB-Prädikate gelten zusätzlich die Allgemeinen Prädikatsbestimmungen und die besonderen Bestimmungen des jeweiligen Prädikates.

Art. 1 Klasseneinteilung/zulässige Fahrzeuggruppen bei DMSB-genehmigten Bergrennen

1. Ein Fahrer und/oder ein Fahrzeug kann nur in einer Gruppe/Klasse starten.
2. Bei weniger als 3 Startern in den einzelnen Klassen ist der Veranstalter verpflichtet, diese mit der/den nächsthöheren Klasse(n) zusammenzulegen (maßgebend ist die endgültige Starterliste). Die Erweiterung oder Unterteilung in weitere Klassen durch den Veranstalter ist nicht zulässig.

3. Zulässige Fahrzeuggruppen bei DMSB-genehmigten Bergrennen (zuzüglich DMSB-genehmigte Serien):

Division 1

- Gruppe G
- Gruppe N, R1, CTC/CGT (Div. 1.1, 1.2, 1.3, 6, 6.1, 6.2, 9)
- Gruppe A, R2, R3, F, CTC/CGT (Div. 2.1, 2.2, 2.3, 3.1, 3.2, 3.3, 4.1, 4.2, 4.3, 7, 7.1, 7.2)
- Gruppe E1-Bergrennen, CTC/CGT (Div. 5, 8, 8.1, 10, 11, 12), R4, R5, E1-FIA, H, FS
- Gruppe GT1, GT2, GT3, R-GT

Division 2

- Gruppe E2-SH
- Sportwagen der Gruppe E2-SC nach aktuellem Anhang J (Art. 277)
- Sportwagen der Gruppe C3 nach Anhang J 1998 (Art.260), Baujahr vor 1999
- Sportwagen der Gruppe CN nach Anhang J 2003 (Art. 259) oder nach aktuellem Anhang J
- Sportwagen der Gruppe CSC
- Formelfahrzeuge der Gruppe D (Formel 3 nach aktuellem Anhang J, Art 277)
- Formelfahrzeuge der Gruppe E2-SS ohne Aufladung mit max. 3000 ccm (nach aktuellem Anhang J, Art. 277 und den zusätzlichen DMSB-Vorschriften)
- Historische Formelfahrzeuge nach Anhang K zum ISG (z. B. Formel Junior, Formel 2, Formel 3, Marken-Formel etc.). Diese Fahrzeuge werden beschränkt auf die Perioden F bis inkl. JR und max. 3000 ccm und benötigen einen gültigen internationalen FIA Historic Technical Passport oder einen nationalen DMSB Historic Technical Passport.

Art. 2 Besondere Technische Bestimmungen

1. Abgas- und Geräuschbestimmungen:
Bei Veranstaltungen mit FIA-Prädikat müssen ausschließlich Fahrzeuge der DMSB-Fahrzeuggruppen (G, F, H, E1-Bergrennen, FS, CTC/CGT und CSC) die DMSB-Abgasvorschriften (Katalysatorpflicht) und DMSB-Geräuschvorschriften (siehe DMSB-Handbuch,

blauer Teil) einhalten. Bei Veranstaltungen ohne FIA-Prädikat müssen Fahrzeuge aller Gruppen die DMSB-Abgas- und Geräuschvorschriften einhalten.

2. Gruppe CN:

Bei CN-Fahrzeugen muss der Motor von einem Fahrzeug stammen, das von der FIA oder dem DMSB in der Gruppe N homologiert war oder derzeit homologiert ist.

In der Gruppe CN sind auch Turbo-Diesel-Motoren mit einem effektiven Hubraum von max. 2000 ccm zugelassen, welche aus einem in der Gruppe N homologierten oder ehemals in der Gruppe N homologierten Fahrzeug stammen. Bei diesen Fahrzeugen kommt der Hubraumfaktor 1,5 zur Anwendung. Außerdem ist für diese Fahrzeuge ein Luftbegrenzer analog Gruppe N-Rallybestimmungen mit max. 35 mm Durchmesser vorgeschrieben. Der DMSB behält sich das Recht vor, auch im Laufe der Saison den vorgeschriebenen Durchmesser des Luftbegrenzers zu reduzieren.

3. Gruppe GT1 / GT2:

Diese Fahrzeuge müssen dem Artikel 257 des Anhang J zum ISG des Jahres 2011 entsprechen.

4. Gruppe R3T:

Alle Fahrzeuge der Gruppe R3T werden in der Hubraumklasse bis 2000 cm³ eingestuft.

Art. 3 Fahrerbesprechung

Anstelle der mündlichen Fahrerbesprechung ist auch die Herausgabe einer schriftlichen Fahrerinformation durch den Veranstalter zulässig. In diesem Fall ist sicherzustellen, dass der Erhalt der schriftlichen Fahrerinformation bei der Dokumentenabnahme von jedem Fahrer *persönlich* per Unterschrift beurkundet wird.

1. Bei Veranstaltungen mit FIA-Prädikat ist eine mündliche Fahrerbesprechung durchzuführen.
2. In diesen Besprechungen bzw. Fahrerinformationen sind den Fahrern mindestens folgende organisatorischen Einzelheiten durch den Rennleiter zu erläutern:
 - Besonderheiten der Veranstaltung sowie der zu befahrenden Strecke, ggf. Bremskurven, Schikanen usw.
 - Einrichtung des Vorstarts, Durchführung des Starts
 - Signalgebung (*Flaggenzeichen; Lichtzeichen etc.*)
 - Einsatz von *Medical Intervention Cars (MIC)*
 - Abbruch bzw. Wiederaufnahme von Trainings-/Wertungsläufen
 - Art der Rückführung
 - Parc Fermé
 - Siegerehrung

Art. 4 Training

1. Der Veranstalter legt den Trainingszeitplan in der Ausschreibung fest.
2. Die Rennstrecke darf nur während der in der Ausschreibung oder später mitgeteilten Trainingszeiten

und nur von dem für das Fahrzeug genannten Fahrer zu Übungszwecken befahren werden. Alle Trainingsläufe sollten gezeitet werden.

3. Soweit in der Veranstaltungsausschreibung nichts abweichend bestimmt ist, werden mindestens drei Trainingsläufe durchgeführt.
4. Zum Rennen darf grundsätzlich nur zugelassen werden, wer zwei Trainingsläufe absolviert hat. Über Ausnahmeregelungen entscheiden die Sportkommissare nach Anhörung des Rennleiters.
5. Nach dem Training wird eine vorläufige Starterliste veröffentlicht. Die endgültige Starterliste wird spätestens 15 Minuten vor dem Start des 1. Wertungslaufes bekanntgegeben. Sollten bis zu diesem Zeitpunkt Fahrer nicht starten können, haben sie dies der Rennleitung vorab mitzuteilen und sich abzumelden.

Art. 5 Startaufstellung und Start

1. Die Teilnehmer sind verpflichtet, sich mit ihrem Wettbewerbsfahrzeug zu den vom Veranstalter vorgegebenen Zeiten in der Startaufstellung einzufinden. Von der Startaufstellung fahren die Teilnehmer einzeln auf Anweisung eines Sachrichters in den Vorstart ein. Im abgesperrten Vorstartbereich müssen sich immer vier Fahrzeuge befinden. Die Teilnehmer müssen rennferntig in den Vorstartbereich einfahren.
2. Der Vorstartbereich befindet sich ca. 50 Meter vor der eigentlichen Startlinie und ist deutlich erkennbar beschildert. Diese helferfreie Zone wird von einem oder mehreren Sachrichtern überwacht.
3. Im Vorstart- und Startbereich dürfen an den Fahrzeugen keine Arbeiten mehr durchgeführt werden. Motoren der Fahrzeuge müssen in jedem Fall mit Hilfe der eingebauten Anlasser in Gang gesetzt werden. Fremdstarhilfen sind erlaubt, sofern der im Fahrzeug eingebaute Anlasser betätigt wird. Danach stehen gebliebene Fahrzeuge dürfen nur von Sportwarten angeschoben werden.

Jedes Fahrzeug, das innerhalb von 20 Sekunden nach Erteilen des Startsignals nicht von der Startlinie starten kann, wird mit Wertungsverlust für den jeweiligen Lauf belegt und muss den Vorstartbereich unverzüglich verlassen.
4. Die vorgegebene Startreihenfolge gemäß den DMSB-Berg-Prädikatsbestimmungen ist beizubehalten; sie darf nur auf Anordnung des Rennleiters geändert werden. Weitere Serien (GLP, Rahmenprogramm, etc.) dürfen grundsätzlich nur am Ende des Starterfeldes der DMSB-Berg-Prädikate eingegliedert werden.
5. Im Sinne einer zügigen Abwicklung der einzelnen Wertungsläufe ist der Rennleiter berechtigt, Arbeiten im Vorstart- und Startbereich zuzulassen, sofern diese für den einzelnen Fahrer keinen Wettbewerbsvorteil beinhalten *bzw. zur Sicherheit dienen*.

Z.B.:

- bei Abbruch und Rückführung innerhalb eines Wertungslaufes,
 - bei veränderten Witterungsbedingungen, z.B. einsetzender Regen
 - etc.
6. Es ist eine Start- und eine Zeitnahmelinie im Abstand von einem Meter vorhanden. Die Teilnehmer haben sich nach Anweisung des Starters aufzustellen.
- Der Starter gibt das Startzeichen mittels Flagge oder Ampelanlage. Der Start erfolgt stehend mit laufendem Motor im zeitlichen Abstand gemäß DMSB-Streckenlizenz.
- Jeder Fahrer, der zu *einem* Wertungslauf gestartet ist und die Lichtschranke passiert hat, zählt als Starter im Sinne des Reglements.
- Ein nicht beendeter Wertungslauf hat kein Teilnahmeverbot an den weiteren Wertungsläufen zur Folge.
7. Das Betreten des Vorstart-/Startbereiches ist nur autorisierten Personen erlaubt, die mit einem speziellen Ausweis gekennzeichnet sein müssen. Der Ausweis ist gut sichtbar zu tragen und Kontrolleuren des Veranstalters auf Verlangen vorzuzeigen.
8. Personen unter 16 Jahren sowie Tieren ist der Aufenthalt im Vorstart-/Startbereich untersagt.

Art. 6 Startverzögerung

Bei Bedingungen, die zu einer Startverzögerung führen, sind die Teilnehmer sofort zu informieren. Vom Rennleiter werden folgende Maßnahmen getroffen:

- a) Am Start werden die Rote Flagge und die Tafel „Startverzögerung“ gezeigt.
- b) Die Fahrzeuge verbleiben auf den eingenommenen Plätzen im Startaufstellungs-/Vorstart- und Startbereich mit ausgeschaltetem Motor.
- c) Der Startvorgang beginnt nach Feststellung der Dauer der Verzögerung mit dem Zeigen der Minutentafeln (5, 3, 1 Minute/n).
- d) Abhängig von der Dauer der Verzögerung, kann der Rennleiter über eine zusätzliche Rückführung entscheiden.

Art. 7 Signalgebung

1. Die Rettungsdienste und die Streckenüberwachung sind nach den Bestimmungen des Anhang H zum Internationalen Sportgesetz organisiert.

Die Fahrer sind verpflichtet, sich mit diesen Bestimmungen vertraut zu machen, die Signalgebung zu beachten und damit erteilte Anweisungen zu befolgen. Die Flaggenzeichen entbinden die Fahrer nicht von ihrer Pflicht, sich bei erkennbaren Gefahren so zu verhalten, dass andere nicht gefährdet werden.

2. Die Bedeutung der im Anhang H dargestellten Flaggenzeichen:

Bei der Streckenüberwachung verlassen sich der Rennleiter (Vertreter) sowie die Strecken-/Beobachtungsposten in hohem Maße auf die Auswirkungen aus der Signalgebung, um zur Sicherheit beizutragen und die Einhaltung des Reglements durchzusetzen.

Die Erteilung der Signale erfolgt mittels verschiedenfarbiger Flaggen, die durch Lichtzeichen ergänzt oder von ihnen ersetzt werden können.

Flaggen:

Die Mindestgröße für alle Flaggen beträgt 60 x 80 cm. Die rote Flagge und die Zielflagge müssen jedoch mindestens 80 x 100 cm groß sein.

1. Flaggenzeichen zur Verwendung des Rennleiters oder durch seinen Vertreter an der Startlinie:

a) Nationalflagge

Mit dieser Flagge werden die einzelnen Trainings-/Wertungsläufe gestartet. Das Signal wird durch Senken der Flagge gegeben.

Alternativ ist die Verwendung einer Lichtzeichenanlage (rot/grün oder rot/gelb/grün) möglich.

b) Rote Flagge

Die Rote Flagge wird vom Rennleiter zur Sperrung der Strecke benutzt (*siehe* Anhang H)

Diese Flagge wird ebenfalls am Start durch den Rennleiter bei Unterbrechungen oder Abbruch eines Wertungslaufes gezeigt.

c) Schwarz-weiß karierte Zielflagge

Diese Flagge *muss* geschwenkt oder deutlich sichtbar (möglichst links und rechts der Strecke) befestigt und gezeigt werden. Sie markiert die Ziellinie, also das Ende eines Trainings- oder Wertungslaufes.

Alternativ ist die Verwendung einer Zielbanderole möglich.

d) Grüne Flagge

Nach Ende eines Veranstaltungstags befährt der Rennleiter die Rennstrecke mit gezeigter Grüner Flagge. Die Rennstrecke ist geöffnet.

2. Flaggenzeichen zur Verwendung der Beobachtungsposten:

a) Rote Flagge

Diese wird auf Anweisung des Rennleiters geschwenkt gezeigt. Im Übrigen entscheidet der Leiter des jeweiligen Postens vor Ort über den Einsatz (auch geschwenkt!). Der Einsatz erfolgt vom Ort des Geschehens immer bergabwärts Richtung Start. Hierdurch werden die Fahrer aufgefordert, ihr Fahrzeug auf kürzestem Weg am *rechten* Rand der Strecke abzustellen.

b) Gelbe Flagge mit roten Streifen

Diese Flagge wird verwendet, um Fahrer darüber zu informieren, dass sich die Haftungseigenschaften durch Öl oder Wasser auf der Strecke im Abschnitt nach der Flagge verschlechtert haben.

c) Grüne Flagge

Diese wird verwendet, um anzuzeigen, dass die Strecke wieder frei für *Besichtigungen* ist.

Art. 8 Sicherheitsfahrzeuge

Zur Unterstützung bei der Bewältigung der hohen Sicherheitsanforderungen und des schnellen Rettungseinsatzes hat der Veranstalter mindestens ein Medical Intervention Car (MIC) gemäß Streckenlizenz einzusetzen. Diese/s Fahrzeug/e ist/sind entlang der Rennstrecke nach optimalen Einsatzkriterien und entsprechend der Festlegung in der DMSB-Streckenlizenz aufzustellen. Es/sie wird/werden nach vom Rennleiter zu treffenden Entscheidungen eingesetzt.

Die Fahrzeuge müssen den Ausstattungsrichtlinien Medical Intervention Car (MIC) des DMSB bzw. den Vorgaben des ISG Anhang H der FIA entsprechen.

Art. 9 Fahrvorschriften und Verhaltensregeln

1. Die Fahrer können grundsätzlich die Fahrbahn der Rennstrecke in ihrer gesamten Breite in Anspruch nehmen. Wenn sich jedoch dem Vorausfahrenden ein Fahrzeug nähert, das dauernd oder zeitweilig schneller ist, hat der Fahrer des vorausfahrenden Fahrzeugs dem anderen sofort Platz zu machen. Er hat nach links oder rechts auszuweichen und ist gehalten, wenn notwendig, die Ideallinie freizugeben. Der Fahrer hat darauf zu achten, dass der Überholende ohne jede Behinderung vorbeifahren kann.
2. Während des Einsatzes von Rettungs- und Sicherheitsfahrzeugen ist besonders umsichtig und vorsichtig zu fahren, ihnen ist in jedem Falle Platz zu machen.
3. Fahrer, die auf der Strecke zum Halten kommen, müssen ihr Fahrzeug schnellstmöglich und mit größter Vorsicht am rechten Rand der Rennstrecke abstellen.
4. Es ist verboten, das Fahrzeug entgegen der Fahrtrichtung oder rückwärts zu bewegen, es sei denn bei gegenteiliger Anweisung des Rennleiters über den Sportwart vor Ort.
5. Liegegebliebene Fahrzeuge dürfen nur auf Anweisung des Rennleiters über den Sportwart vor Ort in das Fahrerlager abgeschleppt werden. Das Schieben von Fahrzeugen durch den Teilnehmer ist, außer bei gegenteiliger Anweisung des Rennleiters über den Sportwart vor Ort, untersagt. Dem Fahrer darf nur von Sportwarten geholfen werden.
6. Das Mitführen von Reservebehältern im Wettbewerbsfahrzeug ist verboten.
7. In allen Fahrzeuggruppen, Klassen und Serien ist grundsätzlich das Vorwärmen der Räder und Reifen, z.B. durch thermische Behandlung mit thermisch arbeitenden Vorrichtungen (z.B. Heizdecken oder anderen Hilfsmitteln) verboten.
8. Bei der Hin- oder Rückführung zum Start sind folgende Sicherheitsauflagen durch die Teilnehmer zu erfüllen:

- a) Tourenwagen (geschlossene Fahrzeuge), Sicherheitsgurte angelegt und vollständig geschlossen.
 - b) Rennsportfahrzeuge (offene Fahrzeuge), Sicherheitsgurte angelegt und vollständig geschlossen sowie Helmtragepflicht.
 - c) Die Mitnahme weiterer Personen im Rennfahrzeug ist untersagt.
9. In den *Veranstaltungs-Ausschreibungen* können weitere besondere Fahrvorschriften und Verhaltensregeln festgelegt werden.

Art. 10 Abbruch oder Unterbrechung eines Wertungslaufes / Rennens

1. Ein Wertungslauf oder das Rennen kann durch Zeigen der Roten Flagge vom Rennleiter an der Startlinie unter- bzw. abgebrochen werden.
2. Sollte der Abbruch eines Wertungslaufes infolge Blockierens der Strecke oder aus anderen Gründen notwendig sein, zeigen die Streckenposten vom Unfallort an streckenabwärts die Rote Flagge, ggf. werden die roten Ampeln eingeschaltet. Bei dieser Zeichengebung haben die Teilnehmer ihre Fahrzeuge unverzüglich am rechten Fahrbahnrand anzuhalten bis weitere Weisung erfolgt.
3. Den Teilnehmern, die vom Abbruch betroffen sind, kann auf Entscheidung des Rennleiters eine Wiederholung des Wertungslaufes gestattet werden. Diese Teilnehmer dürfen im Vorstart unter Kontrolle eines Technischen Kommissars nachtanken und evtl. Technische Schäden reparieren, die diese/r Teilnehmer nach der Unterbrechung erlitten haben/hat.

Art. 11 Beendigung des Trainings und Rennens

1. Das Ziel ist fliegend zu durchfahren. Mit Überfahren der Ziellinie oder Abwinken mit der Zielflagge ist der jeweilige Lauf beendet.
2. Unmittelbar nach der Zieldurchfahrt ist die Geschwindigkeit drastisch zu verringern und das Fahrzeug auf einem von Ordnern zugewiesenen Platz abzustellen. Die Rückführung der Fahrzeuge zum Fahrerlager erfolgt auf Weisung des Rennleiters.

Art. 12 Parc Fermé

Nach dem Ende der Wertungsläufe je Fahrzeugklasse bzw. nach der Rückführung der jeweiligen Fahrzeugklasse unterliegen alle in Wertung befindlichen Fahrzeuge bis zum Ende der Protestfrist den Parc Fermé-Bestimmungen (grundsätzlich 30 Minuten nach Aushang des jeweiligen Klassenergebnisses). Während dieser Zeit dürfen an den Fahrzeugen keinerlei Arbeiten vorgenommen werden. Wenn sich das Parc Fermé im Fahrerlager befindet, hat der Rennleiter die Teilnehmer über die Aufhebung des Parc Fermé zu informieren (z. B. Lautsprecherdurchsage).

1. Der Veranstalter hat Örtlichkeiten auszuweisen, zu denen er oder die Sportkommissare Fahrzeuge verbringen lassen können. Für alle anderen Fahrzeuge gilt das Veranstaltungsgelände als Parc Fermé.

2. Die betroffenen Fahrzeuge sind unmittelbar nach Beendigung des Rennens im Parc Fermé abzustellen. Sie dürfen erst nach Freigabe durch den Rennleiter daraus entfernt werden.
3. Nach dem Rennen und bis zur Aufhebung des Parc Fermé dürfen abgestellte Fahrzeuge nur noch von Beauftragten des Veranstalters berührt werden.
4. Die nicht im ausgewiesenen Parc Fermé abgestellten Fahrzeuge müssen bis zum Ablauf der Protestfrist im Fahrerlager für Nachuntersuchungen bereitstehen. Über die Freigabe dieser Fahrzeuge entscheidet ebenfalls der Rennleiter.

Art 13 Platzierung

Sieger ist der Fahrer, der die vorgeschriebene Gesamtdistanz in der kürzesten Gesamtzeit zurückgelegt hat.

Bei ex-aequo wird die schnellste Zeit im ersten Wertungslauf zur Ermittlung des Gesamtergebnisses herangezogen.

Art. 14 Siegerehrung

Die Siegerehrung ist Bestandteil einer Veranstaltung. Die zu ehrenden Teilnehmer sind verpflichtet, an der Zeremonie teilzunehmen.

Die Veranstalter sind angehalten, zeitnah nach Ablauf der Protestfristen die Siegerehrungen durchzuführen.

Art. 15 Wertungsstrafen

Im DMSB-Veranstaltungsreglement sind Tatbestände, die die Disqualifikation zur Folge haben, aufgeführt. Weitere zu einer Wertungsstrafe der Disqualifikation führende Tatbestände sind:

- Teilnahme am Rennen ohne Erfüllung der Qualifikationsbedingungen,
- unerlaubtes Bewegen des Fahrzeuges entgegen der Fahrtrichtung,
- *Verstöße gegen Parc Fermé-Bestimmungen,*
- *etc.*

Der Veranstalter kann mit Genehmigung des DMSB in der Ausschreibung weitere Tatbestände für Wertungsstrafen festlegen.

Art. 16 Demonstrationsläufe

Falls im Rahmen einer Veranstaltung Demonstrationsläufe durchgeführt werden, ist der Art. 6 des ISG einzuhalten. Insbesondere wird darauf hingewiesen, dass die betreffenden Fahrzeuge einer Technischen Abnahme unterzogen werden müssen und dass die Zeitnahme verboten ist. Weiterhin muss der Veranstalter in der Veranstaltungsausschreibung die Sicherheitsstandards für Fahrer/Fahrzeuge von Demonstrationsläufen definieren.

DMSB-Slalom-Reglement 2019

Stand: 29.10.2018 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

INHALTSVERZEICHNIS

I. Allgemeines

II. Wettbewerb

- Art. 1 Zugelassene Fahrzeuge
- Art. 2 Teilnehmer
- Art. 3 Sicherheitsvorschriften
- Art. 4 Vorwärmen von Rädern/Reifen
- Art. 5 Nennschluss
- Art. 6 Klassenzusammenlegung und Rücktritt
- Art. 7 Startaufstellung
- Art. 8 Training und Wertungsläufe
- Art. 9 Sonderläufe
- Art. 10 Wertung
- Art. 11 Mannschaftswertung
- Art. 12 Unterbrechung und Abbrechen eines Wertungslaufes
- Art. 13 Sachrichter
- Art. 14 Wertungsstrafen
- Art. 15 Beendigung des Wettbewerbs, Parc Fermé
- Art. 16 Demonstrationsläufe

III. Parcours-Aufbau

- Art. 1 Abmessungen der Strecke und Wertungsaufgaben
- Art. 2 Streckenbeschaffenheit
- Art. 3 Streckenaufbau, Streckenmarkierung und Wertungsaufgaben
- Art. 4 Zuschauerplätze
- Art. 5 Streckenskizze
- Art. 6 Strecke und sonstige Sicherheitsvorkehrungen

I. ALLGEMEINES

1. Der Automobilslalom ist ein „Nationaler A“-Wettbewerb der auf befestigter, ebener Fahrbahn (Asphalt, Beton o. ä.) ausgetragen wird und bei dem die durch Markierungen (Pylonen) vorgegebene Strecke möglichst fehlerfrei und schnell zu durchfahren ist. Der Regelungsbereich des DMSB erfasst Slalomveranstaltungen mit einer Mindeststreckenlänge von 1.000 Metern. Die Slalomveranstaltungen mit einer Streckenlänge bis max. 1.000 Metern gehören zum Clubsport, der von den Trägervereinen, *den sonstigen Motorsportverbänden und sonstigen Mitgliedern des*

DMSB geregelt wird. Bei Durchführung einer Slalomveranstaltung im Rahmen des Clubsports darf kein Trainingslauf, Wertungslauf, Sonderlauf usw. über eine längere Strecke als 1.000 Meter ausgetragen werden. Das gilt auch für die Kombination aus mehreren Veranstaltungen.

2. Grundlage von DMSB-Slalom-Veranstaltungen sind in der jeweiligen gültigen Fassung das Internationale Sportgesetz der FIA einschließlich der Anhänge, das DMSB-Slalom-Reglement mit den technischen Bestimmungen, das DMSB-Veranstaltungsreglement, die DMSB-Lizenzbestimmungen, die allgemeinen und besonderen DMSB-Prädikatsbestimmungen, die DMSB-Umweltrichtlinien, die Dopingbestimmungen der WADA/NADA, die DMSB und FIA-Anti-Doping-Bestimmungen sowie die Sportlichen und Technischen Serienbestimmungen (falls zutreffend). Soweit durch die Veranstaltungs-Ausschreibung keine anderweitige Regelung getroffen ist, gelten die Bestimmungen der o.a. Reglements.

II. WETTBEWERB

Art. 1 Zugelassene Fahrzeuge

1. Die Fahrzeuge müssen den DMSB-Bestimmungen entsprechen.
2. Für den DMSB-Slalom sind grundsätzlich die Gruppen G, F, H und FS gemäß den DMSB-Bestimmungen zugelassen.
Ein Fahrzeug kann von sechs Fahrern in der Gruppe G innerhalb einer Klasse gefahren werden.
In allen anderen Gruppen darf pro Fahrzeug je Klasse mit max. drei Fahrern gefahren werden.
3. Ein Fahrzeug darf in verschiedenen Gruppen starten. Die organisatorischen und technischen Bestimmungen sind dabei in jedem Fall einzuhalten.

Art. 2 Teilnehmer

Für die Teilnahme an einem DMSB-Slalom ist mindestens eine Nationale Fahrerlizenz der Stufe C erforderlich. Fahrer der Jahrgänge 2002-2003 können in DMSB-Fahrzeuggruppen nur mit Fahrzeugen mit einem Leistungsgewicht von mindestens 11 kg/kW starten, wenn keine Einschränkung durch den Veranstalter vorliegt und der Fahrer die erfolgreiche Teilnahme an einem Fahrsichtungslehrgang durch einen Trägerverein des DMSB schriftlich dem Veranstalter vorweisen kann.

Ein Mehrfachstart eines Fahrers ist nicht zulässig (Ausnahme: Art. 9).

Art. 3 Sicherheitsvorschriften

1. Das Mitführen eines Feuerlöschers wird empfohlen. Seitenfenster und Schiebedächer müssen während des Wettbewerbs vollständig geschlossen sein.
2. Das Tragen eines Schutzhelms gemäß den DMSB Vorschriften für die Ausrüstung der Fahrer ist vorgeschrieben. *Das Tragen von körperabdeckender Kleidung (schulterbedeckende Kleidung und lange Hose) sowie geschlossenen Schuhen ist vorgeschrieben.*

Art. 4 Vorwärmen von Rädern/Reifen

In allen Fahrzeuggruppen, Klassen und Serien ist generell das Vorwärmen der Räder und Reifen, z. B. durch thermische Behandlung mit thermisch arbeitenden Vorrichtungen (z. B. Heizdecken oder anderen Hilfsmitteln) verboten.

Art. 5 Nennschluss

Der *Nennschluss* kann auf den Veranstaltungstag gelegt werden, jedoch nicht später als 15 Minuten vor Beginn des Trainings der jeweiligen Klasse.

Art. 6 Klassenzusammenlegung und Rücktritt

1. Eine Klasse, die nicht mindestens drei Fahrer aufweist, muss, sofern möglich, mit der/den nächsthöheren Klasse(n) der gleichen Gruppe zusammengelegt werden. Eine solche Klasse wird nachfolgend „nicht voll“ genannt.
2. Bewerber/Fahrer haben zusätzlich zu den im Veranstaltungsreglement geregelten Punkten das Recht, bei Klassenzusammenlegung in eine andere Klasse umzunennen. Das Recht auf Umnennung haben auch Bewerber/Fahrer aus nicht vollen Klassen, die nicht zusammengelegt werden können. Die vom Veranstalter festgesetzte Ausschlussfrist ist zu berücksichtigen.
3. Das Rücktrittsrecht bzw. das Recht auf Umnennung ist beschränkt auf den/die Bewerber/Fahrer, der/die in die nächsthöhere(n) Klasse(n) gelegt wird.
4. Eine mit Nennbestätigung bekannt gegebene Klassenzusammenlegung darf nicht geändert werden. Es kann sich aber die Anzahl der Starter gegenüber der Nennbestätigung ändern (durch Ausübung von Rücktrittsrecht und/oder Recht auf Umnennung).
Sollte am Veranstaltungstag eine nicht volle Klasse den Wettbewerb beginnen oder sich eine Klasse während des Trainings so reduzieren, dass sie die Kriterien für „nicht volle Klassen“ erfüllt, so muss diese Klasse mit der nächsthöheren Klasse (laut Nennbestätigung) starten und gewertet werden, *ohne dass ein Rücktrittsrecht/Recht auf Umnennung entsteht.*
Eine eventuell bereits erfolgte Zusammenlegung dieser nächsthöheren Klasse mit einer anderen Klasse bleibt davon unberührt.

Art. 7 Startaufstellung

1. An den beiden Fahrzeugen, die sich unmittelbar vor der Startlinie befinden, dürfen keine Arbeiten mehr durchgeführt werden. Die Startreihenfolge für Training

- und Wertungsläufe muss beibehalten werden, sie darf nur auf Anordnung des Rennleiters geändert werden.
2. Der Rennleiter kann eine Unterbrechung des Startablaufs anordnen, um Teilnehmer/n die Möglichkeit des Radwechsels zu geben.

Art. 8 Training und Wertungsläufe

1. Jeder Teilnehmer muss mit seinem in der Nennung angegebenen Wettbewerbsfahrzeug mindestens zu einem gezeiteten Trainingslauf gestartet sein. Ein nicht beendeter Trainings-/Wertungslauf hat kein Teilnahmeverbot an den weiteren Wertungsläufen zur Folge.
2. *Eine* Slalomveranstaltung besteht grundsätzlich aus einem Trainingslauf und höchstens drei Wertungsläufen. Ausnahmen erfordern eine ausdrückliche Genehmigung des DMSB. Die Läufe erfolgen klassenweise und gruppenweise in unmittelbarer zeitlicher Abfolge.
3. Der Veranstalter kann mehrere Klassen zu einer Startgruppe zusammenfassen. Macht der Veranstalter von dieser Möglichkeit Gebrauch, so muss er dies den Teilnehmern rechtzeitig mitteilen, spätestens bei der Dokumentenabnahme. Eine Startgruppe sollte nur aus Fahrzeugen einer Fahrzeuggruppe gebildet werden.
4. Nur bei Veranstaltungen mit Fahrzeugrückführungen können Teilnehmer (Doppelstarter, Mehrfachstarter) einer Klasse in unterschiedlichen Startgruppen ihren Wettbewerb absolvieren.
5. Grundsätzlich darf sich nur ein Teilnehmer auf der Strecke befinden. Mit vorherigem schriftlichem Einverständnis der Sportkommissare kann die Strecke gleichzeitig auch von mehreren Fahrzeugen (die Sportkommissare legen die Maximalzahl fest) befahren werden.
6. Der Start erfolgt stehend mit laufendem Motor, die Zeitmessung muss spätestens 100 m nach der Startlinie beginnen.
7. Die Zeitmessung erfolgt mit mindestens 1/100 s Genauigkeit mittels Lichtschranke.
8. Der Fahrer, der zum Trainingslauf gestartet ist und die Lichtschranke passiert hat, zählt als Starter der betreffenden Klasse.
9. Bei Witterungswechsel dürfen bereits absolvierte Läufe nicht wiederholt werden.

Art. 9 Sonderläufe

An Sonderläufen dürfen nur Fahrer, die bereits zuvor in einem Lauf gestartet sind, teilnehmen. Sonderläufe dürfen nur am Ende der Veranstaltung stattfinden.

Art. 10 Wertung

1. Die sich einschließlich der Strafzeiten ergebenden jeweiligen Fahrzeiten der Wertungsläufe werden addiert.

2. Sieger ist der Fahrer mit der niedrigsten Gesamtfahrzeit. Die weiteren Platzierungen ergeben sich aus den steigenden Fahrzeitsummen.
3. Bei Zeitgleichheit entscheidet zunächst die geringere Strafzeit. Bei weiterer Zeitgleichheit entscheidet der schnellere erste Wertungslauf. Wenn auch hier Zeitgleichheit besteht, gibt es zwei Ranggleiche (ex-aequo).

Art. 11 Mannschaftswertung

Eine Mannschaft darf aus maximal fünf Fahrern bestehen. Von jeder Mannschaft werden die drei Teilnehmer mit den besten Ergebnissen gewertet. Bei Punktgleichheit gewinnt die Mannschaft mit dem im Gesamtklassement am besten platzierten Fahrer. Der Nennschluss der Mannschaft ist vor dem Start des ersten Teilnehmers der Mannschaft zum Trainingslauf. Eine Disqualifikation eines Fahrers führt zur Disqualifikation der Mannschaft insgesamt.

Art. 12 Unterbrechung und Abbrechen eines Wertungslaufes

Die Rote Flagge signalisiert die Unterbrechung bzw. den Abbruch eines Trainings- oder Wertungslaufes. Die auf der Strecke befindlichen Teilnehmer müssen unverzüglich anhalten und den Anweisungen der Sportwarte folgen.

Entscheidet der Rennleiter auf Wiederholung eines Laufes, werden die im abgebrochenen Lauf evtl. angefallenen Strafsekunden beim Wiederholungslauf nicht angerechnet. Ein nicht ordnungsgemäß aufgestellter Parcours berechtigt den Fahrer den Wertungslauf durch sofortiges Anhalten abzubrechen, wenn er die entsprechende Stelle erstmalig in diesem Lauf passiert. Dabei muss die betreffende Pylone in vollem Umfang außerhalb der Markierung stehen oder umgefallen sein.

Dieses Recht hat der Fahrer nicht mehr bei wiederholten Durchfahrten eines Streckenabschnitts unabhängig der Fahrtrichtung während des Laufes.

Art. 13 Sachrichter

Es muss sichergestellt sein, dass ausreichend eingewiesene Sachrichter eingesetzt werden, die die Fehler alleinverantwortlich in schriftlicher Form festhalten.

Sachrichter müssen namentlich benannt und durch Aushang bekannt gemacht werden.

Art. 14 Wertungsstrafen

1. Eine Wertungsstrafe für Fahrfehler kann nur für den zeitlich erfassten Teil eines Parcours erfolgen.
2. Folgende Tatbestände führen zu Wertungsstrafen (Zeitstrafe = Strafsekunden):
 - a) Für das Umwerfen von Pylonen oder Verschieben aus der Markierung werden je Pylone drei Strafsekunden berechnet. Eine Pylone gilt als verschoben, wenn sich kein Teil des Bodenrandes mehr innerhalb der Markierung befindet. Die Strafsekunden werden in der Ergebnisliste getrennt aufgeführt.

Beim Umwerfen von Pylonen in einer Pylonengasse werden max. 15 Strafsekunden berechnet. Bei einer Wende werden unabhängig der tatsächlichen Anzahl geworfener Pylonen je Vorbeifahrt max. 3 Strafsekunden berechnet.

- b) Das Auslassen einer Wertungsaufgabe oder eines Teils davon wird mit 15 Strafsekunden belegt. Hierzu zählt:
 - Nichtpassieren eines Tores,
 - falsches Passieren einer einzelnen Markierung oder einer Schweizer Pylone,
 - falsches Passieren einer Wende,
 - Auslassen einer Pylonengasse (eine Pylonengasse gilt schon dann als ausgelassen, wenn nur eine Pylone der Gasse falsch passiert wurde. Eine Addition weiterer Strafsekunden durch Umwerfen/Verschieben von den übrigen Pylonen dieser Gasse erfolgt dann nicht mehr).

3. Zu einer Nichtwertung führende Tatbestände sind:
 - mehr als 3-maliges Auslassen einer Wertungsaufgabe pro Wertungslauf
 - das Auslassen der Zielgasse.
4. Der Veranstalter / Rennleiter kann mit Genehmigung des DMSB in der Ausschreibung weitere Tatbestände für Wertungsstrafen festlegen.

Art. 15 Beendigung des Wettbewerbs, Parc Fermé

1. Die Parc Fermé-Bestimmungen treten mit Zieldurchfahrt des letzten Wertungslaufes für das entsprechende Fahrzeug in Kraft. Bei Mehrfachstartern treten die Parc Fermé-Bestimmungen mit Zieldurchfahrt des letzten Wertungslaufes für das entsprechende Fahrzeug mit dem zuletzt gestarteten Fahrer in Kraft.
2. Der Ort an dem sich der Parc Fermé befindet, muss in der Ausschreibung bekannt gegeben werden. Dabei muss es sich um einen abgetrennten und nicht für jedermann zugänglichen Bereich handeln.
3. Alle Fahrzeuge sind unmittelbar nach Beendigung des letzten Wertungslaufes im Parc Fermé abzustellen. Sie dürfen erst nach Ablauf der Protestfrist auf Anweisung des Rennleiters entfernt werden.

Art. 16 Demonstrationsläufe

Falls im Rahmen einer Veranstaltung Demonstrationsläufe durchgeführt werden, ist der Art. 6 des ISG einzuhalten. Insbesondere wird darauf hingewiesen, dass die betreffenden Fahrzeuge einer Technischen Abnahme unterzogen werden müssen und dass die Zeitnahme verboten ist. Weiterhin muss der Veranstalter in der Veranstaltungsausschreibung die Sicherheitsstandards für Fahrer/Fahrzeuge von Demonstrationsläufen definieren.

III. PARCOURS-AUFBAU

Art. 1 Abmessungen der Strecke und Wertungsaufgaben

Mindestlänge: 1000 m

Abstand der Wertungsaufgaben:

min. 12,0 m (Rennslalom: min. 20,0 m)

max. 100,0 m (Rennslalom: max. 150,0 m)

Art. 2 Streckenbeschaffenheit

Fester Untergrund, wie Asphalt, Beton oder Pflaster. Flacher Parcours ohne wesentliche Höhenunterschiede oder Querneigung. Der DMSB kann nach Prüfung eine Sondergenehmigung erteilen. Im Falle einer Sondergenehmigung kann eine DMSB-Streckenlizenz beantragt werden. *Darüber hinaus besteht auf Antrag die Möglichkeit der Erstellung eines DMSB-Streckengutachtens (sofern gemäß StVO erforderlich).*

Art. 3 Streckenaufbau, Streckenmarkierung und Wertungsaufgaben

Für den Aufbau der Wertungsaufgaben sind nur Pylonen (Höhe: 50 cm +/- 5 cm) zu verwenden. Der Standort der Pylonen muss markiert sein (Umranden der Pylonen-Bodenplatte). Die Markierung der Strecke muss eindeutig sein.

Bei der Festlegung des Kurses und dessen Markierung dürfen keine einzelnen losen Reifen verwendet werden.

Zur Verdeutlichung der Streckenführung können gelbe Gummischläuche (mit den Abmessungen Länge: ca. 200 cm; Durchmesser max. 0,5 Zoll) verwendet werden.

Folgende Wertungsaufgaben sind möglich:

a) Einzelner Markierungspunkt:

1 Pylon stehend, daneben 1 Pylon liegend.

Der stehende Pylon markiert die eigentliche Wertungsaufgabe. Der liegende Pylon dient nur der Verdeutlichung der Fahrtrichtung und ist bei Verschieben oder Umwerfen nicht mit Wertungsstrafen zu belegen. Er zeigt mit der Spitze weg vom Markierungspunkt. Der Abstand zwischen der Bodenplatte des stehenden Pylonen und des liegenden Pylonen entspricht der Länge der Bodenplattendagonalen. Die Wertungsaufgabe ist auf der dem liegenden Pylonen gegenüberliegende Seite zu passieren.

Bei natürlichen Begrenzungen, die den Streckenverlauf unmissverständlich vorgeben z.B. Aufstellen des Markierungspunktes am Straßenrand, kann der liegende Pylon weggelassen werden.

Dem Veranstalter wird empfohlen, mindestens die Stellung der Bodenplatte des liegenden Pylonen zu markieren.

Eine Folge aus wechselseitig rechts und links zu passierenden Einzelmarkierungen auf einer Linie wird „Schweizer Slalom“ genannt und sollte mit mind. vier Richtungsänderungen mind. einmal im Parcours enthalten sein.

b) Einzelne Tore bestehend aus 2 Pylonen:

Torbreite: (Innenkante der Pylonen – Bodenplatte)

min. 2,50 m (Rennslalom: min. 3,00 m)

max. 3,50 m (Rennslalom: max. 4,00 m)

c) Pylonengasse:

Pylonen beidseitig in gerader Linie aufgebaut. Pylonengassen, die als Kurvenbahn aufgestellt sind, sind nicht zulässig.

Eine Pylonengasse besteht aus mind. 4 Pylonen je Seite, max. 8 Pylonen je Seite.

Torbreite: analog Teil III, Art. 3 b)

Abstand der Pylonen in einer Gasse (Bodenplatte zu Bodenplatte) = 1,0 m +/- 10 cm

d) Wende:

Als Wende bezeichnet man drei stehende Pylonen, welche, wenn man Ihre Mittelpunkte verbindet ein Dreieck bilden. Wenden können nur bei Richtungsänderungen von mehr als 90° aufgestellt werden.

e) Zielgasse:

Als Zielgasse dient eine Pylonengasse, wie vom Aufbau unter c) beschrieben.

Zielgassen müssen aus 8 Pylonen je Seite bestehen und sind rechtwinklig auf die Ziellinie zulaufend aufzubauen. Jeder DMSB-Slalom muss durch eine Zielgasse beendet werden.

Torbreite: analog Teil III, Art. 3 b)

Die Auslaufzone nach der Ziellinie muss mindestens 60 m betragen und ist von jeglichen Hindernissen, auch von Fahrzeugen, Splitt und allem anderen freizuhalten. Es ist verboten, innerhalb von mindestens 20 Metern seitlichem Abstand parallel zur Auslaufzone den Parc Fermé, die Start-Voraufstellung oder ähnliches einzurichten. Erst am Ende der Auslaufzone dürfen andere Einrichtungen aufgebaut sein.

Durch den Streckenaufbau vor dem Ziel ist zu gewährleisten, dass die Wettbewerbsfahrzeuge nach Überfahren der Ziellinie innerhalb von 50% der Auslaufzone zum Stillstand gebracht werden können. Für Veranstaltungen, bei denen der Auslauf wieder in die Strecke hineinführt, ist keine Auslaufzone vorgeschrieben.

Art. 4 Zuschauerplätze

Zuschauer sind an deutlich gekennzeichneten Plätzen unterzubringen und so abzusichern, dass sie nicht gefährdet werden. Eine Rückhaltevorrückung muss mindestens 20 m, im Wendebereich 30 m von der Parcours-Außenlinie entfernt aufgebaut sein.

Zuschauer dürfen nur dann näher an den Parcours herangebracht werden, wenn sie mindestens 3 m hinter einer

Schutzbarriere (z.B. fest installierte Reifenkette) untergebracht sind, die geeignet ist, ein vom Parcours abgekommenes Fahrzeug aufzufangen.

Eine Reifenkette (auch zum Schutz der Sportwarte) wird wie folgt aufgebaut:

- Es werden 5 Pkw-Reifen aufeinander gelegt (Mindesthöhe ca. 1 Meter) und fest miteinander verbunden. Die so entstandenen Reifenpakete werden untereinander so eng verbunden, dass eine Kette entsteht.
- Verbindungen sind durch Draht, Kunststoff- oder Stahlband oder Seile (8–10 mm) mit festem Knoten (z.B. Schifferknoten) herzustellen. Die Verbindungen können auch mittels Nylonschnüren oder reißfesten Plastikstreifen oder Schrauben mit Unterlegscheiben und Muttern hergestellt werden.
- Jedes 5. Reifenpaket wird zurückgesetzt, damit die Reifenkette elastisch bleibt und beim Anprall eines Fahrzeuges nachgeben kann.

Art. 5 Streckenskizze

Eine Streckenskizze muss bei der Veranstaltung vor Ort ausgehängt werden.

Aus der Skizze sollte deutlich zu ersehen sein:

- Streckenverlauf
- Lage der Zuschauerabschnitte und des Fahrerlagers einschließlich Parc Fermé

- Standorte der Sachrichter und sonstiger Posten
- Standort des RTW oder Arzt/Rettungsassistent

Art. 6 Strecke und sonstige Sicherheitsvorkehrungen

Einzelne Hindernisse (Masten, Bäume, Fahrzeuge etc.) links und rechts der Strecke sollen von der jeweiligen Streckenaußenlinie bis auf 20 m Entfernung mit einer Schutzvorrichtung (Sicherheitseinrichtung) abgesichert werden.

Es muss ein einsatzbereiter RTW oder Arzt/Rettungsassistent mit Notfallkoffer, der entsprechend erkennbar sein muss, mit Funkverbindung zur Leitstelle anwesend und die kurzfristige Herbeiholung eines Notarztes gewährleistet sein. Eine Zufahrt und Abfahrt des Sanitätsdienstes muss jederzeit gegeben sein.

Geeignete Feuerlöschmittel müssen in ausreichender Menge zur Verfügung stehen.

Jeder Posten der Streckensicherung muss über eine rote Flagge verfügen und vom Veranstalter eingewiesen werden.

Den Veranstaltern wird empfohlen, den Teilnehmern durch angemessene Pausen während der Veranstaltung die Möglichkeit zu geben, den Parcours zu besichtigen.

DMSB-Rallycross-Reglement 2019

Stand: 28.11.2018 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

INHALTSVERZEICHNIS

1. Generelle Bestimmungen

- Art. 1.1 Allgemeine Bestimmungen, Meisterschaften
- Art. 1.2 Wettbewerbe
- Art. 1.3 Organisation

2. Standard-Bestimmungen

Art. 2.1 Allgemeine Bestimmungen

- Art. 2.1.1 Zugelassene Fahrzeuggruppen
- Art. 2.1.2 Zulassungsvoraussetzungen für die Fahrzeuge
- Art. 2.1.3 Teilnehmer und Lizenzen
- Art. 2.1.4 Nennungen, Nenngeld, Nennungsschluss

Art. 2.2 Abnahme, Starter

- Art. 2.2.1 Abnahme
- Art. 2.2.2 Starter

Art. 2.3 Durchführung der Veranstaltung

- Art. 2.3.1 Sicherheitsbestimmungen
- Art. 2.3.2 Fahrerinformation
- Art. 2.3.3 Training, Zusammensetzung der Fahrzeuggruppen
- Art. 2.3.4 Qualifikationsrennen, Wertung
- Art. 2.3.5 Start / Fehlstart
- Art. 2.3.6 Joker lap
- Art. 2.3.7 Semifinals und Finals
- Art. 2.3.8 Fahrvorschriften, Rennabbruch
- Art. 2.3.9 Strafen und Wertungsstrafen

Art. 2.4 Parc Fermé, Ergebnisse

- Art. 2.4.1 Parc Fermé
- Art. 2.4.2 Ergebnisse

Art. 2.5 Preise, Siegerehrung

1. GENERELLE BESTIMMUNGEN

Art. 1.1 Allgemeine Bestimmungen, Meisterschaften

1. Rallycross-Veranstaltungen werden nach dem Internationalen Sportgesetz der FIA (ISG) mit Anhängen, dem DMSB Veranstaltungsreglement, dem DMSB Rallycross-Reglement, dem DMSB Technik Reglement Rallycross sowie den DMSB Lizenzbestimmungen, den allgemeinen und besonderen DMSB-Prädikatsbestimmungen, den DMSB-Umweltrichtlinien, den Dopingbestimmungen der WADA/NADA, den DMSB und FIA-Anti-Doping-Bestimmungen, den Ethikkodex und Verhaltenskodex der FIA und dem Ethikkodex des DMSB sowie den Sportlichen und Technischen Serienbestimmungen (falls zutreffend) durchgeführt.

Sind für DMSB-Prädikate vom Rallycross-Reglement abweichende Bestimmungen beschrieben, so gelten diese besonderen Bestimmungen für den Ablauf der Veranstaltung. Für andere Serien gelten zusätzlich die Ausschreibungsbestimmungen der jeweiligen Serie, sofern sie dem Rallycross-Reglement nicht widersprechen.

Art. 1.2 Wettbewerbe

1. Rallycross-Rennen sind Wettbewerbe, die auf einem flachen bis hügeligen Rundkurs auf befestigter und/oder unbefestigter Fahrbahn ausgetragen werden.

Für Veranstaltungen mit dem Status National A ist eine Streckenlizenz des DMSB obligatorisch. Für Veranstaltungen, die auf ausländischen Strecken durchgeführt werden, gilt die jeweilige Streckenlizenz des ASN des Landes oder die FIA Streckenlizenz. *Qualifikationsrennen, Semifinals und Finals der DRX sind separat von anderen Meisterschaften durchzuführen.*

2. Die Gesamtlänge der Rennen beträgt nicht mehr als 6000 Meter in den Qualifikationsrennen und nicht mehr als 8000 Meter in den Finals.

Art. 1.3 Organisation

1. Der Ablauf während der Veranstaltung ist in den Standard-Bestimmungen (Art. 2) beschrieben.
2. Das Gremium der Sportkommissare wird aus einem Vorsitzenden (Sportwart-Lizenzstufe A) und einem Sportkommissar, Sportwart-Lizenzstufe Stufe A oder B gebildet.

2. STANDARD-BESTIMMUNGEN

Art. 2.1 Allgemeine Bestimmungen

- Art. 2.1.1 Zugelassene Fahrzeuggruppen

1. Supercars

- a. *Allrad-Fahrzeuge bis 3500ccm gemäß dem aktuellen FIA-RX-SuperCars Reglement (Art. 279.2.1).*

b. Allrad-Fahrzeuge bis 6000ccm der Gruppe A inkl. Nachträge zur A-Homologation mit gültiger oder zeitlich beendeter FIA – bzw. DMSB Homologation, sowie geschlossene Personenwagen (Tourenwagen und GTs) welche min. 2500 technisch, identische Einheiten für den öffentlichen Straßenverkehr aufweisen können. Der Umbau auf Allradantrieb ist im Rahmen des ISG der FIA, Anhang J; Art. 279 für SuperCars zulässig.

2. Super 1600

Fahrzeuge der Gruppe A mit gültiger oder zeitlich beendeter FIA – bzw. DMSB Homologation sowie Touring Cars Tourenwagen mit Vorderradantrieb und max. 1600ccm ohne Aufladung gemäß Art. 279 im Anhang J zum ISG.

3.1 SuperNational bis 2000ccm:

Fahrzeuge der Gruppe A mit gültiger oder zeitlich beendeter FIA – bzw. DMSB Homologation, sowie geschlossene Personenwagen (Tourenwagen und GTs mit Saugmotoren) welche min. 2500 technisch identische Einheiten für den öffentlichen Straßenverkehr aufweisen. Der Umbau von Vorderachs- auf Hinterachsantrieb ist im Rahmen des ISG der FIA, Anhang J; Art. 279 für TouringCars zulässig. Weiterhin sind Allradfahrzeuge erlaubt, welche durch Demontage von Kardanwelle und/oder Antriebswellen nur noch über eine Achse angetrieben werden.

3.2 SuperNational über 2000ccm bis 6000ccm:

Zugelassene Fahrzeuge analog der Div. 3.1 mit Saug- oder Turbomotoren, bis 6000ccm Einstufungshubraum.

4. DRX-Produktionswagen:

Fahrzeuge der Gruppe DRX-Produktionswagen sowie Produktionswagen mit Zweiradantrieb bis max. 1400 ccm (Klasse bis 1400) und ab 1400 ccm (Klasse ab 1400) bis 2000 ccm

5. DRX Rallycars bis 5000ccm nur nach Gruppe H Reglement

Zugelassen sind Fahrzeuge gemäß dem aktuellen DMSB- Gruppe H Reglement sowie dem DMSB- Rallyreglement 2019.

6. Serienproduktionswagen DRX Rookie 1600:

Zugelassen sind ausschließlich Zweiradgetriebene Tourenwagen mit einem max. Hubraum von 1600ccm und einem Baujahr ab 01.01.1990.

Die Homologationsliste der FIA (+4 Jahre) ist, mit Ausnahme von Wettbewerben mit FIA Prädikat gültig.

Art. 2.1.2 Zulassungsvoraussetzungen für die Fahrzeuge

Für das vom Bewerber/Fahrer genannte Fahrzeug gelten Zulassungsvoraussetzungen:

1. Deutsche Teilnehmer benötigen einen DMSB Wagenpass für die von ihm in seiner Nennung angegebene Fahrzeuggruppe. Ausländische Teilnehmer benötigen den gültigen Wagenpass ihres Heimat-ASN.
2. Vollständige Übereinstimmung mit den gültigen DMSB Technischen Bestimmungen Rallycross sowie den weiteren Bestimmungen.

3. Fahrzeuge mit einer gültigen Zulassung zum öffentlichen Straßenverkehr sind zugelassen.
4. Fahrzeuge, die dem Ansehen des Motorsports schaden, werden nicht zum Start zugelassen. Die diesbezügliche Entscheidung hierüber trifft der Rennleiter.
5. Ein Austausch des Fahrzeugs und jede Umstufung ist nach Nennschluss ausgeschlossen. Hiervon ausgenommen sind Fahrzeugfalscheinstufungen oder Klassenzusammenlegungen.

Art. 2.1.3 Teilnehmer und Lizenzen

1. Es gelten uneingeschränkt die FIA / DMSB Lizenzbestimmungen.

Zur Teilnahme an Rallycross-Wettbewerben im Inland mit Status National A (NEAFP) - ist mindestens die Nationale DMSB Lizenz der Stufe C bzw. Race Card erforderlich.

Ausländische Teilnehmer sind mit einer entsprechenden Lizenz ihres ASN startberechtigt.

2. Für die Teilnahme an den DMSB Meisterschaften gelten die DMSB Prädikats- und Lizenzbestimmungen (Lizenzstufe Int. D bzw. National B erforderlich).
3. Jahrgänge 2001 – 2003, mit der Nationalen Junior-Lizenz des DMSB Teilnahme DRX Produktionswagen (bis 1400 cm³) und DRX Rookie 1600.
4. Es ist nur ein Fahrer pro Fahrzeug zugelassen. DRX Rallycars: ein oder zwei Fahrer erlaubt. Ein Mehrfachstart von Teilnehmern bei SuperCars, Super1600, SuperNational Minus/Touring und Supernational Plus ist nicht zulässig. Ein Mehrfachstart von Teilnehmern bei DRX Rallycross-Produktionswagen und DRX-Rallycars und DRX Rookie 1600 ist ebenfalls nicht zulässig.
5. Ein Austausch des Bewerbers ist nach Nennschluss ausgeschlossen.

Art. 2.1.4 Nennungen, Nenngeld, Nennschluss

1. Es gelten die entsprechenden Bestimmungen des Internationalen Sportgesetzes der FIA (ISG) und des DMSB Veranstaltungsreglements Art. 6 bis Art. 13. Kann ein Bewerber / Fahrer seiner Teilnahmeverpflichtung nicht nachkommen, hat er sofort den Veranstalter zu benachrichtigen. Verstöße werden dem DMSB gemeldet.
2. Der Nennschluss darf spätestens auf drei Tage vor der Veranstaltung festgesetzt werden.

Art. 2.2 Abnahme, Starter

Art. 2.2.1 Abnahme

1. Die Dokumentenprüfung und Technische Abnahme sind gemäß DMSB-Veranstaltungsreglement durchzuführen.
2. Nach Ablauf der Dokumentenprüfung und der Technischen Abnahme erstellt der Veranstalter eine Liste der zum Start zugelassenen Teilnehmer und Fahrzeuge und veröffentlicht diese vor dem Start zum freien Training am offiziellen Aushang.
3. Die Liste ist vor dem Aushang von den Sportkommissaren zu prüfen.

Art. 2.2.2 Starter

Als Starter gilt jeder Fahrer, der die Dokumentenprüfung und die Technische Abnahme passiert hat und mit der eigenen Motorkraft seines genannten Fahrzeuges zum Training gestartet ist oder ohne Training, mit Genehmigung des Rennleiters am Ende des Feldes zum ersten Qualifikationsrennen starten darf.

Art. 2.3 Durchführung der Veranstaltung

Art. 2.3.1 Sicherheitsbestimmungen

1. Jedes Team hat am zugeteilten Fahrerlagerplatz einen eigenen Feuerlöscher (mind. 6 kg) bereit zu halten.
2. Eine Fahrerlageraufsicht des Veranstalters, die eine Notrufverbindung herstellen kann und die auch nachts besetzt sein muss, ist obligatorisch.

Art. 2.3.2 Fahrerinformation

1. Der Veranstalter darf nach Beginn der Veranstaltung zusätzliche Veranstalterinformationen per offziellem Aushang und bei der Dokumentenprüfung schriftlich an die Teilnehmer ausgeben; sollte es sich um sportrechtlich relevante Informationen handeln, ist die Genehmigung der Sportkommissare und ein Bulletin erforderlich.
2. Vor dem freien Training findet eine Fahrerbesprechung statt. Die Teilnahme an der Fahrerbesprechung ist Pflicht (Anwesendheitsliste des Veranstalters). In der Fahrerbesprechung werden die Fahrer über den Startmodus, den Rennablauf und evtl. Besonderheiten der Veranstaltung informiert.
3. Ein Verstoß gegen die Teilnahmepflicht wird durch den Veranstalter gem. DMSB Veranstaltungsreglement mit einer Geldstrafe von € 100,00 zu zahlen an den Deutschen Motor Sport Bund e.V., geahndet.
4. Wenn ausländische Starter an der Veranstaltung teilnehmen, ist die Fahrerbesprechung zusätzlich in englischer Sprache durchzuführen.
5. Zur Sicherstellung der Information der Fahrer muss im gesamten Fahrerlager eine Lautsprecheranlage installiert sein, die von der zur Unterrichtung der Zuschauer vorhandenen Beschallungsanlage separat geschaltet und nutzbar sein muss. Lautsprecherdurchsagen haben keinen sportrechtlichen Status; dieser Service des Veranstalters dient ausschließlich einer zusätzlichen Information der Teilnehmer.

Art. 2.3.3 Training, Zusammensetzung der Fahrzeuggruppen

1. Die Zeit für das freie Training beträgt mindestens 45 min; jeder Teilnehmer darf mehrmals teilnehmen, wenn in der Ausschreibung *nichts anderes* beschrieben ist. *Teilnehmer, die am freien Training nicht teilgenommen haben, dürfen nur mit besonderer Genehmigung des Rennleiters an den Qualifikationsläufen teilnehmen.*
2. Die Rennstrecke darf während der Trainingszeiten nur mit dem genannten Fahrzeug und nur von dem/den für das Fahrzeug genannten Fahrer(n) befahren werden.
3. Wenn eine der Fahrzeuggruppen SuperCars und Super1600 aus weniger als drei Startern besteht, werden

diese Gruppen zu einer Fahrzeuggruppe zusammengesetzt, aber separat gewertet. Bis acht für die Finale qualifizierte Teilnehmer dieser zusammengesetzten Gruppen fahren die Finale gemeinsam in separater Wertung, bei mehr als acht für die Finale qualifizierten Teilnehmern aus dieser zusammengesetzten Gruppe werden Finale für SuperCars und Super1600 separat gefahren.

4. Wenn eine der Gruppen DRX Produktionswagen bis 1400 ccm und Serienproduktionswagen DRX Rookie 1600 aus weniger als drei Startern besteht, werden diese zu den Qualifikationsrennen zusammengesetzt, aber separat gewertet. Bis acht für die Finale qualifizierte Teilnehmer dieser Gruppe fahren die Finale gemeinsam in separater Wertung, bei mehr als acht für die Finale qualifizierten Teilnehmern dieser Gruppe werden Finale für DRX Produktionswagen bis 1400 ccm, und DRX Produktionswagen über 1400 ccm und Serienproduktionswagen DRX Rookie 1600 separat gefahren.
5. Wenn eine der Gruppen SuperNational Minus/Touring und SuperNational Plus aus weniger als drei Startern besteht, werden diese zu den Qualifikationsrennen zusammengelegt, aber separat gewertet. Bis acht für die Finale qualifizierte Teilnehmer dieser Gruppe fahren die Finale gemeinsam in separater Wertung, bei mehr als acht für die Finale qualifizierten Teilnehmern dieser Gruppe werden Finale für SuperNational Minus/Touring und Supernational Plus separat gefahren.
6. Die Liste der zugelassenen Starter in den Gruppen ist vor dem Aushang von den Sportkommissaren zu prüfen.

Art. 2.3.4 Qualifikationsrennen, Wertung

1. Es werden vier Qualifikationsrennen mit mindestens je vier Runden separat nach Fahrzeuggruppen durchgeführt.
2. Die Startaufstellungen werden am offiziellen Aushang veröffentlicht.
3. Teilnehmer der Qualifikationsrennen haben sich zu der Zeit der Startaufstellung im Vorstartbereich bereit zu halten.
4. Die Zeitnahme erfolgt elektronisch per Transponder, die Zeitmessung und die Zeitangabe erfolgt in 1/100 Sekunden.
5. Jede Startgruppe enthält fünf Fahrzeuge; die Aufstellung an der Startlinie erfolgt nebeneinander, s. Zeichnung 1, letzte Seite. Der jeweils bestplatzierte Fahrer darf seinen Startplatz wählen, danach darf der zweite Fahrer seinen Startplatz wählen usw.
6. Die Startgruppen werden bei Nichterscheinen eines Teilnehmers gemäß Startaufstellung aufgefüllt.
7. Die verbleibenden Fahrzeuge der letzten beiden Startgruppen werden wie folgt aufgeteilt:

Anzahl	vorletzte Gruppe	letzte Gruppe
10	2-4-6-8-10	1-3-5-7-9
9	2-4-6-8-9	1-3-5-7
8	2-4-6-8	1-3-5-7
7	2-4-6-7	1-3-5
6	2-4-6	1-3-5

8. Alle Qualifikationsrennen werden gezeitet, der schnellste Fahrer jeder Fahrzeuggruppe erhält im Qualifikationsrennen einen Punkt, der zweite zwei Punkte, der dritte drei Punkte usw.
9. Teilnehmer, die gestartet sind, aber das Qualifikationsrennen nicht beendet haben, erhalten Punkte nach der Formel: Anzahl der Teilnehmer der Fahrzeuggruppe plus 1. Teilnehmer, die trotz Startberechtigung nicht starten, erhalten Punkte nach der Formel: Anzahl der Teilnehmer der Fahrzeuggruppe plus 2. Teilnehmer, die aus einem Rennen ausgeschlossen werden, erhalten Punkte nach der Formel: Anzahl der Teilnehmer der Fahrzeuggruppe plus 3.
10. Die Aufstellung für das erste Qualifikationsrennen wird ausgelost.
11. Das zweite Qualifikationsrennen wird gemäß dem Punkte-Ergebnis des ersten Qualifikationsrennens aufgestellt. Das dritte und vierte Qualifikationsrennen wird gemäß dem Ergebnis der Addition der Punkte aus den vorherigen Qualifikationsrennen aufgestellt. Bei Punktgleichheit entscheidet die bessere Rundenzeit im freien Training über die Startposition.
12. Ausnahmen für die Gruppe DRX Rallycars:
Der Wertungs- und Startmodus sowie die Art der Startaufstellung entspricht den übrigen Fahrzeuggruppen. Alternativ darf, außer in den Finals, einzeln gestartet werden, jedoch unmittelbar aufeinander folgend im Abstand von ca. 2 - 3 Sekunden. Dies muss in der jeweiligen Ausschreibung des Veranstalters angegeben werden.
13. Die Qualifikationsrennen finden für alle Gruppen, in folgender Reihenfolge statt:
 - DRX Rallycars
 - Serienproduktionswagen DRX Rookie 1600
 - DRX Rallycross Produktionswagen bis 1400 ccm
 - DRX Rallycross Produktionswagen über 1400 ccm
 - SuperNational Minus/Touring
 - SuperNational Plus
 - Super1600
 - SuperCars

Abweichungen von oben genannter Startreihenfolge kann der Rennleiter nach Absprache mit den Sportkommissaren vornehmen.

Art. 2.3.5 Start / Fehlstart

1. Die Fahrzeuge werden zu jedem Rennen stehend und mit laufendem Motor gestartet. Die Startprozedur beginnt mit dem Zeigen einer 5-Sekunden-Tafel. Danach gibt das Aufleuchten des grünen Lichts (Startsignal) den Start frei.
2. Wenn keine elektronische Fehlstartüberwachung vorhanden ist, muss für jede Startlinie ein Fehlstartrichter als Sachrichter eingeteilt werden. Alle Sachrichter sind vom Veranstalter namentlich zu benennen und am offiziellen Aushang bekannt zu geben.

3. Zusätzlich wird der Start auf Video aufgezeichnet. Eine Kamera wird vor und oberhalb der Startgruppe positioniert und nimmt alle Fahrzeuge auf. Ein Startlicht (verbunden mit der Startampel), ist in dem Videobild erkennbar. Die Aufzeichnungen können jederzeit abgerufen und in Zeitlupe angesehen werden.
4. Die Verwendung eines elektronischen Startsystems und einer elektronischen Fehlstarteinrichtung sind empfohlen.
5. Ein Fehlstart liegt vor, wenn ein Fahrzeug nach Beginn der Startprozedur seine Startposition in Fahrtrichtung verlässt, bevor das grüne Licht aufleuchtet. Bei einer elektronischen Fehlstartauslösung wird das Aufleuchten des grünen Lichts blockiert.
6. Bei einem Fehlstart wird das Rennen auf Veranlassung des Rennleiters durch Zeigen der roten Flagge abgebrochen. Die Teilnehmer an diesem Rennen kehren sofort in langsamer Fahrt zu ihrer ursprünglichen Startposition zurück, dabei sind die Anweisungen der Sportwarte zu befolgen.
7. Nach einem Fehlstart ist Service und Nachtanken nur nach einer Entscheidung des Rennleiters erlaubt.
8. Der/die Fahrer, welche(r) den Fehlstart im Qualifikationsrennen verursacht hat/haben, wird/werden auf Veranlassung des Rennleiters durch Zeigen der schwarz-weißen Flagge verwahrt und erhalten eine Zeitstrafe von 3 Sekunden, danach wird neu gestartet.
9. Wenn ein Rennen aufgrund einer Entscheidung des Rennleiters nicht sofort wiederholt wird, verkündet der Rennleiter den Zeitpunkt des Neustarts schriftlich am offiziellen Aushang.
10. Bei einem zweiten Fehlstart desselben Teilnehmers in demselben Qualifikationsrennen wird dem Teilnehmer nach Rennabbruch auf Veranlassung des Rennleiters durch Zeigen der schwarzen Flagge die Teilnahme an diesem Rennen verwehrt.
11. Bei einem Fehlstart im Finale wird der Teilnehmer verwahrt. Bei einem weiteren Fehlstart desselben Teilnehmers wird er vom Start ausgeschlossen und als Letztplatziertes gewertet, vor den übrigen Teilnehmern, die nicht zum Finale gestartet sind.

Art. 2.3.6 Joker lap

1. Die Verwendung einer Joker lap wird empfohlen und ist in der Ausschreibung anzugeben.
2. Die Joker lap muss in jedem Qualifikationsrennen und in den Finals einmal durchfahren werden.
3. Am Ausgang der Joker lap haben die Fahrzeuge auf der Hauptstrecke Vorfahrt.
4. Teilnehmer, die die Joker lap in einem Qualifikationsrennen nicht durchfahren, erhalten eine Zeitstrafe von 30 Sekunden.
5. Teilnehmer die die Joker lap in einem Finale nicht durchfahren, werden als Letztplatziertes gewertet.
6. Eine Strafe für Teilnehmer die die Joker lap mehr als einmal durchfahren, wird von den Sportkommissaren festgesetzt.

- Für die Joker lap ist ein Sachrichter in der Ausschreibung namentlich zu benennen, der die durchgeführten Fahrzeuge je Rennen protokolliert. Alternativ darf die Protokollierung über den Einsatz von Transpondern mit entsprechendem Nachweis geregelt werden.

Art. 2.3.7 Semifinals und Finals

- Semifinals und Finals werden je Gruppe oder zusammengesetzter Gruppe mit mindestens fünf Runden durchgeführt.
- Zu den Semifinals sind maximal 16 Teilnehmer je Fahrzeuggruppe qualifiziert, die zwei Qualifikationsrennen beendet haben.
- Ab 10 qualifizierten Teilnehmern einer Fahrzeuggruppe finden Semifinals statt. Zusammensetzungen sind hierbei nicht zu berücksichtigen.
- Bei bis zu 9 qualifizierten Teilnehmern je Fahrzeuggruppe findet ein Finale mit maximal 8 Startern statt.
- Die ersten 4 Teilnehmer jedes Semifinals sind für das Finale qualifiziert.

Für die Startaufstellung der Semifinale gilt die Addition der *drei* punktbesten Qualifikationsrennen. Bei Punktgleichheit entscheidet das bessere Ergebnis des nicht herangezogenen Qualifikationsrennens. Bei weiterer Punktgleichheit entscheidet die schnellste Zeit aus einem Qualifikationsrennen. Die erste Startgruppe besteht aus den Platzierungen 2-4-6-8-10-12-14-16, die zweite Gruppe aus den Platzierungen 1-3-5-7-9-11-13-15.

- Die Finals werden anhand der Platzierungen aus den Semifinals aufgestellt. Bei gleicher Platzierung entscheidet die schnellere Zeit aus dem Semifinale. Bei weniger als 10 qualifizierten Teilnehmern (vergleiche Punkt 3) erfolgt die Startaufstellung entsprechend Punkt 4.
- Die Semifinals und Finals finden für alle, in folgender Reihenfolge statt:

- DRX Rallycars
- Serienproduktionswagen DRX Rookie 1600
- DRX Rallycross Produktionswagen bis 1400 ccm
- DRX Rallycross Produktionswagen über 1400 ccm
- SuperNational Minus/Touring
- SuperNational Plus
- Super1600
- SuperCars

Abweichungen von oben genannter Startreihenfolge kann der Rennleiter nach Absprache mit den Sportkommissaren vornehmen.

- In den Finals starten bis zu acht Fahrzeuge in einer Startaufstellung in drei Reihen (3-2-3). Die Fahrzeuge werden versetzt aufgestellt, s. Zeichnung 2, letzte Seite. Der erstplatzierte Fahrer kann die Position wählen, dann der Zweitplatzierte, dann der Drittplatzierte etc.
- Kann ein Fahrer seinen Startplatz in einem Finale nicht einnehmen, so kann dieser nicht von einem zusätzli-

chen Fahrer eingenommen werden, aber von einem Fahrer aus derselben Reihe gewählt werden. Diese Regelung gilt sinngemäß ebenfalls für die Semifinals.

- Wenn ein Fahrer in einem Finale nicht startet, wird er als Letzter in diesem Finale gewertet. Können zwei oder mehr Fahrer in einem Finale nicht starten, werden sie in diesem Finale als Letzte entsprechend der Reihenfolge der Qualifikation gewertet. Diese Regelung gilt sinngemäß ebenfalls für die Semifinals.
- Gewertet wird nach der Anzahl der gefahrenen Runden. Bei gleicher Rundenzahl entscheidet die schnellere Zeit. Sofern zwei oder mehr Fahrzeuge in der gleichen Runde ausgefallen sind, erfolgt die Wertung auf Grund der letzten Überfahrt der Ziellinie. Bei Ausfall in der ersten Runde erfolgt die Wertung analog der Startposition. Die im Semifinale ausgeschiedenen Teilnehmer werden entsprechend der Reihenfolge des Semifinales, im Endergebnis aufgeführt. Bei gleicher Position entscheidet die bessere Laufzeit.
- Bei Finals mit nur einem Starter, wird dem Rennleiter freigestellt dieses zu starten. Der Teilnehmer wird nach Prüfung der Fahrfähigkeit durch den Rennleiter als Erster des Finals gewertet.

Art. 2.3.8 Fahrvorschriften, Rennabbruch

- Flaggenzeichen müssen dem Internationalen Sportgesetz - Anhang H – entsprechen.

Ausnahmen:

- Die gelbe(n) Flagge(n) wird/werden nur an einem Streckenposten geschwenkt gezeigt. Sie gilt/gelten bis zum Passieren des Hindernisses. Es wird keine grüne Flagge gezeigt.
- Eine gelbe Flagge bedeutet: Hindernis auf der Fahrbahn
- Zwei gelbe Flaggen bedeuten: Zwischenfall auf der Ideallinie, Strecke vollständig oder zu großen Teilen blockiert. So lange sich noch ein Fahrer in einem liegen gebliebenen Fahrzeug oder auf der Strecke befindet, werden unabhängig von der Situation auf der Rennstrecke immer zwei gelbe Flaggen geschwenkt gezeigt.
- Die schwarz-weiße Flagge wird zusammen mit der Startnummer gezeigt: Verwarnung, Teilnehmer unter Beobachtung, ggf. *Disqualifikation* nach Ende des Rennens.
- Die schwarze Flagge wird über zwei Runden zusammen mit einer Startnummerntafel angezeigt. Der Teilnehmer muss sofort in das Fahrerlager oder in den Parc Fermé (im Finale) fahren.

- Die rote, die schwarz-weiße und die schwarze Flagge werden nur auf Anweisung des Rennleiters gezeigt.
- Teilnehmer, denen die schwarze Flagge gezeigt wurde, werden für das jeweilige Rennen nicht gewertet, der betreffende Teilnehmer wird vom Rennleiter mit Angabe des Grundes schriftlich informiert.

4. Im Übrigen gelten die Bestimmungen des Anhang L des ISG.
5. Fahrer, die von der Strecke abkommen, müssen das Rennen an der Stelle fortsetzen, an welcher die Strecke verlassen wurde, es sei denn, das Wiederauffahren auf die Strecke erfolgt ohne Abkürzung bzw. ohne Wettbewerbsvorteil.
6. Der Fahrer eines liegen gebliebenen Fahrzeugs hat, sofern ihm dies möglich ist, das Fahrzeug unverzüglich zu verlassen und hinter einer Absperrung Schutz zu suchen.
7. Fahrbahnmarkierungen (Reifenstapel o.ä.) werden mit ihrer Außenumrandung auf dem Boden markiert.
8. Fremde Hilfe: Es ist verboten, das Fahrzeug entgegen der Fahrtrichtung zu bewegen oder zu schieben, außer bei Anweisung durch offizielle Sportwarte, Hilfe auf der Rennstrecke darf nur durch die offiziellen Sportwarte geleistet werden.
9. Liegen gebliebene Fahrzeuge dürfen nur auf Anweisung des Rennleiters von der Strecke entfernt werden.
10. Das Wässern der Rennstrecke erfolgt nur auf Veranlassung des Rennleiters und nach Absprache mit den Sportkommissaren. Die Fahrer sind über das Wässern zu informieren, zusätzlich wird am Start die „gelb/rote Flagge“ gezeigt. Nach dem Wässern darf auf Veranlassung des Rennleiters eine Einführungsrunde durchgeführt werden.
11. Beendigung der Rennen: Das Ende der Läufe wird jedem Fahrer durch Zeigen der Zielflagge bei Überfahren der Ziellinie angezeigt. Abgewinkt wird zunächst bei Erreichen der vorgeschriebenen Rundenzahl der Zeit schnellste und dann alle nachfolgenden, unabhängig von deren bis dahin erreichter Rundenzahl.
12. Falls der Abbruch eines Rennens erforderlich ist, zeigt der Rennleiter am Start die rote Flagge. Danach zeigen alle Sportwarte der Streckensicherung entlang der Rennstrecke die rote Flagge. Die Teilnehmer des Rennens müssen sofort anhalten oder in langsamer Fahrt zum Start zurückfahren, dabei sind die Anweisungen der Sportwarte zu befolgen.
13. Wird ein Qualifikationsrennen vor Beendigung der vorgeschriebenen Renndistanz abgewinkt oder mit der roten Flagge abgebrochen gilt folgende Regel:
Das Rennen muss über die gesamte Distanz wiederholt werden. Die Teilnehmer an diesem Rennen kehren umgehend und in langsamer Fahrt zu ihrer ursprünglichen Startposition zurück, nur die Teilnehmer vom ersten Start sind bei der Wiederholung startberechtigt. Kann ein Teilnehmer beim Wiederholungsstart nicht mehr starten, gilt er als Starter dieses Rennens.
14. Wenn ein Rennen aufgrund einer Entscheidung des Rennleiters nicht sofort wiederholt wird, verkündet der Rennleiter den Zeitpunkt des Neustarts schriftlich am offiziellen Aushang.
15. Wird ein Finale vor Beendigung der vorgeschriebenen Runden abgewinkt oder mit der roten Flagge abgebrochen, gilt folgende Regel:
 - a) Bei Erreichen von weniger als 75% der vorgeschriebenen Renndistanz, abgerundet zur nächsten vollen Rundenzahl:
Das Rennen muss über die gesamte Distanz wiederholt werden.
 - b) Mehr als 75% der Renndistanz wurde erreicht, abgerundet zur nächsten vollen Rundenzahl:
Die Fahrzeuge werden direkt in den Parc Fermé geleitet; das Rennen gilt zu dem Zeitpunkt als beendet, als das führende Fahrzeug das vorletzte Mal vor Rennabbruch die Ziellinie überquerte.

Art. 2.3.9 Strafen und Wertungsstrafen

1. Für Strafen gelten vollständig die betreffenden Artikel des DMSB Veranstaltungsreglements Art. 19 bis 22 Strafen bei Rallycross-Wettbewerben dürfen nur von den Sportkommissaren oder vom DMSB Sport- bzw. Berufungsgericht ausgesprochen werden und sind generell:
 - *Verwarnung*
 - *Geldstrafe*
 - *Zeitstrafe oder Rundenabzug*
 - *Streichung einer oder mehrerer Runden des Zeittrainings*
 - *Zurückversetzung in der Startaufstellung*
 - *Zurückversetzung im Ergebnis des Wettbewerbs*
 - *Disqualifikation von der Wertung aus einem oder mehreren Wettbewerben*
 - *Nichtzulassung zum Start*
 - *Verbot der Teilnahme an der Veranstaltung*
 - *Disqualifikation von der Teilnahme an der Veranstaltung*

Im DMSB-Veranstaltungs-Reglement sind weitere Tatbestände aufgeführt.
- 1.1 *Wertungsstrafen werden vom Rennleiter verfügt, können unabhängig von weiteren Strafen auch von den Sportkommissaren ausgesprochen werden. Wertungsstrafen bei Rallycross – Wettbewerben sind:*
 - a) *Verwarnung*
 - b) *Zeitstrafe oder Rundenabzug*
 - c) *Streichung einer oder mehrerer Runden des Zeittrainings*
 - d) *Zurückversetzung in der Startaufstellung*
 - e) *Zurückversetzung im Ergebnis des Wettbewerbs*
 - f) *Nichtzulassung zum Start*
 - g) *Nichtwertung eines Laufes*

Verstöße, die vom Rennleiter/Renndirektor geahndet werden, sind:

 - h) *Fehl-/Frühstart*
 - i) *Start von einer nicht korrekten Position,*
 - j) *Verstoß gegen die Fahrvorschriften und Verhaltensregeln*

k) Nichtbeachten von Flaggenzeichen

Der Rennleiter ist verpflichtet, die Sportkommissare unverzüglich über festgesetzte Wertungsstrafen und Geldbußen zu informieren. Gegen Wertungsstrafen/Geldbußen des Rennleiters kann innerhalb von 30 Minuten nach Bekanntgabe (Aushangzeit) bzw. nach Empfang der Entscheidung Protest eingelegt werden.

1.2 Besondere Tatbestände der Wertungsstrafen

Die nachstehenden Tatbestände sind keine abschließende Aufzählung, es werden damit lediglich die wichtigsten Verstöße mit der möglichen Ahndungsweise aufgeführt.

a) Verlassen der Rennstrecke mit allen vier Rädern mit Wettbewerbsvorteil: Zeitstrafe 5s, Zurückversetzung im Ergebnis des Vorlaufs bzw. Finale (DNC)

b) Nichtbeachten von Flaggenzeichen (ohne festgestellte Gefährdung anderer): Zeitstrafe 5s, Nichtwertung (Vorlauf) bzw. Zurückversetzung im Ergebnis des Wettbewerbs (Finale) (DNC)

c) Überholen unter gelber Flagge (ohne festgestellte Gefährdung anderer): Nichtwertung (Vorlauf) bzw. Zurückversetzung im Ergebnis des Wettbewerbs (Finale) (DNC)

d) Unerlaubtes Bewegen des Fahrzeugs entgegen der Fahrtrichtung: Nichtwertung (Vorlauf) bzw. Zurückversetzung im Ergebnis des Wettbewerbs (Finale) (DNC)

e) Verstoß gegen die Fahrvorschriften und Verhaltensregeln: Zeitstrafe 5s, Zurückversetzung im Ergebnis des Vorlaufs bzw. Finale, Nichtwertung (Vorlauf) bzw. Zurückversetzung im Ergebnis des Wettbewerbs (Finale) (DNC).

f) Mitfahrten von Mechanikern o. ä. im oder auf dem Fahrzeug: Nichtwertung (Vorlauf) bzw. Zurückversetzung im Ergebnis des Wettbewerbs (Finale) (DNC).

g) Erster Fehlstart: Verwarnung durch Zeigen der schwarzen-weißen Flagge

h) Zweiter Fehlstart desselben Teilnehmers in demselben Vorlauf: Nichtzulassung zum Start durch Zeigen der schwarzen Flagge (DNC).

i) Zweiter Fehlstart desselben Teilnehmers in einem Finale: Nichtzulassung zum Start durch Zeigen der schwarzen Flagge und Wertung als Letztplatziertes in diesem Finale vor den übrigen Teilnehmern, die nicht zu dem Finale gestartet sind (DNC).

j) Festgestellte Verstöße gem. Tatbestände a - f während des freien Trainings werden den Sportkommissaren gemeldet. Neben der Verhängung einer Geldstrafe ist auch die Rückversetzung im Ergebnis des Zeittrainings um 5 Plätze möglich.

1.3 In Anwendung von Art. 12.2 des ISG sind diese Zeitstrafen mit dem Rechtsmittel der Berufung nicht anfechtbar.

1.4 Während eines Wettbewerbsteils soll der Rennleiter eine Wertungsstrafe gegen denselben Fahrer nur einmal verhängen und jeden weiteren Verstoß an die Sportkommissare melden.

1.5 Festgestellte Verstöße gegen technische Bestimmungen werden vom Rennleiter bzw. den Technischen Kommissaren an die Sportkommissare gemeldet

Und im Besonderen:

Mehrmaliges Durchfahren der Joker lap:

Entscheidung der Sportkommissare

2. Wertungsstrafen werden vom Rennleiter verfügt, können unabhängig von evtl. weiteren Strafen auch von den Sportkommissaren ausgesprochen werden. Wertungsstrafen bei Rallycross-Wettbewerben sind:

Nichtfahren der Jokerlap im Qualifikationsrennen:

Zeitstrafe 30 Sekunden

Nichtfahren der Jokerlap im Finale:

Klassifikation in dem Finale vor den nicht gestarteten Teilnehmern

Der Veranstalter darf mit Genehmigung des DMSB in der Ausschreibung weitere Tatbestände für Wertungsstrafen festlegen.

3. Bei allen Vorfällen, die nicht explizit in diesem Reglement erwähnt, geregelt oder aufgeführt sind, oder die vom Rennleiter berichtet werden, entscheiden für die Strafuweisung die Sportkommissare. Dabei sind die Bestimmungen des Internationalen Sportgesetzes der FIA und die DMSB Prädikats- und weiteren Bestimmungen zu beachten.

Art. 2.4 Parc Fermé, Ergebnisse

Art. 2.4.1 Parc Fermé

1. Der Veranstalter bestimmt eine geeignete Örtlichkeit als Parc Fermé, in dem alle Fahrzeuge der Finale durch die Fahrer persönlich und direkt nach Beendigung der Finale bis zum Ablauf der Protestfrist abzustellen sind; ausgenommen die Fahrzeuge, die das Finale nicht beendet haben, für diese gilt das Veranstaltungsgelände (Fahrerlager) bis zum Ablauf der Protestfrist als Parc Fermé.

2. Der Parc Fermé Bereich ist vom Veranstalter in Abstimmung mit den Technischen Kommissaren zu überwachen. An Fahrzeugen, für die das Finale beendet ist, darf bis zur Aufhebung des Parc Fermé nicht mehr gearbeitet werden. Die Fahrer bzw. deren Helfer, und/oder Zuschauer haben während der Parc Fermé Zeiten keinen Zutritt zum Parc Fermé-Gelände, Ausnahme nach Anordnung durch den Rennleiter oder durch die Sportkommissare und nur in Anwesenheit der Technischen Kommissare.

Die Anweisung zum Öffnen des Parc Fermé und damit die Erlaubnis zum Entfernen der Fahrzeuge aus dem Parc Fermé gibt nur der Rennleiter nach vorheriger Rücksprache mit den Sportkommissaren.

Art. 2.4.2 Ergebnisse

1. Der Aushang ist in der Ausschreibung des Veranstalters zu regeln.

- Die Veröffentlichung der Startaufstellung der Finale muss rechtzeitig vor Beginn der Finale erfolgen.
- Die vorläufigen Ergebnisse aller Rennen enthalten die Wertung (z.B. Platzierung, Rennen nicht gestartet, gefahrene Runden und Zeit, nicht beendet, nicht gewertet, Wertungsstrafen, Strafen) und werden sofort nach Vorlage durch Veröffentlichung am offiziellen Aushang mit Angabe der Aushangzeit bekannt gegeben.

In den Protokollen der Zeitnahme Ergebnislisten müssen folgende Abkürzungen verwendet werden:

DNS = Teilnehmer ist nicht gestartet.

DNF = Teilnehmer hat Wettbewerbsteil nicht beendet.

DNQ = Teilnehmer ist nicht qualifiziert.

DNC = Teilnehmer ist für das Ergebnis nicht klassifiziert (gem. Wertungsstrafe durch den Rennleiter oder die Sportkommissare).

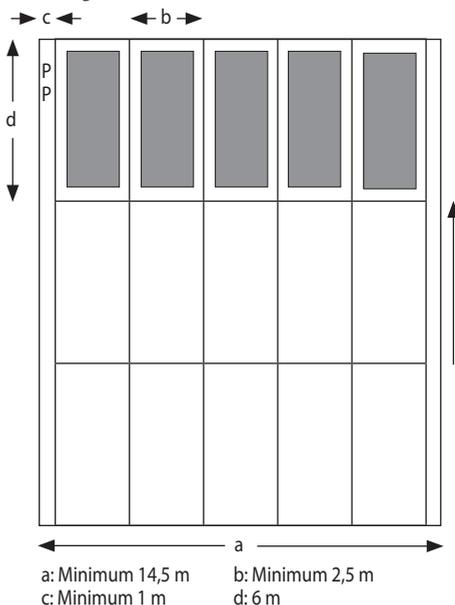
DSQ = Teilnehmer wurde disqualifiziert (Ausschluss von der Vorlaufwertung, der Finalwertung oder der gesamten Veranstaltung).

- Nach Beendigung der Qualifikationsrennen veröffentlicht der Veranstalter zusätzlich die Qualifikations-Meisterschaftswertung in der alle vier Qualifikationsrennen gewertet werden (siehe Prädikatsausschreibung). Diese ist spätestens mit den vorläufigen Endergebnissen auszuhängen.
- In den offiziellen Ergebnislisten der Veranstaltung müssen alle Starter mit ihrem erzielten Ergebnis gelistet sein, z.B. Platzierung, Rennen nicht beendet, nicht gestartet, nicht gewertet, Wertungsstrafen, Strafen.

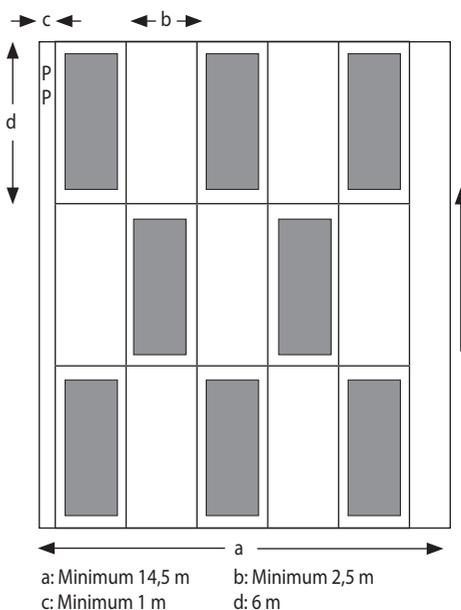
Art. 2.5 Preise, Siegerehrung

- Eine Podiumszeremonie nach Beendigung der A-Finale ist *obligatorisch*.
- Der Zeitpunkt und der Ort der Preisverteilung und der Siegerehrung werden in der Ausschreibung des Veranstalters bekannt gegeben. Die Siegerehrung ist Bestandteil der Veranstaltung.
- Fahrer, die bei der Siegerehrung nicht anwesend sind, erhalten keine Preise. Mediengerechte Kleidung aller Fahrer ist *obligatorisch*.

Zeichnung 1 – Qualifikationsrennen



Zeichnung 2 – Finale



DMSB-Autocross-Reglement 2019

Stand: 28.11.2018 - Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

INHALTSVERZEICHNIS

1. Generelle Bestimmungen

Art. 1.1 Allgemeine Bestimmungen

Art. 1.2 Wettbewerbe

Art. 1.3 Veranstaltungsstatus

Art. 1.4 Organisation

2. Standard-Bestimmungen

Art. 2.1 Organisation, Programm, Zeitplan

Art. 2.2 Allgemeine Bestimmungen

Art. 2.2.1 Zugelassene Fahrzeuge und Klasseneinteilung

Art. 2.2.2 Teilnehmer und Lizenzen

Art. 2.2.3 Nennungen, Nenngeld, Nennschluss

Art. 2.2.4 Sonstige Bestimmungen

Art. 2.3 Abnahme, Starter

Art. 2.3.1 Abnahme

Art. 2.3.2 Starter

Art. 2.4 Durchführung der Veranstaltung

Art. 2.4.1 Sicherheitsbestimmungen

Art. 2.4.2 Fahrerinformation

Art. 2.4.3 Training, Klassenzusammenlegung

Art. 2.4.4 Start und Fehlstart

Art. 2.4.5 Startaufstellung Vorlauf

Art. 2.4.6 Vorlauf, Qualifikationswertung, Klassifikation Finale

Art. 2.4.7 Finale

Art. 2.4.8 Fahrvorschriften

Art. 2.4.9 Beendigung des Rennens, Rennabbruch

Art. 2.4.10 Strafen und Wertungsstrafen

Art. 2.5 Parc Fermé, Ergebnisse, Proteste

Art. 2.5.1 Parc Fermé

Art. 2.5.2 Ergebnisse

Art. 2.5.3 Proteste und Berufungen

Art. 2.6 Preise, Pokale

Art. 1 GENERELLE BESTIMMUNGEN

Art. 1.1 Allgemeine Bestimmungen

Autocross-Veranstaltungen werden nach dem Internationalen Sportgesetz der FIA (ISG) mit Anhängen, dem DMSB Veranstaltungsreglement, dem DMSB Autocross-Reglement, dem DMSB-Technik-Reglement, den DMSB Lizenzbestimmungen, den allgemeinen und besonderen DMSB-Prädikatsbestimmungen, den DMSB-Umweltrichtlinien, den Dopingbestimmungen der WADA/NADA, dem DMSB und FIA-Anti-Doping-Bestimmungen, den Ethikkodex und Verhaltenskodex der FIA und dem Ethikkodex des DMSB sowie den Sportlichen und Technischen Serienbestimmungen (falls zutreffend) durchgeführt und vom DMSB genehmigt. Soweit durch die Veranstaltungsausschreibung keine anderweitige Regelung getroffen ist, gelten die Regelungen der o.a. Reglements.

Sind für DMSB-Prädikate vom Autocross-Reglement abweichende Bestimmungen beschrieben, so gelten diese be-

sonderen Bestimmungen für den Ablauf der Veranstaltung. Für andere Serien gelten zusätzlich die Ausschreibungsbestimmungen der jeweiligen Serie, sofern sie dem Autocross-Reglement nicht widersprechen.

Art. 1.2 Wettbewerbe

1. Autocross-Rennen sind Wettbewerbe, die auf einem flachen bis hügeligen Rundkurs auf unbefestigter Fahrbahn ausgetragen werden. Autocross-Rennen werden auch auf Off-Road-Rennstrecken mit befestigter und/oder unbefestigter Fahrbahn veranstaltet.
2. Für Veranstaltungen mit dem Status *National A* ist eine Streckenlizenz des DMSB obligatorisch. Für Veranstaltungen, die auf ausländischen Strecken durchgeführt werden, gilt die jeweilige Streckenlizenz des ASN des Landes oder die FIA Streckenlizenz.
3. Die Streckenlänge der Vorlaufrennen darf maximal 5600 m betragen, die Streckenlänge der Finale muss mindestens 5600 m und darf maximal 7100 m betragen.

Art. 1.3 Veranstaltungsstatus

1. Autocross-Veranstaltungen haben entweder den Status „National A“ bzw. „National A Plus“ und führen die Zusatzbezeichnung „NEAFP“ oder „NSAFP“ (ausländische Teilnehmer zugelassen) oder „National A“ (ausländische Teilnehmer nicht zugelassen), die Wettbewerbe werden im Terminkalender des DMSB eingetragen.

Art. 1.4 Organisation

1. Das Gremium der Sportkommissare wird aus einem Vorsitzenden (DMSB Sportwart Lizenzstufe A) und einem zweiten Sportkommissar, (DMSB Sportwart Lizenzstufe Stufe B oder A), gebildet.
2. Der DMSB kann für jede Prädikatsveranstaltung einen Delegierten ernennen.
3. Die Startnummern teilnehmender Fahrzeuge sind wie folgt festgelegt:

Klasse 1a	101-149	Klasse 3b	351-399
Klasse 1b	151-199	Klasse 4a	401-449
Klasse 2a	201-249	Klasse 4b	451-499
Klasse 2b	251-299	Klasse 5a	501-549
Klasse 3a	301-349	Klasse 5b	551-599

2. STANDARD BESTIMMUNGEN

Art. 2.1 Organisation, Programm, Zeitplan

Die vom DMSB genehmigte Ausschreibung der Veranstaltung enthält Angaben über die Organisation und die verantwortlichen DMSB-lizenzierten Sportwarte, sowie zum Programm und den Zeitplan; ebenso vollständige Kontaktangaben zum Veranstalter, zu besonderen Wertungen, Beschreibungen der Rennstrecke und zur Örtlichkeit.

Der Einsatz eines Fahrer-Verbindungsmannes wird in der Ausschreibung geregelt.

Die Ausschreibung darf besondere Bestimmungen zum Umweltschutz und zu besonderen Platzbestimmungen, die für alle Teilnehmer verbindlich sind, enthalten.

Art. 2.2 Allgemeine Bestimmungen

Art. 2.2.1 Zugelassene Fahrzeuge und Klasseneinteilung

Für das vom Bewerber oder Fahrer genannte Fahrzeug gelten folgende Zulassungsvoraussetzungen:

1. Die Teilnehmer benötigen einen DMSB-Wagenpass bzw. einen Wagenpass ihres zuständigen ausländischen ASN (für ausländische Teilnehmer).
2. Alternativ zum DMSB-Wagenpass gilt ausschließlich für DMSB-Prädikate die „DACM Fahrzeug-ID-Karte“ (wird vor Ort vom TK jährlich *auf Antrag für max. 3 Veranstaltungen im laufenden Sportjahr ausgestellt*).
Die Autocross ID-Karte wird bei der technischen Abnahme durch den Technischen Kommissar einbehalten und nach der Veranstaltung wieder an die Teilnehmer ausgegeben. Sollte das Fahrzeug im Laufe der Veranstaltung einen Unfall haben, wird dies in der Autocross ID-Karte vermerkt und die Autocross ID-Karte für ungültig erklärt. Nach Reparatur und einer Abnahme durch den zuständigen Technischen Kommissar oder einen DMSB-Sachverständigen wird die ID-Karte nach Vorlage des Abnahmeberichts wieder für gültig erklärt.
3. Der FIA-Wagenpass ersetzt nicht den DMSB-Wagenpass.
4. Vollständige Übereinstimmung mit dem gültigen DMSB-Technik-Reglement Autocross sowie den weiteren DMSB Bestimmungen.
5. Fahrzeuge, die dem Ansehen des Motorsports schaden, werden nicht zum Start zugelassen. Die diesbezügliche Entscheidung hierüber trifft der Rennleiter.
6. Ein Austausch des Fahrzeugs und jede Umstufung ist nach Nennschluss ausgeschlossen. Hiervon ausgenommen sind Fahrzeugfalscheinstufungen oder Klassenzusammenlegungen.
7. Klasseneinteilung:

Division 1

- Klasse 1a: Junior-Buggy bis 500ccm, leistungsgedrosselt
Klasse 1b: Junior-Buggy bis 500ccm

Division 2

- Klasse 2a: Autocross-Serientourenwagen
Junioren bis 1400 ccm
Klasse 2b: Autocross-Serientourenwagen

Division 3

- Klasse 3a: Autocross-Spezialtourenwagen,
2-Rad-Antrieb
Klasse 3b: Autocross-Spezialtourenwagen,
4-Rad-Antrieb

Division 4

- Klasse 4a: Cross-Buggys bis 650ccm, 2-Rad-Antrieb
Klasse 4b: Cross-Buggys über 650ccm, 2-Rad-Antrieb

Division 5

- Klasse 5a: Spezialcross-Buggy bis 1600ccm
Klasse 5b: Spezialcross-Buggy über 1600ccm

Art. 2.2.2 Teilnehmer und Lizenzen

1. Jahrgänge 2001 und älter:

- Gruppen Tourenwagen
Klasse 2b: Autocross-Serientourenwagen
Klasse 3a: Autocross-Spezialtourenwagen,
2-Rad-Antrieb
Klasse 3b: Autocross-Spezialtourenwagen,
4-Rad-Antrieb
Gruppen Cross-Buggys
Klasse 4a: Cross-Buggys bis 650ccm, 2-Rad-Antrieb
Klasse 4b: Cross-Buggys über 650ccm, 2-Rad-Antrieb
Klasse 5a: Spezialcross-Buggy bis 1600ccm
Klasse 5b: Spezialcross-Buggy über 1600ccm

2. Jahrgänge 1998-2005

- Klasse 2a: Autocross-Serientourenwagen
Junioren bis 1400 ccm

3. Jahrgänge 2001-2003

- Gruppe Cross-Buggys
Klasse 4a: Cross-Buggys bis 650ccm, 2-Rad-Antrieb
(mit dem Nachweis von 10 Ergebnissen in Wertung in Klasse 1b)
Klasse 5a: Spezialcross-Buggy bis 1600ccm
(nur mit FIA Junior-Buggys bis 600ccm mit FIA Junior Lizenz)

4. Jahrgänge 1998-2005

- Klasse 1b: Junior-Buggy bis 500ccm/max. 62 PS

5. Jahrgang 2006:

- Klasse 1b: Junior-Buggy bis 500ccm
(nur mit FIA Junior-D Offroad Lizenz)

6. Jahrgänge 2005-2009

- Klasse 1a: Junior-Buggy bis 500ccm leistungsgedrosselt

7. Für die Teilnahme an Autocross-Wettbewerben im Inland mit Status „National A + NEAFP“ - ist mindestens eine Nationale Fahrer-Lizenz der Stufe C bzw. *Race Card*, gültig für das jeweilige Kalenderjahr bzw. für die jeweilige Veranstaltung erforderlich; ausländische Teilnehmer sind mit einer entsprechenden Lizenz ihres ASN und einer Auslandsstartberechtigung ihres ASN startberechtigt.

Für DMSB-Prädikate gelten besondere Bestimmungen gemäß allgemeinen DMSB-Prädikatsbestimmungen sowie disziplinbezogenen Prädikatsbestimmungen Autocross.

8. Für die Klasse 5a (mit FIA Junior-Buggy) benötigen deutsche Teilnehmer die FIA Off-Road Junioren Lizenz; ausländische Teilnehmer sind nur mit ihrer FIA Off-Road Junioren Lizenz und einer Auslandsstartberechtigung ihres ASN startberechtigt (nur bei Veranstaltungstatus National A mit Zusatz NEAFP).
9. Ein Mehrfachstart von Teilnehmern in den Klassen 1a, 1b, 2a bis 3b und 4a bis 5b ist nicht zulässig. Es ist nur ein Fahrer pro Fahrzeug zugelassen.
10. Ein Austausch des Bewerbers ist nach Nennschluss ausgeschlossen.
11. Im Fall, dass der Fahrer die Nennung für das Fahrzeug abgibt, hat er auch die Eigenschaft eines Bewerbers.

Art. 2.2.3 Nennungen, Nenngeld, Nennschluss

Gemäß DMSB-Veranstaltungsreglement Art. 6 bis Art. 13

Art. 2.2.4 Sonstige Bestimmungen

1. Gemäß ISG der FIA wird die vom DMSB genehmigte Ausschreibung nach Beginn der Nennungsannahme nur geändert, wenn alle Bewerber, die bereits genannt haben, einverstanden sind oder wenn die Änderungen von den Sportkommissaren aus Gründen zur Sicherheit oder „höheren Gewalt“ entschieden werden.
2. Jede Änderung der Ausschreibung nach Veranstaltungsbeginn wird als nummeriertes Bulletin von den Sportkommissaren unterzeichnet und am offiziellen Aushang veröffentlicht
3. Jede Entscheidung der Sportkommissare ist am offiziellen Aushang zu veröffentlichen.
4. Offizieller Aushang: Der Ort der offiziellen Veröffentlichung von Informationen, Ergebnissen und anderen sportrechtlichen und nicht sportrechtlichen Informationen ist in der Ausschreibung des Veranstalters anzugeben.

Art. 2.3 Abnahme, Starter

Art. 2.3.1 Abnahme

1. Die Dokumentenprüfung und Technische Abnahme sind gemäß dem DMSB Veranstaltungsreglement Art. 16f durchzuführen.
2. Nach Ablauf der Dokumentenprüfung und der Technischen Abnahme erstellt der Veranstalter eine Liste der zum Start zugelassenen Teilnehmer und Fahrzeuge und veröffentlicht diese vor dem Start zum freien Training am offiziellen Aushang.
3. Die Liste ist vor dem Aushang von den Sportkommissaren zu prüfen.

Art. 2.3.2 Starter

Als Starter gilt jeder Fahrer, der die Dokumentenprüfung und die Technische Abnahme passiert hat und mit der eigenen Motorkraft seines genannten Fahrzeuges zu einem Training gestartet ist oder ohne Training mit Genehmigung des Rennleiters am Ende des Feldes zum ersten Vorlauf starten darf.

Art. 2.4 Durchführung der Veranstaltung

Art. 2.4.1 Sicherheitsbestimmungen

1. Es gelten die allgemeinen Bestimmungen und Erläuterungen des DMSB zu den Sicherheitsvorschriften (siehe DMSB Handbuch Automobilsport blauer Teil).
2. Jedes Team hat am zugeteilten Fahrerlagerplatz einen eigenen Feuerlöscher (mind. 6 kg) bereit zu halten. Dem Veranstalter obliegt die Pflicht, dies zu überprüfen.
3. Eine Fahrerlageraufsicht des Veranstalters, die eine Notrufverbindung herstellen kann und die auch nachts besetzt sein muss, ist obligatorisch.
4. Mitfahrten von Mechanikern o. ä. im oder auf dem Fahrzeug sind strengstens untersagt.
5. Die vorgeschriebene Sicherheitsausrüstung inkl. Schutzbrille (falls keine Windschutzscheibe aus Polycarbonat vorhanden ist) muss über die komplette Distanz eines jeden Trainings und Rennens getragen werden.
6. *Jegliche Systeme zur Funkkommunikation zwischen dem Fahrer auf der Strecke und irgendeinem anderen Punkt sind nicht zulässig.*
7. *Das Tragen einer Halskrause ist in allen Klassen obligatorisch.*

Art. 2.4.2 Fahrerinformation

1. Der Veranstalter darf nach Beginn der Veranstaltung zusätzliche Veranstalterinformationen per offiziellem Aushang und bei der Dokumentenprüfung schriftlich an die Teilnehmer ausgeben; sollte es sich um sportrechtlich relevante Informationen handeln, ist die Genehmigung *des DMSB* oder der Sportkommissare und ein Bulletin erforderlich (*vgl. Art. 2.2.4*).
2. Vor dem freien Training findet eine Fahrerbesprechung statt. Die Teilnahme an der Fahrerbesprechung vom Anfang bis zum Ende ist Pflicht.

Der Veranstalter hat eine Anwesenheitsliste zu führen. In der Fahrerbesprechung werden die Fahrer über den Startmodus, den Rennablauf und evtl. Besonderheiten der Veranstaltung informiert. Ein Verstoß gegen die Teilnahmepflicht wird durch den Veranstalter gem. DMSB-Veranstaltungsreglement Art. 18 mit einem Bußgeld von € 100,00 zu zahlen an den Deutschen Motor Sport Bund e.V., geahndet.

3. Wenn ausländische Starter an der Veranstaltung teilnehmen, ist die Fahrerbesprechung zusätzlich in englischer Sprache durchzuführen.
4. Zur Sicherstellung der Information der Fahrer muss im gesamten Fahrerlager eine Lautsprecheranlage installiert sein, die von der zur Unterrichtung der Zuschauer vorhandenen Beschallungsanlage separat geschaltet und nutzbar sein muss.

Lautsprecherdurchsagen haben keinen sportrechtlichen Status; dieser Service des Veranstalters dient ausschließlich einer zusätzlichen Information der Teilnehmer.

Art. 2.4.3 Training, Klassenzusammenlegung

1. Die Rennstrecke darf während der Trainingszeiten nur mit dem genannten Fahrzeug und nur von dem für das Fahrzeug genannten Fahrer befahren werden.
2. Pro Veranstaltung ist mindestens ein freies Training von 4 Runden vorgesehen. Bei Zweitagesveranstaltungen können auch zwei freie Trainings mit je 4 Runden durchgeführt werden.
3. Fahrer innerhalb der Division 1, Division 2 bis 3 und Division 4 bis 5 dürfen gemeinsam fahren.
4. Es wird ein Zeittraining über 4 gezeitete Runden, ab Einfahrt des ersten Fahrzeugs auf die Strecke, durchgeführt. Dabei wird in Gruppen mit maximal 6 Fahrzeugen gefahren.
5. Das Zeittraining wird ausschließlich in Reihenfolge der Startnummern aufsteigend durchgeführt. Jeder Teilnehmer ist für die Teilnahme zum richtigen Zeitpunkt allein verantwortlich.
6. Nach dem Zeittraining wird die Liste der zu den Vorläufen zugelassenen Starter (Def. Art. 2.3.2) erstellt, dabei sind ggf. Klassenzusammenlegungen zu berücksichtigen:
 - a) Bei weniger als drei Startern in der Klasse 1a bzw. Klasse 1b werden diese beiden Klassen zusammengelegt.
 - b) Bei weniger als drei Startern in der Klasse 2a bzw. fünf Startern in der Klasse 2b werden diese beiden Klassen zusammengelegt.
 - c) Bei weniger als fünf Startern in der Klasse 3a bzw. Klasse 3b werden diese beiden Klassen zusammengelegt.
 - d) Bei weniger als fünf Startern in den Klassen 4a bzw. Klasse 4b werden diese beiden Klassen zusammengelegt.
 - e) Bei weniger als fünf Startern in den Klassen 5a bzw. Klasse 5b werden diese beiden Klassen zusammengelegt.
7. Fahrzeuge in zusammengelegten Klassen fahren Vorläufe und Finale gemeinsam. Die Vorlaufwertung wird getrennt durchgeführt, die Qualifikationswertung und das Finale werden gemeinsam als eine Klasse gewertet.
8. Die Liste der zu den Vorläufen zugelassenen Starter in den Klassen und in den zusammengelegten Klassen ist vor dem Aushang von den Sportkommissaren zu prüfen.

Art. 2.4.4 Start und Fehlstart

1. Die Fahrzeuge werden zu jedem Rennen stehend und mit laufendem Motor gestartet.
2. Die Startprozedur beginnt mit dem Zeigen einer 5-Sekunden-Tafel. Danach gibt das Aufleuchten des grünen Lichts (Startsignal) den Start frei.
3. Wenn keine elektronische Fehlstartüberwachung vorhanden ist, muss für jede Startlinie ein Fehlstartrichter als Sachrichter eingeteilt werden. Alle Sachrichter

sind vom Veranstalter namentlich zu benennen und am offiziellen Aushang bekannt zu geben.

4. Ein Fehlstart liegt vor, wenn ein Fahrzeug nach Beginn der Startprozedur (5-Sekunden-Tafel) seine Startposition in Fahrtrichtung verlässt, bevor das grüne Licht (Startsignal) aufleuchtet. Bei einer elektronischen Fehlstartauslösung ist das Aufleuchten des grünen Lichts automatisch blockiert.
5. Bei einem Fehlstart wird das Rennen auf Veranlassung des Rennleiters durch Zeigen der roten Flagge abgebrochen. Die Teilnehmer an diesem Rennen kehren sofort in langsamer Fahrt zu ihrem ursprünglichen Startplatz zurück, dabei sind die Anweisungen der Sportwarte zu befolgen.
 - a) Nach einem Fehlstart ist Service und Nachtanken nur nach einer Entscheidung des Rennleiters erlaubt.
 - b) Der Fahrer, welcher den Fehlstart verursacht hat, wird auf Veranlassung des Rennleiters durch Zeigen der schwarz-weißen Flagge verwarnet, danach wird neu gestartet.
6. Wenn ein Rennen aufgrund einer Entscheidung des Rennleiters nicht sofort wiederholt wird, verkündet der Rennleiter den Zeitpunkt des Neustarts schriftlich am offiziellen Aushang.
7. Bei einem zweiten Fehlstart desselben Teilnehmers in demselben Vorlauf wird dem Teilnehmer nach Rennabbruch durch Zeigen der schwarzen Flagge die Teilnahme an diesem Rennen verweigert.
8. Bei einem Fehlstart im Finale wird der Teilnehmer verwarnet. Bei einem zweiten Fehlstart desselben Teilnehmers in einem Finale wird der Teilnehmer vom Start ausgeschlossen und als Letztplatzierte in diesem Finale gewertet; vor den übrigen Teilnehmern, die nicht zu dem Finale gestartet sind.
9. Im Startbereich dürfen an den Fahrzeugen keine Arbeiten mehr durchgeführt werden. Die Motoren der Fahrzeuge müssen in jedem Fall mit Hilfe der eingebauten Anlasser in Gang gesetzt werden. Fremdstarthilfen sind erlaubt, sofern der im Fahrzeug eingebaute Anlasser betätigt wird. Stehengebliebene Fahrzeuge dürfen nur von Sportwarten bewegt werden. Stellt ein Teilnehmer im Startbereich fest, dass an seinem Fahrzeug ein schnell zu behobender Mangel vorliegt, kann er dies einem Sportwart mitteilen. Dieser wird dann in Absprache mit dem Rennleiter und ggf. einem Technischen Kommissar entscheiden, ob der Mangel im Startbereich behoben werden darf.

Art. 2.4.5 Startaufstellung Vorlauf

1. Jeder Teilnehmer ist für die Teilnahme zum richtigen Zeitpunkt allein verantwortlich.
2. Die Zeitnahme erfolgt per Transponder; die Zeitmessung und die Zeitangabe erfolgt in 1/100 Sekunden. In den Protokollen der Zeitnahme (Ergebnislisten) müssen folgende Abkürzungen verwendet werden:
DNS = Teilnehmer ist nicht gestartet.
DNF = Teilnehmer hat Wettbewerbsteil nicht beendet (Im Vorlaufrennen weniger als zwei gezeitete

Runden absolviert, im Finale Ziel nicht erreicht).

DNQ = Teilnehmer ist nicht qualifiziert (30 oder mehr Punkte in Vorlauf- oder Qualifikationswertung).

DNC = Teilnehmer ist für das Ergebnis nicht klassifiziert (gem. Wertungsstrafe durch den Rennleiter oder die Sportkommissare, Wertung mit 25 Punkten für die Qualifikationswertung).

DSQ = Teilnehmer wurde disqualifiziert (Ausschluss von der Vorlaufwertung, der Finalwertung oder der gesamten Veranstaltung, kann nicht als Streichresultat für die Meisterschaftswertung herangezogen werden).

3. Ein Teilnehmer, der im Zeittraining keine gezeigte Runde gefahren ist, oder der im ersten und/oder zweiten Vorlauf kein Ergebnis erzielt hat, darf mit Genehmigung des Rennleiters zu den Vorläufen am Ende des Feldes aufgestellt werden. Trifft dies für mehrere Teilnehmer einer Klasse zu, dürfen sie am Ende des Feldes in Reihenfolge der Startnummern aufsteigend aufgestellt werden.
4. Sollte sich ein für die Startaufstellung qualifizierter Teilnehmer beim Veranstalter (Rennsekretariat) abmelden, so dient dies nur der zeitlichen Information des Veranstalters, z.B. beim Vorstart. Die Startaufstellung ändert sich dadurch nicht.
5. Nach dem offiziellen Zeittraining und nach dem ersten, zweiten und dritten Vorlaufrennen erstellt der Veranstalter/Auswerter/Zeitnehmer eine Liste aller Starter vom ersten bis zum letzten Platz (Klassifikation) einschließlich der Wertungen: Platzierung, nicht gestartet, gefahrene Runden, gefahrene Zeit, Rennen nicht beendet, nicht gewertet, Wertungsstrafen, Strafen; diese Liste ist von den Sportkommissaren zu prüfen:
 Der erste Fahrer erhält 1 Punkt, der zweite 2 Punkte, der dritte 3 Punkte und so weiter. Für Fahrer aus unterschiedlichen Startgruppen (vgl. Pkt. 7) mit gleicher Punktezahl im Rennen sind die Rundenzahl und dann die Zeit des Überquerens der Ziellinie entscheidend.
 Fahrer die nicht gestartet sind (*DNS*) oder weniger als zwei gezeigte Runden absolviert haben (*DNF*) erhalten 15 Punkte.
 Fahrer die nicht gewertet wurden (*DNC*) erhalten 25 Punkte.
 Die beste Rundenzeit aus dem Zeittraining bestimmt die Startaufstellung im ersten Vorlauf. Bei Zeitgleichheit ist die nächstbeste Zeit dieser Fahrer für die Startposition ausschlaggebend.
 Die Klassifikation des ersten/zweiten Vorlaufs bestimmt die Startaufstellung für den zweiten/dritten Vorlauf.
 Sofern ein Startplatz frei bleibt, wird nicht aufgerückt.
6. Innerhalb der Startreihen dürfen die Fahrer in Reihenfolge der Klassifikation den Startplatz wählen.

Wenn eine Klasse aus mehr als zehn *Startern* besteht, werden zwei oder mehr Startgruppen mit der gleichen Anzahl an Fahrzeugen, plus/minus ein Fahrzeug, gebildet, z.B. bei zwei Gruppen:

- der Erstplatzierte des Zeittrainings bzw. des ersten / zweiten Vorlaufs erhält Startplatz eins in der ersten Gruppe
 - der Zweitplatzierte erhält Startplatz eins in der zweiten Gruppe
 - der Drittplatzierte erhält Startplatz zwei in der ersten Gruppe
 - der Viertplatzierte erhält Startplatz zwei in der zweiten Gruppe
 - usw. bis zum letzten Teilnehmer
 - die Höchstzahl der Starter in einer Gruppe beträgt 10
 - bei Gruppen mit gleicher Anzahl Teilnehmer starten die Gruppen mit dem erstplatzierten Teilnehmer zuerst
 - die Gruppe mit der geringeren Anzahl an Fahrzeugen ist die Letzte.
 - die Anzahl der Gruppen wird für die drei Vorläufe beibehalten.
7. Für die Anordnung der Startaufstellung der Vorläufe gilt Zeichnung 1, s. letzte Seite.

Art. 2.4.6 Vorläufe, Qualifikationswertung, Klassifikation Finale

1. Es werden drei Vorläufe mit je mindestens vier Runden pro Klasse durchgeführt. Die Fahrer einer Klasse (auch einer zusammengelegten Klasse) fahren gemeinsam oder in Startgruppen (Art. 2.4.5 Absatz 6).
2. Durch Addition der Punkte aus den zwei besten Vorlauf-Ergebnissen wird eine Qualifikationswertung erstellt, bei einem Gleichstand ist das Punkte-Ergebnis aus dem Vorlauf, das nicht zur Wertung gezählt wurde, entscheidend. Besteht dann noch immer Gleichstand, entscheidet die schnellste Gesamtzeit (bei voller Rundenzahl) eines der drei Vorlaufrennen.
3. Teilnehmer die weniger als 30 Punkte in zwei Vorläufen erreicht haben, sind für die Finale qualifiziert. Eine Nichtwertung bzw. Wertungsstrafe (*DNC*) im Vorlaufrennen kann nicht als Streichresultat für die Qualifikationswertung herangezogen werden.
4. Durch die Addition der Punkte aus den drei Vorläufen wird eine Vorlaufwertung erstellt. Bei einem Gleichstand entscheidet die schnellste Gesamtzeit (bei voller Rundenzahl) aus einem der drei Vorläufe. Die besten 10 Teilnehmer einer Klasse erhalten Meisterschaftspunkte, sofern sie in drei Wertungsläufen weniger als 30 Punkte erreicht haben.
5. Nach den Vorläufen veröffentlicht der Veranstalter die Qualifikationswertung mit den Startaufstellungen für die Finale und die Vorlaufwertungen. Bei Zusammenlegungen werden die Ergebnisse mit den tatsächlich erreichten Positionen für die Vorlaufwertung klassenweise getrennt veröffentlicht. Diese sind von den Sportkommissaren zu prüfen.

Art. 2.4.7 Finale

1. Kann ein startberechtigter Teilnehmer an einem Finale nicht teilnehmen, wird nicht aufgerückt.
2. Finale finden mit je mindestens sechs Runden mit bis zu 18 Teilnehmern pro Klasse statt.
3. Bei weniger als vierzehn qualifizierten Teilnehmern in einer Klasse oder zusammengelegten Klasse sind die zehn erstplatzierten Fahrer für das A-Finale dieser Klasse/Klassen zugelassen.
4. Bei vierzehn und mehr qualifizierten Teilnehmern in einer Klasse oder zusammengelegten Klasse sind die acht Erstplatzierten für das A-Finale und die folgenden max. zehn für das B-Finale dieser Klasse/Klassen zugelassen. Die zwei Erstplatzierten des B-Finales rücken auf die beiden letzten Startplätze des A-Finale auf.
5. Die A- und ggf. B-Finale finden in folgender Reihenfolge statt:
 1. Junior-Buggys Klasse 1a
 2. Junior-Buggys Klasse 1b
 3. Autocross-Serientourenwagen Junioren bis 1400 ccm Klasse 2a
 4. Autocross Serientourenwagen Klasse 2b
 5. Spezialtourenwagen 2WD Klasse 3a
 6. Spezialtourenwagen 4WD Klasse 3b
 7. Cross-Buggys bis 650ccm Klasse 4a
 8. Cross-Buggys über 650ccm Klasse 4b
 9. Spezialcross-Buggy bis 1600ccm Klasse 5a
 10. Spezialcross-Buggy über 1600ccm Klasse 5bAbweichungen von oben genannter Startreihenfolge kann der Rennleiter nach Absprache mit den Sportkommissaren vornehmen.
6. Für die Anordnung der Startaufstellung der Finale gilt Zeichnung Nr. 1, s. letzte Seite.

Die Startaufstellung erfolgt in der Reihenfolge der Qualifikationswertung, Platz eins erhält den ersten Startplatz und Platz zehn den letzten Startplatz. Innerhalb der Startreihen dürfen die Fahrer nacheinander ihren Startplatz wählen.

Art. 2.4.8 Fahrvorschriften

1. Flaggenzeichen müssen dem Internationalen Sportgesetz - Anhang H - entsprechen.

Ausnahmen:

 - a) Die gelbe(n) Flagge(n) wird/werden nur an einem Streckenposten geschwenkt gezeigt. Sie gilt/gelten bis zum Passieren des Hindernisses. Es wird keine grüne Flagge gezeigt.
 - b) Eine gelbe Flagge bedeutet: Hindernis auf der Fahrbahn.
 - c) Zwei gelbe Flaggen bedeuten: Zwischenfall auf der Ideallinie, Strecke vollständig oder zu großen Teilen blockiert. So lange sich noch ein Fahrer in einem liegen gebliebenen Fahrzeug oder auf der Strecke be-

findet, werden unabhängig von der Situation auf der Rennstrecke immer zwei gelbe Flaggen geschwenkt gezeigt.

- d) Die schwarz-weiße Flagge wird zusammen mit der Startnummer gezeigt: Verwarnung, Teilnehmer unter Beobachtung, ggf. Nichtwertung nach Ende des Rennens.
 - e) Die schwarze Flagge wird über zwei Runden zusammen mit einer Startnummertafel angezeigt. Der Teilnehmer muss sofort in das Fahrerlager oder in den Parc Fermé (im Finale) fahren.
 - f) Die rote, die schwarz-weiße und die schwarze Flagge werden nur auf Anweisung des Rennleiters gezeigt.
2. Teilnehmer, denen in einem Rennen die schwarze Flagge gezeigt wurde, werden für dieses Rennen nicht gewertet (DNC), der betreffende Teilnehmer wird vom Rennleiter mit Angabe des Grundes schriftlich informiert.
 3. Bei Nichtbeachten von Flaggenzeichen erfolgt eine Meldung des Rennleiters an die Sportkommissare.
 4. Es ist verboten, das Fahrzeug entgegen der Fahrtrichtung zu bewegen oder zu schieben, außer bei Anweisung durch offizielle Sportwarte. Hilfe auf der Rennstrecke darf nur durch die offiziellen Sportwarte geleistet werden.
 5. Liegen gebliebene Fahrzeuge dürfen nur auf Anweisung des Rennleiters von der Strecke entfernt werden.
 6. Der Fahrer eines liegen gebliebenen Fahrzeugs hat, sofern ihm dies möglich ist, das Fahrzeug unverzüglich zu verlassen und hinter einer Absperrung Schutz zu suchen.
 7. Fahrer, die von der Strecke abkommen, müssen das Rennen an der Stelle fortsetzen, an welcher die Strecke verlassen wurde, es sei denn, das Wiederauffahren auf die Strecke erfolgt ohne Abkürzung bzw. ohne Wettbewerbsvorteil.
 8. Das Wässern der Rennstrecke erfolgt nur auf Veranlassung des Rennleiters nach Absprache mit den Sportkommissaren. Die Fahrer sind über das Wässern zu informieren: am Start wird die „gelb/rote Flagge“ gezeigt. Nach dem Wässern darf auf Veranlassung des Rennleiters eine Einführungsrunde durchgeführt werden.

Art.2.4.9 Beendigung des Rennens, Rennabbruch

1. Das Ende des Rennens wird jedem Fahrer durch Zeigen der schwarz-weißen Zielflagge bei Überfahren der Ziellinie angezeigt. Bei Erreichen der vorgeschriebenen Rundenzahl wird der Zeitschnellste und dann alle Nachfolgenden, unabhängig von deren bis dahin erreichten Rundenzahl, abgewinkt.

Wird das Zielzeichen erst nach der vorgeschriebenen Rundenzahl gegeben, so gilt für die Wertung der Zeitpunkt, zu welchem der Wettbewerb hätte enden müssen.
2. Falls der Abbruch eines Rennens erforderlich ist, zeigt der Rennleiter am Start die rote Flagge. Danach zeigen alle Sportwarte der Streckensicherung entlang der Rennstrecke die rote Flagge. Die Teilnehmer des Rennens müssen sofort anhalten; danach erst nach Anweisungen der Sportwarte in langsamer Fahrt zum Start zurückfahren. *Es gelten Parc Ferme-Bestimmungen bis der Rennleiter eine Entscheidung über die*

Fortsetzung des Rennens oder eine Reparaturpause getroffen hat. Verstöße werden vom Rennleiter den Sportkommissaren gemeldet.

Stellt ein Teilnehmer im Startbereich fest, dass an seinem Fahrzeug ein schnell zu behebender Schaden vorliegt, kann er beim Rennleiter eine Reparaturzeit von max. 10 Minuten beantragen. Dieser wird ggf. in Absprache mit dem Technischen Kommissar entscheiden, ob der Schaden behoben werden darf, um am Neustart teilzunehmen.

3. Wird ein Vorlauf vor Beendigung der vorgeschriebenen Renndistanz abgewinkt oder mit der roten Flagge abgebrochen, muss das Rennen über die gesamte Distanz wiederholt werden.
4. Nur die Teilnehmer vom ersten Start sind bei der Wiederholung startberechtigt. Kann ein Teilnehmer beim Wiederholungsstart nicht mehr starten, gilt er als Starter dieses Rennens. Zum Neustart des Rennens dürfen die Fahrer ihren Startplatz innerhalb der Startreihen gemäß der Klassifikation neu wählen.
5. Wenn ein Rennen aufgrund einer Entscheidung des Rennleiters nicht sofort wiederholt wird, dürfen maximal 2 andere Fahrzeugklassen bis zum Zeitpunkt des Neustarts vorgezogen werden. Die Fahrer sind durch den Startrichter, über die Lautsprecheranlage oder schriftlich am offiziellen Aushang zu informieren.
6. Wird ein Finale vor Beendigung der vorgeschriebenen Runden abgewinkt oder mit der roten Flagge abgebrochen, gilt:
 - a) Bei Erreichen von weniger als 75% der vorgeschriebenen Renndistanz, abgerundet zur nächsten vollen Rundenzahl:
Das Rennen muss über die gesamte Distanz wiederholt werden.
 - b) Mehr als 75% der Renndistanz wurde erreicht, abgerundet zur nächsten vollen Rundenzahl:
Die Fahrzeuge werden direkt in den Parc Fermé geleitet; das Rennen gilt zu dem Zeitpunkt als beendet, als das führende Fahrzeug das vorletzte Mal vor Rennabbruch die Ziellinie überquerte.

Art. 2.4.10 Strafen und Wertungsstrafen

1. Strafen bei Autocross-Wettbewerben dürfen nur von den Sportkommissaren oder vom DMSB Sport- bzw. Berufungsgericht ausgesprochen werden und sind generell:
 - Verwarnung
 - Geldstrafe
 - Zeitstrafe oder Rundenabzug
 - Streichung einer oder mehrerer Runden des Zeittrainings
 - Zurückversetzung in der Startaufstellung
 - Zurückversetzung im Ergebnis des Wettbewerbs
 - Disqualifikation von der Wertung aus einem oder mehreren Wettbewerben
 - Nichtzulassung zum Start
 - Verbot der Teilnahme an der Veranstaltung
 - Disqualifikation von der Teilnahme an der Veranstaltung

Im DMSB-Veranstaltungs-Reglement sind Tatbestände aufgeführt.

- 1.1 Wertungsstrafen werden vom Rennleiter verfügt, können unabhängig von weiteren Strafen auch von den Sportkommissaren ausgesprochen werden. Wertungsstrafen bei Autocross – Wettbewerben sind:
 - a) Verwarnung
 - b) Zeitstrafe oder Rundenabzug
 - c) Streichung einer oder mehrerer Runden des Zeittrainings
 - d) Zurückversetzung in der Startaufstellung
 - e) Zurückversetzung im Ergebnis des Wettbewerbs
 - f) Nichtzulassung zum Start
 - g) Nichtwertung eines Laufes

Verstöße, die vom Rennleiter/Rennleiter geahndet werden, sind:

 - h) Fehl-/Frühstart
 - i) Start von einer nicht korrekten Position,
 - j) Verstoß gegen die Fahrvorschriften und Verhaltensregeln
 - k) Nichtbeachten von Flaggenzeichen

Der Rennleiter ist verpflichtet, die Sportkommissare unverzüglich über festgesetzte Wertungsstrafen und Geldbußen zu informieren. Gegen Wertungsstrafen/Geldbußen des Rennleiters kann innerhalb von 30 Minuten nach Bekanntgabe (Aushangzeit) bzw. nach Empfang der Entscheidung Protest eingelegt werden.

- 1.2 Besondere Tatbestände der Wertungsstrafen

Die nachstehenden Tatbestände sind keine abschließende Aufzählung, es werden damit lediglich die wichtigsten Verstöße mit der möglichen Ahndungsweise aufgeführt.

 - a) Verlassen der Rennstrecke mit allen vier Rädern mit Wettbewerbsvorteil: Zeitstrafe 5s, Zurückversetzung im Ergebnis des Vorlaufs bzw. Finale (DNC)
 - b) Nichtbeachten von Flaggenzeichen (ohne festgestellte Gefährdung anderer): Zeitstrafe 5s, Nichtwertung (Vorlauf) bzw. Zurückversetzung im Ergebnis des Wettbewerbs (Finale) (DNC)
 - c) Überholen unter gelber Flagge (ohne festgestellte Gefährdung anderer): Nichtwertung (Vorlauf) bzw. Zurückversetzung im Ergebnis des Wettbewerbs (Finale) (DNC)
 - d) Unerlaubtes Bewegen des Fahrzeugs entgegen der Fahrtrichtung: Nichtwertung (Vorlauf) bzw. Zurückversetzung im Ergebnis des Wettbewerbs (Finale) (DNC)
 - e) Verstoß gegen die Fahrvorschriften und Verhaltensregeln: Zeitstrafe 5s, Zurückversetzung im Ergebnis des Vorlaufs bzw. Finale, Nichtwertung (Vorlauf) bzw. Zurückversetzung im Ergebnis des Wettbewerbs (Finale) (DNC).
 - f) Mitfahrten von Mechanikern o. ä. im oder auf dem Fahrzeug: Nichtwertung (Vorlauf) bzw. Zurückversetzung im Ergebnis des Wettbewerbs (Finale) (DNC).
 - g) Erster Fehlstart: Verwarnung durch Zeigen der schwarz-weißen Flagge

h) *Zweiter Fehlstart desselben Teilnehmers in demselben Vorlauf: Nichtzulassung zum Start durch Zeigen der schwarzen Flagge (DNC).*

i) *Zweiter Fehlstart desselben Teilnehmers in einem Finale: Nichtzulassung zum Start durch Zeigen der schwarzen Flagge und Wertung als Letztplatziertes in diesem Finale vor den übrigen Teilnehmern, die nicht zu dem Finale gestartet sind (DNC).*

j) *Festgestellte Verstöße gem. Tatbestände 1 - 6 während des freien Trainings werden den Sportkommissaren gemeldet. Neben der Verhängung einer Geldstrafe ist auch die Rückversetzung im Ergebnis des Zeittrainings um 5 Plätze möglich.*

k) *Festgestellte Verstöße gem. Tatbestände 1 - 6 während des Zeittrainings können vom Rennleiter mit folgender Wertungsstrafe geahndet werden: Streichung der zwei schnellsten Runden im Zeittraining.*

1.3 *In Anwendung von Art. 12.2 des ISG sind diese Zeitstrafen mit dem Rechtsmittel der Berufung nicht anfechtbar.*

1.4 *Während eines Wettbewerbsteils soll der Rennleiter eine Wertungsstrafe gegen denselben Fahrer nur einmal verhängen und jeden weiteren Verstoß an die Sportkommissare melden.*

1.5 *Festgestellte Verstöße gegen technische Bestimmungen werden vom Rennleiter bzw. den Technischen Kommissaren an die Sportkommissare gemeldet.*

1.6 *Der Veranstalter darf mit Genehmigung des DMSB in der Ausschreibung weitere Tatbestände für Wertungsstrafen festlegen.*

Bei allen Vorfällen, die nicht explizit in diesem Reglement erwähnt, geregelt oder aufgeführt sind, oder die ggfls. vom Rennleiter berichtet werden, entscheiden für die Strafuweisung die Sportkommissare. Dabei sind die Bestimmungen des Internationalen Sportgesetzes der FIA und die DMSB Prädikats- und weiteren Bestimmungen zu beachten.

Art. 2.5 Parc Fermé, Ergebnisse, Proteste

Art. 2.5.1 Parc Fermé

- Der Veranstalter bestimmt in der Ausschreibung eine geeignete Örtlichkeit als Parc Fermé, in dem alle Fahrzeuge der Finale durch die Fahrer persönlich und direkt nach Beendigung der Finale bis zum Ablauf der Protestfrist abzustellen sind, ausgenommen die Fahrzeuge, die das Finale nicht beendet haben, für diese gilt das Veranstaltungsgelände (Fahrerlager) bis zum Ablauf der Protestfrist auf Anweisung des Rennleiters als Parc Fermé.
- Der Parc Fermé Bereich ist vom Veranstalter in Abstimmung mit den Technischen Kommissaren zu überwachen. An Fahrzeugen, für die das Finale beendet ist, darf bis zur Aufhebung des Parc Fermé nicht mehr gearbeitet werden. Die Fahrer bzw. deren Helfer, und/oder Zuschauer haben während der Parc Fermé Zeiten keinen Zutritt zum Parc Fermé-Gelände, Ausnahme nach Anordnung durch den Rennleiter oder durch die Sportkommissare und nur in Anwesenheit der Technischen Kommissare.
- Die Anweisung zum Öffnen des Parc Fermé und damit die Erlaubnis zum Entfernen der Fahrzeuge aus dem

Parc Fermé gibt nur der Rennleiter nach vorheriger Rücksprache mit den Sportkommissaren.

Art. 2.5.2 Ergebnisse

- Der Veranstalter bestimmt in der Ausschreibung eine geeignete Örtlichkeit für den Aushang.
- Die Veröffentlichung der Startaufstellung der Finale muss rechtzeitig vor Beginn der Finale erfolgen.
- Die vorläufigen und offiziellen Ergebnisse aller Rennen müssen den Bestimmungen gemäß Veranstaltungsreglement Art. 23 entsprechen und werden sofort nach Vorlage durch Veröffentlichung am offiziellen Aushang mit Angabe der Aushangzeit bekannt gegeben.
- Der Vorsitzende der Sportkommissare unterzeichnet nach Prüfung und nach Ablauf der sportrechtlichen Protestfristen – und nach dem Ergebnis der technischen Nachuntersuchungen - die offiziellen Endergebnisse der Veranstaltung.

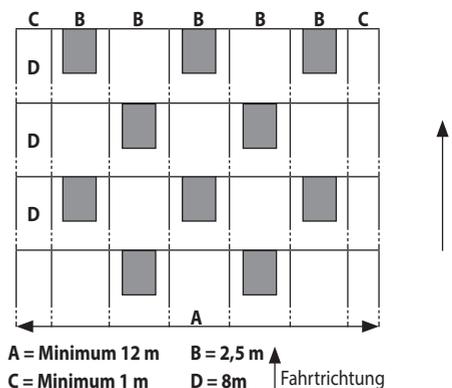
Art. 2.5.3 Proteste und Berufung

- Proteste und Berufungen unterliegen den Bestimmungen des Internationalen Sportgesetzes und den DMSB-Bestimmungen.
- Proteste sind unzulässig, wenn
 - die Bestimmungen des DMSB Veranstaltungsreglements zutreffen;
 - die sich gegen die Entscheidungen des Rennarztes richten.

Art. 2.6 Preise, Pokale

Eine Podiumszeremonie direkt nach Beendigung der A-Finale ist obligatorisch. Der Zeitpunkt und Ort der Preisverteilung und der Siegerehrung sowie die Art der Tagespreise werden in der Ausschreibung des Veranstalters bekannt gegeben. Die Siegerehrung ist Bestandteil der Veranstaltung. Fahrer, die bei der Siegerehrung nicht anwesend sind, erhalten keine Preise. Mediengerechte Kleidung aller Fahrer ist obligatorisch.

ZEICHNUNG Nr. 1 - Vorlaufrennen und Finals



DMSB-Driftsport-Reglement 2019

Stand: 28.11.2018 - Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

Inhaltsverzeichnis

A. Generelle Bestimmungen

Art. 1 Allgemeine Bestimmungen

Art. 2 Organisation

B. Standard Bestimmungen

Art.1 Allgemeine Bestimmungen

Art. 1.1 Klasseneinteilung

Art. 1.2 Teilnehmer und Lizenzen

Art. 1.3 Nennungen, Nenngeld

Art. 1.4 Sonstige Bestimmungen

Art. 2 Abnahme, Starter

Art. 3 Durchführung der Veranstaltung

Art. 3.1 Sicherheitsbestimmungen

Art. 3.2 Fahrerinformation

Art. 3.3 Training

Art. 3.4 Qualifikationswertung, Klassifikation Finale

Art. 3.5 Finale

Art. 3.6 Fahrvorschriften

Art. 3.7 Strafen und Wertungsstrafen

Art. 4 Parc Fermé, Ergebnisse

Art. 4.1 Parc Fermé

Art. 4.2 Ergebnisse

A. Generelle Bestimmungen

Art. 1 Allgemeine Bestimmungen

1. DMSB-Drift-Veranstaltungen werden auf Grundlage des DMSB-Drift-Reglements, den DMSB-Lizenzbestimmungen, den DMSB-Umweltrichtlinien den Dopingbestimmungen der WADA/NADA, den DMSB und FIA-Anti-Doping-Bestimmungen, dem Ethikkodex und Verhaltenskodex der FIA und dem Ethikkodex des DMSB sowie den Sportlichen und Technischen Serienbestimmungen (falls zutreffend) durchgeführt.
2. Drift bezeichnet den Fahrzustand, bei dem sich ein Fahrzeug in einer Kurve seitlich zur eigenen Längsachse bewegt und somit große Schräglaufwinkel an beiden Achsen gehalten werden. Ziel dieser Motorsportdisziplin ist die optimale Fahrzeugbeherrschung.

3. Der Driftsport wird in 2 Klassen unterteilt (s.a. Kapitel B, Art. 1.1).
 - a. Street Drift: In der Klasse Street Drift kommt es auf die erreichte Geschwindigkeit, Driftwinkel, Linienwahl und den Stil an. Street Drift Wettbewerbe werden auf befestigter, ebener Fahrbahn (Asphalt, Beton o. ä.) ausgetragen. In der Disziplin Street Drift wird kein Twin Battle durchgeführt.
 - b. Pro Drift: In der Klasse Pro Drift kommt es auf die erreichte Geschwindigkeit, Driftwinkel, Linienwahl und den Stil an. Pro Drift-Wettbewerbe werden auf befestigter, ebener Fahrbahn (Asphalt, Beton o. ä.) ausgetragen. Pro Drift-Wettbewerbe sollten auf Rennstrecken mit Sicherheitszonen stattfinden. In der Disziplin Pro Drift wird das Twin Battle (siehe 5.) ausgetragen.
4. Qualifikationsläufe: in den Qualifikationsläufen werden die einzelnen Teilnehmer gemäß Art 3.4 bewertet.
5. Finale: In der Disziplin Twin Battle treten die bestplatzierten Teilnehmer aus den Qualifikationsläufen im KO-System gegeneinander an. Der besser Platzierte wird als „Leader“ der schlechter Platzierte als „Chaser“ benannt. Als Leader ist die Qualifikationslinie einzuhalten, der Chaser hat die Aufgabe Geschwindigkeit, Driftwinkel, Linienwahl und den Stil des Leaders bestmöglich nachzuahmen. Der Chaser hat Druck auf den Leader auszuüben um eine Überlegenheit zu verdeutlichen.

Art. 2 Organisation

Mindestanzahl der Sportwarte

Jeweils ein Rennleiter, Leiter der Streckensicherung, Sportkommissar, Technischer Delegierter, sowie Sportwarte der Streckensicherung sind vorgeschrieben.

B. Standard Bestimmungen

Art. 1 Allgemeine Bestimmungen

Art. 1.1 Klasseneinteilung

Die Disziplin *Driftsport* wird in folgende Klassen unterteilt:

1. Street-Klasse: Fahrzeuge gemäß Grundausschreibung für Clubsport-Driftsport (Automobil), abrufbar unter www.clubsport-motorsport.de.
2. Pro-Klasse: Fahrzeuge gem. technischen Bestimmungen DMSB-Drift-Reglement, abrufbar unter www.dmsb.de.

Art. 1.2 Teilnehmer und Lizenzen

1. Zur Teilnahme an Drift-Wettbewerben in Deutschland mit dem Status „National A“ oder „National A / NEAFP“ - ist mindestens die Nationale DMSB-Lizenz der Stufe C bzw. *Race Card* gemäß DMSB-Lizenzbestimmungen erforderlich.
2. Zur Teilnahme an Drift-Wettbewerben in Deutschland mit dem Status „Clubsport“ - ist mindestens die Nationale DMSB-Lizenz der Stufe C bzw. *die Race Card* gemäß DMSB-Lizenzbestimmungen erforderlich.
3. Zur Teilnahme mit Wertung bei Veranstaltungen mit DMSB-Prädikat ist mindestens die Nationale DMSB-Lizenz der Stufe B, gemäß DMSB-Lizenzbestimmungen erforderlich.

Art. 1.3 Nennungen, Nenngeld

1. Nennungen müssen gemäß Art. 6 DMSB-Veranstaltungsreglement abgegeben werden.
2. Das Nenngeld ist grundsätzlich mit Abgabe der Nennung zu entrichten, die Höhe wird in der jeweiligen Veranstaltungsausschreibung festgelegt.

Art. 1.4 Sonstige Bestimmungen

1. Der Zeitplan einer Veranstaltung ist Bestandteil der Ausschreibung.
2. Jede Entscheidung des Sportkommissars ist am offiziellen Aushang zu veröffentlichen.
3. Offizieller Aushang: Der Ort der offiziellen Veröffentlichung von Informationen, Ergebnissen und anderen sportrechtlichen und nicht sportrechtlichen Informationen ist in der Ausschreibung des Veranstalters anzugeben.

Art. 2 Abnahme, Starter

1. Die Dokumentenabnahme und Technische Abnahme sind gemäß DMSB-Veranstaltungsreglement durchzuführen.
2. Bei der Technischen Abnahme müssen die Fahrer mit dem Wettbewerbsfahrzeug und der vorgeschriebenen Fahrer-Sicherheitsausrüstung erscheinen. Alternativ kann das Wettbewerbsfahrzeug und die Fahrer-Sicherheitsausrüstung in Ausnahmefällen auch von einem Repräsentanten des Teams vorgeführt werden. Das Fahrzeug muss so vorgeführt werden, wie es im Wettbewerb eingesetzt wird (inkl. Startnummern) und muss den geltenden technischen Bestimmungen entsprechen. Folgende Fahrzeug-Dokumente sind vorzulegen: Fahrzeugschein bzw. Zulassungsbescheinigung Teil I oder DMSB-Driftsport-ID-Karte oder DMSB-Wagenpass. Fahrzeuge, die dem Ansehen des Motorsports schaden, werden nicht zum Start zugelassen. Die diesbezügliche Entscheidung hierüber trifft der Rennleiter.
3. Nach Ablauf der Dokumentenabnahme und der Technischen Abnahme erstellt der Veranstalter eine Liste der zum Start zugelassenen Teilnehmer und Fahrzeu-

ge und veröffentlicht diese vor dem Start zum freien Training am offiziellen Aushang. Im Falle eines technischen Defektes kann der Fahrer nach Genehmigung durch die Rennleitung auf ein Ersatzfahrzeug zurückgreifen, welches zuvor der Technischen Abnahme vorgeführt wurde.

4. Die Liste ist vor dem Aushang vom Sportkommissar zu prüfen.

Art. 3 Durchführung der Veranstaltung

Art. 3.1 Sicherheitsbestimmungen

1. Street-Klasse: Sicherheitsausrüstung des Fahrers gemäß Grundausschreibung für Clubsport-Driftsport (Automobil), abrufbar unter www.clubsport-motor-sport.de
2. Pro-Klasse: Sicherheitsausrüstung des Fahrers gemäß technischen Bestimmungen DMSB-*Driftsport*-Reglement.
3. Die Verwendung eines FIA-homologierten Kopf-Rückhaltesystems ist freigestellt.
4. Jedes Team hat am zugeteilten Fahrerlagerplatz einen eigenen Feuerlöscher (mind. 6 kg) bereit zu halten. Dem Veranstalter obliegt die Pflicht, dies zu überprüfen.
5. Es dürfen zu keiner Zeit Betriebsflüssigkeiten aus dem Fahrzeug in die Umwelt gelangen.

Art. 3.2 Fahrerinformation

1. Der Veranstalter darf nach Beginn der Veranstaltung zusätzliche Veranstalterinformationen per offiziellen Aushang und bei der Dokumentenprüfung schriftlich an die Teilnehmer ausgeben; sollte es sich um sportrechtlich relevante Informationen handeln, ist die Genehmigung des Sportkommissars und ein Bulletin erforderlich.
2. Vor dem freien Training findet eine Fahrerbesprechung statt. Die Fahrerbesprechung muss eine Flaggenkunde beinhalten. Darüber hinaus sind veranstaltungsspezifische Informationen an die Teilnehmer weiterzugeben.

Art. 3.3 Training

1. Die Anzahl der Trainings und Warm-Up wird vom Veranstalter in der Veranstaltungsausschreibung festgelegt.
2. Die Wettbewerbsstrecke darf während der Trainingszeiten nur mit dem genannten Fahrzeug und nur von dem für das Fahrzeug genannten Fahrer befahren werden.
3. Nach dem Training wird die Liste der zu den Qualifikationsläufen zugelassenen Starter (Def. Kapitel B, Art. 2) erstellt.
4. Die Liste der zu den Qualifikationsläufen zugelassenen Starter ist vor dem Aushang von dem Sportkommissar zu prüfen.

Art. 3.4 Qualifikationswertung, Klassifikation Finale

1. Die Anzahl der Wertungsläufe werden vom Veranstalter festgelegt. Die Wertung erfolgt durch Judges:
 - a. Driftlinie (Clipping Point): Die Driftlinie entspricht in der Regel der Ideallinie einer Kurve, kann aber davon abweichen. Die Rennleitung legt in Abstimmung mit der Jury die geforderte Driftlinie fest und wertet entsprechend der Abweichung von dieser Linie. Auf Sonderregelungen und deren Bewertungen bzgl. Abgrenzungen der Strecke (Curbs etc.) wird ausdrücklich hingewiesen.
 - b. Stil: Der Driftstil bewertet das Einleiten des Drifts (Art, Technik und eventuell Zeitpunkt), der kontrollierte Drift (Lenk-, Brems- und Gaskorrekturen) und das stabile Ausleiten des Drifts (Gegenpendler, Lastwechselhandling).
 - c. Driftwinkel: Bewertet wird der maximale Driftwinkel.
 - d. Geschwindigkeit: Die Geschwindigkeit wird in einer vorgegebenen Zone während des Gesamtdrifts bewertet.
2. Besteht bei der Endauswertung Punktgleichheit zwischen mehreren Fahrern, entscheidet die größere Anzahl der ersten, dann der zweiten und der weiteren Plätze aller durchgeführten Läufe.
3. Die zum Einsatz kommenden Judges (Jury) sind per Aushang namentlich bekannt zu geben.
4. Die Punkteverteilung wird in der jeweiligen Veranstaltungsausschreibung definiert.

Art. 3.5 Finale

1. Nachfolgende Bestimmungen gelten als Empfehlung. Die Durchführungsart des Finales kann von diesen abweichen und wird in der Fahrerbesprechung bekanntgegeben.
2. Die besten 8,16 oder 32 Fahrer aus dem Qualifying qualifizieren sich zum Finale (Twin Battle). Dazu ist jedoch eine separate Rückmeldung, sog. Registrierung in eine Qualifizierungsliste beim Rennleiter/Organisation bis zu einem in der Veranstaltungsausschreibung festgelegten Zeitpunkt, nach Bekanntgabe der Einzelergebnisse aus dem Qualifying, notwendig.
3. Sollten sich qualifizierte Fahrer nicht rückmelden bzw. sich nicht in die Qualifizierungsliste eintragen, so verfällt deren Anspruch zur Teilnahme am Finale und die Nächstplatzierten erhalten den Anspruch sich bis zu einem in der Veranstaltungsausschreibung festgelegten Zeitpunkt, in die Qualifizierungsliste einzutragen und somit am Finale teilzunehmen. Die nachfolgenden bereits Qualifizierten rücken dabei entsprechend der Qualifizierungsliste nach oben. Der nachtragende Nächstplatzierte trägt sich am Ende der Qualifizierungsliste ein.
4. Das Finale wird im KO-System durchgeführt. Dabei fahren in der ersten Runde (Achtelfinale) jeweils der best- gegen den schlechtplatziertesten

Fahrer: 1-16, 2-15, 3-14, 4-13, 5-12, 6-11, 7-10, 8-9. In der zweiten Runde (Viertelfinale) treten die Gewinner gegeneinander an. In Runde 3 (Halbfinale) werden die Paarungen fürs Finale ermittelt. Dann treten die Gewinner gegeneinander an und die Verlierer im kleinen Finale um Platz 3.

Art. 3.6 Fahrvorschriften

1. Die gelbe(n) Flagge(n) wird/werden nur an einem Streckenposten geschwenkt gezeigt. Sie gilt/gelten bis zum Passieren des Hindernisses. Es wird keine grüne Flagge gezeigt. Eine gelbe Flagge bedeutet: Hindernis auf der Fahrbahn, absolutes Driftverbot.
2. Es ist verboten, das Fahrzeug entgegen der Fahrtrichtung zu bewegen oder zu schieben, außer bei Anweisung durch offizielle Sportwarte. Hilfe auf der Wettbewerbsstrecke darf nur durch die offiziellen Sportwarte geleistet werden.
3. Liegen gebliebene Fahrzeuge dürfen nur auf Anweisung des Rennleiters von der Strecke entfernt werden. Der Fahrer eines liegen gebliebenen Fahrzeugs hat den Anweisungen der Sportwarte Folge zu leisten.
4. Bei Fahrzeugen ohne Fensternetz müssen die Fenster während der Veranstaltungen bis auf 10cm geschlossen bleiben.
5. Bei Trockenheit sind Standburnouts unzulässig, bei Nässe dürfen 5 Sekunden im Stand nicht überschritten werden.

Art. 3.7 Strafen und Wertungsstrafen

1. Für Strafen gelten vollständig die betreffenden Artikel des DMSB-Veranstaltungsreglements, der Rechts- und Verfahrensordnung des DMSB.
Strafen bei Drift-Wettbewerben dürfen nur von dem Sportkommissar oder vor dem DMSB-Verbandsgericht ausgesprochen werden und sind beispielsweise:
 - Verwarnung
 - Geldstrafe
 - Wertungsstrafe
 - Nichtzulassung zum Start
 - Verbot der Teilnahme an der Veranstaltung
 - Disqualifikation
 - Ausschluss von der Wertung aus einem oder mehreren Wettbewerben

Und im Besonderen:

Nichtübereinstimmung von Sicherheitsbestimmungen Teilnehmer und/oder Fahrzeug:

Entscheidung des Sportkommissars aufgrund der Meldung des Rennleiters

Missachtung von Flaggenzeichen

Nach Meldung des Rennleiters Entscheidung des Sportkommissars

Missachtung Parc Fermé Regeln

Disqualifikation

- Wertungsstrafen werden vom Rennleiter verfügt; können unabhängig von evtl. weiteren Strafen auch von dem Sportkommissar ausgesprochen werden. Grundsätzlich gilt das DMSB-Veranstaltungsreglement. Wertungsstrafen bei Drift-Wettbewerben sind:

Nichtübereinstimmung der Zulassungsvoraussetzungen für Teilnehmer oder Fahrzeug

Nichtzulassung zum Start

Nichtvorlage Lizenz

Nichtzulassung zum Start

Unsportliche oder gefährliche Fahrweise

- Schwarz-weiße Flagge:

- Verwarnung, unter Beobachtung, ggf. Disqualifikation nach Ende des Laufs,

- zusätzlich Meldung an den Sportkommissar

Der Veranstalter darf mit Genehmigung des DMSB in der Ausschreibung weitere Tatbestände für Wertungsstrafen festlegen.

- Bei allen Vorfällen, die nicht explizit in diesem Reglement erwähnt, geregelt oder aufgeführt sind, oder die ggf. vom Rennleiter berichtet werden, entscheidet für die Strafzuweisung der Sportkommissar. Dabei sind die Bestimmungen des Internationalen Sportgesetzes der FIA und die DMSB-Prädikats- und weiteren Bestimmungen zu beachten.

Art. 4 Parc Fermé, Ergebnisse

Art. 4.1 Parc Fermé

- Der Veranstalter bestimmt mit der Veranstaltungsausschreibung eine geeignete Örtlichkeit als Parc Fermé, in dem alle Fahrzeuge der Finale durch die Fahrer persönlich und direkt nach Beendigung der Finale bis

zum Ablauf der Protestfrist abzustellen sind, ausgenommen die Fahrzeuge, die das Finale nicht beendet haben, für diese gilt das Veranstaltungsgelände (Fahrerlager) bis zum Ablauf der Protestfrist als Parc Fermé.

- Die Anweisung zum Öffnen des Parc Fermé und damit die Erlaubnis zum Entfernen der Fahrzeuge aus dem Parc Fermé, gibt nur der Rennleiter nach vorheriger Rücksprache mit dem Sportkommissar.

Art. 4.2 Ergebnisse

- In den offiziellen Ergebnislisten der Veranstaltung werden alle Starter mit ihrem erzielten Ergebnis gelistet, z.B. Platzierung, Wertungslauf nicht gestartet, erreichten Punkte in den Wertungsläufen nicht beendet, nicht gewertet, Wertungsstrafen, Strafen.
- Der Sportkommissar unterzeichnet nach Prüfung und nach Ablauf der sportrechtlichen Protestfristen – und nach dem Ergebnis der technischen Nachuntersuchungen – die offiziellen Endergebnisse der Veranstaltung.
- Aus den Ergebnissen der einzelnen Prädikatsveranstaltungen wird vom DMSB für den DMSB-Drift-Cup eine Jahreswertung gemäß DMSB-Prädikatsbestimmungen erstellt.

Angaben bzw. Vorschriften für die Automobil-Technik

DMSB-Gutachter-Gremium	Seite 2
Allgemeine Bestimmungen, Definitionen und Klarstellungen zu technischen Reglements.....	Seite 3
Allgemeine Bestimmungen und Erläuterungen zu Sicherheitsvorschriften (FIA- und DMSB-Gruppen)	Seite 12
Allgemeine technische Vorschriften – DMSB-Geräuschvorschriften	Seite 25
DMSB-Abgasvorschriften	Seite 31
FIA/DMSB-Vorschriften für Startnummern und Werbung an Fahrzeugen.....	Seite 34
Vorschriften für die Ausrüstung der Fahrer/Beifahrer.....	Seite 35
DMSB-Wagenpass-Bestimmungen.....	Seite 42

DMSB-Gutachtergremium

Stand: 09.10.2018

Um in strittigen Demontagefällen als Folge von Protesten den Ersatz der Kosten festzulegen, hat der DMSB ein Gutachtergremium geschaffen. Dieses Gremium wird erst dann angesprochen, wenn eine Kostenvermittlung durch den Veranstalter fehlgeschlagen ist. Die Entscheidungen des Gutachtergremiums sind endgültig.

Das Gutachtergremium setzt sich zusammen aus den beiden Herren Wolfgang Dammert (DEKRA-Stuttgart) und Ralf Kleebusch (TÜV-Arnstadt).

Verteilung von Demontage- und Montagekosten

Die durch einen Protest entstandenen Kosten hat grundsätzlich der im Protest Unterlegene zu tragen. Die Sportkommissare können von diesem Grundsatz bei Vorliegen besonderer Umstände abweichen und die Kosten nach pflichtgemäßem Ermessen auf die Parteien verteilen (Quotelung).

Bei Protesten, die die Beanstandung mehrerer Teile zum Gegenstand haben, werden die angefallenen Demontagekosten dann in jedem Falle geteilt, wenn von den untersuchten Aggregaten nicht sämtliche als reglementwidrig erkannt werden. Die Demontagekosten sind in diesen Fällen nach den protestbetroffenen Aggregaten zu verteilen (quoteln). Der jeweils Unterlegene hat die Kosten der De- und Remontage des betreffenden Aggregats zu tragen. Die Sportkommissare können von dieser Regelung abweichen, wenn es nicht sachgerecht erscheint, die Kosten des gesamten Reparaturwegs bei der Untersuchung des betreffenden Teils dem Unterlegenen anzulasten.

Zum Aggregat „Motor“ gehören, entgegen der früheren Regelung, weder Nebenaggregate noch Anbauteile (z.B. Lichtmaschine, Anlasser, Gemischaufbereitung, Abgasanlage).

Nebenkosten, die dadurch entstehen, dass Sonderarbeiten, die über die regulären erforderlichen Handgriffe hinausgehen, durchgeführt werden, können nicht erstattet werden. Ebenso werden Ausfallkosten für Fahrzeuge, Mietwagenkosten, Rückreisekosten, Telefongebühren, Reisekosten, Transportkosten für Wettbewerbsfahrzeuge (sofern sie nicht vom Veranstalter oder den eingesetzten Funktionären angeordnet werden) oder Spesen für Fahrer und Monteure, speziell angefertigte Teile, Prüfstandskosten und ähnliche Nebenkosten nicht erstattet.

Nicht erstattet werden auch Verbrauchsstoffe. Demontage- und Montagekosten an solchen Aggregaten, die zu keiner Beanstandung Anlass geben, gehen jedoch ausschließlich zu Lasten des Protestierenden, unabhängig davon, ob andere Aggregate beanstandet wurden oder nicht.

Wenn der Beginn oder die Fortsetzung der Technischen Untersuchung an einem Tag nach der Veranstaltung erforderlich ist, beträgt der Aufwendersersatz für Technische Kommissare pro angefangenem Kalendertag € 200,00 und für TK-Helfer €100,00. Für Sportkommissare gelten Aufwendersentschädigungen gemäß den DMSB-Richtlinien für Sportkommissare.

Die km-Pauschale für evtl. zusätzliche Reisekosten im Rahmen der Protestuntersuchung beträgt: 0,30 €/km (Pkw) bzw. 0,13 €/km (Motorrad) gemäß der aktuell gültigen DMSB-Reisekosten-Ordnung. Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln werden nach den tatsächlichen Kosten (2. Klasse) abgerechnet.

Die Kosten für Übernachtung richten sich ebenfalls nach der gültigen DMSB-Reisekosten-Ordnung für das Ehrenamt.

Danach werden die effektiven Kosten für ein Einzelzimmer erstattet, jedoch nur bis zu einer max. Höhe von € 110,00 / Übernachtung. Bei Übernachtungen ohne Rechnung wird ein Pauschbetrag von € 20,00/Übernachtung erstattet.

Die vorgenannten Kosten finden Berücksichtigung in dem von den Sportkommissaren, festzulegenden Kostenvorschuss. Hinweis: Frühere Regelungen hinsichtlich Pauschalen für einzelne Untersuchungsberichte und einzelne Aggregate sind mit obiger Regelung entfallen.

Verweigerung der technischen Untersuchung eines Wettbewerbsfahrzeugs

Die Verweigerung eines Bewerbers oder Fahrers, das eingesetzte Wettbewerbsfahrzeug einer angeordneten technischen Untersuchung zur Verfügung zu stellen, ist nach Feststellung der FIA und nach ständiger Rechtsprechung des Berufungsgerichts und des Sportgerichts des DMSB als ein schwerer Verstoß gegen sportrechtliche Pflichten der Lizenznehmer anzusehen. Ein solches Verhalten beweist, dass der Bewerber/Fahrer nicht gewillt ist, die eingegangenen Verpflichtungen und die sportlichen Regeln im Automobilsport einzuhalten. Ebenso muss auch jedes andere Verhalten beurteilt werden, das die Entziehung eines Wettbewerbsfahrzeugs der notwendigen Untersuchung zum Ziele hatte. Die Sportkommissare sind in solchen Fällen gehalten, neben dem Ausschluss aus der Wertung auch die vorläufige Einziehung der DMSB-Lizenz und gegebenenfalls auch des DMSB-Wagenpasses sowie eine Bestrafung durch das Sportgericht des DMSB zu beantragen.

Allgemeine Bestimmungen, Definitionen und Klarstellungen zu technischen Reglements 2019

Stand: 15.11.2018 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

Zu bestehenden Texten der einzelnen technischen Reglements bestehen hin und wieder Interpretationsschwierigkeiten. Die nachfolgenden Bestimmungen, Definitionen und Klarstellungen zum Anhang J (mit der FIA abgestimmt) und den DMSB-Gruppen sollen zum besseren Verständnis dienen sowie für einzelne Textauslegungen des Reglements Hilfestellung geben. Die daraus resultierenden allgemeinen Bestimmungen sind zu beachten.

1. ANHANG J

1.1 Stabilisator (Art. 252)

Die Montage eines durch den Fahrgastraum verlaufenden Stabilisators ist nicht zulässig.

1.2 Luftfilter (Gr. N, Art. 254)

Der Luftfiltereinsatz darf unter Beachtung folgender Punkte ausgetauscht werden:

- Die Marke/Hersteller des Filtereinsatzes ist frei.
- Ein Weglassen des Filtereinsatzes ist nicht erlaubt.
- Der Filtereinsatz muss Staubpartikel filtrieren, der Luftdurchsatz darf größer als der des Originalfilters sein.
- Die komplette Ansaugluft muss durch den Filtereinsatz geleitet werden.
- Das serienmäßige Luftfiltergehäuse muss beibehalten werden
- Der Filtereinsatz muss in der originalen Einbaulage untergebracht werden.

1.3 Ölfilter (Gr. N, Art. 254)

Zu den „Ersatz-ÖlfILTEREINSÄTZEN“ zählen auch die schraubbaren Ölfilterpatronen. Diese dürfen unter Beachtung folgender Punkte ausgetauscht werden:

- Die Marke/Hersteller der Ölfilterpatrone/des Ölfiltereinsatzes ist frei.
- Ein Weglassen der Ölfilterpatrone/des Ölfiltereinsatzes ist nicht erlaubt.
- Die Ölfilterpatrone/der Ölfiltereinsatz muss Schmutzpartikel filtrieren, der Öldurchsatz darf größer als der des Originalfilters sein.
- Der komplette Ölstrom muss durch die Filterpatrone/den Filtereinsatz geleitet werden.
- Das Anschlussgehäuse für die Ölfilterpatrone muss unverändert bleiben.

1.4 Kraftstoffbehälter (Gr. N, A, B und alle DMSB-Gruppen)

1. Unter Kraftstoffbehälter ist jeder Behälter zu verstehen der Kraftstoff enthält und diesen auf irgendeine Art und Weise entweder zum Hauptbehälter oder zum Motor fließen lassen kann. Auch das Einfüllrohr bzw. der Einfüllstutzen ist Teil des Kraftstoffbehälters (siehe auch Art. 251.2.7).

Somit muss auch der/das Einfüllstutzen/Einfüllrohr eine zusätzliche Trennwand aufweisen, damit die Vorschrift erfüllt wird, dass zwischen Kraftstoffbehälter und Fahrgastraum eine Trennwand vorhanden sein muss.

Das Einfüllrohr darf nicht durch den Fahrgastraum geführt werden, es sei denn, es handelt sich um die serienmäßige Version oder es ist ein FIA-homologiertes Rückschlagventil (siehe Art. 253.14.5) eingebaut.

2. Kraftstoff-Sammelbehälter (nur Gruppe N, Art. 254):

Der Sammelbehälter muss entweder ein FT3-, FT3.5 oder FT5-Tank oder ein Gruppe A- bzw. N-Homologationsblatt genehmigter Kraftstoffbehälter sein.

1.5 Radio (Gr. N, Art. 254)

Radios dürfen auch dann ausgebaut werden, wenn sie serienmäßig installiert bzw. im Homologationsblatt abgebildet sind.

1.6 Zentralverriegelung (Gr. N, Art. 254)

Falls Fahrzeuge serienmäßig mit Zentralverriegelung ausgestattet sind, darf diese stillgelegt aber nicht ausgebaut werden. Ein Ausbau ist nur dann möglich, wenn das Modell auch serienmäßig ohne diese Einrichtung, z. B. Spannausführung, erhältlich ist.

1.7 Verstärkungen (Gr. N, Art. 254)

Die in Artikel 254-6.7.4 erlaubten Verstärkungen des aufgehängten Teils lassen z. B. eine Verstärkung der kompletten Karosserie durch Schweißung oder durch Hinzufügung von zusätzlichem Material (z. B.: Stahlblech) zu. So darf z. B. ein zweiter Fahrwerksdom über den Originaldom gesetzt und verschweißt werden. Bei Hinzufügung von jeglichem Material muss prinzipiell gewährleistet sein, dass dieses Material der Form des Originalteils folgt und mit ihm Kontakt hat.

Unter „aufgehängte Teile“ sind die Teile zu verstehen, die durch die Radaufhängung abgefedert sind, d. h. alle Elemente, die hinter der/den Drehachsen von Radaufhängungsteilen liegen.

1.8 Dachöffnungen (Gr. N, Art. 254)

In Homologationsnachträgen des Typs VO sind in der Gruppe A teilweise so genannte Dachklappen oder Hebedächer homologiert, welche zum Zwecke der Fahr-gastraumbelüftung im Rallyesport dienen.

Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass solche Einrichtungen in der Gruppe N auch erlaubt sind.

1.9 Gruppe N-Ladedruck und Einspritzpumpe

Durch die erlaubten Änderungen in den Gruppe N-Bestimmungen, z.B. durch 254.6.1 ist die E-Box grundsätzlich freigestellt. Diese Freiheit darf jedoch keine unerlaubte Änderung nach sich ziehen. So ist z. B. bei Fahrzeugen mit Aufladung der Ladedruck nicht freigestellt.

Bei Fahrzeugen mit einem Turbo-Diesel-Motor muss die Einspritzpumpe beibehalten werden, darf jedoch im Rahmen des Artikels 254 modifiziert werden.

1.10 Radaufhängung (Gr. A, Art. 255)

Exzentrische Befestigungen der Radaufhängung sind nur zulässig, wenn sie homologiert sind.

1.11 Sturz und Spurweite (Gruppe N, Art. 254)

Die Sturzwerte sind freigestellt, solange die in Artikel 254 beschriebenen Änderungsmöglichkeiten hinsichtlich Teile der Radaufhängung eingehalten werden. Hierzu sind Änderungen am Stoßdämpfer, nicht aber am Radträger oder der Karosserie zulässig.

Die homologierte Spurweite muss auf jeden Fall eingehalten werden und gilt als max. zulässiges Maß. Die Spurweite darf also, z. B. durch Verwendung von Felgen mit größerer Einpresstiefe, verringert werden.

1.12 Fensterscheiben (Gruppe N, A und B)

Es wird klargestellt, dass die von der FIA homologierten Fensterscheiben vorgeschrieben sind. Der Artikel 253-11 im Anhang J erlaubt selbst dann den Umbau auf andere Scheiben nicht, wenn diese als Sicherheitsglas gekennzeichnet sind.

1.13 Umbau von Fahrzeugmodellen (Gruppe N, A)

Grundsätzlich ist es zulässig, ein Fahrzeugmodell bzw. Fahrzeugvariante auf ein anderes Modell bzw. Fahrzeugvariante umzubauen, unabhängig von der Fahrgestellnummer.

Jedoch muss das Fahrzeug komplett auf das neue Modell umgebaut werden, und wird dann so behandelt, als ob es schon immer dieses Modell wäre.

1.14 Gruppe N-Erläuterung zum Motor- Steuergerät

Das originale Steuergerät (E-Box, ECU) für die Einspritzanlage darf durch ein anderes Steuergerät ersetzt werden, wobei die „Inputs“ und „Outputs“ ihre Originalfunktion beibehalten müssen. Es dürfen also keine Steuerfunk-

tionen bzw. Sensoren hinzugefügt werden. Der serienmäßige bzw. homologierte Kabelbaum inkl. dessen Anschlussstecker muss beibehalten werden. Zwischen Steuergerät-Anschlussstecker und Steuergerät darf ein Abzweig installiert werden, z. B. für eine Drehzahlanzeige am Armaturenbrett.

2. DMSB-GRUPPEN

2.1 Gruppe G – Distanzscheiben an den Rädern

In der Gruppe G sind ausschließlich serienmäßige Distanzscheiben zulässig, welche durch die Fahrzeug-ABE oder EWG-Betriebserlaubnis/EWG-Übereinstimmungsbescheinigung (COC) abgedeckt sind. Nachträglich montierte Distanzscheiben sind selbst dann unzulässig, wenn sie durch den TÜV in Zusammenhang mit einem Felgeneintrag vorgeschrieben werden.

2.2 Gruppe H – Erläuterungen zum Kotflügel

Durch den Artikel 18 der technischen Bestimmungen wird jeweils gefordert, dass mindestens 1/3 des Umfangs der kompletten Reifen vom Kotflügel überdeckt sein muss. Diese Vorschrift ist auch dann einzuhalten, wenn bei einem straßenzugelassenen Fahrzeug eine Rad-Reifen-Kombination in den Fahrzeugpapieren eingetragen ist, welche obige DMSB-Forderung nicht erfüllt.

2.3 Messpunkt für den Überhang der aerodynamischen Hilfsmittel (Gruppe H)

Es wird klargestellt, dass sich der Messpunkt für den Überhang der aerodynamischen Hilfsmittel gemäß Art. 16 und 19 des Gruppe H-Reglements entweder:

- ab der Originalposition der Außenkante des originalen Stoßfängers befindet, oder
- bei demontierten Stoßfänger durch die Außenkante der Frontschürze gebildet wird.

Es wird darauf hingewiesen, dass Art. 16 die Originalform der Karosserie sowie die Freiheit des Entfernens der Stoßfänger beinhaltet. Ein Versetzen des Stoßfängers nach vorne ist somit nicht zulässig.

2.4 Gruppe F – Elektrische Ausrüstung, Beleuchtung

Der Art. 23 des Gruppe-F-Reglements besagt, dass die elektrische Ausrüstung zwar, unter Beachtung des Reglements (Mindestbeleuchtung, Batterie, etc.), freigestellt ist, jedoch der StVZO entsprechen muss.

Die StVZO wird dahingehend erläutert, dass das Fahrzeug zu jeder Zeit betriebsbereit sein muss. Dies setzt voraus, dass die hierzu notwendigen Aggregate, wie z.B. Anlasser, Batterie und Lichtmaschine in ausreichender Kapazität bzw. Leistung vorhanden sein müssen. Es muss gewährleistet sein, das Fahrzeug, auch nach längerem Fahrbetrieb, jederzeit aus eigener Kraft starten und bewegen zu können. Des Weiteren müssen die lichttechnischen Einrichtungen voll funktionstüchtig sein.

Aus vorgenannter Erläuterung ergibt sich, dass ein Ausbau, der zur ständigen Betriebsbereitschaft des Fahrzeugs notwendigen, elektrischen Aggregate (wie Anlasser, Lichtmaschine oder Batterie) nicht zulässig ist.

Ebenso ist ein Anlassen des Motors mittels externer Energiequellen (wie z. B. kurzfristig eingebaute bzw. verwendete 2. Batterie) nicht statthaft.

2.5 Hubraum-Berechnung für Rotationskolben-Motoren (Wankel)

Der Einstufungs-Hubraum (Kammervolumen) eines Wankel-Motors im DMSB-Bereich ergibt sich aus dem Unterschied zwischen dem maximalen und dem minimalen Volumen der Arbeitskammer sowie dem Faktor 1,5. Darüber hinaus sind die Anzahl der Scheiben sowie bei aufgeladenen Motoren (z. B. Turbolader) der Koeffizient zu berücksichtigen. Hierbei gilt folgende Formel:

$$V_{\text{Einstufung}} = (V_{K_{\text{max}}} - V_{K_{\text{min}}}) \times 1,5 \times n_{\text{Scheiben}} \times K_{\text{Aufladung}}$$

$V_{\text{Einstufung}}$	– Einstufungshubraum
$V_{K_{\text{max}}}$	– maximales Kammervolumen
$V_{K_{\text{min}}}$	– minimales Kammervolumen
1,5	– Faktor
n_{Scheiben}	– Anzahl der Scheiben
n_{Scheiben}	– Anzahl der Scheiben
$K_{\text{Aufladung}}$	– Aufladungskoeffizient (nur für aufgeladene Motoren)

Beispiele:

1. Mazda-Motor 13B (654 ccm x 2)

2 Scheiben, Verdichtung: 9,4

Max. Kammervolumen: 654 ccm

(3 Kammern à 218 ccm)

Min. Kammervolumen: 23,2 ccm

(ergibt sich aus: 218 ccm/9,4)

Hieraus folgt für den Einstufungshubraum $V_{\text{Einstufung}}$:

$$V_{\text{Einstufung}} = (V_{K_{\text{max}}} - V_{K_{\text{min}}}) \times 1,5 \times n_{\text{Scheiben}}$$

$$V_{\text{Einstufung}} = (654 \text{ ccm} - 23,2 \text{ ccm}) \times 1,5 \times 2$$

$$V_{\text{Einstufung}} = 630,8 \text{ ccm} \times 1,5 \times 2$$

$$V_{\text{Einstufung}} = 1892,4 \text{ ccm}$$

2. Mazda-Motor 12A (573 ccm x 2)

2 Scheiben, Verdichtung: 9,4

Max. Kammervolumen: 573 ccm

(3 Kammern à 191 ccm)

Min. Kammervolumen: 20,32 ccm

(ergibt sich aus: 191 ccm/9,4)

Hieraus folgt für den Einstufungshubraum $V_{\text{Einstufung}}$:

$$V_{\text{Einstufung}} = (V_{K_{\text{max}}} - V_{K_{\text{min}}}) \times 1,5 \times n_{\text{Scheiben}}$$

$$V_{\text{Einstufung}} = (573 \text{ ccm} - 20,32 \text{ ccm}) \times 1,5 \times 2$$

$$V_{\text{Einstufung}} = 552,68 \text{ ccm} \times 1,5 \times 2$$

$$V_{\text{Einstufung}} = 1658,04 \text{ ccm}$$

3. Mazda-Motor 13B Turbo (654 ccm x 2)

2 Scheiben, Verdichtung: 9,1

Max. Kammervolumen: 654 ccm

(3 Kammern à 218 ccm)

Min. Kammervolumen: 23,96 ccm

(ergibt sich aus: 218 ccm/9,1)

hieraus folgt für den Einstufungshubraum $V_{\text{Einstufung}}$:

$$V_{\text{Einstufung}} = (V_{K_{\text{max}}} - V_{K_{\text{min}}}) \times 1,5 \times n_{\text{Scheiben}} \times 1,7$$

$$V_{\text{Einstufung}} = (654 \text{ ccm} - 23,96 \text{ ccm}) \times 1,5 \times 2 \times 1,7$$

$$V_{\text{Einstufung}} = 630,04 \text{ ccm} \times 1,5 \times 2 \times 1,7$$

$$V_{\text{Einstufung}} = 3213,2 \text{ ccm}$$

2.6 Betätigungshebel für Handbremse und Getriebe

In den DMSB-Gruppen muss der Betätigungshebel für die Handbremse und/oder das Getriebe, welcher nach oben gerichtet ist, mit einem Knauf oder einer Polsterung versehen sein.

3. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN UND ERLÄUTERUNGEN

3.1 Aufstellen der Front- bzw. Heckhaube

Es wird darauf hingewiesen, dass ein Hochstellen bzw. Aufstellen der Front- bzw. Heckhaube in allen Gruppen nicht als aerodynamisches Hilfsmittel anzusehen und somit unzulässig ist, es sei denn, es entspricht der Serie oder es ist bzw. war homologiert (Beispiel: NSU TT, Hom.-Nr. 5226).

3.2 Fly-Off-Handbremse

Eine Handbremsanlage (Feststellbremsanlage), welche bei bestimmungsgemäßer Betätigung mit einer Hand/einem Fuß nicht gleichzeitig festgestellt (arretiert) werden kann, ist als „Fly-Off-Anlage“ anzusehen. (Eine per Knopfdruck festzustellende Handbremse ist somit nicht als Fly-Off-Anlage zu definieren.)

Alle anderen Vorrichtungen, die geeignet sind eine Handbremsanlage (Feststellbremsanlage) so zu gestalten, dass eine Fly-Off-Funktion bewirkt wird, gelten im Sinne des relevanten technischen Reglements als Fly-Off-Anlage (z. B. zweiter Feststellhebel).

Hinweis: Jede Modifikation an der serienmäßigen Handbremsanlage ist bei Fahrzeugen, die der StVZO entsprechen müssen, eintragungspflichtig.

3.3 Freigestellt

In den technischen Bestimmungen bedeutet das Wort „freigestellt“ das Teil darf in jeder Hinsicht bearbeitet und verändert werden, wobei es auch gegen ein anderes Teil ersetzt werden darf. Vollkommene Freiheit besteht auch hinsichtlich Material, Form und Anzahl. D. h., das Teil darf auch vollkommen weggelassen werden.

Das geänderte oder ersetzte Teil darf jedoch keine anderen Funktionen als das Originalteil übernehmen.

3.4 Handelsüblicher Kraftstoff

Im DMSB-Bereich wird der Begriff „handelsüblicher Kraftstoff“ für alle Fahrzeuggruppen wie folgt definiert: Bei handelsüblichen Kraftstoff handelt es sich um Motor-Treibstoff (Benzin bzw. Diesel-Kraftstoff) für den Betrieb

normaler straßenzugelassener Serienfahrzeuge (keine Automobilsportfahrzeuge), welcher von einer Mineralölgesellschaft hergestellt wurde und von einer gegenwärtig an mindestens 200 öffentlichen an Autobahnen, Landstraßen oder Ortsstraßen gelegenen Tankstellen aus üblichen Zapfsäulen für jedermann frei erhältlich ist. Diese Zapfsäulen müssen ein offizielles Prüfsiegel der letzten Eichung aufweisen.

Im Zweifelsfall muss der Fahrzeugbetreiber Tankstelle und Zapfsäule nachweisen, aus denen er den von ihm verwendeten Kraftstoff bezogen hat. Spezialkraftstoffe, von einzelnen Händlern angeboten und vertrieben, sind daher unzulässig.

Hinweis: Die im Art. 252.9 (Anhang J) beschriebenen Anforderungen werden in der Regel von den handelsüblichen Kraftstoffen Super bzw. Super Plus nach DIN EN 228 erfüllt. Bei allen DMSB-Wettbewerben ohne FIA-Prädikat gilt *grundsätzlich* für Otto-Kraftstoff der Oktangrenzwert von max. 103 ROZ anstelle von 102 ROZ.

Für mit Katalysator ausgerüstete Fahrzeuge ist generell unverbleiter Kraftstoff vorgeschrieben.

Vorstehende Regelung gilt grundsätzlich bei allen vom DMSB genehmigten Veranstaltungen, es sei denn, dass in einzelnen Bestimmungen zu bestimmten Gruppen oder Serien andere Regelungen beschrieben sind.

Ausschließlich bei Wettbewerben mit FIA-Prädikat gelten ausschließlich die Regelungen im Anhang J zum ISG bzw. die in den FIA-Meisterschaftsbestimmungen, z. B. WTCCR, festgelegten Regelungen.

3.5 Kraftstoff

3.5.1 Biodiesel

Im DMSB-Bereich ist grundsätzlich in allen DMSB- und FIA-Fahrzeuggruppen, mit Ausnahme von Wettbewerben mit FIA-Prädikat, auch die Verwendung von Biodiesel gemäß der Norm DIN EN 14214 erlaubt.

3.5.2 Bioethanol E 85

Im DMSB-Bereich ist in allen DMSB- und FIA-Fahrzeuggruppen auch die Verwendung von Bioethanol E 85 gemäß des Normenentwurfs DIN EN 15376 nur dann zulässig, wenn dies die jeweilige Veranstaltungsausschreibung erlaubt. Dieser Kraftstoff muss einen Ethanolanteil von mindestens 85 % haben. Die restlichen Anteile müssen handelsüblicher Ottokraftstoff nach DIN EN 228 sein. In der Gruppe G wird die Verwendung von Bioethanol E85 erlaubt unter der Voraussetzung, dass die durch das Gruppe G-Reglement festgelegte Motorleistungsgrenze nicht überschritten wird.

In anderen Gruppen, wie z. B. A oder H darf Bioethanol zur Anwendung kommen, wenn dies der einzelne Veranstalter über seine Ausschreibung ermöglicht.

In Fahrzeugen, welche in einem von der FIA oder vom DMSB ausgeschriebenen Prädikat fahren, ist mit Ausnahme in der Gruppe G die Anwendung dieses Kraftstoffes nicht erlaubt.

3.6 Messung der Breite von Aufklebern/Werbung

Die Abmessungen der Werbung auf den Fahrzeugscheiben (Höhe der Streifen) stellen die jeweils tatsächliche Breite der (Werbe-)Aufkleber auf der Scheibe dar (ermittelt parallel zur Front- bzw. Heckscheibenoberfläche) und nicht deren Höhe in der Frontalprojektion. Diese Maße sind somit unabhängig von der Scheibenneigung.

Unabhängig von der Schriftgröße werden die max. zulässigen Abmessungen der Aufkleber in ihrer Gesamtheit ermittelt.

3.7 Messung der Breite von Zierleisten

Als Höhe bzw. Breite der Zierleisten an der Karosserie gelten die tatsächlichen Maße der Zierleisten, ermittelt parallel zu den Karosserieteilen an denen die Zierleisten angebracht sind. Diese Maße sind somit unabhängig von der Karosserieneigung.

Gemäß dieser Regelung ist z. B. auch in der Gruppe A die Zierleistenhöhe (max. 25 mm) gemäß Art. 255-5.7.2.4 zu ermitteln.

3.8 Stabilisator

Der Stabilisator ist zwar ein Teil des Fahrwerkes bzw. Radaufhängung und wird auf Torsion beansprucht, fällt aber nicht unter den Begriff Fahrwerksfeder. Dies hat selbstverständlich zur Folge, dass in einem technischen Reglement erlaubte Änderungen bzw. Freiheiten, welche sich auf die Federn beziehen, nicht auf den Stabilisator übertragbar sind.

3.9 Definition „Serie entsprechen“

Wenn es in technischen Bestimmungen heißt „das Fahrzeugteil X muss der Serie entsprechen“, bedeutet dies, dass es sich um ein serienmäßiges Originalteil handeln muss. Es ist nicht ausreichend, wenn es sich um ein anderweitig gebautes Teil handelt, welches in seinen Grundabmessungen gleich ist und optisch auf den ersten Blick keine Unterschiede aufweist.

3.10 Definition „Türen“

An GT-Fahrzeugen und Tourenwagen werden Türen als solche angesehen, welche sich seitlich am Fahrzeug befinden. Sie müssen grundsätzlich von außen und innen zu öffnen sein.

Eine Fahrzeughersteller bezeichnen in Prospekten die Kofferraumhaube bzw. die Heckklappe als fünfte Tür.

Diese „fünfte Tür“ wird sportrechtlich nicht als Tür angesehen.

3.11 DMSB-Wagenpass und StVZO

In verschiedenen Fahrzeuggruppen, z. B. N, A oder CTC/CGT besteht – außer im Rallyesport – die Möglichkeit auf der Basis eines DMSB-Wagenpasses oder mit einem zum öffentlichen Straßenverkehr zugelassenen Fahrzeug an Veranstaltungen teilzunehmen.

Ein Fahrzeug ohne DMSB-Wagenpass, welches eine Zulassung zum öffentlichen Straßenverkehr hat, muss, falls

vom Reglement nicht anders verlangt (wie z. B. in den Gruppen G und F), während des Wettbewerbes nicht den Bestimmungen der StVZO entsprechen. Eine gültige HU muss vorliegen. Es genügt hierbei, wenn die Regelungen der jeweiligen Fahrzeuggruppe eingehalten werden. Der Teilnehmer muss bei der technischen Abnahme den Fz.-Schein, den Fz.-Brief oder die Zulassungsbescheinigung Teil I vorlegen können.

3.12 Gruppeneintrag im DMSB-Wagenpass

Es ist möglich, dass mehrere Fahrzeuggruppen in einem Wagenpass genehmigt werden können. Bei Gruppen, in denen das Fahrzeug eine Homologation haben muss (z. B.: N, A, R, CTC, CGT, Youngtimer) muss immer die Homologations-Nummer angegeben werden.

Die Fahrzeuge dürfen bei Veranstaltungen ausschließlich in den Gruppen teilnehmen, die über den Wagenpasseintrag abgedeckt sind. Selbstverständlich muss das Fahrzeug im vollen Umfang dem technischen Reglement der Gruppe entsprechen, für die genannt wurde.

3.13 Wertungsprüfungen im Rallyesport

Fahrzeuge aller Gruppen von in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen müssen auch auf den Wertungsprüfungen den Bestimmungen der StVZO entsprechen. Das heißt, dass grundsätzlich alle eintragungspflichtigen Fahrzeugänderungen in den Fahrzeugpapieren eingetragen sein müssen.

Fahrzeuge mit ausländischer Straßenzulassung müssen die Bedingungen für den öffentlichen Straßenverkehr des betreffenden Landes einhalten.

3.14 KFP-Pflicht im Rallyesport

Seit dem 01.01.2017 ist mit Ausnahme der Gruppe G und hist. Fahrzeuge gemäß Anhang K im Rallyesport bei allen Veranstaltungen, die durch den DMSB oder seine Mitgliedsorganisationen genehmigt werden, der DMSB-Kraftfahrzeugpass (KFP) für alle Fahrzeuge, welche in Deutschland ihre Straßenzulassung haben, verbindlich vorgeschrieben. Die KFP-Pflicht gilt *seit* 2017 auch für diejenigen Fahrzeuge, für die die entsprechenden Einträge in den Fahrzeugpapieren bereits vorliegen. Vorstehende KFP-Pflicht wurde vom DMSB beschlossen.

Da Die Gruppe H im DMSB-Rallyesport seit dem 01.01.2017 nicht mehr ausgeschrieben wird, werden keine KFPs für Gruppe H-Fahrzeuge mehr ausgestellt.

3.15 KFP-Geltungsbereich

Für den DMSB-Kraftfahrzeugpass für Fahrzeuge mit Straßenzulassung (KFP) ist der Geltungsbereich in der Richtlinie zu § 70 StVZO, Pkt. 3.3 und auf Seite 2 des KFP, Art. 1 geregelt. Von Bedeutung ist auch der Pkt. 2.1 in der Richtlinie zu § 70 StVZO.

Der KFP kann für folgende Fahrzeuge ausgestellt werden und ist gültig bei folgenden Veranstaltungen:

Der KFP kann ausschließlich für Fahrzeuge ausgestellt werden, die einer FIA- oder DMSB-Fahrzeuggruppe (siehe

§ 70, Pkt. 4) entsprechen. Nicht gemeint sind Fahrzeuge, deren technische Bestimmungen von Dritten oder z.B. von einem DMSB-Trägerverein, ohne Prüfung und Genehmigung des DMSB, erstellt worden sind. Somit gilt der KFP nur dann z.B. bei einer GLP-Veranstaltung, wenn die betreffende Ausschreibung vom DMSB geprüft und genehmigt ist und dort z.B. die Gruppen G und F ausgeschrieben sind.

Der KFP kann nicht zur Anwendung kommen für Gruppen bzw. Serien, welche nicht für Rallyes sondern z.B. für Rundstreckenrennen vorgesehen sind, wie z.B. 24h-Spezial, STT, DTM, VLN-Produktionswagen, RCN-Spezial oder Porsche Carrera Cup.

3.16 Effektiver Hubraum

Der effektive Hubraum eines Motors ergibt sich aus den rechnerischen Werten bezüglich Zylinderbohrung, Kolbenhub und Zylinderzahl, wobei die Kreiszahl π mit 3,1416 anzusetzen ist.

3.17 Ausrüstungsgegenstände im Fahrzeug

Es gilt grundsätzlich die DMSB-Regelung, dass die Befestigung von Gegenständen, welche bei Tourenwagen oder GT-Fahrzeugen im Fahrgastraum oder Kofferraum mitgeführt werden, einer Kraft von mind. 25 G standhalten müssen.

3.18 Fahrzeughöhe und StVZO

Es wird darauf hingewiesen, dass die StVZO-Toleranz zur Fahrzeughöhe +/- 50 mm beträgt. Steht in den Fahrzeugpapieren eines Fahrzeuges z.B. das Maß 1350 mm, so ist bei einer Prüfung der Höhe das Maß 1300 mm im Hinblick auf die StVZO noch für in Ordnung zu befinden.

Vorstehendes kommt im Rallyesport in allen Fahrzeuggruppen zur Anwendung. In den Gruppen F und G kommt oben stehendes bei allen Wettbewerbsarten zur Anwendung.

In der Gruppe N muss zusätzlich das Maß zu Position 205 (Radmitte-Kotflügel) im Homologationsblatt berücksichtigt werden.

In der Gruppe G muss zusätzlich der Artikel 23.4 des G-Reglements beachtet werden.

4. DMSB-ENTSCHEIDUNGEN

4.1 Kühlmedien

Bei allen DMSB-Veranstaltungen sind grundsätzlich als Kühlmittel für das Fahrzeug bzw. Fahrzeugteile lediglich Luft, Öl und Wasser inklusive zugesetzten Korrosions- und Frostschutzmitteln sowie serienmäßige Kühlmittel für die Klimaanlage zugelassen. Jede andere Art von nicht serienmäßigen Wärmeträger-Substanzen (z.B. Kohlensäure, Stickstoff, Trockeneis etc.) sind verboten, es sei denn, diese werden ausdrücklich über das entsprechende Reglement erlaubt.

Darüber hinaus ist Trockeneis in einer Box, welche ausschließlich mit dem Fahrer-Kühlsystem in Verbindung steht und Stickstoff als Reifenfüllung erlaubt.

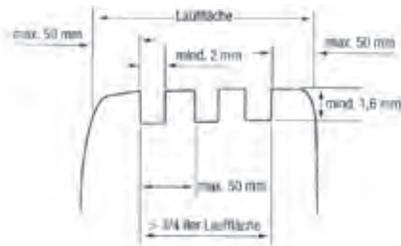
4.2 DMSB-Reifen-Profilierungsvorschrift im Rallyesport

Profillose Reifen (Slicks) sind bei DMSB-genehmigten Rallyes nicht zugelassen. Die Reifen, evtl. ursprüngliche Slick-Reifen, müssen wie nachfolgend beschrieben profiliert sein:

- Profiltiefe: mind. 1,6 mm
- Profilbreite: mind. 2 mm
- Profilabstand: max. 50 mm
- Profilabstand zur Reifenflanke: max. 50 mm
- Anzahl der Profilrillen: variabel
- Die Breite zwischen den beiden äußeren Profilrillen eines Reifens darf 3/4 der Lauffläche nicht unterschreiten.

Zu keinem Zeitpunkt während der Veranstaltung darf die Profiltiefe der am Fahrzeug montierten Reifen weniger als 1,6 mm betragen. Dies gilt für mindestens 3/4 der gesamten Profillfläche.

Ein Protest gegen die Profiltiefe und/oder das ECE-Genehmigungszeichen ist in allen Gruppen nicht zulässig.



Darüber hinaus müssen die Reifen der StVZO entsprechen. Über vorstehende Profilvervorschrift hinaus sind auch alle Reifen zulässig, welche in erhabener Schrift eine vollständige DIN- oder ECE-Kennzeichnung haben und uneingeschränkt der StVZO entsprechen.

Bei Wettbewerben mit FIA-Prädikat sind die FIA-Bestimmungen gültig.

Die Profilierung der Reifen (Vulkanisieren, Schneiden, Nachschneiden etc.) darf ausschließlich durch den Reifenhersteller selbst oder durch eine vom betreffenden Reifenhersteller in schriftlicher Form bevollmächtigte Firma oder autorisierte Person durchgeführt werden. Der Nachweis über die Bevollmächtigung bzw. Autorisierung muss im Bedarfsfall erbracht werden.

Hinweis: In der DRM kann es separate Reifenbestimmungen geben (siehe Ausschreibung).

4.3 Kraftstoffmengen in allen Fahrzeuggruppen

In allen Fahrzeuggruppen und Klassen gilt grundsätzlich folgende Regelung:

Damit ggf. eine Kraftstoffuntersuchung durchgeführt werden kann, muss grundsätzlich gewährleistet sein, dass zu jeder Zeit der Veranstaltung, d. h. auch nach Ende der Trainings- und Rennläufe, eine Restmenge von min-

destens 3 Liter Kraftstoff (im Kartsport: 2 Liter) im Kraftstoffbehälter vorhanden sein muss.

Ein Protest gegen die Kraftstoffrestmenge ist nicht möglich.

4.4 Prüf- und AU-Plaketten (alle StVZO-Gruppen)

In den Gruppen G und F, sowie bei allen Fahrzeuggruppen im Rallyesport mit in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen gilt folgendes:

Bei der Technischen Abnahme werden sowohl vorgeschriebene Prüf- als auch AU-Plaketten bzw. Prüf-Bescheinigungen auf Gültigkeit kontrolliert. Die Zulassung zur Veranstaltung muss versagt werden, wenn die auf den Plaketten bzw. Prüf-Bescheinigungen angegebene Frist für die Durchführung zur nächsten Untersuchung überzogen ist.

4.5 Normen-Ausschluss aus Reglements

Vorschriften, Definitionen und Festlegungen aus Regelwerken, die nicht von der FIA oder dem DMSB herausgegeben wurden (z. B. DIN, EN, ECE, EG, SFI etc.) sind nur dann anwendbar, wenn auf sie in FIA- und DMSBReglements ausdrücklich verwiesen wird oder sich ihre Anwendung aus der öffentlichen Gesetzgebung zwingend ergibt (z. B. verlangt die StVZO, welche für bestimmte Fahrzeuggruppen gilt, die Einhaltung bestimmter Bauvorschriften der EG bzw. ECE).

4.6 Anbringung einer Fahrgestell-/VIN-Nr.

Das Vorhandensein einer Fahrgestell-/VIN-Nr. ist für alle Fahrzeuge vorgeschrieben.

Außer für Monocoque-Fahrzeuge gilt hinsichtlich Fahrgestell-Nr.-Anbringung folgende Regelung:

Die Anbringung muss direkt an einem tragenden Fahrzeugteil (z. B. Rahmen), jedoch nicht am Kotflügel, erfolgen. Sie muss direkt an einem tragenden Fahrzeugteil oder an einem dort angeschweißten Metallschild eingeschlagen oder eingraviert sein. Aufgeklebte, genietete oder angeschraubte Schilder werden somit nicht akzeptiert.

4.7 Links-/Rechtslenkversion

Für die Gruppen N, A, CTC und CGT ist im DMSB-Bereich folgende Regelung gültig:

Links- und Rechtslenkversionen sind unter der Voraussetzung zulässig, dass beide Fahrzeugvarianten mechanisch äquivalent sind und sich in der Serienproduktion befinden bzw. befanden. Das heißt, ein Modell, welches z. B. in der Linkslenkversion homologiert ist darf auch in der rechts gelenkten Version zum Einsatz kommen, wenn diese Variante ab Werk lieferbar ist und lediglich spiegelverkehrt gebaut wird oder wurde.

4.8 EU-Fahrzeugpapiere

Seit 01. Oktober 2005 werden von den Zulassungsstellen neue Fahrzeugpapiere ausgegeben: Die neue Zulassungsbescheinigung Teil I (ZB I) ersetzt den alten Fahrzeugschein, die Zulassungsbescheinigung Teil II (ZB II) ersetzt den alten Fahrzeugbrief.

Ab sofort gilt bis auf weiteres folgende Regelung zum Nachweis von Eintragungen in den Fahrzeugpapieren für Fahrzeuge gemäß StVZO (z.B. Gruppe G, F):

Die Zulässigkeit nachträglicher Eintragungen kann auch durch die Vorlage des alten (entwerteten) Fahrzeugbriefes nachgewiesen werden.

Im Zweifelsfall muss der Teilnehmer die Übereinstimmung mit der StVZO nachweisen, z. B. durch Vorlage von Gutachten, ABE, ABG oder Anbaubescheinigungen.

Für zusätzliche Eintragungen wird empfohlen, sich auf der Zulassungsstelle ein Beiblatt zum Fahrzeugschein ausstellen zu lassen.

4.9 Amtliche Kennzeichen im Automobilsport

1. Standard-Kennzeichen (Euro-Kennzeichen)



- Schwarze, geprägte Beschriftung, weißer Untergrund, schwarzer Rand, blaues Euro-Feld.
- Im Automobilsport grundsätzlich erlaubt.

2. Altes Standard-Kennzeichen (DIN-Schrift)



- War bis Oktober 2000 erhältlich, wurde vom Euro-Kennzeichen abgelöst.
- Schwarze, geprägte Beschriftung, weißer Untergrund, schwarzer Rand.
- Im Automobilsport grundsätzlich erlaubt.

3. Saison-Kennzeichen



- Betriebszeitraum (am rechten Rand), in dem das Fahrzeug jedes Jahr verwendet werden darf (hier: 04-10 für 1. April bis 31. Oktober).
- Schwarze, geprägte Beschriftung, weißer Untergrund, schwarzer Rand, blaues Euro-Feld.
- Im Automobilsport grundsätzlich erlaubt.

4. Oldtimer-Kennzeichen (H-Kennzeichen)



- Das letzte Zeichen „H“ steht für „Historisches Fahrzeug“.
- Schwarze, geprägte Beschriftung, weißer Untergrund, schwarzer Rand, blaues Euro-Feld.
- Im Automobilsport grundsätzlich erlaubt.

5. Rotes Oldtimer-Kennzeichen



- Auch 07er-Kennzeichen genannt.
- Nur Stempelplakette, keine Prüfplakette.
- Nummer beginnt immer mit „07“.
- Rote, geprägte Beschriftung, weißer Untergrund, roter Rand, blaues Euro-Feld.

- Im Automobilsport grundsätzlich erlaubt.

6. Rotes Kennzeichen für das Kfz-Gewerbe



- Auch 06er-Kennzeichen genannt.
- Nummer beginnt immer mit „06“
- Nur Stempelplakette, keine Prüfplakette, rote, geprägte Beschriftung, weißer Untergrund, roter Rand, blaues Euro-Feld.
- Für Probe-, Prüfungs- und Überführungsfahrten.
- Im Automobilsport nicht zugelassen.

7. Kurzzeit-Kennzeichen



- Blaue Stempelplakette, keine Prüfplakette, kein Euro-Feld.
- Nummer beginnt immer mit „04“.
- Gelbes Feld rechts: letzter Tag der Gültigkeit; oben Tag, mittig Monat, unten Jahr (hier: 21. November 2000).
- Schwarze, geprägte Beschriftung, weißer Untergrund, schwarzer Rand
- Für Probe-, Prüfungs- und Überführungsfahrten.
- Im Automobilsport nicht zugelassen.

8. Ausfuhr-Kennzeichen (Internationale Zulassung)



- Erkennungsnummer: ein- bis vierstellige Zahl und ein Buchstabe.
- Rote Stempelplakette, keine Prüfplakette, kein Euro-Feld.
- Rotes Feld gibt die Gültigkeit an; oben Tag, mittig Monat, oben Jahr (hier: 21. November 2000)
- Zum Export von Fahrzeugen „aus eigener Kraft“ (früher: ovales Zollkennzeichen mit „Z“-Nummer).
- Schwarze, geprägte Beschriftung, weißer Untergrund, schwarzer Rand.
- Im Automobilsport nicht zugelassen.

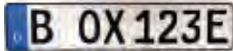
9. Wechselkennzeichen



- Zweiteiliges Kennzeichen bestehend aus starrem Element und Wechselelement.
- Wechselelement: Schwarze, geprägte Beschriftung, weißer Untergrund, schwarzer Rand, kleines „w“ über der Zulassungsplakette, blaues Euro-Feld.
- Im starren Element muss die Beschriftung des Wechselelement aufgeprägt sein.
- Nur zulässig wenn sich Wechselelement und starres Element am Fahrzeug befinden.

- Kennzeichen darf sich zur selben Zeit nur an einem Fahrzeug befinden.
- im Automobilsport grundsätzlich erlaubt.

10. „E“-Kennzeichen



- Schwarze, geprägte Beschriftung, weißer Untergrund, schwarzer Rand, blaues Euro-Feld. „E“ hinter der Zahlenkombination ange stellt.
- Im Automobilsport nur in Gruppen erlaubt, bei denen alternative Antriebstechnologien (z.B. Elektroantrieb) Anwendung finden können (z.B. Gruppe G-Elektro)

4.10 Allgemeines

a) Hauptuntersuchung und Eintragungspflicht

Bei allen Rallyeveranstaltungen als auch bei Fahrzeuggruppen oder Serien, z. B. Gruppe G und F, in denen die Einhaltung der StVZO verlangt wird, müssen bei in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen eintragungspflichtige Fahrzeugänderungen in den Fahrzeugpapieren eingetragen sein. Der Fahrzeugschein bzw. die Zulassungsbescheinigung Teil I muss deshalb mitgeführt werden.

Bei Fahrzeugen mit rotem 07er-Kennzeichen muss eine Kopie des Fahrzeugbriefes und der „Besondere rote Fahrzeugschein“ bzw. das „Fahrzeugscheinheft für Fahrzeuge mit rotem Kennzeichen“ vorgelegt werden.

Alternativ zur Kopie des Fahrzeugbriefes wird ein Gutachten zur Erlangung der Betriebserlaubnis gemäß § 21 StVZO akzeptiert, in dem die eintragungspflichtigen Fahrzeugänderungen unter Ziffer 22 eingetragen sind. Dieses Gutachten muss im Original vorgelegt werden.

Die Hauptuntersuchung (HU) nach § 29 StVZO darf bei Neufahrzeugen maximal 36 Monate und ansonsten 24 Monate zurück liegen, was bei Veranstaltungen im DMSB-Bereich auch für Fahrzeuge mit rotem 07er-Kennzeichen gilt.

Für Fahrzeuge mit rotem 07er-Kennzeichen wird alternativ zur gültigen Hauptuntersuchung (HU) ein von einem DMSB-Sachverständigen ausgestelltes Gutachten im Sinne des § 29 StVZO akzeptiert.

Dieses Gutachten muss im Original vorgelegt werden und darf (wie die HU) nicht älter als 24 Monate sein.

b) Abgasuntersuchung/Umweltverträglichkeitsprüfung (AU)

Für alle Fahrzeuge ist eine Abgasuntersuchung (AU) nach §47 bzw. 47a StVZO vorgeschrieben. Hierzu gelten jedoch folgende Ausnahmen:

- Falls das betreffende Reglement nichts anderes vorschreibt, ist für Fahrzeuge mit Erstzulassung vor Juli 1969 (Otto-Motoren) bzw. vor Januar 1977 (Diesel-Motoren) gemäß § 47 StVZO, eine Abgasuntersuchung (AU) generell nicht vorgeschrieben.

- Falls das betreffende Reglement nichts anderes vorschreibt, ist für Fahrzeuge mit rotem 07er-Kennzeichen eine Abgasuntersuchung ebenfalls nicht erforderlich.

4.11 Homologationsnachträge des Typs WRC, R, A-Kit, Super 1600, Super 2000 und Super 2000 Rallye

Falls Homologationsnachträge des Typs WRC-Fahrzeuge, R, A-Kit, Super 1600, Super 2000 oder Super 2000 Rallye zur Anwendung kommen sollen, so ist das bei DMSB-Veranstaltungen grundsätzlich nur dann möglich, wenn der Veranstalter diese Fahrzeuge auch separat in seiner Ausschreibung ermöglicht. Somit ist z. B. bei einem Start in der Gruppe A der WRC-Homologationsnachtrag aus dem A-Blatt nicht in der Gruppe A zulässig. Das heißt, es muss eine separate Gruppe WRC ausgeschrieben werden, falls solche Fahrzeuge gewünscht sind.

Eine Ausnahme ist die Gruppe H. Siehe dort die Artikel 2 und 4.1.

4.12 Nationale DMSB-Homologation

Für folgende Fahrzeuge gab es nationale DMSB-Homologationen:

Alfa Romeo 147 1,9 JTD	– Hom.-Nr. DA-/DN-01
BMW Mini Cooper S	– Hom.-Nr. DA-/DN-02
BMW Mini Cooper (R56)	– Hom.-Nr. DA-/DN-03

Die Homologationen können in der Gruppe CTC genutzt werden.

4.13 Kameras

Die Anbringung von Kameras ist in allen Fahrzeuggruppen und allen Wettbewerbsarten innerhalb des Fahrgastraumes erlaubt. Mit Ausnahme von Wettbewerben mit FIA-Prädikat ist seit 01.01.2013 die Anbringung von max. zwei Kameras auch außerhalb der Karosserie, z.B. auf dem Dach, zulässig. Die Befestigung der Kameras muss zu Beginn der Veranstaltung (Technische Abnahme) dem Technischen Kommissar vorgeführt werden. Eine alleinige Kamerabefestigung mit Saugnapf ist nicht ausreichend. Bei einer Saugnapfbefestigung ist ein weiteres Befestigungssystem, z.B. Seil-, Kette- oder Klemmsicherung, erforderlich. Ob die Kameras ausreichend befestigt sind, obliegt der Beurteilung der TKs.

4.14 Fliehkraftkupplung

Die Verwendung von Fliehkraftkupplungen sind ausschließlich unter folgenden Bedingungen erlaubt:

Eine Fliehkraftkupplung ist nur in Fahrzeuggruppen erlaubt, in denen das betreffende Reglement die Kupplung entsprechend freistellt, z.B. Gruppe H.

Rundstreckenrennen:

Mit einer Fliehkraftkupplung ausgerüstete Fahrzeuge müssen über eine Einrichtung verfügen, welche der Fahrer zusätzlich zum Gaspedal vor jeder Anfahrt aktiv betätigen muss, um das Fahrzeug in Bewegung zu setzen (z.B. Taster am Lenkrad).

- a) Wird der Taster nicht betätigt und
- b) die Antriebsräder oder die Getriebeausgangswelle stehen seit mehr als 10s still und
- c) ein Gang ist eingelegt,

so darf der Motor bei Gaspedalbetätigung seine Drehzahl um max. 300 min⁻¹ gegenüber der Warmleerlaufdrehzahl erhöhen.

Hiermit soll ein unbeabsichtigtes Anfahren des Fahrzeugs bei eingelegtem Gang verhindert werden.

Andere Wettbewerbsarten:

Bei Verwendung einer Fliehkraftkupplung, z.B. bei Bergrennen, Slalom, usw., muss das hiermit ausgerüstete Fahrzeug über folgende Sicherheitseinrichtungen verfügen:

- a) Warnlampe für eingelegten Gang:

Eine Warnlampe muss im Sichtbereich des Fahrers aufleuchten wenn der 1. Gang eingelegt ist. Die Warnlampe darf erlöschen, wenn der Motor steht oder wenn sich die Antriebsräder drehen.

- b) Ausrückmöglichkeit:

Der Fahrer muss die Kupplung in jedem Fahrzustand öffnen können.

Oben stehendes gilt bei allen DMSB-Veranstaltungen mit Ausnahme von Wettbewerben mit FIA-Prädikat. Auch der Kartsport ist von vorstehenden Regelungen ausgenommen.

Allgemeine Bestimmungen und Erläuterungen zu Sicherheitsvorschriften (FIA- und DMSB-Gruppen)

Stand: 27.09.2018– Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

1. Überrollvorrichtungen

Eintrag der Überrollvorrichtung

Fahrzeuge mit Straßenzulassung: Bei Fahrzeugen aller Gruppen, welche eine gültige Zulassung zum öffentlichen Straßenverkehr haben und auf der Basis des Fahrzeugscheins an Motorsportveranstaltungen teilnehmen, muss die eingebaute Überrollvorrichtung in den Fahrzeugpapieren eingetragen sein (z.B. auch Gruppe CTC auf der Rundstrecke).

DMSB-Wagenpass-Fahrzeuge: Jede eingebaute Überrollvorrichtung muss im DMSB-Wagenpass vom DMSB-Sachverständigen eingetragen sein.

1.1 Übereinstimmung mit den Bestimmungen (alle Gruppen)

Wenn eine Überrollvorrichtung im Fahrzeug eingebaut ist, muss diese – unabhängig davon, ob eine Überrollvorrichtung durch das betreffende Reglement gefordert ist – den Bestimmungen des jeweiligen Reglements entsprechen.

Somit muss auch im Slalomsport die Überrollvorrichtung den Bestimmungen des betreffenden Reglements entsprechen, wenn eine Überrollvorrichtung verwendet wird (auch wenn selbige im Slalomsport nicht vorgeschrieben ist). Zum Beispiel gelten auch hier die Materialbestimmungen (inkl. Aluminium-Verbot).

1.2 Überrollvorrichtungen für die Gruppen N, A, B, alle DMSB-Gruppen

Im Automobilsport gibt es folgende drei Möglichkeiten eine Überrollvorrichtung in ein Fahrzeug zu installieren:

- a) **Eigenbauten:** Nach den Eigenbauvorschriften hergestellte Konstruktionen sind zulässig, wenn sie nach den Bestimmungen gemäß Artikel 253.8.1.a (bis Ende 2006 Art. 253.8-8.3) des Anhangs J gebaut sind.

Für solche Konstruktionen ist weder ein Zertifikat, noch eine FIA-Homologation vorgeschrieben.

Gemäß den FIA- und DMSB-Bestimmungen gelten sämtliche Überrollvorrichtungen, für welche weder:

- ein ASN-Zertifikat (z.B. ONS- bzw. DMSB-Zertifikat);
- noch eine FIA-Homologation (vom Fahrzeughersteller bei der FIA beantragt und als Nachtrag VO mit dem betreffenden Fahrzeugmodell homologiert) existiert und vorgelegt werden kann als so genannte Eigenbaukäfige.

Beispielsweise zählen auch Käfige, welche zwar über eine Herstellerbescheinigung oder Materialbescheinigung (z.B. von der Firma Wiechers) aber nicht über ein ONS-/DMSB-Zertifikat verfügen, als Eigenbau. Diese Eigenbaukäfige unterliegen somit grundsätzlich den aktuell gültigen DMSB-Bestimmungen zur A-Säulen-Abstützung (seit 01.01.2011), Diagonalstrebe im

Hauptbügel (seit 01.01.2010) doppelten Flankenschutz (seit 01.01.2009).

- b) **ASN-Zertifikat:** Überrollvorrichtungen gemäß Artikel 253.8.1.b (bis Ende 2006 Art. 253.8.4) des Anhangs J sind nur auf der Basis eines von der ONS/bzw. DMSB oder eines anderen ASN, z. B. MSA (Großbritannien), genehmigten Zertifikates zulässig soweit sie nicht homologiert sind (siehe Ziffer 3).

Solche Konstruktionen müssen wie auf dem Zertifikat beschrieben eingebaut und dürfen nicht verändert werden. D. h., es ist z. B. nicht erlaubt, Streben hinzuzufügen oder wegzulassen.

Seit dem 01.04.1990 werden im DMSB-Bereich nur ONS/DMSB-Zertifikate akzeptiert, bei denen eine ONS- oder DMSB-Perforation vorhanden ist oder das Papier hat DMSB- Wasserzeichen.

Zertifikate eines ausländischen ASN müssen eine ASN- Perforation oder im Papier ein ASN- Wasserzeichen haben.

ONS/DMSB-Zertifikate können bei der DMSB-Geschäftsstelle schriftlich angefordert werden. DMSB-Zertifikate mit der End-Nr. .../67-S müssen beim Käfighersteller angefordert werden. Bei der Bestellung muss der Fahrzeugtyp, der Hersteller der Konstruktion und die Prüfbericht-Nr. des Zertifikates angegeben werden.

- c) **FIA-Homologation:** Weiterhin sind Überrollvorrichtungen gemäß Artikel 253.8.1.c (bis Ende 2006 Art. 253.8.5) des Anhangs J zum ISG zulässig, welche durch die FIA per Homologationsnachtrag des Types VO für das jeweilige Fahrzeug homologiert sind.

Auch diese Konstruktionen müssen wie auf der Homologation beschrieben eingebaut werden und dürfen nicht verändert werden.

Auf diesen Homologationsnachträgen ist kein Originalstempel mit Unterschrift des ASN (DMSB) notwendig. Hier genügt allein die Perforation.

Die komplette Konstruktion muss aus Stahl bestehen.

D. h., auch alle Streben wie z. B. Diagonalstrebe oder Flankenschutz und auch alle Verbindungselemente müssen aus Stahl sein.

In den Gruppen N, A und B wurden seit 1.1.1994 durch Artikel 253.8.1.a (früher 253.8.3) des Anhangs J die vorgeschriebenen Dimensionen für die Hauptbügel von $\varnothing 38 \times 2,5$ mm oder $\varnothing 40 \times 2$ mm auf $\varnothing 45 \times 2,5$ mm oder $\varnothing 50 \times 2$ mm erhöht. Dieser Artikel 253.8.3 betrifft nur Eigenbauten.

Hingegen ist Art. 253.8.1.a nicht relevant für Stahlkonstruktionen mit Zertifikat eines ASN (z. B. DMSB oder MSA) und für Vorrichtungen mit FIA-Homologation (Homologationsnachtrag des Typs VO), da die Artikel 253.8.1.b und 253.8.1.c weiterhin bestehen bleiben.

Somit sind nach wie vor alle Stahlkonstruktionen mit Zertifikat eines ASN oder mit FIA-Homologation zulässig.

In den DMSB-Fahrzeuggruppen G (Ausnahme: Fahrzeuge mit Erstzulassung ab dem 1. 1. 1996), F (Ausnahme: Fahrzeuge mit Erstzulassung ab dem 1. 1. 1997), H, CTC, CGT, alle Gruppen gemäß den DMSB-Bestimmungen für Auto- und Rallycross, sowie alle Fahrzeuge in den vom DMSB genehmigten Serien wie z.B. Markenpokale oder Cup-Fahrzeuge werden die von der FIA seit 1994 vorgeschriebenen Dimensionen nicht vorgeschrieben. Dies bedeutet, dass in den DMSB-Fahrzeuggruppen auch für so genannte Eigenbauten grundsätzlich die Mindestdimensionen von Ø38 x 2,5 mm oder Ø40 x 2 mm beibehalten werden. Hingegen müssen Neufahrzeuge ab 1996 in Gruppe G bzw. ab 1997 in Gruppe F auch die aktuellen FIA-Dimensionen erfüllen.

Seit 2009 sind in allen DMSB-Gruppen an so genannten Eigenbaukäfigen mit Ausnahme der Gruppe CSC grundsätzlich Überrollkäfige mit Flankenschutzstreben vorgeschrieben, d. h., es sind mit Ausnahme des Slalomsports keine Überrollbügel mehr zulässig (s. a. Art. 1.8).

1.3 Kennzeichnung von Überrollvorrichtungen

Für Überrollvorrichtungen, welche auf Basis von ONS/DMSB-Zertifikaten mit der Prüfberichts-Nr. .../67-S enden und genehmigt wurden bzw. werden, gilt folgende Kennzeichnungspflicht: Auf der linken Befestigungsfußplatte des Hauptbügels muss die Prüfberichts-Nr. des ONS/DMSB-Zertifikates, das Firmenlogo/zeichen und die Serien-Nr. eingeschlagen oder eingraviert sein. Diese Kennzeichnung kann auch auf einem angeschweißten Schild oder auf einem sich selbst zerstörenden Aufkleber vorhanden sein, welches an einer gut sichtbaren Stelle angebracht sein muss.

Die Kennzeichnung erfolgt ausschließlich durch die Hersteller der Konstruktionen.

Das zugehörige ONS/DMSB-Zertifikat mit entsprechender Serien-Nr. muss mitgeführt werden. Diese, ab dem 1. 1. 1996 genehmigten ONS/DMSB-Zertifikate, sind nur beim Hersteller der Überrollvorrichtung erhältlich.

Keine Kennzeichnungspflicht besteht für Konstruktionen mit Zertifikaten bei denen die Prüfberichts-Nr. mit .../67 endet. Diese Zertifikate können bei der DMSB-Geschäftsstelle schriftlich angefordert werden.

1.4 Befestigung einer Masse, z.B. Kamera am Überrollkäfig

An der Überrollvorrichtung darf eine Masse von maximal 2 kg, z. B. Kamera, angebracht werden, solange das betreffende Teil fachgerecht und sicher mit dem Käfig verbunden wird. Die Entscheidung der fachgerechten Befestigung obliegt der Beurteilung des Tks. An der Überrollvorrichtung dürfen keinerlei Änderungen (z. B. Bohren, Schweißen) vorgenommen werden.

1.5 Querverstärkung (alle Gruppen)

Eine Querverstärkung des vorderen Bügels innerhalb des Fahrgastraumes ist erlaubt. Diese Strebe muss in einem Bereich angebracht sein, der den Raum für die Insassen nicht beeinträchtigt. Der Fußraum der Insassen muss also frei bleiben.

Nach oben ist die Anbringungshöhe durch das Armaturenbrett begrenzt, d. h. die Querstrebe darf nicht über dem Armaturenbrett angebracht sein.

1.6 Schutzpolsterung

In allen DMSB-Gruppen, G, H, F usw. und in allen vom DMSB genehmigten Serien ist jede Überrollvorrichtung mit einer Schutzpolsterung zu versehen.

Diese partielle flammabweisende Polsterung muss in den DMSB-Gruppen räumlich gesehen 50 cm um den Helm der angeschnallten in normaler Sitzposition befindlichen Insassen angebracht werden. In den DMSB-Gruppen ist das Polstermaterial (Schaumstoff) freigestellt.

In den FIA-Gruppen A, N, Super 2000, Super 2000 Rallye, usw. muss eine FIA-homologierte Polsterung gemäß der Norm 8857-2001 Typ A angebracht sein.

In den FIA-Gruppen muss die Anbringung gemäß Zeichnung 253-68 erfolgen.

DMSB-Anmerkung: Informationen über FIA-homologiertes Polstermaterial (Hersteller, Dimensionen, usw.) sind in der FIA-Liste Nr. 23 aufgeführt. Diese Liste findet man im Internet unter www.fia.com (dort weiter unter FIASport/Regulations/Technical Lists).

1.7 Vorgeschriebener Stahl für Überrollvorrichtungen im Eigenbau

Gemäß Art. 253.8.1.a ist für Eigenbauten von Überrollvorrichtungen (dies sind alle Konstruktionen ohne ASN-Zertifikat oder ohne FIA-Homologation) die Verwendung von hochlegierten Stählen unzulässig ist. Somit ist für Eigenbauten z.B. auch der legierte Vergütungsstahl 25 CrMo 4 (frz.-Bezeichnung: 25CD4; USA-Bezeichnung: SAE 4130) unzulässig!

Vorgenannte Vorschrift ist im Anhang J, Art. 253-8 nachzulesen und gilt für alle Fahrzeuge, die durch das Reglement dem Art. 253-8 des Anhangs J entsprechen müssen, d.h. z.B. für alle Fahrzeuge der FIA-Gruppen A, B, N, Auto- und Rallycross und der DMSB-Gruppen G, H, Auto- und Rallycross usw.

1.8 Flankenschutz und Diagonalstreben, Stützstreben und Verbindungslaschen an Überrollkäfigen

Überrollkäfige mit ASN-Zertifikat, z.B. DMSB-Zertifikat oder FIA-Homologation müssen unverändert beibehalten werden. Es darf an diesen Käfigen weder Material hinzugefügt noch weggelassen werden.

1.8.1 Flankenschutz

Mit Ausnahme von historischen Fahrzeugen nach Anhang K, in Wettbewerben mit FIA-Prädikat und im Slalom sport sind seit dem 01.01.2009 in allen FIA- und DMSB-Fahrzeuggruppen und vom DMSB genehmigten Serien an Überrollkäfigen, welche nach den so genannten Eigenbauvorschriften gebaut sind, an der Fahrerseite mindestens zwei Flankenschutzstreben gemäß den Zeichnungen 253-9, 253-10 oder 253-11 im Anhang J vorgeschrieben. Bei gekreuzten Flankenschutzstreben gilt folgende Regelung zu den verstärkenden Knotenblechen:

- a) für alle DMSB-Gruppen und Serien (siehe u. a. Handbuch, brauner Teil):
Bei gekreuzten Flankenschutzstreben, bei denen mindestens eine Strebe (ein Rohr) unterbrochen ist, (Zeichnung 253-9) müssen mindestens zwei gegenüberliegende Knotenbleche vorhanden sein. Gleiche Vorschrift gilt bei Veranstaltungen mit Beifahrer, z.B. Rallyesport, auch für die Beifahrerseite.
- b) für alle FIA-Gruppen (siehe u. a. Handbuch, orange-farbener Teil):
Bei gekreuzten Flankenschutzstreben (Zeichnung 253-9) müssen mindestens zwei gegenüberliegende Knotenbleche vorhanden sein. Gleiche Vorschrift gilt bei Veranstaltungen mit Beifahrer, z.B. Rallyesport, auch für die Beifahrerseite.

1.8.2 Diagonalstreben im Hauptbügel

Mit Ausnahme von historischen Fahrzeugen nach Anhang K, in Wettbewerben mit FIA-Prädikat und im Slalom-sport sind seit dem 01.01.2010 in allen FIA- und DMSB-Fahrzeuggruppen und vom DMSB genehmigten Serien an Überrollkäfigen, welche nach den so genannten Eigenbauvorschriften gebaut sind, mindestens folgende Diagonalstreben vorgeschrieben:

- im Hauptbügel eine Diagonal-Strebe gemäß Zeichnung 253-5 oder
- im Hauptbügel eine Diagonal-Strebe gemäß Zeichnung 253-20

Die Zeichnungen 253-5 und 253-20 gelten für links gelenkte Fahrzeuge. Für rechts gelenkte Fahrzeuge müssen die Streben rechts oben befestigt sein.

Bei Veranstaltungen mit Beifahrer (Rallye) sind mindestens 2 Diagonalstreben gemäß folgender Bestimmungen vorgeschrieben:

- im Hauptbügel zwei Diagonal-Streben gemäß Zeichnung 253-7 oder
- in den hinteren Abstützungen zwei Diagonal-Streben gemäß Zeichnung 253-21 oder
- einer Kombination aus 253-4 und 253-5 oder umgekehrt (Variante 1 + 2).

Bei gekreuzten Diagonalstreben (Zeichnung 253-7 und 253-21) müssen grundsätzlich mindestens zwei gegenüberliegende Knotenbleche gemäß Art. 253.8.2.14 und Zeichnung 253-34 im Anhang J vorhanden sein. Hierbei können die Knotenbleche vertikal oder horizontal gegenüberliegen.

Falls am Hauptbügel zwei Kreuzstrebeungen (Zeichnung 253-7 plus 253-21) vorhanden sind, kann in diesen beiden Kreuzen auf die Knotenbleche verzichtet werden.

1.8.3 Stützstrebe an der A-Säule

Mit Ausnahme von historischen Fahrzeugen nach Anhang K, in Wettbewerben mit FIA-Prädikat und im Slalom-sport müssen seit dem 01.01.2011 in allen FIA- und DMSB-Fahrzeuggruppen und vom DMSB genehmigten Serien an Überrollkäfigen, welche nach den so genannten Eigenbauvorschriften gebaut sind, eine Stützstrebe gemäß Zeichnung 253-15 oder eine der nachfolgenden alternati-

ven Abstützungen der A-Säule auf beiden Fahrzeugseiten vorhanden sein, wenn das Maß A größer als 200 mm ist.

Hierzu gibt es in Abhängigkeit der baulichen Bedingungen (insbesondere Lenkradabstand, Ein- und Ausstiegsöffnungen und Sicht zum Außenspiegel) die nachfolgenden 3 Möglichkeiten:

a) Stützstrebe gemäß Zeichnung 253-15 (Optimallösung)

Stützstrebe vom oberen Verbindungspunkt (+/- 100 mm) des vorderen und seitlichen Bügels zum Käfigfuß (+/- 100 mm) des vorderen Bügels gemäß Art. 253-8.3.2.1.4 des Anhang J.

b) Verkürzte Stützstrebe (Alternativlösung 1)

Anstelle der langen Stützstrebe aus a) kann eine verkürzte Stützstrebe mit einer Mindestlänge von 400 mm zur Versteifung des A-Bügel-Knickpunktes verwendet werden.

Diese verkürzte Stützstrebe sollte:

- oben so weit wie möglich zum Verbindungspunkt des vorderen und seitlichen Bügels und
- unten so weit wie möglich auf den Verbindungspunkt der oberen Flankenschutzstrebe mit dem vorderen Bügel verlaufen.

Darüber hinaus muss die Stützstrebe die zu verstärkende A-Säulen-Biegung (in der Nähe des Armaturen-brettes) so abstützen, dass gemäß nachstehender Zeichnung 1 mindestens 200 mm vom Scheitelpunkt der Knickung nach oben und unten überbrückt sind.

Vorgenannte Stützstreben nach a) und b) müssen gemäß den Materialvorschriften nach Art. 253-8.3.3 ausgeführt sein (Kohlenstoffstahl, min. \varnothing 40 x 2 mm bzw. \varnothing 38 x 2,5 mm) und dürfen um max. 20° nach außen in Fahrzeugquerachse gebogen sein, d.h. sie müssen von der Seite gesehen gerade sein.



Zeichnung 1

A: mind. 200 mm (Scheitelpunkt der Knickung entlang des vorderen Bügels nach oben gemessen)

B: mind. 200 mm (Scheitelpunkt der Knickung entlang des vorderen Bügels nach unten gemessen)

C: mind. 400 mm (Verbindungsline zwischen A und B = gerade Länge). Die Länge wird nicht an der Rohmitte sondern an den längsten Rohrpunkten ermittelt.

Für vorgenannte Versteifungen nach b) sind keine Ausnahmegenehmigungen notwendig.

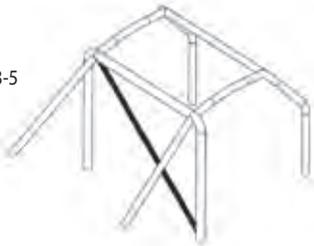
c) Sonderkonstruktionen (Alternativlösung 2)

Für Sonderkonstruktionen, abweichend von a) und b) kann beim DMSB ein Antrag gestellt werden – jedoch nur in dem Fall, wenn eine verkürzte Strebe (Mindestlänge 400 mm) nicht verbaut werden kann. Zu diesem Zweck sind gemäß der Hinweise für die Beantragung einer Ausnahmegenehmigung Fotos (jpg-Format) und Detailbeschreibungen *per E-Mail* an den DMSB zu senden.

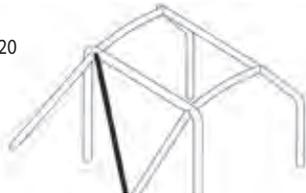
Bei positiven Bescheid kann eine Genehmigung für eine von den vorstehenden Varianten abweichende Versteifung der A-Säule erteilt werden. Die Bearbeitungsgebühr hierfür beträgt 65,00 €.

Zeichnungen

Zeichnung 253-5

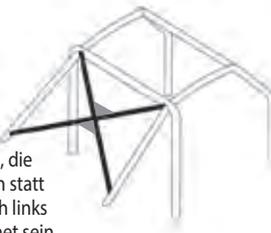


Zeichnung 253-20

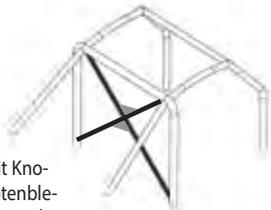


Zeichnung 253-21

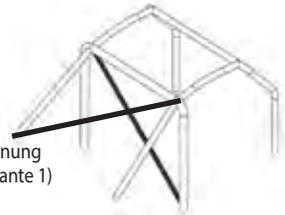
(mit Knotenblechen), die Knotenbleche dürfen statt oben und unten auch links und rechts angeordnet sein



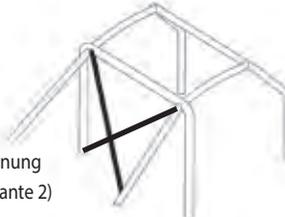
Zeichnung 253-7 (mit Knotenblechen), die Knotenbleche dürfen statt oben und unten auch links und rechts angeordnet sein



Kombination Zeichnung 253-4 + 253-5 (Variante 1)

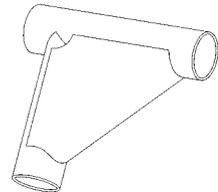


Kombination Zeichnung 253-5 + 253-4 (Variante 2)



Zeichnung 253-34

U-förmige Knotenbleche im Kreuzungsbereich der Streben gemäß dieser Zeichnung 253-34. Die Schenkellänge der Knotenbleche müssen entlang der Rohre (an denen sie verschweißt sind) gemessen, das 2- bis 4-fache betragen, ausgehend vom größten Durchmesser der verbundenen Rohre.



Zeichnung 253-15

Möglichst gerade Stützstrebe ab 2011 Vorschrift, wenn das Maß A größer ist als 200 mm. Die untere Befestigung der Stützstreben darf grundsätzlich max. 10 cm über dem Käfigfuß sein. Die obere Befestigung der Stützstrebe darf grundsätzlich max. 10 cm vom Knotenpunkt sein. Die Stützstrebe darf geteilt und durch die Flankenschutzstreben geführt sein. Der DMSB kann für Fahrzeuge, bei denen der Bauraum z.B. hinsichtlich Lenkradbetätigung nachweislich eine gerade Stützstrebe nicht zulässt, auf Antrag eine Ausnahmegenehmigung für eine Ersatzkonstruktion erteilen.



1.8.4 Verbindungslaschen

In den DMSB-Fahrzeuggruppen dürfen an so genannten Eigenbaukäfigen nachstehend beschriebene Verbindungslaschen angebracht werden:



Frontbügel: max. 6 Laschen erlaubt
 Hauptbügel: max. 4 Laschen erlaubt
 Flachstahl Maß A max. 60 mm, Dicke max. 10 mm erlaubt
 Die Laschen dürfen mit der Karosserie verschweißt und/oder verschraubt sein.

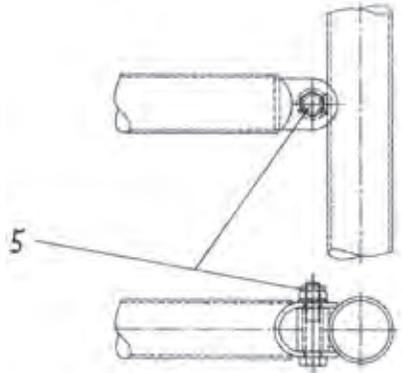
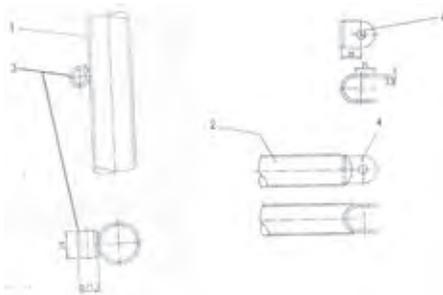
1.9 Rohrverbindungen an Überrollvorrichtungen

Falls bei so genannten Eigenbaukäfigen demontierbare Streben zur Anwendung kommen, so müssen die Verbindungen einer der Zeichnungen 253-37 bis 253-47 im Anhang J entsprechen.

Auch die Flankenschutzstreben gemäß den Zeichnungen 253-9 bis 253-11, die Stützstreben gemäß Zeichnung 253-15 und die Diagonalstreben dürfen gemäß Artikel 253-8.3.2.2 demontierbar ausgelegt sein.

Gurt-Befestigungstreben müssen grundsätzlich verschweißt sein.

Ausschließlich in den DMSB-Fahrzeuggruppen darf für Fahrzeuge mit Baujahr vor 2009 auch nachstehend gezeigte Rohrverbindung zur Anwendung kommen:



- 1 + 2: Käfigrohr
- 3: Befestigungshülse \varnothing 21,3 x 3,25 x 29 mm
- 4: Schelle 35 x 3,5 x 105 mm
- 5: Schraube/Mutter M10

1.10 Fußbefestigung an Überrollvorrichtungen

Die Befestigung der vier Hauptfüße an so genannten Eigenbaukäfigen muss einer der Zeichnungen 253-50, 253-51 oder 253-52 entsprechen. Dort ist u.a. die Anordnung der vorgeschriebenen 120 cm²-Verstärkungsplatten beschrieben.

Im Eigenbau muss jeder Fuß mit mindestens drei Schrauben der Größe M8 (siehe Artikel 253-8.3.2.6) befestigt sein und darf zusätzlich verschweißt sein. Seit 01.01.2010 muss seitens der FIA die Verteilung der Schrauben gemäß Zeichnung 253-50 erfolgen. Das heißt, grundsätzlich dürfen die drei Schrauben nicht in Reihe angeordnet sein, sondern der Winkel von mindestens 60° ist zu beachten. Die Position einer zulässigen aber nicht vorgeschriebenen vierten Schraube ist freigestellt.

Vorgenannte 60°-Regelung gilt nicht bei DMSB-Veranstaltungen, mit Ausnahme von Wettbewerben mit FIA-Prädikat. Das heißt, die Schrauben müssen zwar vorhanden sein, aber deren Anordnung bleibt freigestellt.

Die Käfigfüße dürfen gemäß den Zeichnungen 253-53 bis 253-56 der Karosserieform angepasst werden. Die Stirnflächen der angesetzten Bleche dürfen analog einer Box geschlossen sein.

Die Fußverbindung an den hinteren Streben (Radlauf) muss mit mindestens zwei Schrauben der Größe M8 erfolgen (Zeichnung 253-57). Die Fußplatte muss dort mindestens 60 cm² aufweisen.

Nur bei Überrollkäfigen mit ASN-Zertifikat, z.B. DMSB- oder MSA-Zertifikat oder FIA-Homologation können andere Karosserieverbindungen realisiert werden. Somit ist ein Überrollkäfig mit Fußverbindung ohne Schrauben nur dann zulässig, wenn ein entsprechendes Zertifikat oder Homologation vorgelegt werden kann.

1.11 Schweißnähte

Grundsätzlich müssen die Schweißnähte der Rohrverbindungen nicht nur an so genannten Eigenbaukäfigen sondern auch an Überrollvorrichtungen mit ASN-Zertifikat und mit FIA-Homologation umlaufend ausgeführt sein.

1.12 Überrollvorrichtungen im Slalomspor

- a) Seit 01.01.2011 ist für offene Fahrzeuge als auch für Cabriolets mit Stoffdach eine Überrollvorrichtung vorgeschrieben. Als Mindestausstattung werden serienmäßige Überrollvorrichtungen des Fahrzeugherstellers oder Überrollbügel gemäß Anhang J 1993 akzeptiert.
- b) Falls bei geschlossenen Fahrzeugen empfohlene Überrollbügel oder Überrollkäfige zum Einsatz kommen, müssen diese den allgemeinen gültigen DMSB-Bestimmungen entsprechen.

1.13 Ungültige Zertifikate

Folgende DMSB- Zertifikate der Firma Cardiff- Motorsport wurden für ungültig erklärt:

- Nr. 25-150/67-5 (Porsche 928)
- Nr. 25-166/67-5 (MG MGC)

2. Sicherheitsgurte gemäß FIA-Norm 8853-2016, 8853/98 bzw. 8854/98

2.1 Kennzeichnung FIA-homologierter Sicherheitsgurte

Die Kennzeichnung erfolgt an jedem einzelnen Gurt per Homologations- oder Identifikationslabel. Das Homologationslabel beinhaltet folgende Angaben: Hersteller, Ablauf der Homologationsgültigkeit, Hom.-Nummer/n, sowie Herstellerland, während das kleinere Identifikationslabel lediglich den Ablauf der Homologationsgültigkeit sowie Hom.-Nummer/n enthält.

Die Homologations-Nummer setzt sich zusammen aus dem Schriftzug „FIA“, gefolgt von einem Kennbuchstaben für die Anzahl der Einzelgurte (welche mit dem Fahrer in Kontakt kommen), Bindestrich gefolgt von der Homologationsnummer (im folgenden Beispiel: „999“) einem Punkt gefolgt von der Abkürzung des Verschlusstyps (T = Turn, P = Push) sowie einem Schrägstrich gefolgt vom Jahr der FIA-Norm (derzeit immer „98“).

Musterbeispiele von Homologationsnummern:

- FIA B-999.T/98 (für 4-Punkt-Gurte mit Drehverschluss)
- FIA B-999.P/98 (für 4-Punkt-Gurte mit Druckverschluss)
- FIA C-999.T/98 (für 5-Punkt-Gurte mit Drehverschluss)
- FIA C-999.P/98 (für 5-Punkt-Gurte mit Druckverschluss)
- FIA D-999.T/98 (für 6-Punkt-Gurte mit Drehverschluss)
- FIA D-999.P/98 (für 6-Punkt-Gurte mit Druckverschluss)

Die aktuelle FIA-Norm erkennt man an den Endziffern „98“ (8853/98 für 5- und 6-Punkt-Gurte bzw. 8854/98 für 4-Punkt-Gurte).

Gemäß Art. 8 und Anhang V der FIA-Normen 8853/98, 8854/98 oder 8853-2016 muss jeder einzelne Gurt (d.h. Schulter-, Becken- und Schrittgurte) des Gurtsystems mit dem Ablaufjahr durch den Schriftzug „NOT VALID AFTER“ lesbar gekennzeichnet sein; entweder durch Homologations- oder Identifikationslabel. Die Homologationsnummer auf jedem einzelnen Gurt des Gurtsystems muss identisch sein.

2.2 Homologationsgültigkeit FIA-homologierter Gurte

2.2.1 FIA-Gruppen (z.B. N, A, T, GT3):

Grundsätzlich sind FIA-homologierte Gurte gemäß der FIA-Norm 8853/98 oder 8853-2016 5 Jahre gültig, wobei lediglich das Jahr der Herstellung hierbei relevant ist (Unterschied zu Sitzen).

Beispiel:

- Gurt-Kennzeichnung/Gültigkeitsdatum NOT VALID AFTER 2012
- dies bedeutet, der Gurt darf verwendet werden bis zum: 31.12.2012

2.2.2 DMSB-Gruppen (z.B. G, F, H, FS):

Die Gültigkeit der Gurt-Homologationen (FIA-Norm 8853-2016, 8854/98 bzw. 8853/98) verlängert sich für alle DMSB-Gruppen (*ausgenommen Veranstaltungen und Serien mit dem Status International*) um 5 Jahre (Gesamthomologationszeit also 10 statt 5 Jahre). Voraussetzung hierfür ist, dass sämtliche Gurte und Verschlüsse in einem einwandfreien Zustand und sämtliche Labels lesbar sind.

Beispiel:

- Gurt-Kennzeichnung/Gültigkeitsdatum NOT VALID AFTER 2012
- dies bedeutet, der Gurt darf verwendet werden bis zum: 31.12.2017 (2012 + 5 Jahre)

2.3 Allgemeines

Ein Technischer Kommissar ist berechtigt einen unfallgeschädigten Sicherheitsgurt am Homologationslabel per Faserschreiber/Marker o.ä. als ungültig zu markieren.

Ein Durchschneiden des Gurtes oder Abschneiden des Labels ist nur mit dem Einverständnis des Fahrers/Bewerbers zulässig.

Darüber hinaus verlieren Gurte, deren Homologations- oder Identifikationslabel unleserlich sind ihre Gültigkeit.

2.4 Anwendung von Sicherheitsgurten gemäß Art. 253-6 im Anhang J

Seit 01.01.2015 sind in allen FIA-Fahrzeuggruppen, z.B. N, A, FIA-homologierte 5- oder 6-Punkt-Gurte gemäß der Norm 8853/98 oder 8853-2016 vorgeschrieben.

Alle Sicherheitsgurte müssen der FIA-Norm 8854/98 (nur in DMSB-Gruppen zulässig), 8853-2016 oder 8853/98 entsprechen und von der FIA homologiert sein. Die Gurte müssen entsprechend gekennzeichnet sein.

Der zum Einsatz kommende Gurt muss eine gültige FIA-Homologation haben und dementsprechend gekennzeichnet sein welche gut lesbar sein muss.

Die vorgenannten Bestimmungen gelten grundsätzlich für die DMSB-Fahrzeuggruppen H, F und CTC/CGT sowie z.B. in den FIA-Gruppen N, A, Super Touring und Super 2000. Diese Bestimmungen gelten nicht für die DMSB-Fahrzeuggruppe G im Slalomspport.

Alle Bewerber und Fahrer sollten beachten, dass bei einem schweren Unfall die Sicherheitsgurte des Fahrzeuges gedehnt werden und deshalb ihre stoßdämpfenden Eigenschaften im Falle eines weiteren Aufpralls verlieren.

Es ist deshalb zwingend notwendig, jeden Gurt, der einer hohen Beschleunigung ausgesetzt war, auszutauschen. (Bull. 308)

2.5 Gurtbefestigungsstreben

2.5.1 Gurtbefestigungsstreben in der Überrollvorrichtungen gemäß Art. 253-6.2, Anhang J

Die Gurte dürfen durch eine Schlaufenbefestigung oder mit Gewindehülsen gemäß Art. 253-8 im Anhang J auch an Streben von Eigenbaukonstruktionen montiert werden. Gewindehülsen an Konstruktionen mit Zertifikat eines ASN sind nur dann zulässig, wenn dies über das jeweilige Zertifikat so vorgesehen ist.

Gemäß Artikel 253.8 im bisherigen Anhang J muss eine Befestigungsstrebe für Sicherheitsgurte so angeordnet sein, dass sich ein Winkel der Schultergurte zwischen 0° und 45° nach unten (siehe Zeichnung 253-61) ergibt.

Da im Automobilsport ein Kopf-Rückhaltesystem (z. B. HANS®-System) immer mehr zur Anwendung kommt, schlägt der DMSB bei einem Neubau oder Umbau einer Käfigkonstruktion vor, eine Position für die Gurtstrebe dahingehend zu realisieren, dass sich ein Winkel zwischen 10° und 20° der Schultergurte nach unten ergibt. Vorgenannte Empfehlung zum Gurtwinkel von 10°-20° gilt auch für Insassen ohne Kopf-Rückhaltesystem.

Das in den Zeichnungen 253-66 und 253-67 beschriebene Sicherheitsgurt-Befestigungssystem ist auch an Überrollkäfigen zulässig, welche gemäß den sogenannten Eigenbaubestimmungen gebaut sind.

An Käfigen mit ASN-Zertifikat oder FIA-Homologation ist eine solche Hülsenbefestigung nur zulässig, wenn es auch entsprechend zertifiziert oder homologiert ist.

Die HANS®-Richtlinien sind im Internet unter www.dmsb.de (weiter unter Technik/Reglement, Automobilsport, Fahrzeugbestimmungen) zu finden.

2.5.2 Separate Gurtbefestigungsstreben

Alternativ zu der in Art. 253-8.3.2.2.5 bzw. Art. 253-6.2 (Anhang J) definierten Querstrebe (siehe vorstehend) gilt in sämtlichen DMSB-Gruppen folgende Regelung für Gurtstreben:

Eine von der Überrollvorrichtung unabhängige, mittig abgestützte Gurtstrebe aus nahtlosen, kaltgezogener, unlegierten Kohlenstoffstahl mit den Mindestabmessungen $\emptyset 38 \times 2,5$ mm oder $\emptyset 40 \times 2,0$ mm und einer Mindestzugfestigkeit von 350 N/mm² (analog Art. 253-8.3.3) darf hinter dem Hauptbügel (B-Säule – bezogen auf die

Fahrtrichtung) – an der Karosserie/dem Fahrgestell unter Einhaltung dieser Bestimmungen angebracht werden.

Die Gurtstrebe muss gemäß nachstehender Zeichnung mit einem mittig angeschweißten Rohr gleicher Materialspezifikation in einem Winkel von mindestens 30° zur Vertikalen schräg nach unten (nach vorn oder nach hinten gerichtet) zum Fahrzeugboden abgestützt werden.

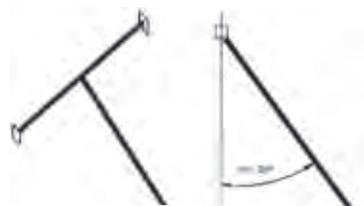
An den Enden der Gurt- und Stützstrebe muss jeweils eine angeschweißte Verstärkungsplatte aus Stahl mit den Mindestabmessungen 100 x 100 x 2 mm (L x B x H) vorhanden sein, welche entweder mit der Karosserie/dem Fahrgestell verschweißt oder mittels mindestens 4 Schrauben M8 (Festigkeitsklasse 8.8 oder 10.9) mit dieser/diesem verschraubt werden muss.

Die Höhe der Gurtstrebe muss so gewählt werden, dass der nach hinten gerichtete Winkel der angelegten Schultergurte zwischen dem obersten Punkt der Schultergurte und der hinteren Gurtbefestigung, bezogen zur horizontalen Referenzebene, zwischen 10° und 45° nach unten beträgt, wobei ein Winkel von 20° empfohlen ist (Gurtführung muss geradlinig ohne weitere Umlenkung zum Befestigungspunkt ausgeführt sein).

Die Referenzebene wird durch eine Horizontale, welche durch den obersten Punkt des angelegten Schultergurts verläuft, gebildet, siehe Zeichnung 253-61 im Anhang J.

Die Gurte können mittels Schlaufen oder Schrauben an der Gurtstrebe befestigt sein, jedoch muss bei einer Verschraubung ein verschweißter Einsatz (Hülse), für jeden Befestigungspunkt vorhanden sein (siehe Zeichnung 253-67 im Anhang J).

Diese Einsätze (Hülsen) müssen sich in der Querstrebe befinden und die Gurte müssen an dieser mittels M12-Schrauben der Festigkeitsklasse 8.8 bzw. mit Schrauben der Spezifikation 7/16 UNF befestigt sein.



2.6 Ungültige Gurthomologationen (Bull. 304, 375 408 und 416):

- 1) Marke TRW Sabelt:

Homologations-Nr.:	D-001
Homologations-Nr.:	D-006
- 2) Marke Momocorso srl (Italien):

Verkaufsbezeichnung:	Homologations-Nr.:
6 PUNTI FORMULA	D-142.T/98
RALLY LUSSO 3"	B-143.T/98
CINTURA 3" 6 P.TI	D-153.T/98
CINTURA 3" 5 P.TI	C-154.T/98

- 3) Marke Confezioni LRF Ditta Ind. (Italien):
 Verkaufsbezeichnung: Homologations-Nr.:
 6 PUNKT FORMULA D-140.T/98
 RALLY LUSSO 3" B-141.T/98
 PROFESSIONALE 3" C-151.T/98
 PROFESSIONALE 3" D-152.T/98
- 4) Marke Taiwan Racing Products (Taiwan):
 Verkaufsbezeichnung: Homologations-Nr.:
 3"x2" Racing harness D-203.T/98
 Formula
- 5) Marke: Sabelt S.P.A. (Italien)
 Verkaufsbezeichnung: Homologations-Nr.:
 Top Formula FIA C-119.T/98
 Top Formula FIA D-121.T/98
 Top Formula FIA B-123.T/98
 904603N FIA D-167.T/98
- 6) OMP Racing S.R.L. (Italien)
 Verkaufsbezeichnung: Homologations-Nr.:
 Professional 3.1 FIA C-194.T/98
 Professional 3.2 FIA D-196.T/98
 Professional 3 FIA B-198.T/98
- 7) Stockbridge Racing Ltd – Willans (GB)
 Verkaufsbezeichnung: Homologations-Nr.:
 Club 4x3 FIA B-128.T/98

3. Sitze

3.1 Homologationsgültigkeit FIA-homologierter Sitze

3.1.1 FIA-Gruppen (z.B. N, A, T, R, GT3):

Grundsätzlich sind FIA-homologierte Sitze gemäß FIA-Standard 8855-1999 für 5 Jahre gültig, wobei Monat und Jahr der Herstellung hierbei relevant sind. Das Herstellungsdatum bzw. *Gültigkeitsdatum* muss auf dem Sitz angegeben sein.

Eine Gültigkeitsverlängerung für 2 Jahre kann durch den Hersteller durchgeführt werden, jedoch muss diese durch ein zusätzliches Label am Sitz erkennbar sein (siehe Art. 253-16).

Sitze mit Herstellungsjahr vor 2014 waren gemäß nachstehendem Beispiel 1 mit dem Monat und dem Jahr der Herstellung gekennzeichnet.

Beispiel 1:

- Sitz-Kennzeichnung/Herstellungsdatum
 Monat/Mounth: 05 Jahr/Year: 2012
- dies bedeutet, der Sitz durfte verwendet werden bis zum: 31.05.2017

Sitze mit Herstellungsjahr ab 2014 sind gekennzeichnet mit „Not valid after“

Beispiel 2:

Die Sitzkennzeichnung ist „Not valid after 2019“. Der Sitz wurde irgendwann im Jahre 2014 hergestellt. Er darf bis Ende 2019 verwendet werden.

3.1.2 DMSB-Gruppen (z.B. G, F, H, FS, CTC/CGT)

Die Gültigkeit der Homologationen für Sitze gemäß FIA-Standard 8855-1999 verlängert sich für alle DMSB-Gruppen (*ausgenommen bei Veranstaltungen und Serien mit dem Status International*) um 5 Jahre (Gesamthomologationszeit also 10 statt 5 Jahre).

Beispiel 1:

- Sitz-Kennzeichnung/Herstellungsdatum
 Monat/Mounth: 05 Jahr/Year: 2009
- dies bedeutet, der Sitz darf verwendet werden bis zum: 31.05.2019 (5 + 5 Jahre)

Beispiel 2:

Die Sitzkennzeichnung ist „Not valid after 2019“. Der Sitz darf bis Ende 2024 verwendet werden.

Sitze der FIA- Norm 8862/2009 erhalten keine Homologationsverlängerung durch den DMSB

3.2 Ungültige Sitzhomologationen

Die FIA hat folgende Sitzhomologationen für ungültig erklärt:

Hersteller: Autosport Upholstery (New Zealand)

Typ: Sprint

Homologations-Nr. CS.675.95

Hersteller: Ektor (France) (FIA-Schreiben v. 18.12.02)

Typ: Runner 2000

Homologations-Nr. CS.972.99

Hersteller: Recaro (France) (FIA-Schreiben v. 18.12.02)

Typ: Racer GT1

Homologations-Nr. CS.728.96

Hersteller: Kingdragon (France) (FIA-Schreiben v. 18.12.02)

Typ: Master Fiberglass

Homologations-Nr. CS.912.98

Hersteller: Cobra Seats (UK)

(FIA-Schreiben vom 13.11.2003)

Typ: Monaco

Homologations-Nr. CS.980.99

Hersteller: Corbeau Seats Ltd. (UK)

(Bull. 404)

Typ: Forza

Homologations-Nr. CS.992.00

Hersteller: Corbeau Seats Ltd. (UK)

(Bull. 404)

Typ: Sprint

Homologations-Nr. CS.053.02

Hersteller: Corbeau Seats Ltd. (UK)

(Bull. 404)

Typ: Pro Series

Homologations-Nr. CS.993.00

Hersteller: Corbeau Seats Ltd. (UK)

(Bull. 404)

Typ: Revolution

Homologations-Nr. CS.994.00

Hersteller: Rossi Sports (ARG) (Bull. 412)

Typ: Professional II

Homologations-Nr. CS.133.05

Hersteller: Rossi Sports (ARG) (Bull. 412)

Typ: Professional III
Homologations-Nr. CS.142.05
Hersteller: OMP Racing (ITA) (Bull. 429)
Typ: HTE-ONE
Homologations-Nr. AS.001.09
Hersteller: SPARCO (ITA)(Bull. 429)
Typ: ADV Supercarbon & PRO ADV Supercarbon Plus
Homologations-Nr. AS.006.10"
Hersteller: GP-Race (E) (Bull. 440 + 442)
Typ: Top Rally
Homologations-Nr. CS.159.06, Serien-Nr. 166-570
Hersteller: GP-Race (E) (Bull. 440)
Typ: Top Rally Light
Homologations-Nr. CS.208.08, Serien-Nr. 1027-1917
Hersteller: GP-Race (E) (Bull. 440)
Typ: Top Circuit
Homologations-NR. CS.207.08, Serien-Nr. 565-1060
Hersteller: Border Motorseats
Typ: SP-4C
Homologations- Nr. CS.213.08

Durch die FIA wurden verschiedene Sitze des Herstellers Recaro, Model Pro Racer Ultima 1.0 mit der Homologationsnummer AS.015.10 bezogen auf Ihre FIA-Homologation für ungültig erklärt.

Eine Liste der Betroffenen Sitze mit entsprechenden FIA-Hologramm-Nummern und Sitz-Seriennummern kann unter nachfolgendem Link bei der FIA eingesehen werden. Hier sind auch weitere Informationen zum Austausch betroffener Sitze ersichtlich:

<https://www.fia.com/file/67433/download?token=25hXCyJB>

3.3 Sitzbefestigung in DMSB-Gruppen

In allen DMSB-Fahrzeuggruppen ist folgende Regelung hinsichtlich Sitzbefestigung gültig:

Die Sitzbefestigung muss der Serie, dem Art. 253-16 im Anhang J zum ISG, der FIA-Sitzhomologation oder einer der nachstehenden Zeichnungen entsprechen.

Das verwendete Rohrmaterial muss aus Stahl bestehen und mit einem Durchmesser von mind. $\varnothing 38 \times 2,5$ mm bzw. $\varnothing 40 \times 2$ mm oder mit einem rechteckigen Querschnitt von mind. $35 \times 35 \times 2$ mm ausgeführt sein oder, falls gegeben, der Homologation entsprechen.

Darüber hinaus sind adäquate, von den vorstehenden Möglichkeiten abweichende Sitzbefestigungen zulässig, falls diese konkret oder in Zusammenhang mit einem Sitzeintrag in den Fahrzeugpapieren oder von einem DMSB-Sachverständigen abgenommen bzw. im Wagenpass eingetragen wurde.

Die serienmäßige Sitzbefestigung darf hierzu entfernt werden.

3.4 Sitzbefestigung-Hinweis

Sitze gemäß der FIA-Norm 8862/2009 dürfen ausschließlich mit den für den betreffenden Sitz FIA-homologierten Befestigungsteilen eingebaut werden.

Im Allgemeinen dürfen Sitze der FIA-Norm 8855/1999 auch gemäß Artikel 253-16, Zeichnung Nr. 253-65, befestigt werden. Bei vorstehender Norm kann es nun sein, dass auch für solche Sitze ausschließlich für den betreffenden Sitz homologierte Befestigungsteile zulässig sind, was durch einen Vermerk in der technischen FIA-Liste Nr. 12 hervorgehen muss. Dies ist z.B. der Fall bei dem Recaro-Sitz, Modell Pole Position N.G. / Furious N.G., Hom.-Nr. CS.319.14.

4. Feuerlöscher

4.1 Prüfplaketten an Feuerlöschern

In den FIA-Gruppen wie auch in allen DMSB-Fahrzeuggruppen wird alle 24 Monate nach dem Herstellungsdatum eine Prüfung der Handfeuerlöscher und Feuerlöschanlagen gemäß Artikel 253-7 im Anhang J verlangt.

Bescheinigt werden diese Prüfungen durch Prüfplaketten, die an den Behältern aufgeklebt werden. Die Prüfungen können durch die Hersteller oder Feuerwehrestellen erfolgen.

Auf den Behältern von Feuerlöschanlagen und Handfeuerlöschern muss laut Anhang J, Art. 253.7.3.5 angegeben sein:

- Fassungsvermögen
- Typ des Feuerlöschmittels
- Gewicht oder Volumen des Feuerlöschmittels
- Datum der Überprüfung des Feuerlöschers.

Dieses Datum darf nicht länger als 2 Jahre seit der letzten Befüllung bzw. dem Herstellungsdatum oder der letzten Überprüfung zurückliegen. Als Frist gilt nicht der Datumstag sondern der Monat. Vorgenannte 2 Jahres- Frist ist auch dann einzuhalten wenn der Löscherhersteller von sich aus eine längere Frist vorsieht. Das Sportgesetz hat hier Vorrang.

Ist aus der Beschriftung oder aus Aufklebern auf dem Feuerlöscher nicht ersichtlich, wann er gekauft, befüllt oder zuletzt geprüft wurde, so gilt als Zeitpunkt des Beginns der Prüffrist der Baumonats und das Baujahr des Behälters.

Ist keine Monatsangabe ersichtlich, so gilt der Januar als Baumonats (Bsp.: Herstellungsjahr 2016 = Prüfung gilt von Januar 2016 bis inkl. Januar 2018).

Das Baujahr muss gemäß deutscher und europäischer Norm DIN EN 3-5, Art. 7.2 an beliebiger Stelle auf dem Behälter eingeprägt sein (zusammen mit anderen Angaben meistens nahe des Ventils oder im Bodenbereich).

Die Angabe des Baumonats ist oft vorhanden, wird aber in der Norm nicht verlangt.

5. Außenspiegel

5.1 Außenspiegel (Gruppen A, B, H, CTC, CGT und G)

Jeder Außenspiegel muss eine Spiegelfläche von mind. 90 cm² haben. Weiterhin muss ein Quadrat von 6 cm x 6 cm in diese Spiegelfläche gelegt werden können. Darüber hinaus ist die Ausführung der Spiegel freigestellt.

Jeder Außenspiegel muss seine Funktion dahingehend erfüllen, dass der Fahrer in normaler Sitzposition und angeschnallt, ein seitlich versetzt hinter ihm fahrendes oder

stehendes Fahrzeug sehen können muss. Dieser Test kann jederzeit von einem Technischen Kommissar durchgeführt werden.

5.2 Außenspiegel (Gr.N, Art. 254)

Falls ein Fahrzeug serienmäßig mit zwei Außenspiegeln ausgerüstet ist und dementsprechend homologiert ist, so müssen beide Außenspiegel beibehalten werden.

Erkennbar ist dies anhand des Fotos auf Seite 1 des Gruppe A-Homologationsblattes.

Sollte jedoch ein Außenspiegel auf der Beifahrerseite nicht serienmäßig vorhanden und homologiert sein, so darf ein beliebiger Spiegel montiert werden. Der Außenspiegel an der Fahrerseite muss immer der Serie entsprechen.

6. Haubenhalter (alle Gruppen)

Falls ein Fahrzeug mit zusätzlichen Haubenhaltern ausgerüstet ist, so ist es aus Sicherheitsgründen zwingend erforderlich, dass diese Haubenhalter ohne Zuhilfenahme von Werkzeug, Münzen oder anderen Hilfsmitteln zu entfernen sein müssen.

7. Sicherheits-Kraftstoffbehälter

7.1 FT3-, FT3.5- und FT 5-Sicherheitskraftstoffbehälter (Gr.N, Art. 254)

Der Einbau von FT3-, FT3.5- oder FT5-Sicherheitskraftstoffbehältern ist seit dem 01.01.2017 in der Gruppe N vorgeschrieben wobei folgendes zu beachten ist:

1. Der serienmäßige Kraftstoffbehälter muss bei Einbau eines FT3-, FT3.5- bzw. FT5-Sicherheitskraftstoffbehälters entfernt werden.
2. Der FT3-, FT3.5- bzw. FT5-Sicherheitskraftstoffbehälter darf am Einbauort des serienmäßigen Kraftstoffbehälters oder im Kofferraum des Fahrzeugs eingebaut werden.
3. Das Fassungsvermögen des FT3-, FT3.5- bzw. FT5-Sicherheitskraftstoffbehälters, zu dem auch das Volumen des Einfüllstutzens zählt, darf mit Ausnahme des Rallyesports max. dem des serienmäßigen homologierten Kraftstoffbehälters entsprechen (Position 401 d im Homologationsblatt).
4. Es dürfen mehrere FT3-, FT3.5- bzw. FT5-Sicherheitskraftstoffbehälter verwendet werden; dabei darf aber das homologierte Gesamtvolumen (401 d) nicht überschritten werden (Ausnahme: Rallye).
5. Zum Einbau des/der FT3-, FT3.5- bzw. FT5-Sicherheitskraftstoffbehälter(s) darf der Fahrzeug-/Kofferraumboden nicht ausgeschnitten oder auf irgend eine andere Art verändert werden.
6. Falls ein Sicherheitstank in der Reserveradmulde eingebaut wird, muss diese ihre serienmäßige Form beibehalten und darf in keinem Fall durch schweifende und/oder treibende Blechbearbeitung in ihrer Gestalt verändert werden.

7. In den Kofferraum-/Fahrzeugboden dürfen nur Bohrungen zur Durchführung von Kraftstoffleitungen und zur Durchführung von Einfüllleitungen für unter dem Fahrzeugboden liegende FT3-, FT3.5- bzw. FT5-Sicherheitskraftstoffbehälter gemacht werden.
8. Eventuell entstandene Öffnungen in der Karosserie durch den Austausch des serienmäßigen Kraftstoffbehälters durch einen/mehrere FT3-, FT3.5- bzw. FT5-Sicherheitskraftstoffbehälter (z. B. Zugangsöffnung des Gebers der Füllstandsanzeige bzw. Zugangsöffnung für in dem serienmäßigen Kraftstoffbehälter liegende Pumpen und Filter) dürfen nicht zugeschweißt werden. Das Schließen dieser Öffnungen darf nur durch die serienmäßigen Verschlussstopfen oder andere ähnliche Kappen oder Stopfen erfolgen.
9. Bei der Verwendung eines FT3-, FT3.5- bzw. FT5-Sicherheitskraftstoffbehälters müssen die serienmäßigen Kraftstoffleitungen durch Leitungen, die der Luftfahrtnorm entsprechen, ersetzt werden. Die Verlegung dieser Leitungen ist freigestellt. Jedoch müssen diese bei einer Verlegung durch den Fahrgastraum durchgehend sein und dürfen keine Verbindungs- oder Anschlußstellen, außer an den Trennwänden, aufweisen.
10. Kraftstoffpumpen und Kraftstofffilter, welche innerhalb des serienmäßigen Kraftstoffbehälters eingebaut sind, dürfen bei Einbau eines FT3-, FT3.5- bzw. FT5-Sicherheitskraftstoffbehälters durch außenliegende Pumpen und Filter mit den gleichen technischen Daten (Druck, Förderleistung, Durchflussrate usw.) ersetzt werden.
11. Unter dem Fahrzeugboden liegende nicht serienmäßige FT3-, FT3.5- bzw. FT5-Sicherheitskraftstoffbehälter, Kraftstoffpumpen, Kraftstofffilter und Kraftstoffleitungen müssen ausreichend gegen Beschädigung durch äußere Einwirkung geschützt werden.
Jedoch darf der einzige Zweck einer solchen Vorrichtung der Schutz dieser Teile sein (kein aerodynamischer Einfluss!).
12. Bei Zweivolumenfahrzeugen (z.B. VW Golf, Opel Astra u. a.) muss bei einem Einbau des/der Sicherheitskraftstoffbehälter(s) im Kofferraum dieser/diese durch eine flüssigkeitsdichte und flammenhemmende Schutzwand bzw. Box vom Fahrgastraum abgetrennt werden. Bei Einbau eines FT3-, FT3.5- bzw. FT5-Sicherheitskraftstoffbehälters in den Kofferraum eines Dreivolumenfahrzeugs (z.B. Audi 80/90, BMW 3er Reihe u.a.) muss die Trennwand zum Fahrgastraum ebenfalls flüssigkeitsdicht und flammenhemmend ausgeführt sein. Die Einfüllleitung bzw. der Einfüllstutzen ist Bestandteil des Kraftstoffbehälters.
13. Die Einfüllleitungen für den/die FT3-, FT3.5- bzw. FT5-Sicherheitskraftstoffbehälter müssen bei Zweivolumenfahrzeugen flüssigkeitsdicht und flammenhemmend ummantelt werden.

14. Einfüllstutzen/Einfüllöffnungen dürfen nicht in den Scheiben und nicht im Dach untergebracht werden. Sie dürfen nicht aus der Karosserie hervorstehen.
15. Der auf den FT3-, FT3.5- bzw. FT5-Sicherheitskraftstoffbehälter aufgedruckte Hersteller, das Herstelldatum und die Seriennummer müssen jederzeit gut lesbar sein. In den FT3-, FT3.5- bzw. FT5-Sicherheitskraftstoffbehälter umhüllende Schutzwand kann ein Sichtfenster (möglichst aus Polycarbonat) eingebaut werden. Dieses muss flüssigkeitsdicht sein, und aus einem flammenhemmenden Material bestehen.
16. Bei Vorhandensein eines FIA-homologierten Rückschlagventils (Art. 253.14.5) darf das Einfüllrohr durch den Fahrgastraum geführt werden. Die Platzierung der Einfüllöffnung, z.B. an der C-Säule, wäre dann möglich.

Alle vorgenannten Bestimmungen ergeben sich aus den Artikeln 253-3, 253-14 und 254-6.8 im Anhang J des ISG.

7.2 FT3-Kraftstoffbehälter des Herstellers Ets J. Riche (Frankreich)

FT3-Kraftstoffbehälter des französischen Herstellers Ets J. Riche, welche ein Herstellungsdatum nach dem 1. Januar 1999 aufweisen sind nicht FIA-homologiert und werden somit auch nicht von der FIA akzeptiert. Dies gilt für alle Veranstaltungen.

7.3 Gruppe N, A und E1- Sicherheitstanks

Bei DMSB- Veranstaltungen dürfen Fahrzeuge der Gruppen N, A und E1 wie auch GT- Fahrzeuge grundsätzlich auch nach 2017 mit dem serienmäßigen Kraftstoffbehälter ausgerüstet sein. Diese DMSB- Regelung gilt allerdings nur bei folgenden Veranstaltungen mit dem Status:

National

National A/NEAFP

National A Plus/NSAFP

Ggf. bei int. Veranstaltungen (je nach Ausschreibung)

Bei anderen Veranstaltungen *ist* analog der FIA- Bestimmungen ein FT3-, FT3.5 oder FT5- Sicherheitstank vorgeschrieben.

8. Dioden-Rückleuchten (Gruppe E-Formelsport)

Alternativ zu den Rückleuchten mit 21 W-Glühlampen sind auch diodenbestückte klar erkennbare rote Rückleuchten des Typs LED zulässig. Bei diesen Rückleuchten müssen in einer Fläche von mindestens 50 cm² mindestens 60 Dioden angeordnet sein. Darüber hinaus sind alle FIA-homologierten Diodenrückleuchten (siehe Technische Liste Nr. 19) zulässig.

9. Sicherheitsfolien in DMSB-Gruppen

9.1 Folien innen

In allen DMSB-Fahrzeuggruppen wird die nachträgliche Anbringung von klarer/farbloser Sicherheitsfolie mit den Prüfzeichen ~D5170, D5174, D5178, D5190, D5195,

D5197, D5209, D5233, D5274, D5277, D5403, D5446, D5497, D5498, D5532 oder D5533 innen an den Seitenscheiben und Heckscheiben empfohlen.

Darüber hinaus ist für Fahrzeuge der Gruppen H (siehe Art. 20), FS (siehe Art. 8.2) und F (siehe Art. 19) klare/farblose Sicherheitsfolie für die Scheibe der Fahrertür und bei Wettbewerben mit Beifahrern auch an der Beifahrertür vorgeschrieben, wenn diese Scheiben aus Hartglas bestehen.

Die nachträgliche Anbringung von getönter Folie ist in den DMSB-Gruppen ausschließlich an den hinteren Seitenscheiben erlaubt.

9.2 Abreißfolien auf der Windschutzscheibe

In allen DMSB-Gruppen ist die Anbringung von Kunststofffolien an der Außenseite der Windschutzscheibe, mit Ausnahme des Rallyesportes, erlaubt. Diese Folie muss klar und durchsichtig (nicht getönt) sein. Ein Prüfzeichen muss nicht vorhanden sein.

10. Abschleppösen

Abschleppösen (FIA-/DMSB-Gruppen z.B. N, A, G, H, F, R1, R2; R3)

Aufgrund, dass einige Neufahrzeuge mit einer demonstrierbaren Abschleppöse für vorn und hinten ausgestattet sind (welche z.B. im Handschuhfach untergebracht ist), wird klargestellt, dass auch diese Fahrzeuge bei Motorsportveranstaltungen mit einer fest angebrachten Öse vorne und hinten ausgerüstet sein müssen. Hierzu können serienmäßige Abschleppösen oder eigens konstruierte, welche ausreichend dimensioniert und befestigt sein müssen, angebracht sein.

Die Position der Abschleppösen muss gekennzeichnet sein. Sie müssen ohne Nutzung von Werkzeug verwendbar sein.

11. Radkappen

Hinsichtlich Radkappen in DMSB-Gruppen wird folgendes klar gestellt:

Mit den Rädern verschraubte Radkappen sind generell zulässig. Aufgesteckte Radkappen sind aus Sicherheitsgründen zu entfernen.

12. Türfangnetze (NASCAR-Netze) in allen Gruppen außer StVZO

Für alle Fahrzeuge, außer denen, die der StVZO entsprechen müssen, (wie z.B.: Gruppe F, Gruppe G, Rallyefahrzeuge aller Gruppen) ist im DMSB-Bereich ein sogenanntes NASCAR-Netz im Bereich der Fahrertür unter folgenden Bedingungen zulässig.

- a) Netz: Das Netz muss aus mindestens 19 mm (3/4") breiten Gewebegurten bestehen und eine Maschengröße von mindestens 25 mm x 25 mm und maximal

60 mm x 60 mm aufweisen. Diese Gewebegurte müssen aus flammabweisenden Material bestehen und an jedem Kreuzungspunkt (Überlappung) miteinander vernäht sein. Das Netz darf keinen provisorischen Charakter haben.

Zur Gewährleistung einer ausreichenden Sicht nach hinten (Spiegeldurchblick) ist es zulässig das Netz, an einer Stelle, mit einem Ausschnitt mit der Maschenweite von max. 120 mm x 120 mm zu versehen.

- b) Befestigung: Das Netz muss entweder am oberen Türausschnitt der Karosserie, am Fensterrahmen der Fahrertür oben oder an der Überrollvorrichtung oberhalb der Fahrertürscheibe mit Schnellverschluss befestigt sein.

Diese Befestigung muss so ausgelegt sein, dass sie auch im Falle eines Fahrzeugüberschlages sich nicht selbstständig lösen kann und mit nur einer Hand gelöst werden kann. Hierzu muss ein farblich gekennzeichnete Griff bzw. Hebel vorhanden sein, dessen Entriegelungs-Richtung mittels Pfeil von außen sichtbar markiert sein muss.

Des Weiteren sind auch Entriegelungsmechanismen mittels Drucktaste zulässig, falls diese die vorgenannten Bedingungen erfüllen. Die Lage der Drucktaste muss von aussen farblich und mit der Aufschrift „press“ oder „push“ gekennzeichnet sein.

Die Schnellverschlüsse des Türfangnetzes müssen sich oberhalb des Netzes befinden. Hierbei ist es gleichgültig, ob die Befestigung am Fensterrahmen, am Türausschnitt der Karosserie oder an der Überrollvorrichtung vorgenommen wurde.

Zusätzlich zu den oberen Befestigungen mit Schnellverschlüssen dürfen auch die unteren Befestigungen mit Schnellverschlüssen versehen werden. Die Verschlüsse müssen vom Fahrer geöffnet werden können.

Für die Netzbefestigung bzw. Netzaufnahme an den Überrollvorrichtungen sind nur schraubbare Verbindungen zulässig. Jede Änderung an der Überrollvorrichtung selbst, z. B. Bohren, Schweißen etc. ist nicht erlaubt. Oben werden Klettverschlüsse als Entriegelungsmechanismen nicht akzeptiert.

13. Ungültige Fahrerbekleidung

13.1 Overalls

Die FIA-Homologation Nr. RS.218.12 für den Overall des Herstellers Power On Racewear (UK), Modell Pro Power 3 wurde für ungültig erklärt.

Die FIA hat folgende Overall-Homologation für ungültig erklärt (Bull. 443):

- Hersteller: ZEAL (PAK)
- Modell: ZEAL Racesuit
- Hom.-Nr.: RS.226.12

13.2 Fahrer-/Beifahrerausrüstung

Overalls, Schuhe, Handschuhe, Kopfhäuben und Unterwäsche des Herstellers „Power On Racewear“ entsprechen nicht der FIA-Norm 8856-2000 und sind deshalb unzulässig.

14. Renn-Netz

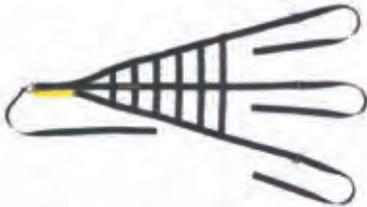
Seit einigen Jahren sind bei bestimmten Veranstaltungen an der Fahrerseite so genannte Türfangnetze/Fensternetze (siehe Art. 12) vorgeschrieben.

Türfangnetz:



Seit Anfang 2015 gibt es auch Renn-Netze gemäß der FIA-Norm 8863-2013 (siehe technische FIA-Liste Nr. 48), deren Verwendung in der Fahrzeuggruppe GT3 seit dem 01.01.2016 bei Rundstreckenrennen vorgeschrieben und ansonsten empfohlen ist.

Renn-Netz:



Diese Renn-Netze können oben genannte Türfangnetze ersetzen. Die Befestigung solcher Renn-Netze müssen grundsätzlich von der FIA homologiert sein. Falls in einer GT3-Homologation eine Netzbefestigung noch nicht homologiert ist, so muss die Befestigung individuell mit dem DMSB abgestimmt werden. Falls die Befestigung an einem vom ASN (z.B. DMSB) zertifizierten oder von der FIA-homologierten Überrollkäfig erfolgen soll, so muss das Einverständnis des Käfigherstellers eingeholt werden.

Zusätzlich darf auch das oben genannte Türfangnetz vorhanden sein.

15. Batterien

Alle im DMSB-geregelten Automobilsport eingesetzten Starterbatterien (z.B. Blei-Säure, Gel, Lithium, etc.) müssen als Mindestkennzeichnung die Kennzeichnung gemäß Batteriegesetz Art.17 aufweisen.

In vorgenanntem Artikel ist u.a. geregelt, dass bei einem Anteil von mehr als 0,0005% Quecksilber, mehr als 0,002% Cadmium oder mehr als 0,004% Blei die entsprechenden chemischen Zeichen der Metalle (Hg, Cd, Pb) auf der Batterie vom Hersteller auf der Batterie vorhanden sein müssen und dass diese Symbole und Zeichen gut sichtbar, gut lesbar und dauerhaft aufgebracht sein müssen. Des Weiteren muss die Batterie mit einer sichtbaren, lesbaren und unauslöschlichen Kapazitätsangabe versehen sein.

Aus der Kennzeichnung müssen alle relevanten Angaben (z.B. Art, Typ, Kapazität) erkennbar sein, damit man die Batterie identifizieren kann.

15.1 Lithium-Batterien

Lithium Metall- und Lithium Ionen- Batterien dürfen seit dem 01.07.2017 im DMSB-geregelten Automobilsport grundsätzlich nur verwendet werden, wenn sie in nachstehender Liste aufgeführt sind und das Label der „DMSB-registered Lithium Ion battery“ inkl. der entsprechenden Registrierungsnummer tragen.

Hersteller von Batterien oder deren Generalimporteure (mit Genehmigung des Batterieherstellers) können den Antrag zur Aufnahme bei der DMSB-Geschäftsstelle stellen (E-Mail: cihm@dmsb.de).

Die aktuelle Liste der „DMSB-registered Lithium Ion battery“ ist auf der DMSB-Homepage www.dmsb.de verfügbar.

Allgemeine technische Vorschriften, DMSB-Geräuschvorschriften 2019

Stand: 10.12.2018

Mit Ausnahme von Wettbewerben mit FIA-Prädikat haben bei allen DMSB-genehmigten Wettbewerben nachstehende Vorschriften Gültigkeit, um eine Reduzierung der Geräuschentwicklung sowie eine Vereinheitlichung bei der Ermittlung von Geräuschpegeln zu bewirken.

Bei Wettbewerben mit FIA-Prädikat gelten die FIA-Bestimmungen. Falls ein Wettbewerb gleichzeitig ein FIA- und DMSB-Prädikat hat, gelten grundsätzlich die FIA-Bestimmungen.

Für den Kartsport gelten gesonderte Bestimmungen, siehe DMSB-Kartreglement (siehe DMSB-Handbuch, gelber Teil).

Die im DMSB-Sport tätigen Personen (Bewerber, Fahrer, Veranstalter, Sportwarte) sind verpflichtet, die Einhaltung der Geräuschvorschriften zu beachten.

Verstöße gegen diese Geräuschvorschriften sind von den Sportkommissaren und/oder dem Rennleiter zu ahnden.

Art. 1 Allgemeines

Die zulässigen Geräuschwerte gelten für die Dauer des gesamten Wettbewerbs. Fahrzeuge mit wirkungsloser Geräuschdämpfung (z. B. abgebrochenem Auspuffkrümmer oder -rohren) sind bei Rennen oder während des Trainings nach Auftreten des Schadens vom Renn-/Rallyeleiter aus dem Wettbewerb zu nehmen bzw. an die Boxen zu beordern. Ist eine Instandsetzung nicht möglich, muss das Fahrzeug aus dem laufenden Wettbewerb genommen werden.

Art. 2 Geräuschmessung

- Die Verpflichtung zur Geräuschmessung liegt beim Veranstalter; die Messung ist von den Technischen Kommissaren oder dem DMSB-Geräuschmessteam vorzunehmen.
- Der Veranstalter hat die ordnungsgemäße Durchführung der Geräuschmessungen zu ermöglichen und jede hierfür notwendige Unterstützung zu geben.
- Die Bereitstellung der erforderlichen Messgeräte hat der Veranstalter sicherzustellen (Ausnahme: Schallleistungs-Vorbeifahrtmessung) und mit den Technischen Kommissaren abzustimmen.
- Die nachfolgenden Grenzwerte enthalten bereits alle Messwertabweichungen (Toleranzen), die sich aus der jeweiligen Messmethode und dem verwendeten Messgerät ergeben könnten.

Es ist daher ratsam, Abgasanlagen mit einem gewissen „Sicherheitsabstand“ zum Grenzwert (ca. 3 dB(A)) zu verwenden. Der VdTÜV (Dachorganisation des TÜV) und der DEKRA haben im Übrigen den Mitarbeitern an ihren Prüfstellen empfohlen, Sportfahrzeuge (auch Wagenpass-Fahrzeuge) auf Wunsch nach den u. a. Messvorschriften zu prüfen.

Der Teilnehmer ist für die Erfassung der Messwerte mitverantwortlich und hat durch Bereitstellung des Fahrzeuges (Kapitel I) bzw. durch seine Fahrweise (Kapitel II) eine ordnungsgemäße Messung zu ermöglichen.

Art. 3 Abgasanlagen

Die Abgasanlagen müssen dem üblichen Stand der Technik entsprechen:

- Vom Motor bis zu der (den) Endrohröffnung(en) an der Karosserieaußenseite dürfen keine weiteren Öffnungen (nach außen) in der Abgasanlage vorhanden sein.
- Vorrichtungen zur vorübergehenden Drosselung sowie zur wahlweisen Leitung des Abgasstroms durch unterschiedliche Teile der Abgasanlage oder ins Freie (Bypass-Leitungen) sind nicht zulässig, es sei denn, dass betreffende Reglement lässt dies ausdrücklich zu oder es entspricht der Serienversion.
- Sind mehrere Endrohre vorhanden, darf keines davon durch lösbare Deckel ganz oder teilweise verschlossen sein.
- Zusätzliche provisorische Dämpfungsvorrichtungen in den Endrohren sind nicht zulässig. Dazu gehören auch vorübergehend wirksame Mittel wie Putz- und Stahlwolle.

Art. 4 Proteste

Proteste nach dem ISG sind im Bereich dieser Geräuschvorschriften ausgeschlossen.

Ebenso sind gegen die ermittelten Messwerte der als Sachrichter eingesetzten Technischen Kommissare, TK-Helfer bzw. des Geräuschmessteams sowie gegen die daraus resultierenden Entscheidungen der Sportkommissare/Rennleiter keine Proteste zulässig (Sachrichterentscheidungen).

KAPITEL I DMSB-NAHFELD-MESSMETHODE

Die Geräuschwerte, ermittelt nach der Nahfeld-Messmethode im Stand, sind möglichst bei der technischen Abnahme der betroffenen Fahrzeuggruppen zu kontrollieren. Die Prüfung muss, mit Ausnahme von Rundstreckenveranstaltungen, gemäß der nachfolgend beschriebenen DMSB-Nahfeld-Messmethode erfolgen.

Für Rundstreckenveranstaltungen, bei denen Vorbeifahrtmessungen durchgeführt werden, gelten ausschließlich die im Kapitel II beschriebenen Bestimmungen der Vorbeifahrt-Messmethoden.

1. Grenzwerte

Es gelten folgende Grenzwerte nach DMSB-Nahfeld-Messmethode in dB(A) bei einer Motordrehzahl von 4500 min⁻¹ (Ausnahme: Straßen zugelassene Fahrzeuge, F3 und F 3000).

Straßen zugelassene Fahrzeuge (z.B. Rallye) werden in Anlehnung an die 70/157/EWG wie folgt gemessen:

- Getriebe im Leerlauf
- Drehzahl $\frac{3}{4}$ der Nennleistungsdrehzahl.
- Nach Erreichen der Drehzahl ist diese kurzzeitig konstant zu halten und dann das Gaspedal rasch in Leerlaufstellung zu bringen. Der größte Anzeigewert des Schallpegelmessgerätes während dieses Messablaufes ist zu protokollieren.

1.1 Vorschriften für die Gruppe G bei allen Veranstaltungen*:

a) Pkw, zugelassen ab dem 1.1.1984 müssen den in Ziffer 30 im Fahrzeugschein bzw. Code U1 in der Zulassungsbescheinigung eingetragenen P-Standgeräusch-Grenzwert, zuzüglich der amtlichen Toleranz von +2 dB(A) einhalten.

Dies gilt auch für ab dem 1. 1. 1991 zugelassene Pkw, wenn im Fahrzeugschein der Buchstabe „P“ nicht eingetragen ist.

b) Für Pkw, die im Fahrzeugschein einen höheren P-Wert als 100 dB(A) eingetragen haben, gilt der Grenzwert von 98 +2 dB(A).

c) Straßen zugelassene Fahrzeuge (z.B. Rallye) werden in Anlehnung an die 70/157/EWG wie folgt gemessen:

- Getriebe im Leerlauf
- Drehzahl $\frac{3}{4}$ der Nennleistungsdrehzahl
- Nach Erreichen der Drehzahl ist diese kurzzeitig konstant zu halten und dann das Gaspedal rasch in Leerlaufstellung zu bringen. Der größte Anzeigewert des Schallpegelmessgerätes während dieses Messablaufes ist zu protokollieren

1.2 Vorschriften für die Gruppen N, A, B, R, R-GT, E1, E2-SH, T, Klasse 1, SP, GT1, GT2, GT3, Super 2000, Super 2000-Rallye, Super 1600, WRC,F, H, FS, CTC, CGT, E1-Bergrennen und Anhang K-Fahrzeuge bei Fahrzeugen mit Frontmotor bei allen Veranstaltungen außer Rundstrecke*:

Es gelten die unter Ziffer 31 im Fahrzeugschein bzw. Code U3 der Zulassungsbescheinigung eingetragenen Fahrgeräusch-Grenzwerte.

Ersatzweise wird bei konstanter Motor-Drehzahl von 4500 min⁻¹ nach der DMSB-Nahfeld-Messmethode gemessen. Der sich danach ergebende Geräuschwert darf 95 dB(A) zuzüglich der Messtoleranz von 2 dB(A) nicht überschreiten. Um den unterschiedlichen Messverfahren Rechnung zu tragen, ist eine Überschreitung von 3 % zu tolerieren.

Straßen zugelassene Fahrzeuge (z.B. Rallye) werden in Anlehnung an die 70/157/EWG wie folgt gemessen:

- Getriebe im Leerlauf

- Drehzahl $\frac{3}{4}$ der Nennleistungsdrehzahl

- Nach Erreichen der Drehzahl ist diese kurzzeitig konstant zu halten und dann das Gaspedal rasch in Leerlaufstellung zu bringen. Der größte Anzeigewert des Schallpegelmessgerätes während dieses Messablaufes ist zu protokollieren

1.3 Vorschriften für die Gruppen N, A, B, R, R-GT, E1, E2-SH, T, Klasse 1, SP, GT1, GT2, GT3, Super 2000, Super 2000-Rallye, Super 1600, WRC, F, H, FS, CTC, CGT, E1-Bergrennen und Anhang K-Fahrzeuge bei Fahrzeugen mit Mittel- oder Heckmotor bei allen Veranstaltungen außer Rundstrecke*:

Der max. zulässige Wert beträgt 98 +2 dB(A) + 3 % Messtoleranz. Dieser Grenzwert gilt für die betreffenden Fahrzeuge bei allen Wettbewerbsarten, außer im Rallyesport. Im Rallyesport gilt weiterhin der Grenzwert wie oben in Position 1.2 beschrieben.

1.4 Rallycross:

Für Fahrzeuge mit Frontmotor, gilt der Geräuschgrenzwert von max. 95 +2 dB(A).

Für Fahrzeuge mit Mittelmotor oder Heckmotor gilt der Grenzwert von max. 95 +2dB(A) + 3 %.

1.5 Autocross und Cross-Buggies:

Siehe DMSB-Autocross-Bestimmungen. Zum Download auf der DMSB-Internetseite www.dmsb.de unter Infos für Aktive – Automobilsport – Technische Dokumente – Technische Reglements.

1.6 Formel 3 und Formel 3000*:

Der max. zulässige Wert beträgt 95 dB(A) + 3 % Messtoleranz (Messung siehe Art. 2.1).

Achtung: Für die Internationale F3-Meisterschaft (Rundstrecke) gelten gesonderte Bestimmungen (s.a. Kapitel II)

1.7 Gruppe E2-SS (formelfreie Rennwagen außer historische)*:

Der max. zulässige Grenzwert beträgt 98 +2 dB(A).

1.8 Gruppe C1, C2, C3, CN, E2-SC, CSC, IMSA-GTP und CAN-AM*:

Der max. zulässige Grenzwert beträgt 98 + 2 dB(A)+3 %.

1.9 Markenpokale und sonstige Serien:

Diese werden je nach Fahrzeugkonzept und Grad der zulässigen Änderungen in eine der oben genannten Gruppen eingeordnet.

Achtung: Für Rundstreckenveranstaltungen, beachte Kapitel II

1.10 Geräuschtrennwand:

Bei allen Formelfahrzeugen, u.a. der Gruppen D und E, kann der max. zulässige Geräuschgrenzwert unter Zuhilfenahme einer Geräuschtrennwand ermittelt werden.

*für Rundstrecken-Veranstaltungen gelten andere Grenzwerte gemäß LWA bzw. Lp-Messung

**gilt grundsätzlich nicht für die Rundstrecke

Die Trennwand muss plan sein und das Endstück des Auspuffs muss durch die Trennwand ragen. Darüber hinaus ist die Konstruktion der Trennwand freigestellt. Jeder Teilnehmer kann selbst eine solche Geräusch-trennwand zur Verfügung stellen.

2. DMSB-Standgeräusch/Nahfeld-Messmethode**

2.1. Allgemein

Die gesamte Messeinrichtung muss der europäischen Norm DIN EN 60651, Genauigkeitsklasse 1 oder 2 (bzw. der adäquaten DIN IEC651, IEC179 oder IEC651, 2.Auflage) entsprechen, kalibrierfähig sein und über eine passende Schallquelle (Kalibrator) verfügen.

Einstellung Messgerät

Bewertungskurve, „A“, Anzeigegeschwindigkeit „schnell“. Vor und nach jeder Messreihe muss das Gerät mit einer geeigneten Schallquelle (z. B. dem ihm zugeordneten akustischen Kalibrator) überprüft werden. Tritt hier eine Abweichung von mehr als 0,5 dB(A) auf, so ist die Messung am Fahrzeug ungültig.

2.2 Prüfbedingungen

Prüfgelände bzw. Prüffläche*

Ebene Fläche im Abstand von 3 m um die Fahrzeugkontur aus Beton, Asphalt o. a., ohne nennenswerte akustische Störungen (kein gewalzter Boden). Keine Bordsteinkante soll näher als 1m zum Mikrofon sein. Umgebungsgeräusch mindestens 10 dB(A) unterhalb des vom Fahrzeug erzeugten Schallpegels.

Mikrofon

Auf die Auspuffmündung gerichtet unter $45^\circ \pm 10^\circ$ seitlich zum Abgasstrom (zu der Seite, die den größtmöglichen Abstand zwischen Mikrofon und Fahrzeugumriss ergibt). Abstand 0,5 m, Mikrofon in Höhe der Auspuffmündung, jedoch nicht weniger als 0,2 m über der Fahrbahn: Mikrofon waagrecht halten.

Bei mehreren Auspuffmündungen aus einem Schalldämpfer mit Abstand zueinander von weniger als 0,3 m nur die höhere oder die am weitesten außen liegende Mündung messen, ansonsten jede einzelne Auspuffmündung messen, wobei die Auspuffmündung mit dem höchsten Messwert entscheidend ist.

Bei senkrecht nach oben gerichteter Auspuffmündung wird das Mikrofon senkrecht nach oben in gleicher Höhe wie die Auspuffmündung gehalten. Der Abstand zu der Seitenwand des Fahrzeuges, die dem Auspuff am nächsten ist, muss 0,5 m betragen (querab gemessen).

Messung

Getriebe im Leerlauf, Drehzahl $\frac{3}{4}$ der Nennleistungsdrehzahl (gemessen mit kalibriertem Drehzahlmesser mit max. $\pm 3\%$ Abweichung (nicht den Drehzahlmesser des Fahrzeuges verwenden!).

Nach Erreichen der Drehzahl ist diese kurzzeitig konstant zu halten und dann das Gaspedal rasch in Leerlaufstellung zu bringen. Der größte Anzeigewert des Schallpegelmessgerätes während dieses Messablaufes ist zu protokollieren.

**gilt grundsätzlich nicht für die Rundstrecke

Auswertung der Ergebnisse

Mindestens 3 Messungen an jedem Messpunkt. Es sind nur diejenigen Messwerte zu berücksichtigen, die bei 3 aufeinanderfolgenden Messungen erzielt wurden und die nicht mehr als 2 dB(A) voneinander abweichen. Messergebnis und Prüfergebnis ist der größte der 3 Werte (auf ganze dB auf- oder abgerundet).

- Im Autocross und Rallycross muss auf die Messfläche eine Unterlage (Teppich) mit einer Mindestgröße von 150 cm x 150 cm gelegt werden.

- Um eine möglichst unreflektierte Schalldruckausbreitung zu haben, ist in einem Umkreis von mindestens 2 m vom Mikrofon die Messplatzfläche freizuhalten.

Das zu messende Fahrzeug ist so aufzustellen, dass hinter dem Fahrzeug in Auspuffmündungs- bzw. Messrichtung Wände, Leitplanken oder ähnliche Hindernisse mindestens 4 m Abstand haben.

Das Messpersonal soll sich seitlich vom Mikrofon aufhalten.

- Alle Messverfahrenstoleranzen, wie witterungsbedingte Einflüsse (Wind, Luftdruck, Feuchtigkeit etc.), die unterschiedlichen Umgebungs-Einflüsse sowie die Geräte-Toleranz sind in der zum jeweiligen Grenzwert angegebenen Toleranz bereits enthalten.

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

- Motordrehzahl: Außer bei Straßen zugelassenen Fahrzeugen der Formel 3 und Formel 3000 wird einheitlich bei einer Motordrehzahl von 4500 min⁻¹ gemessen. Die Messdrehzahl für Formel-3-Fahrzeuge (nicht Rundstrecke) beträgt 3800 min⁻¹.

2.3 Formel 3, ES-SS und Formel 3000 – Nahfeld-Messmethode**

- Messpunkt: 100 cm +/- 5 cm hinter dem hintersten Punkt des Heckflügels an der Fahrzeuglängsachse +/- 10 cm

- Mikrofonhöhe: 35 cm +/- 10 cm

- Mikrofon in waagerechter Position auf das Fahrzeug gerichtet

- Messgerät auf „langsam“ und Bewertungsfilter „A“ einstellen

- Motordrehzahl: 3800 min⁻¹

KAPITEL II DMSB-VORBEIFAHRT-MESSMETHODE FÜR RUNDSTRECKENVERANSTALTUNGEN

Für Rundstreckenveranstaltungen (nicht Rallycross, Autocross, Kartrennen), bei denen Vorbeifahrtmessungen durchgeführt werden, gelten die nachfolgenden Bestimmungen bei allen DMSB-genehmigten Rundstreckenveranstaltungen, mit Ausnahme von Wettbewerben mit FIA-Prädikat. Bei Wettbewerben mit FIA-Prädikat gelten die FIA-Bestimmungen. Falls ein Wettbewerb gleichzeitig ein FIA- und DMSB-Prädikat hat, gelten uneingeschränkt die FIA-Bestimmungen.

Einleitung:

Die Genehmigungssituation für Rundstreckenveranstaltungen macht es erforderlich, dass die Geräuschentwicklung der Rennfahrzeuge mit einem Messverfahren ermittelt wird, das einen Vergleich mit den gesetzlich zulässigen Grenzwerten, zum Beispiel nach der TA-Lärm und der darin enthaltenen Sonderfallprüfung Ziffer 3.2.2. ermöglicht.

Da die Geräuschmission bei den Anwohnern im Wesentlichen aufgrund der Schallemission der Rennfahrzeuge bei maximaler Leistungsentfaltung entsteht, sind die in Kapitel I beschriebenen Bestimmungen zu Nahfeldmessungen im Stand nicht ausreichend, um die Geräuschentwicklung der Fahrzeuge im Sinne einer rechtssicheren Durchführung von Rennsportveranstaltungen zu überwachen und zu gewährleisten.

Hierzu sind Messungen der Fahrzeuge unter Rennbedingungen erforderlich, welche von jedem Fahrzeug auf der Strecke in jeder gefahrenen Runde den Schalleistungspegel bei maximaler Leistungsentfaltung erfassen.

Hierzu sind 2 Vorbeifahrt-Geräuschmessverfahren zulässig, nämlich:

1. Schalleistungs-Messung

(computergestütztes L_{WA} -Verfahren)

2. Schalldruckpegel-Messung (L_p -Verfahren)

Beide Messverfahren basieren auf den in der EG-Richtlinie 70/157/EWG beschriebenen Grundsätzen.

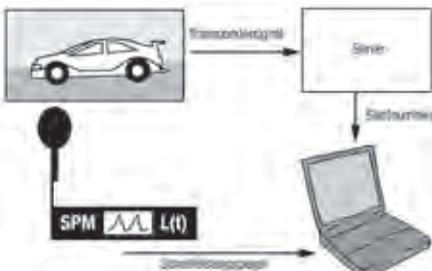
Zur Durchführung der beiden Vorbeifahrt-Geräuschmessverfahren ist nur qualifiziertes und vom DMSB-authorizedes Messpersonal zugelassen.

1. Schalleistungs-Messung (L_{WA} -Verfahren)

Das nachstehend beschriebene L_{WA} -Verfahren ist für Rundstreckenveranstaltungen (insbesondere auf permanenter Rundstrecke) vorzugsweise anzuwenden.

Die computergestützte Schalleistungs-Messung ist ein automatisiertes Messverfahren zur Erfassung der Schalleistung jedes Fahrzeugs und entspricht dem aktuellsten Stand der Geräuschmesstechnik.

Die DMSB-Schalleistungs-Messmethode (nachfolgend als L_{WA} -Verfahren bezeichnet) ist nach folgendem Verfahrensschema durchzuführen (siehe auch Abbildung 1).



Die Schalleitungsmessungen müssen gemäß §26/28 BImSchG amtlichen Ansprüchen gerecht werden.

Der Schalleistungspegel L_{WA} des Fahrzeuges wird aus dem Schalldruckpegel bei der Vorbeifahrt des Fahrzeuges ermittelt. Parallel dazu wird das Fahrzeug anhand des Transponder-Signals identifiziert.

- a) **Vorbereitung:** Geräuschtechnische Bestimmung und Einmessung der Mikrofonposition nach fahrdynamischen und messtechnischen Parametern (unter Einsatz einer geeichten Schallquelle), Aufbau des Messequipments und Testmessung.

Anmerkung: Diese Vorbereitungen und Einrichtungen sind bereits bei den permanent überwachten Rennstrecken (z. Bt. Eurospeedway-Lausitz, Hockenheimring und Nürburgring - GP-Kurs) durchgeführt bzw. vorhanden.

- b) **Messtechnische Erfassung**

b.1 Erfassung des Schalldruckpegels des vorbeifahrenden Fahrzeugs (dynamische Last bzw. Beschleunigungsphase) – Übertragung an Rechner mit digitalen Signalprozessor und Umrechnung in den Schalleistungs-Pegel L_{WA} .

b.2 Erfassung des Transponder-Signals zur Zuordnung der Start-Nummer des Fahrzeuges und dem dazugehörigen Schalleistungspegel.

- c) **Messwert-Verwertung:** Innerhalb eines definierten Zeitfensters wird rechnerisch mittels geeigneter Software entschieden, ob der Wert eindeutig ist und verwertet werden kann. Dadurch werden der Mindestabstand zwischen Transponder-Signalen sowie der Ausschluss von Fremdgeräuschen (z. B. Lautsprecherdurchsagen, Fluglärm o. ä.) sichergestellt.

Falls der erfasste Messwert eindeutig ist, wird dieser mit Rundenzuordnung in ein Messprotokoll übertragen (Darstellung z. B. in einer Excel-Tabelle). Nicht berücksichtigte Messwerte (z. B. durch Geräuschüberlagerung mehrerer Fahrzeuge) werden im Protokoll gesondert gekennzeichnet.

Parallel sind sämtliche Schallereignisse (Startnummern- und Zeit-zugeordnet) online darzustellen, so dass auffällige Fahrzeuge sofort zu identifizieren sind.

- d) **Auswertung:** Bei Überschreitung des, für das jeweilige Fahrzeug, vorgegebenen maximalen Schalleistungspegels (s. Tabelle in Punkt e) bzw. im DMSB-Wagenpass) informiert das Geräuschmessteam in geeigneter Weise die Rennleitung, den Veranstalter bzw. die Sportkommissare, die in geeigneter Weise reagieren können.

Alle Messtoleranzen, wie witterungsbedingte Einflüsse (Wind, Luftdruck, Temperatur, Feuchte etc.), die unterschiedlichen Umgebungseinflüsse sowie die Geräte-Toleranz sind gemäß §26/28 BImSchG bei der Erfassung des jeweiligen Messwertes zu berücksichtigen. Daher sind die in nachfolgender Tabelle auf-

geführten Schalleistungsklassen bzw. der im DMSB-Wagenpass eingetragene Grenzwert nicht mit einer zulässigen Toleranz zu versehen.

e) Schalleistungsklassen

Gemäß den immissionsrechtlichen Genehmigungen der Rennstrecken Nürburgring, Hockenheimring und EuroSpeedway Lausitz und den Erfahrungen bei der Umsetzung dieser DMSB-Geräuschbestimmungen werden alle Fahrzeuge ab 01.01.2012 wie folgt in Schalleistungsklassen unterteilt. Diese Werte sind zwingend einzuhalten.

Für Schalldruckpegel-Messungen (L_p) gemäß Art. 2 gelten die Werte der nachstehenden Tabelle unter Berücksichtigung der Näherungsgleichung analog.

Fahrzeug-Schalleistungsklassen:

Klasse	Schalleistung L_{WA}	Fahrzeuge (Gruppeneinstufung)*
A	> 144-max. 154 dB(A)	DTM
B1	>138 - max. 144 dB (A)	Formel 3, FIA-GT-Gruppen (GT1– GT3, z.B. GT Masters), GT4, Porsche Super Cup
B2	>132 - max. 138 dB (A)	Porsche Carrera Cup, FIA-Gruppe F und T1 – T4 (z.B. Truck GP), Gruppe CSC, Gruppe CN, Gruppe E2-SC, alle hist. Tourenwagen (T, CT) nach Anhang K, alle hist. GT-Fahrzeuge (GT, GTS, GTP) nach Anhang K, hist. Spezial-Produktionswagen der Gruppe 5 (1976-1981) gemäß Anhang K; Youngtimer u.ä.
C1	>126 – max. 132 dB (A)	FIA-Gruppen N, A und SP, DMSB-Gruppen H, CTC/CGT, und Gruppe AT, Gruppe 24h-Spezial (24h-Rennen + VLN), VLN-Produktionswagen, UH-Spezial, RCN-Spezial, Porsche Sports Cup, Formel Renault, Formel V, Gruppe E2-SS
C2	>120-max. 126 dB (A)	alle nicht unter Klasse A bis C1 aufgeführten Gruppen bzw. Serien, - mit Ausnahme: Anhang K

* Achtung: Unberührt davon, bleiben die in der jeweiligen Ausschreibung festgelegten Geräuschgrenzwerte (L_{WA}) verbindlich. Das heißt, falls in der Ausschreibung des Veranstalters *andere* Grenzwerte festgelegt wurden (z.B. für Nürburgring-Nordschleife: max. 132 dB(A)), so gelten diese.

f) Messgeräte

- Die gesamte Messeinrichtung muss der Europa-Norm DIN EN 60651, Genauigkeitsklasse 1 oder 2 (bzw. der adäquaten DIN IEC 651) entsprechen, kalibrierfähig sein und über eine passende Schallquelle (Kalibrator) verfügen.
- Die Mikrofoneinheit muss wetterfest sein.

g) Durchführungsbestimmungen

- Die Mikrofoneinheit muss sich in einer Entfernung von 10 bis 40 Metern von der, mit mittlerer erwarteter Vorbeifahrtwahrscheinlichkeit, errechneten Ideallinie am Messort befinden.
- Jeder Messort an jeder Strecke muss mit einer Normschallquelle einkalibriert sein.
- Die Verbindung zwischen Mikrofoneinheit und Messeinheit muss über abgeschirmte Kabel erfolgen.
- Die Messeinheit muss auf A-Bewertung und einen 20-Millisekunden-Mittelungspegel ($L_{Aeq20ms}$) einstellbar sein.
- Die Messeinheit muss parallel Pegelzeitverlauf und spektrale Verteilung erfassen und gleichzeitig digitale Tonmitschnitte aufzeichnen können.
- Die Zuordnung des Schalleistungspegels zum emittierenden Fahrzeug muss eindeutig, automatisiert und dokumentiert mittels Transponderankopplung der Messeinrichtung erfolgen.
- Um eine aus akustischer Sicht optimale Wahl des Messortes zu gewährleisten (siehe Kriterien in Punkt b.1), dürfen zur Identifikation der Fahrzeuge auf ihre Eignung geprüfte RFID- (Radio Frequency Identification) Transponder verwendet werden. Sofern die Zeitnahme-Messpunkte für die akustische Messung geeignet sind, dürfen die Transponder-Signale der Streckenzeitnahme verwendet werden.
- Pegelzeitverlauf und Fahrzeugidentifizierung müssen in Echtzeit visuell dargestellt werden.
- Nicht auswertbare Messergebnisse aufgrund von Überholvorgängen oder dergleichen während der Erfassung müssen in Echtzeit als solche erkennbar sein.

2. Schalldruckpegel-Messung (L_p -Verfahren)

Bei Veranstaltungen, bei denen eine L_{WA} -Messung (Schalleistungsmessung) gemäß Punkt 1 nicht vorgesehen ist, muss bei Rundstreckenwettbewerben die nachstehend beschriebene Schalldruckpegel-Messung (L_p -Verfahren) zur Anwendung gebracht werden.

Achtung: Grundsätzlich sind die Messwerte der L_{WA} -Messung (siehe 1.e) denen der L_p -Messung vorzuziehen.

Im Zweifelsfall gelten die Ergebnisse der L_{WA} -Messung. Vereinfacht kann aus dem L_p -Wert der L_{WA} -Wert über die Beziehung der nachstehenden Gleichung als Näherungswert errechnet werden.

$$\Delta = 10 \log 2 \pi a^2$$

$$\Delta = 31,5 \text{ dB} \quad (\text{bei } a = 15 \text{ m})$$

a = Abstand Mikrophon zum Fahrzeug (akustischer Schwerpunkt des Fahrzeugs)

Δ = Differenz L_p - zu L_{WA} -Wert (Näherungswert)

Beispielrechnung für $a = 15 \text{ m}$:

$$\Delta = 10 \log x 2 \pi \times 15^2$$

$$\Delta = 10 \log x 1413,7$$

$$\Delta = 10 \times 3,15$$

$$\Delta = 31,5 \text{ dB}$$

a) Messgeräte

Kalibriertes Präzisions-Schallpegelmeßgerät.

Die Messgeräte müssen der Europa-Norm DIN EN 60 651, Genauigkeitsklasse 1 oder 2 (bzw. der adäquaten DIN IEC 651) entsprechen und kalibrierfähig sein.

Die Geräte müssen über eine passende Schallquelle (Kalibrator) verfügen.

Die Geräte müssen auf „Fast“ und auf den Bewertungsfilter „A“ eingestellt werden.

b) Messort, Mikrophonaufstellung

Gemessen wird an von der Streckensicherung freigegebenen, vom DMSB festgelegten und im Streckenabnahmeprotokoll vermerkten Stellen – in der Regel nach dem Kurvenausgang vor Start und Ziel. Aufstellung des Mikrophons in 15 m +/- 0,5 m Abstand seitlich von der Fahrzeuglängsachse des zu messenden Fahrzeugs in 125 cm +/- 15 cm Höhe über der Fahrbahn, auf der dem Kurvenradius-Mittelpunkt zugewandten Seite (Innenseite der Kurve).

c) Durchführungsbestimmungen

Der maximale Schallpegel eines unter Vollast vorbeifahrenden Fahrzeugs wird unter rennmäßigen Bedingungen ermittelt und festgehalten.

Hierbei ist zu überwachen, dass sich das Fahrzeug auf der Fahrspur befindet – welche in der Regel auch die Ideallinie ist – die den 15 m Abstand zum Mikrophon ergibt.

Die jeweilige Startnummer des Fahrzeugs ist dem Messwert zugeordnet festzuhalten.

Über die Messungen ist in geeigneter Weise ein Protokoll zu erstellen.

Bei Überschreitung des, in Ziffer 2 d) angegebenen, Grenzwertes ist die Rennleitung in geeigneter Weise zu informieren.

d) Bedingungen, zulässiger Grenzwert

Die Messung erfolgt grundsätzlich im Qualifikations-Training, und kann zur Information bereits im freien gezeiteten Training durchgeführt werden. Die Messung ist von mindestens zwei DMSB-authorized Sachrichtern, respektive Technischen Kommissaren durchzuführen.

Vom erfassten Messwert ist eine Messtoleranz von 2 dB und eine weitere Korrekturgröße von 1 dB für Störeinflüsse, die durch besondere Umstände am und durch den Messplatz gegeben sein können, in Abzug zu bringen.

Damit sind in der 3 dB-Gesamt toleranz die Messverfahrenstoleranzen, wie witterungsbedingte Einflüsse (Wind, Luftdruck, Temperatur, Feuchte etc.), die unterschiedlichen Umgebungs-Einflüsse sowie die Geräte-Toleranz bereits berücksichtigt.

Wind- und andere Störgeräusche müssen 10 dB(A) unter dem Grenzwert liegen.

Streckenlautsprecher im Umfeld der Messung sind abzuschalten bzw. auszublenden.

Der sich somit ergebende Wert ist zur Bewertung des Messergebnisses heranzuziehen.

Der zulässige Grenzwert ist im jeweiligen DMSB-genehmigten Reglement anzugeben. Darüber hinaus müssen die Vorgaben des Veranstalters und des Rennstreckenbetreibers beachtet werden.

Eine Korrelationsliste mit den Grenzwerten für Schall druckpegel und Schallleistungspegel für die verschiedenen Fahrzeuggruppen und -Serien kann bei der DMSB-Geschäftsstelle angefordert werden.

DMSB-Abgasvorschriften 2019

Stand: 09.10.2018 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

1. Allgemeines

Nachstehende DMSB-Abgasbestimmungen gelten grundsätzlich bei allen DMSB-Veranstaltungen. Davon abweichende Bestimmungen bedürfen der Genehmigung durch den DMSB. Bei Wettbewerben mit FIA-Prädikat gelten die Bestimmungen der FIA.

2. Gruppe G

Die Fahrzeuge müssen mindestens die Euronorm nach Anlage XXV zur StVZO erfüllen bzw. mit einer DMSB-Abgasbestätigung ausgestattet sein.

3. Gruppe F und FS

Die Fahrzeuge müssen mindestens die Euronorm nach Anlage XXV zur StVZO erfüllen bzw. mit einer DMSB-Abgasbestätigung ausgestattet oder mit einem Katalysator nach Art. 15 ausgerüstet sein.

4. Gruppe H, E1-Bergrennen, und E2-SH

Die Fahrzeuge müssen mit einem Katalysator nach Art. 15 ausgerüstet sein.

5. Gruppe N

Die Fahrzeuge müssen im Rallye-Sport mindestens die Euronorm nach Anlage XXV zur StVZO erfüllen bzw. mit einer DMSB-Abgasbestätigung des Typs B oder C ausgestattet oder mit einem Katalysator nach Art. 15 ausgerüstet sein.

Bei anderen Wettbewerbsarten müssen die Fahrzeuge mit einem Katalysator nach Art. 15 ausgerüstet sein.

Die Änderungsmöglichkeiten zur Abgasanlage im Gruppe N-Reglement des Anhangs J müssen beachtet werden. Über den Anhang J hinaus gilt folgendes:

Falls serienmäßig keine gehärteten Ventilsitze vorhanden sind, dürfen dann solche eingebaut werden. Auch ist dann der Einbau einer Lambdasonde an irgendeiner Stelle erlaubt.

6. Gruppe A, B, GT1, GT2, GT3, T, R1, R2, R3, R4, R5 und R-GT

Die Fahrzeuge müssen im Rallye-Sport mindestens die Euronorm nach Anlage XXV erfüllen bzw. mit einer DMSB-Abgasbestätigung des Typs B oder C ausgestattet oder mit einem Katalysator nach Art. 15 ausgerüstet sein.

Bei anderen Wettbewerbsarten müssen die Fahrzeuge mit einem Katalysator nach Art. 15 ausgerüstet sein.

Über den Anhang J hinaus gilt Folgendes:

Falls serienmäßig keine gehärteten Ventilsitze vorhanden sind, dürfen dann solche eingebaut werden. Auch ist dann der Einbau einer Lambdasonde an irgendeiner Stelle erlaubt.

7. Pokal- und Cup-Fahrzeuge (GT- und Tourenwagen)

Die Fahrzeuge müssen mindestens die Euronorm nach Anlage XXV zur StVZO erfüllen bzw. mit einer DMSB-Ab-

gasbestätigung des Typs B oder C ausgestattet oder mit einem Katalysator nach Artikel 15 ausgerüstet sein.

8. Super Touring (ST), Super 2000 und Super 2000 Rallye

Die Fahrzeuge müssen mit einem FIA-homologierten Katalysator oder DMSB-homologierten Katalysator ausgerüstet sein.

9. Autocross und Rallycross

Die Fahrzeuge aller Gruppen müssen die Euronorm nach Anlage XXV erfüllen bzw. mit einer DMSB-Abgasbestätigung des Typs B oder C ausgestattet oder mit einem Katalysator nach Art. 15 ausgerüstet sein.

10. Gruppe E2-SS (Formelfreie Rennwagen)

Mit Ausnahme von historischen Formel-Fahrzeugen nach Anhang K müssen alle Formel-Fahrzeuge der Gruppe E2-SS, mit einem DMSB-homologierten Katalysator nach Art. 15.d oder 15.e ausgerüstet sein.

11. Bergrennen (alle Gruppen)

Bei allen Bergrennen (auch internationale) im DMSB-Bereich sind, mit Ausnahme von Läufen mit FIA-Prädikat, Katalysatoren gemäß den Bestimmungen der jeweiligen Fahrzeuggruppen vorgeschrieben.

12. Gruppe D (Formel 3, Formel 4 und Formel 3000)

Ein DMSB-homologierter Katalysator nach Art. 15.d oder 15.e ist vorgeschrieben.

13. Gruppe C, C3, CN, E2-SC, T, CSC und CAN-AM

Mit Ausnahme von Wettbewerben mit FIA-Prädikat ist ein DMSB-homologierter Katalysator nach Art. 15.d oder 15.e vorgeschrieben. Für Fahrzeuge der Gruppe T können von den FIA-Bestimmungen abweichende Regelungen gewährt werden.

14. Markenpokale, Cups und sonstige Serien

Die DMSB-Abgasvorschriften gelten auch dann, wenn eine Veranstaltung, der Pokal oder die Serie selbst international ausgeschrieben ist und die Veranstaltung innerhalb Deutschlands stattfindet. Das heißt, auch die Fahrzeuge ausländischer Teilnehmer müssen dann die DMSB-Abgasvorschriften erfüllen. Dies bedeutet, dass die Fahrzeuge die Euronorm nach Anlage XXV zur StVZO erfüllen bzw. mit einer DMSB-Abgasbestätigung des Typs B oder C ausgestattet oder mit einem Katalysator nach Art. 15 ausgerüstet sein müssen.

Falls eine vom DMSB genehmigte Serie, z. B. Formel X, im Terminkalender 3 Rennen im Ausland vorsieht, so gilt die Katalysatorpflicht auch bei den 3 Auslandsrennen.

Falls eine von einem ausländischen ASN, z. B. FFSA oder RACB, genehmigte Serie in Deutschland eine Veranstaltung durch-

führt, so gilt grundsätzlich auch für diese Fahrzeuge die Katalysatorpflicht, wobei der DMSB auf Antrag hierzu Ausnahmen genehmigen kann. Dies gilt insbesondere dann, wenn die ausländische Serie nur ein (1) Rennen pro Saison in Deutschland bestreitet. Bei nur einem Lauf in Deutschland verzichtet der DMSB im Regelfall auf die Katalysatorpflicht. Falls die ausländische Serie zwei oder mehr Rennen in Deutschland bestreitet so gilt auf jeden Fall die Katalysatorpflicht.

15. Folgende Katalysortypen sind zulässig bzw. vorgeschrieben:

Alle verwendeten Katalysatoren müssen aus einem Antriebskonzept für Pkws stammen, welches mindestens dem Hubraum des Motors im Wettbewerbsfahrzeug entspricht.

- Katalysatoren, die auf dem Markt für jedermann frei erhältlich sind und in Verbindung mit einem typgenehmigten Antriebskonzept für Pkws die Euro-Schadstoffnorm nach Anlage XXV zur StVZO nachgewiesen haben.
- Katalysatoren mit ABE, wenn darin die Einhaltung der Euro-Schadstoff-Norm nach Anlage XXV zur StVZO bestätigt ist.
- Katalysatoren mit einem TÜV-Prüfbericht, wenn darin die Einhaltung der Euro-Schadstoff-Norm nach Anl. XXV zur StVZO bestätigt ist.
- DMSB-homologierte Katalysatoren

Achtung: Bei Fahrzeugen mit Straßenzulassung (StVZO) vorab beim Kat-Hersteller erfragen, ob Kat eintragungsfähig ist.

Für Gruppe G-Fahrzeuge vorab bei der DMSB-Geschäftsstelle erfragen, ob eine DMSB-Abgasbestätigung erteilt werden kann.

Ein evtl. Hubraumfaktor (z.B. für Aufladung) ist für die Katalysatorauslegung (Größe) nicht zu berücksichtigen.

- FIA-homologierte Katalysatoren.
- Nur Fahrzeuge mit Dieselmotor sind mit einem Oxidations-Katalysator gemäß vorstehenden Punkten a, b, c oder d auszurüsten.

Falls ein Katalysator nach Absatz d) oder e) zur Anwendung kommt, muss auch eine Kopie des betreffenden Homologationsblattes bzw. Testblattes, welches beim Katalysatorhersteller erhältlich ist, bei der Veranstaltung vorgelegt werden. Bei einem Kat nach Absatz e) muss zusätzlich die DMSB-Zulassungsbestätigung vorgelegt werden. Diese Zulassungsbestätigung muss vom Katalysatorhersteller beim DMSB beantragt werden.

16. Gruppe CTC und CGT

Die Verwendung von Katalysatoren gemäß Artikel 15 ist vorgeschrieben.

Fahrzeuge mit Dieselmotor müssen zusätzlich mit einem vom DMSB homologierten Partikelfilter ausgerüstet sein.

17. Partikelfilter für Fahrzeuge mit Dieselmotor

Mit Ausnahme von Wettbewerben mit FIA-Prädikat ist in allen Fahrzeuggruppen die Verwendung eines vom DMSB homologierten Partikelfilters vorgeschrieben. Die auf dem Homologationsblatt beschriebenen Kraftstoff-Additive dürfen verwendet werden.

Vorstehende Regelung gilt auch bei der Verwendung von z.B. Biodiesel oder anderen Diesel-Ersatzkraftstoffen.

Ausschließlich bei Diesel-Fahrzeugen der Gruppe G und T darf alternativ zum DMSB-homologierten Partikelfilter der serienmäßige Partikelfilter verwendet werden, wenn das Fahrzeug die Abgasnorm EURO 4, Schlüssel-Nr. 62 in Ziffer 1 des Fahrzeugbriefes bzw. in Ziffer 14.1 der Zulassungsbescheinigung Teil 1 erfüllt.

Derzeit existieren folgende Partikelfilter-Homologationen:

Marke	Hom.-Nr.:	Verwendungsbereich
HJS	PTK 350/75	bis 2000 ccm
HJS	MS-DPF 2,4/1,3	bis 3000 ccm
HJS	MS-DPF 2,5/1,3	bis 3000 ccm
HJS	MS-DPF 1,7/0,87	bis 2200 ccm
HJS	MS-DPF 1,8/0,87	bis 2000 ccm
HJS	MS-DPF 3,3/1,3	bis 4000 ccm
BMW	BMW DPF 2000A	bis 2000 ccm
Seat	Seat Sport V6PT 131723	bis 2000 ccm

Die Hubraumangabe bezieht sich auf den effektiven Hubraum (gleichgültig ob Saugmotor oder aufgeladener Motor).

Hinweis: Auch die Katalysatorregelung der entsprechenden Fahrzeuggruppe muss eingehalten werden (siehe auch Art. 15.f). Eine Kopie des Partikelfilter-Homologationsblattes, welches beim Filterhersteller erhältlich ist, muss bei der Veranstaltung vorgelegt werden.

18. Abgasführung

Bei Katalysatorfahrzeugen müssen sämtliche Abgase durch den/die Katalysator/en geführt werden. Der Katalysator sollte so nah wie möglich hinter dem Auslasskrümmer positioniert sein.

Bei Fahrzeugen mit Dieselmotor müssen sämtliche Abgase durch den Partikelfilter geführt werden.

19. Prüfanschluss mit Verschlussstopfen

Bei Fahrzeugen mit Katalysator muss in allen Gruppen vor dem Katalysator ein Prüfanschluss mit Innengewinde M 18 x 1,5 vorhanden sein, welcher durch einen Verschlussstopfen abgedichtet werden muss (Prüfanschluss-Buchsen-gewinde analog Anschluss für Lambdasonde).

Anmerkung: Sofern die Matrix des Katalysators bei ausgebauter Lambdasonde ohne technische Hilfsmittel sichtbar ist, kann auf vorstehenden Prüfanschluss verzichtet werden. Der Zweck dieses Anschlusses ist es, dass sowohl eine Funktionsprüfung als auch eine Sichtprüfung des Katalysators möglich sein soll. Aus diesem Grunde soll der Prüfanschluss so nahe als möglich vor dem Katalysator gut

erreichbar und mit demontierbaren Verschlussstopfen angebracht sein. Durch Einbau des Prüfanschlusses erlöscht die ABE des Fahrzeugs nicht.

20. Katalysator-Eintragungspflicht

Bei Fahrzeugen mit Straßenzulassung muss in sämtlichen Fahrzeuggruppen, in denen ein Katalysator vorgeschrieben ist, der Katalysator in den Fahrzeugpapieren eingetragen sein.

Falls bei straßenzugelassenen Fahrzeugen der serienmäßige Katalysator verwendet wird und über die Schlüssel-Nr. in Ziffer 1 der Fahrzeugpapiere mindestens die Euro-norm nach Anlage XXV zur StVZO nachgewiesen wird, ist kein zusätzlicher Eintrag notwendig.

21. Proteste

Ein Protest gegen die Konvertierungsrate des Katalysators oder des Partikelfilters ist nicht zulässig.

22. Kraftstoff

Bei allen Fahrzeugen mit Katalysator ist unverbleiter Otto-Kraftstoff, Dieseldieselkraftstoff oder Diesel-Ersatzkraftstoff vorgeschrieben, wie er in den Bestimmungen der jeweiligen Gruppe reglementiert ist.

Bei Dieselfahrzeugen darf auch das Additiv, wie in Artikel 17 beschrieben, verwendet werden.

FIA/DMSB-Vorschriften 2019 für Startnummern und Werbung an Fahrzeugen

Stand: 10.12.2018 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

- Die Ziffern der Startnummern müssen schwarz auf einem weißen Hintergrund sein. Bei Fahrzeugen mit heller Lackierung ist ein schwarzer Strich von 5 cm Breite ganz um den weißen rechteckigen Hintergrund herum aufzubringen.
- Die Zahlenauführung muss wie folgt sein:
1 2 3 4 5 6 7 8 9 0

- Des Weiteren müssen Startnummern *wie folgt* angebracht werden:

a) auf den Vordertüren bzw. im Bereich des Cockpits auf beiden Seiten des Fahrzeugs.

b) auf der vorderen Haube des Fahrzeugs, von vorne *gut* lesbar.

Bei Einsitzern und allen historischen Fahrzeugen:

a) Die Mindesthöhe der Ziffern muss 23 cm und die Strichbreite 4 cm betragen.

b) Der weiße Hintergrund muss mindestens 45 cm breit und 33 cm hoch sein.

Bei allen anderen Fahrzeugen:

a) Die Mindesthöhe der Ziffern muss 28 cm betragen bei einer Strichbreite von 5 cm.

b) Der weiße Hintergrund muss mindestens 50 cm breit und 38 cm hoch sein.

- Auf beiden vorderen Kotflügeln muss/müssen die Nationalflagge(n) des/der Fahrer(s) sowie dessen/deren Name sichtbar sein. Die Mindesthöhe von Flagge(n) und Name(n) muss 4 cm betragen.

Der Hintergrund muss an allen Stellen mindestens 5 cm über den Umriss der Buchstaben überstehen.

- Über oder unter dem weißen Hintergrund muss eine Fläche von der gleichen Breite wie der rechteckige Hintergrund und einer Höhe von 12 cm freigelassen werden. *Diese Fläche kann der Veranstalter für Werbezwecke nutzen.* Bei Fahrzeugen, auf denen eine solche Fläche nicht zur Verfügung gestellt werden kann (z.B. manche Einsitzer), muss der Teilnehmer eine entsprechende Fläche in der unmittelbaren Nähe des weißen Hintergrunds von jeglicher Werbung freihalten.

Wenn der ASN nichts anderes verfügt, bleibt Werbung auf den übrigen Teilen der Karosserie freigestellt.

- Weder die Startnummer noch die Werbung darf über die Karosserie hinausragen.
- Windschutzscheibe und Fenster müssen von Werbung frei bleiben. Hiervon ausgenommen ist ein maximal 10 cm hoher Streifen im oberen Bereich der Windschutzscheibe und, vorausgesetzt, dass die Sicht des Fahrers nicht beeinträchtigt wird, ein 8 cm hoher Streifen auf der Heckscheibe.
- Historische Fahrzeuge:

Die vorstehenden Punkte 5, 6 und 7 gelten nicht für historische Fahrzeuge.

Weiterhin sind die Vorschriften gemäß Artikel 6 im Anhang K zum ISG zu beachten.

Zusätzliche DMSB-Vorschriften

In der Bundesrepublik Deutschland gelten folgende weitere Werbe- und Startnummern-Vorschriften des DMSB bei allen Veranstaltungen:

- Keine politische, religiöse, soziale oder beleidigende Werbung.

- Auf jeder Seite des Fahrzeugs ist eine Fläche von 50 cm Höhe und 60 cm Breite für die Startnummer freizulassen.

- Am oberen Rand der Windschutzscheibe ist (anstelle des im FIA-Bereich erlaubten 10-cm-Streifens, vgl. Punkt 7) ein max. 15 cm hoher Werbestreifen zugelassen.

Ein Startnummernaufkleber mit der Größe von max. 20 cm x 20 cm darf an der Beifahrerseite in der oberen Ecke unterhalb des 15 cm-Streifens angebracht sein. Dieser Aufkleber darf ausschließlich die Start-Nr. beinhalten.

- Am oberen Rand der Heckscheibe ist (anstelle des im FIA-Bereich erlaubten 8 cm-Streifens, vgl. Punkt 7) ein max. 10 cm hoher Werbestreifen zugelassen.

- Die Werbung darf keine Veränderungen der Karosserie bewirken und darf den Sicherheitsvorschriften nicht widersprechen.

- Werbung für Tabak-Produkte ist nicht erlaubt. Diese Einschränkung hat sich die Tabak-Industrie in der Bundesrepublik Deutschland selbst auferlegt.

- Werbung für Waffen ist nicht erlaubt. Ebenso ist Werbung, die gegen gesetzliche Bestimmungen verstößt oder das Ansehen des Motorsports schädigt, nicht gestattet.

- Auf den hinteren Seitenscheiben dürfen Aufkleber oder auch getönte Folien angebracht werden.

- Von den vorgenannten Vorschriften abweichende Punkte/Bestimmungen bedürfen der Genehmigung durch den DMSB.

- Die unter Artikel 11 beschriebene 15 cm-Regelung und unter Artikel 12 beschriebene 10cm-Regelung bezieht sich auf die Höhe des kompletten Werbestreifens und nicht auf die Größe der Buchstaben. Die max. Höhe ist auch dann zu berücksichtigen, wenn keine Werbung vorhanden ist. Die Höhe wird parallel zur Scheibe ermittelt.

Werbung an den amtlichen Kennzeichen in den DMSB-Gruppen G und F

Werbung an amtlichen Kennzeichen ist unter folgenden Bedingungen erlaubt:

a) Werbung an den Kennzeichen ist erlaubt, es sei denn, der Veranstalter verbietet dies über seine Ausschreibung.

b) Die Werbeaufkleber/Schilder müssen demontierbar sein, d.h., die Kennzeichen müssen weiterhin vorhanden sein und dürfen lediglich abgedeckt werden.

c) Der Teilnehmer muss gewährleisten, dass auf öffentlichen Straßen die Werbung entfernt wird und die Kennzeichen gemäß StVZO erkennbar sind.

d) Die Kennzeichenwerbung muss fest angebracht sein und darf kein Sicherheitsrisiko darstellen.

Vorschriften 2019 für die Ausrüstung der Fahrer/Beifahrer

Stand: 19.11.2018 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

1. SCHUTZHELME

a) Allgemeines

Bei allen Geschwindigkeitswettbewerben und Gleichmäßigkeitsprüfungen ist das Tragen von DMSB-anerkannten Schutzhelmen vorgeschrieben.

Schutzhelme enthalten eine stoßenergie-absorbierende Schicht, die sich bei Unfällen, Stößen, usw. verformt und danach deutlich verringerte Schutzwirkung hat. Außerdem altern die Helmaußenschalen. Schutzhelme, die einen Stoß erhalten haben oder älter als 36 Monate sind, sollten im Automobilsport keine Verwendung finden.

Der DMSB lässt im Automobilsport nur solche Schutzhelme zu, die ein international anerkanntes Prüfzeichen oder eine entsprechende Normkennzeichnung tragen. Dieses Verfahren entspricht der Handhabung in anderen Ländern, die für ihren Bereich jeweils berechtigt sind, bestimmte Schutzhelme zuzulassen.

b) Helme für Fahrer von offenen Fahrzeugen

Seit 01.01.2006 sind für Fahrer von offenen Fahrzeugen (z. B. Formelfahrzeuge, offene Sportwagen, Cabriolets etc.) ausschliesslich Integralhelme (keine Jet-Helme) zulässig. Lediglich im Sport mit historischen Fahrzeugen gemäß Anhang K gilt vorstehende FIA-Vorschrift als Empfehlung (Bull. 407).

Darüber hinaus gilt seit 01.01.2007, dass bei Rundstrecken- und Bergrennen für Fahrer von offenen Fahrzeugen ausschließlich Integralhelme gemäß den aktuellen FIA-Normen zulässig sind.

Lediglich im Sport mit historischen Fahrzeugen gemäß Anhang K gilt vorstehende Vorschrift als Empfehlung.

Hinweis: Die vorstehenden Helm-Vorschriften für Fahrer von Cabriolets gelten immer dann, wenn kein festes Dach (Hardtop) am Fahrzeug vorhanden ist.

c) Helme bei GLP-Veranstaltungen

Die Helm-Bestimmungen für Gleichmäßigkeitsprüfungen sind im Internet unter:

<http://clubsport-motorsport.de/>

Automobilsport,

Basisausschreibung GLP Clubsport (Art. 10)

d) Helme für den Kartsport

Für den DMSB-Kartsport gelten gesonderte Helmbestimmungen (siehe DMSB-Kart-Reglement im gelben Teil).

e) Helmänderungen

Ein Helm darf im Vergleich zu seiner Herstellungsspezifikation nicht verändert werden, außer wenn es in Übereinstimmung mit den Vorschriften geschieht, die vom Hersteller und von dem Testinstitut, welches den Helm

genormt hat, genehmigt wurde. Jede andere Änderung macht den Helm unakzeptabel für die Forderungen dieses Artikels.

f) Maximales Helmgewicht und Kommunikationssysteme

Analog den FIA-Bestimmungen gilt folgendes: Das Gewicht der Schutzhelme kann zu jeder Zeit der Veranstaltung geprüft werden und darf inkl. aller Zubehör- und Befestigungsteile nicht mehr als 1800 g für Vollvisierhelme und nicht mehr als 1600 g für sogenannte Jet-Helme (offener Gesichtsbereich) betragen.

Am Helm angebrachte Lautsprecher sind bei Rundstrecken- und Bergrennen verboten, sofern nicht ein Nachweis gemäß Artikel 1e) vorhanden ist. Ohrmuschel-Lautsprecher (Ohrknopfhörer) sind grundsätzlich erlaubt, falls am Helm nichts verändert wurde.

Anträge auf Ausnahmegenehmigung, ausschließlich aus medizinischen Gründen, können über die medizinische Kommission des ASN des Fahrers erfolgen.

Die Anbringung des Mikrofonen darf nur unter Beachtung des Artikels 1e) erfolgen.

g) Lackierung/Verzierung

Die FIA-Bestimmungen des Anhang L, Kapitel III, Art. 1.5 (siehe grüner Teil) sind einzuhalten.

h) Kameras

Die Anbringung von Kameras am Helm ist nicht erlaubt.

1.1 ZULÄSSIGE HELME IM DMSB-BEREICH

Die nachstehend aufgeführten Prüfzeichen für Schutzhelme sind im DMSB-Bereich (mit Ausnahme in Wettbewerben mit FIA-Prädikat, siehe Art. 1.2) anerkannt und entsprechen den Mindestanforderungen, die von Seiten des DMSB gestellt werden.

a) *Norm Snell Foundation SA 2005 nur in Verbindung mit FIA Standard 8858-2010 oder 8858-2002, SA 2010, SAH 2010 und SA 2015*

b) FIA Standard 8860-2004 (nur noch bis 31.12.2020), FIA Standard 8860-2010, FIA Standard 8859-2015 und FIA Standard 8860-2018

c) Snell M2010 und Snell M2015 (nur noch bis 31.12.2023)

f) Nur im Slalomsport sind zusätzlich folgende Normen zulässig:

1) ECE 22/04 und ECE 22/05 (Europa)

2) B.S.I. (Großbritannien) BS6658-85 Type A/FR

3) American Foundation Inc. S.F.I. 31.2

4) Snell Foundation SA 2000 und SA 2005

1.1.1 Kennzeichnung der Helme

Helme, welche vom DMSB akzeptiert werden, müssen eine der folgenden Kennzeichnungen aufweisen.

Achtung: Alle Helme müssen entsprechend der nachstehenden Muster gekennzeichnet sein. Sollte die Kennzeichnung nicht einwandfrei erkennbar sein, so gilt der Helm als nicht zulässig.

- a) Norm Snell Foundation SA 2005 nur in Verbindung mit FIA Standard 8858-2010 oder 8858-2002, Norm Snell Foundation SA/SAH 2010 und SA 2015



oder



Im FIA-Bereich nur noch zulässig bis 31.12.2023 (beachte Artikel 1.2)



(SAH 2010: spezielle Norm für Verwendung von FHR, z.B. HANS®)

Im FIA-Bereich nur noch zulässig bis 31.12.2023



Im FIA-Bereich nur noch zulässig bis 31.12.2023

Es handelt sich jeweils um einen Aufkleber, der von innen in den Helm geklebt ist.

- b) FIA-Standard 8860-2004:



Im FIA-Bereich nur noch zulässig bis 31.12.2020

Die Angaben zu Hersteller, Modell und Größe sind variabel. Es handelt sich um einen Aufkleber, der außen, hinten auf den Helm aufgeklebt ist.

Hinweis: Zusätzlich kann der Helm einen SNELL-Aufkleber (SA 2000 oder SA 2005) aufweisen.

- c) FIA-Standard 8860-2010:



oder



Die Angaben zu Hersteller, Modell und Größe sind variabel. Es handelt sich um einen Aufkleber der außen, hinten auf den Helm aufgeklebt ist.

ACHTUNG: Zusätzlich kann der Helm einen SNELL-Aufkleber aufweisen.

- d) FIA-Standard 8859-2015



Die Angaben zu Hersteller, Modell und Größe sind variabel. Es handelt sich um einen Aufkleber der außen, hinten auf den Helm aufgeklebt ist.

ACHTUNG: Zusätzlich kann der Helm einen SNELL-Aufkleber aufweisen.

- e) FIA-Standard 8860-2018



- f) Snell M2010 & Snell M2015 ((nur Autocross):



Nur für Autocross Division 1, 4 und 5:



Es handelt sich jeweils um einen Aufkleber, der von innen in den Helm geklebt ist.

g1) Nur für Slalom: ECE 22/05



055587-41628

Die Nr. im Kreis (Genehmigungsland) und die längere unter dem Kreis stehende Nr.

(Genehmigungs-Nummer) sind variabel. Die unter dem Kreis aufgeführte Genehmigungs-Nummer muss mit 05 beginnen.

Anmerkung: Die Genehmigungs-Nummer kann sich auch über oder neben dem Kreis mit dem E-Zeichen befinden.

g2) Nur für Slalom: ECE 22/04



045587-41628

Die Nr. im Kreis (Genehmigungsland) und die längere unter dem Kreis stehende Nr.

(Genehmigungs-Nummer) sind variabel. Die unter dem Kreis aufgeführte Genehmigungs-Nummer muss mit 04 beginnen.

Anmerkung: Die Genehmigungs-Nummer kann sich auch über oder neben dem Kreis mit dem E-Zeichen befinden.

g3) Nur für Slalom: Norm B.S.I. (Großbritannien) - BS 6658-85 Type A/FR



Es handelt sich um einen außen am Helm befindlichen Aufkleber.

DMSB-Anmerkung: Die Angabe „-85“ nach dem Standard kann auch entfallen, d.h. es gelten beide Varianten: „BS 6658 Type A/FR“ und „BS 6658-85 Type A/FR“

g4) Nur für Slalom: Norm S.F.I. 31.1, 1A, 2 oder 2A



Es handelt sich um einen Aufkleber

g5) Nur für Slalom: Norm Snell Foundation SA 2000 und SA 2005



Helme beim Autocross:

Fahrer der Autocross-Divisionen SuperBuggy, Buggy1600 und JuniorBuggy müssen bei allen im FIA-Kalender eingetragenen Veranstaltungen einen Helm gemäß Technischer FIA-Liste Nr. 25 tragen (vgl. nachfolgenden Art. 1.2).

Es wird darauf hingewiesen, dass bei DMSB-Autocrossveranstaltungen auch die Fahrer von Buggies sowohl Vollvisierhelme als auch offene Helme (z. B. Jet-Helme) tragen dürfen.

1.2 ZULÄSSIGE HELME IM FIA-BEREICH (Anhang L des ISG, Kapitel III)

Bei allen Wettbewerben mit FIA-Prädikat sind ausschließlich Helme gemäß FIA-Liste Nr. 25 zulässig, welche nach einer der folgenden Normen geprüft und gekennzeichnet sind:

a) Norm Snell Foundation SA 2005 nur in Verbindung mit FIA Standard 8858-2010 oder 8858-2002

Snell Foundation SA 2010 (nur bis 31.12.2023)* sowie Snell Foundation SAH 2010 (nur bis 31.12.2023) und Snell Foundation SA 2015 (nur bis 31.12.2023)

b) FIA-Standard 8860-2004 (nur bis 31.12.2020), FIA-Standard 8860-2010

Vorgeschrieben für FIA Formel 1, FIA World Rally Championship, WTCC, WEC, FIA World Rallycross Championship, FIA GT3 European Championship und in den internationalen Serien der GP2, LMP1 und LMP2, GP3 und F3.

FIA Standard 8859-2015
FIA-Standard 8860-2018

* Die Helmnormen SA 2005 und SA 2010 sind nach den oben genannten Ablaufdaten im FIA-Bereich nur noch mit zusätzlicher Kennzeichnung der Norm FIA 8858-2002 oder FIA 8858-2010 gültig.

ACHTUNG:

Zusätzlich sind die FIA-Helm-Bestimmungen des Anhang L, Kapitel III, Art. 1 einzuhalten (siehe grüner Teil). Hierin wird unter anderem die Verwendung von Jet-Helmen, Helmänderungen, Verzierungen, maximales Helmgewicht und Kommunikationssysteme geregelt.

2. FLAMMABWEISENDE BEKLEIDUNG

Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass seit 01.01.2006 auch im DMSB-Bereich grundsätzlich Bekleidungen gemäß der FIA-Norm 8856-2000 oder 8856-2018 zulässig bzw. vorgeschrieben ist. Um den Feuerschutz nicht zu reduzieren, sollte der Overall nicht zu eng anliegen.

Der Hals, die Handgelenke und die Knöchel sollen immer von mindestens zwei Lagen Schutzkleidung bedeckt sein. Die Kopfhaube und der obere Teil der Unterwäsche sollen sich mindestens 3 cm um den Hals des Fahrers herum überlappen, außer an der vorderen Mittellinie, wo sie sich mindestens 8 cm überlappen sollen.

a) Rallye:

In allen Fahrzeuggruppen ist auf den Wertungsprüfungen das Tragen von FIA-homologierten Overalls einschließlich einer Gesichtshaube, Socken, Schuhe, Handschuhe und langer Unterwäsche gemäß FIA-Prüfnorm 8856-2000 oder 8856-2018 vorgeschrieben. Lediglich für den Beifahrer ist das Tragen von Handschuhen freigestellt.

Bei Gleichmäßigkeits-Rallyes ist das Tragen vorstehender Bekleidung empfohlen.

Hinweis: Das heißt, dass auch bei Rallyes im historischen Sport nach Anhang K zum ISG dem Beifahrer das Tragen von Handschuhen freigestellt ist.

b) Slalom:

Das Tragen von körperabdeckender Kleidung (schulterbedeckendes Oberteil und lange, *das komplette Bein bedeckende* Hose) sowie geschlossenen Schuhen ist vorgeschrieben.

Flammabweisende Overalls bzw. Anzüge gemäß FIA-Prüfnorm 8856-2000 oder 8856-2018 sind empfohlen.

Der Veranstalter kann über die Ausschreibung Overalls gemäß FIA-Prüfnorm 8856-2000 oder 8856-2018 vorschreiben.

c) Kart:

Es gelten die Bekleidungs Vorschriften der CIK/FIA (siehe gelber Teil in diesem Handbuch).

d) Übrige Veranstaltungsarten:

Flammabweisende Overalls gemäß FIA-Prüfnorm 8856-2000 oder 8856-2018 sind vorgeschrieben.

e) Sonstige Bekleidung:

Bei denjenigen Veranstaltungen, bei denen Overalls nach der FIA-Norm 8856-2000 oder 8856-2018 vorgeschrieben sind müssen auch Unterwäsche, Kopfhäube, Socken, Schuhe und Handschuhe getragen werden, welche die Ausführung und Herstellung gemäß dieser Normen respektieren und zwar auch dann, wenn ein Schild im Overall bzw. Anzug besagt, dass dieser ohne entsprechende Unterwäsche FIA-zulässig ist (Ausnahme: siehe Artikel 2.a).

Fahrer von Formel-Fahrzeugen müssen bei Rennen mit stehendem Start, farblich auffällige Handschuhe tragen, welche sich von der vorherrschenden Farbe des Fahrzeugs unterscheiden müssen, so dass der Fahrer dem Starter evtl. Schwierigkeiten deutlich signalisieren kann.

Unterwäsche – Erläuterung

Es wird darauf hingewiesen, dass bei Wettbewerben, in denen das Tragen von FIA-homologierter Unterwäsche vorgeschrieben ist, diese eine lange Ausführung sein muss. Das heißt am Hemd Ärmellänge bis zum Handgelenk und Hosenlänge bis zu den Knöcheln. Kurze Versionen sind bei diesen

Wettbewerben auch dann verboten, wenn eine FIA-Kennzeichnung angebracht ist.

Schuhe – Erläuterung

Schuhe, welche nach dem FIA-Standard 8856-2000 oder 8856-2018 produziert sind, müssen mit der Nr. 8856-2000 oder 8856-2018 und mit dem Namen des Herstellers gekennzeichnet sein. Die Platzierung dieser Kennzeichnung am Schuh ist freigestellt.

f) Overall:

Gemäß dieser FIA-Prüfnormen 8856-2000 oder 8856-2018 müssen mit einem der folgenden Labels am Kragen hinten, außen eingestickt, versehen sein:

Falls der Overall farblich hell ausgeführt ist, muss der Untergrund des Labels dunkelblau sein.

Falls der Overall farblich dunkel ausgeführt ist, muss der Untergrund des Labels gelb sein.

Overalls bzw. Anzüge mit aufgenähtem Prüfzeichen werden nicht akzeptiert.

Die Homologation von Overalls gemäß FIA-Standard 8856-2018 gilt für 10 Jahre. Das Gültigkeitsende ist auf dem Homologationslabel angegeben (not valid after).

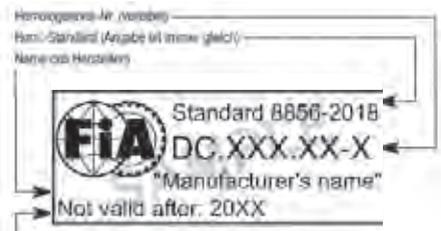
Overalls gemäß Standard 8856-2000:

Prüfzeichen: Mindestgröße 100 mm x 40 mm



Overalls gemäß Standard 8858-2018:

Prüfzeichen: Mindestgröße 100 mm x 40 mm



Neu: Gültigkeitsangabe

Kühlwesten/Fahrer-Kühlsysteme:

Nur Wasser oder Luft mit atmosphärischem Druck sind als Medium für vom Fahrer getragene Kühlsysteme (z.B. Kühlwesten) zulässig. Wasser-Kühlsysteme dürfen keine komplette Befüllung des Systems verlangen, um dessen Funktionsfähigkeit zu gewährleisten. (Anmerkung: Sys-

tem muss auch unvollständig befüllt, d.h. mit evtl. Luftblasen, funktionsfähig sein).

Kühlwesten ohne FIA-Homologation dürfen ausnahmsweise getragen werden, jedoch nur zusätzlich zur vorgeschriebenen homologierten Unterwäsche. Die Kühlwesten müssen einen nach ISO 15025 anerkannten und gekennzeichneten Stoff aufweisen. Des Weiteren müssen sämtliche Leitungen der ISO 17493 entsprechen und gekennzeichnet sein und dürfen nicht im direkten Hautkontakt mit dem Fahrer sein. Darüber hinaus müssen sämtliche Verbindungen mit On-board-Systemen dem Art. 5.8.6 des FIA-Standards 8856-2000 entsprechen.

Aufnäher an Overalls des FIA-Standards 8856-2000 (Bull. 384)

Bei der Anbringung von Aufnähern (z.B. Werbeaufnäher) auf Overalls des FIA-Standards 8856-2000 ist folgendes zu beachten:

1. Das Befestigungsmaterial bzw. Garn (z.B. Nomexfaden), welches den Aufnäher mit dem FIA-homologierten Overall verbindet, muss flammhemmend sein (siehe detaillierte Anforderungen und Instruktionen im Anhang 1 des FIA-Standards 8856-2000).

2. Auch die komplette untere Lage des Aufnäher-Trägermaterials, also die Fläche, welche mit der äußeren Lage des Overalls Kontakt hat, muss aus flammhemmendem Material, z. B. Nomex, bestehen und der ISO-Norm 15025 entsprechen.

Weiterhin wird empfohlen, dass auch die übrigen Bestandteile des Aufnäher aus flammhemmendem Material bestehen. Vorstehendes wird für Overalls gemäß FIA-Standard 1986 empfohlen.

DMSB-Hinweis:

Der Text, dass das Nähgarn von Aufnähern nur durch die äußere Lage gehen darf, wurde gestrichen. Dies bedeutet, dass es nun auch erlaubt ist, mit Hilfe flammhemmenden Garns die Aufnäher durch alle vorhandenen Lagen des Overalls zu befestigen. Bisher durfte das nur durch die äußere Lage des Overalls realisiert werden.

Vorstehendes betrifft ausschließlich Aufnäher. Es bleibt bei der Regelung, dass eingestickte Schriftzüge oder Zeichen nur an der äußeren Lage des Overalls befestigt sein dürfen.

Anzeige _____



ISA-RACING
MOTORSPORTZUBEHÖR

**SEIT JAHRZEHNEN
STARK IM MOTORSPORT**

LEITUNGSSYSTEME

BREMSEN/KUPPLUNGEN

TEMAUSSTATTUNG

BEKLEIDUNG

SICHERHEIT/INNENRAUM

SPEZIALZUBEHÖR

ANTRIEBSTECHNIK

ELEKTRONIK

BENZIN/ÖL/WASSER





ISA-Racing GmbH · August-Horch-Straße 11 · 56736 Kottenheim · Tel.: 02651 - 9625-0 · Fax: 02651 - 9625-10
Mail: info@isa-racing.de · Internet: www.isa-racing.de

3. DMSB-BESTIMMUNGEN FÜR DIE ANWENDUNG VON KOPFRÜCKHALTESYSTEMEN (FHR Z.B. HANS®)

3.1 Alle Fahrzeuge ausser Anhang K zum ISG

a) Rundstreckenrennen und Leistungsprüfungen

Seit 01.01.2010 ist im DMSB-Bereich in allen FIA- und DMSB-Gruppen und in allen vom DMSB genehmigten Serien bei Rundstreckenrennen und Leistungsprüfungen die Verwendung eines FIA-homologierten Kopf-Rückhaltesystems (FHR = Frontal Head Restraint-System, z.B. HANS) vorgeschrieben.

b) Bergrennen:

Seit 1. 1. 2008 ist bei Bergrennen im DMSB-Bereich bei allen Fahrzeugen ein FIA-homologiertes Kopf-Rückhaltesystem, z.B. HANS®, vorgeschrieben.

c) Rallyesport

Seit 01.01.2015 ist bei Rallyes im DMSB-Bereich, bei allen Fahrzeugen ein FIA-homologiertes Kopf Rückhaltesystem, z.B. HANS®, vorgeschrieben.

d) Andere Veranstaltungsarten:

Bei allen anderen Veranstaltungen, Fahrzeuggruppen bzw. Serien im DMSB-Bereich wird die Verwendung von Kopfrückhaltesystemen empfohlen.

3.2 Historische Fahrzeuge gemäß Anhang K zum ISG

Für historische Fahrzeuge gemäß Anhang K gelten bei allen Wettbewerbsarten die Bestimmungen des Anhang K zum ISG.

DMSB-Hinweis: Die FIA hat zusammen mit dem DMSB eine Anleitung zur Verwendung von Kopfrückhaltesystemen (HANS®) eingeführt, welche seit 01.01.2005 gültig ist.

Ein besonderes Augenmerk ist auf die richtige Position der Schultergurtbefestigung zu richten. Die Einbaulinien sind im Internet unter www.dmsb.de (Infos für Aktive, Automobilsport, Technische Bestimmungen) zu finden.

3.3 Besondere Bestimmungen für Kopfrückhaltsysteme (FHR)

3.3.1 Helme

Seit 1. 1. 2006 sind nur noch Helme für die Nutzung von Kopfrückhaltesystemen (z.B. HANS®) zulässig, welche mit einem entsprechenden, nachfolgend aufgeführten Label von der FIA gekennzeichnet sind.

Darüber hinaus müssen die Helme in der Technischen Liste Nr. 41 der FIA aufgeführt sein (siehe FIA-Website).

Diese Helme wurden vom Hersteller oder seinem offiziellen Repräsentant mit Post-Clips inklusive einer FIA-Prüfnummer ausgestattet. Nur die in der FIA-Liste Nr. 41 aufgeführten Helme sind vom Hersteller und den Testinstituten im wechselseitigen Gebrauch zugelassen und geprüft.

Demnach müssen mit Kopfrückhaltesystem (FHR) verwendete Helme entweder:

- mit FIA-Label gemäß FIA-Standard 8858-2002 oder 8858-2010 gekennzeichnet sein (dies sind in der FIA Technischen Liste Nr. 41 aufgeführte Helmmodelle, s. Abb. 1+2) oder
- dem FIA-Standard 8860-2004 entsprechen (Label siehe Art. 1.1.1-f1) oder
- dem FIA-Standard 8860-2010 entsprechen (Label siehe Art. 1.1.1-f2) oder
- dem Snell-Standard SAH 2010 entsprechen (Label siehe Art. 1.1.1.e).

Abb. 1



FIA-Label gemäß FIA-Standard 8858-2002 (Farbe silber mit Hologramm)

Abb. 2



FIA-Label gemäß FIA-Standard 8858-2010

Die nachträgliche Label-Kennzeichnung von, vom Hersteller bzw. dessen autorisierten Händler, umgerüsteten Helmen erfolgt grundsätzlich durch den Helm-Hersteller bzw. dessen autorisierten Händler, nach Überprüfung der ordnungsgemäßen Nachrüstung.

Die verwendeten HANS® Clips müssen zwingend mit der FIA Prüfnummer versehen sein!

Die Angaben zu Hersteller, Modell und Größe sind variabel. Es handelt sich um einen Aufkleber der außen, hinten auf den Helm aufgeklebt ist.

Achtung: Zusätzlich muss der Helm einen Aufkleber einer der unter Art 1.1.1 aufgeführten Prüfnormen aufweisen.

3.1.2 Kopfrückhaltsysteme

Kopfrückhaltsysteme (z.B. HANS®) müssen entweder durch FIA-Label des Standards 8858-2002 oder 8858-2010 (FIA-Listen Nr. 29 oder 36) oder mit einem Hersteller-Label von Hubbard and Downing Inc. (HDI) mit Barcode

und Serien-Nr. gekennzeichnet sein. Im Zweifelsfall hat der Fahrer hierfür einen entsprechenden Nachweis zu erbringen. Die Technischen FIA-Listen können von der Website: <http://www.fia.com/sport/homologation> abgerufen werden.

Kopfrückhaltesysteme – FIA-Vorschriften

Zukünftig zu beachtende FIA-Bestimmungen zur vorgeschriebenen Verwendung von Kopfrückhaltevorrichtungen: siehe Kapitel III, Art. 3.3 des Anhang L (ISG):

<http://www.fia.com/en-GB/sport/regulations/Pages/InternationalSportingCodeA.aspx>

DMSB-Hinweis: Internationale Veranstaltungen sind solche Veranstaltungen, welche im internationalen Kalender der FIA (siehe Internet www.fia.com) eingetragen sind.

DMSB-Wagenpass-Bestimmungen 2019

Stand: 15.11.2018

Die nachfolgenden Bestimmungen gelten ausschließlich für DMSB-Wagenpässe. Die früher ausgestellten ONS-Wagenpässe (DIN A5) sind dem DMSB-Wagenpass gleichgestellt und bleiben weiterhin gültig.

1. DMSB-Wagenpass

Der DMSB-Wagenpass, nicht zu verwechseln mit dem DMSB-Kraftfahrzeugpass (KFP), ist die sportrechtliche Zulassung von Automobilen zum Automobilsport im DMSB-Bereich.

Der Wagenpass beschreibt das Fahrzeug in einigen wesentlichen Teilen und gibt den bei dem DMSB registrierten Fahrzeugbesitzer an. Der DMSB-Wagenpass ersetzt nicht den HTP für historische Fahrzeuge gemäß Anhang K. Der KFP ersetzt nicht den DMSB-Wagenpass.

2. Privatrechtliche Bedeutung

2.1 Die Eintragung und Registrierung des Fahrzeugbesitzers beruht auf dessen Angaben. Der DMSB übernimmt daher keine Gewähr für deren Richtigkeit.

2.2 Der Wagenpass hat nicht die Funktion des Fahrzeugbriefs, er dient nicht der Sicherung des Eigentums oder anderer Rechte am Fahrzeug. Privatrechtliche Eigentums- oder Besitzstreitigkeiten werden vom DMSB nicht entschieden, die Beteiligten haben sich diesbezüglich selbst – gegebenenfalls gerichtlich – auseinanderzusetzen.

2.3 Der Wagenpass bleibt auch nach Ausstellung Eigentum des DMSB. Er kann deshalb zu jeder Zeit, auch ohne Angabe von Gründen, eingezogen und/oder für ungültig erklärt werden.

3. Zulassungspflicht

3.1 Alle im Automobilsport von DMSB-Lizenznehmern eingesetzten Fahrzeuge sind zulassungspflichtig. Die Fahrzeuge müssen entweder zum öffentlichen Straßenverkehr zugelassen sein oder grundsätzlich die sportrechtliche Zulassung (DMSB-Wagenpass) besitzen. Sollte nicht der Fahrzeugeigentümer der Wettbewerbsfahrer sein, so benötigt der Fahrer eine Bevollmächtigung des Fahrzeugeigentümers das Fahrzeug einsetzen zu dürfen.

Für ausländische Teilnehmer wird der Wagenpass seines betreffenden ASN akzeptiert.

3.2 Im DMSB-Bereich dürfen nicht zum öffentlichen Straßenverkehr zugelassene Fahrzeuge erst nach erfolgter Grundabnahme und Ausfertigung des Wagenpasses durch den DMSB-Sachverständigen im Automobilsport eingesetzt werden. Teilnehmer mit einer ausländischen Lizenz müssen grundsätzlich für den Einsatz ihres Fahrzeugs entweder den



vom jeweils zuständigen ASN ausgestellten Wagenpass oder den DMSB-Wagenpass besitzen und vorweisen können.

- 3.3 Alle Fahrzeuge, die in Markenpokal-Wettbewerben zum Einsatz kommen, sind – unabhängig von der öffentlich-rechtlichen Zulassung – sportrechtlich in jedem Fall zulassungspflichtig.
- 3.4 Für Fahrzeuge, die öffentlich-rechtlich zugelassen sind, kann zusätzlich eine sportrechtliche Zulassung vorgenommen werden.

4. Geltungsbereich

- 4.1 Die sportrechtliche Zulassung ist auf Automobil-sportveranstaltungen, die auf für den öffentlichen Straßenverkehr gesperrten Straßen, Wegen und Plätzen durchgeführt werden, beschränkt. Wird die Veranstaltung auch nur teilweise im öffentlichen Straßenverkehr durchgeführt, dürfen die Fahrzeuge, die lediglich die sportrechtliche Zulassung besitzen, nicht eingesetzt werden.
- 4.2 Die bei automobilsportlichen Veranstaltungen eingesetzten Technischen Kommissare sind verpflichtet, Fahrzeuge deren sportrechtliche Zulassung (Wagenpass) oder öffentlich-rechtliche Zulassung nicht ordnungsgemäß nachgewiesen wird, nicht abzunehmen.

5. Gegenstand und Umfang der Abnahme

- 5.1 Der DMSB-Sachverständige soll bei der Abnahme die Verkehrs- und Betriebssicherheit des Fahrzeugs für den wettbewerbsmäßigen Einsatz prüfen.

Er hat dabei insbesondere das Vorhandensein der notwendigen Sicherheitsausrüstung zu kontrollieren.

Die Abnahme ist auf eine allgemeine Sicht- und Funktionsprüfung beschränkt.

- 5.2 Der DMSB-Sachverständige hat bei der Erstellung des Wagenpasses grundsätzlich von den Angaben des Fahrzeugbesitzers zur Fahrzeuggruppe auszugehen.

Die Abnahme und Wagenpassausstellung umfasst nicht die Prüfung hinsichtlich der Übereinstimmung mit den technischen Vorschriften der FIA, des DMSB und/oder der StVZO.

- 5.3 Eine Abnahme eigener Fahrzeuge ist dem DMSB-Sachverständigen nicht gestattet.

6. Grundabnahme

Zur endgültigen Ausstellung des Wagenpasses ist eine Grundabnahme des betreffenden Fahrzeuges durch einen anerkannten DMSB-Sachverständigen erforderlich. Die vom DMSB für diese Abnahme anerkannten Sachverständigen werden in einer nach ihrem Sitz geordneten Liste auf der DMSB-Internetseite www.dmsb.de im „Downloadcenter“ unter dem Suchbegriff „Wagenpässe“ (bzw. im

„Vorstart“) bekannt gegeben. Andere als diese Sachverständige sind zur Fahrzeugabnahme bezüglich des Wagenpasses nicht berechtigt.

Vor der Grundabnahme durch den DMSB-Sachverständigen ist kein Start des betreffenden Fahrzeuges zulässig.

Für den Dragstersport, Elektro-, Hybrid-, Wasserstoff- und für gasbetriebene Fahrzeuge sind nur bestimmte DMSB-Sachverständige berechtigt, die Grund- und Wiederholungsabnahmen durchzuführen.

7. Abnahmeverfahren

- 7.1 Bei dem mit dem Sachverständigen vereinbarten Abnahmetermin ist das Fahrzeug in wettbewerbsfähigem Zustand vorzuführen. Dem Sachverständigen sind alle notwendigen Untersuchungen zu ermöglichen. Die erforderlichen Unterlagen, insbesondere der durch den DMSB vorgefertigte Wagenpass (ggf. Homologationsblatt, ggf. Zertifikat für die Überrollvorrichtung etc.) sind dem Sachverständigen vorzulegen.
- 7.2 Werden bei der Überprüfung (Grundabnahme, Wiederholungsabnahme usw.) durch den DMSB-Sachverständigen Mängel am Fahrzeug festgestellt, kann eine nochmalige Fahrzeugvorführung verlangt werden.

Erst wenn das Fahrzeug grundsätzlich für in Ordnung befunden ist, darf der DMSB-Sachverständige den Wagenpass ausstellen oder die Wiederholungsabnahme bestätigen. Dies gilt insbesondere für sämtliche Angaben und die Fotos im Wagenpass. Kleinere Mängel können im Abnahmebericht vermerkt werden und sind umgehend vom Antragsteller zu beseitigen.

- 7.3 Abnahmebericht: Von dem DMSB-Sachverständigen wird ein Abnahmebericht über die durchgeführte Abnahme erstellt. Das originale Exemplar für die Grundabnahme ist durch den Sachverständigen an den DMSB zu senden. Mindestens ein Exemplar verbleibt beim DMSB-Sachverständigen. Ein Kopie-Exemplar erhält der Fahrzeugbesitzer.

Bei einer Wiederholungsabnahme verbleibt das Original des Abnahmeberichtes beim DMSB-Sachverständigen. Eine Kopie erhält der Fahrzeugbesitzer. Dem DMSB muss grundsätzlich keine Kopie geschickt werden.

- 7.4 Zur Vorfertigung des DMSB-Wagenpasses durch die DMSB-Geschäftsstelle sind zwei Fotos des Fahrzeuges; 1x schräg von vorne (Fahrerseite) und 1x schräg von hinten (Beifahrerseite) in der Größe 9 cm x 13 cm (Querformat) erforderlich. Bei schlechter Fotoqualität erfolgt keine Bearbeitung durch den DMSB.

- 7.5 Angaben und Daten im DMSB-Wagenpass:
Im Wagenpass müssen alle charakteristischen Daten, die für eine Einstufung des Fahrzeuges nach Anhang J, zum Internationalen Sportgesetz (ISG) der FIA oder DMSB-Bestimmungen maßgebend sind, eingetragen werden, und zwar u.a.:
- Typenbezeichnung
 - Baujahr
 - ggf. Homologationsnummer
 - Fahrzeughersteller oder Fabrikat i
 - Fahrgestell-Nr./VIN
 - ggf. Fahrzeug-Brief-Nummer
 - Motorhersteller oder Fabrikat
 - Antriebsart
 - Art der Aufladung
 - Hubraum ($\pi = 3,1416$)
 - Einstufungshubraum
 - Angaben zur Überrollvorrichtung
 - ggf. Sicherheitstank
- Werden durch Ein- oder Umbauten diese Daten verändert, sind diese grundsätzlich durch eine erneute Abnahme des Fahrzeuges von einem DMSB-Sachverständigen zu berichtigen oder zu ergänzen.
- Hierzu wird vom DMSB-Sachverständigen ein Abnahmebericht erstellt.
- 7.6 Der Wagenpass ist erst nach DMSB-Registrierung und durchgeführter und eingetragener Grundabnahme durch den DMSB-Sachverständigen gültig. Außerdem muss der Wagenpass auf Seite 3 vom Fahrzeugbesitzer in der entsprechenden Zeile unterschrieben sein.
- Unter außergewöhnlichen Umständen kann in Eilfällen eine Teilnahme eines Fahrzeugs mit dem Abnahmebericht ohne registrierten DMSB-Wagenpass für den Zeitraum von max. 3 Wochen erfolgen. Diese Möglichkeit gilt nicht für andere Dokumente wie z.B. FIA-Wagenausweise bzw. HTPs.
- 7.7 Gegenüber den Angaben im DMSB-Wagenpass haben die technischen Bestimmungen der jeweiligen Gruppe, in der gestartet wird, *Vorrang*.
- 8. Wiederholungsabnahme, besondere Abnahme**
- 8.1 Nach der Grundabnahme müssen in einem Abstand von jeweils max. 24 Monaten (maßgeblich ist das Monatsende) Wiederholungsabnahmen durchgeführt werden. (gilt auch für FIA- oder DMSB-Wagenausweise (HTP)). Falls die Frist überschritten ist, ist der Wagenpass zunächst ungültig.
- 8.2 Eine erneute Abnahme ist grundsätzlich nach technischen Änderungen, die die im Wagenpass beschriebenen Teile betreffen, durchzuführen.

8.3 Nach Unfällen, die das Fahrzeug über reine Blechschäden hinaus beschädigt haben, ist das Fahrzeug vor dem nächsten Einsatz ebenfalls einer erneuten Überprüfung bzw. Wiederholungsabnahme durch einen DMSB-Sachverständigen zu unterziehen.

8.4 Der DMSB behält sich vor, Fahrzeuge durch besondere Anordnung z.B. nach Unfall, erneut überprüfen zu lassen.

9. Sachverständige

Die DMSB-Sachverständigen müssen die notwendige Sachkunde hinsichtlich der Automobilsporttechnik besitzen.

Der DMSB teilt jedem der von ihm anerkannten Sachverständigen einen besonderen Stempel mit der persönlichen Kenn-Nummer zu.

10. Registrierung und Ausstellung

Zur Beantragung des Wagenpasses ist der DMSB-Geschäftsstelle das entsprechende Formular „Antrag auf einen DMSB-Wagenpass“ mit den dazugehörigen Fotos zu übersenden.

Das Formular kann auf der DMSB-Internetseite www.dmsb.de im „Downloadcenter“ unter dem Suchbegriff „Wagenpässe“ heruntergeladen werden.

Der DMSB führt die Registrierung und die Vorfertigung des Wagenpasses durch. Hiernach muss der Antragsteller die Grundabnahme seines Fahrzeuges bei einem DMSB-Sachverständigen durchführen lassen, der nach erfolgreicher Abnahme den DMSB-Wagenpass rechtskräftig ausstellt und an den Antragsteller übergibt.

Der Wagenpass ist erst nach der Registrierung/Vorfertigung durch die DMSB-Geschäftsstelle und nach der Ausstellung durch den DMSB-Sachverständigen (nach der Grundabnahme) rechtswirksam ausgestellt.

Der DMSB stellt neue Wagenpässe grundsätzlich nur für von ihm oder der FIA aktuell genehmigten Gruppen und Serien aus.

Darüber hinaus müssen Fahrzeuggruppen und Serien, die nicht nach aktuellen FIA- oder DMSB-Bestimmungen ausgeschrieben werden, den relevanten, aktuell gültigen Sicherheitsbestimmungen der FIA bzw. des DMSB entsprechen.

11. Umschreibung des Wagenpasses

Der Wagenpass muss auf den neuen Besitzer umgeschrieben werden, wenn ein Besitzerwechsel stattgefunden hat. Dazu müssen der bisherige und der neue Besitzer dies der DMSB-Geschäftsstelle entsprechend anzeigen (Formschreiben im Wagenpass, zum Heraustrennen oder Kopie des Kaufvertrages).

12. Verlust des Wagenpasses

Bei Verlust des Wagenpasses kann auf besonderen Antrag eine Zweitausfertigung ausgestellt werden. Das Fahrzeug muss dann nach Vorausfertigung des Wagenpasses durch die DMSB-Geschäftsstelle erneut einem DMSB-Sachverständigen vorgeführt werden. Bei einer Zweitausfertigung des Wagenpasses ist wie bei einem Erstantrag zu verfahren. Dies gilt auch für die anfallenden Kosten.

13. Eintragungen und Änderungen im Wagenpass

- 13.1 Der Fahrzeugbesitzer ist nicht verpflichtet, jede Teilnahme an Wettbewerben im Wagenpass bestätigen zu lassen.
- 13.2 Fahrzeugbesitzer, Fahrer und Bewerber sind verpflichtet, den Wagenpass auf Anforderung dem Technischen Kommissar der jeweiligen Veranstaltung vorzulegen. Der Technische Kommissar trägt Beanstandungen, welche die Abnahme des DMSB-Sachverständigen betreffen, im Wagenpass ein. Er gibt dabei an, ob eine erneute Abnahme erforderlich ist. Diese Eintragung wird auch nach einem Unfall, durch den das Fahrzeug über bloße Blechschäden hinaus beschädigt wurde, vorgenommen (s. a. Art. 8-3).
- 13.3 Eine eingebaute Überrollvorrichtung muss, unabhängig davon, ob sie durch das Reglement verlangt wird, im Wagenpass eingetragen sein.
- 13.4 Eintragungen und Änderungen sind auch durch die DMSB-Geschäftsstelle, Abt. Technik, möglich.
- 13.5 Das Fahrzeug ist grundsätzlich nur in der/den Gruppe/n startberechtigt, die im Wagenpass durch den DMSB genehmigt bzw. eingetragen ist/sind.
- 13.6 Proteste gegen Angaben im DMSB-Wagenpass sind nicht zulässig.
- 13.7 Für die Richtigkeit der Angaben im DMSB-Wagenpass zeichnet der eingetragene Fahrzeugbesitzer verantwortlich.
- 13.8 Nur vom DMSB genehmigte Eintragungen im Wagenpass sind gültig.

14. Gültigkeit im Ausland

- 14.1 In der Regel wird der Wagenpass im Ausland als sportrechtliche Zulassung anerkannt, es ist jedoch Sache des Nennenden sich bei einem Start im Ausland mit dem Veranstalter oder dem zuständigen ASN hinsichtlich der Gültigkeit des DMSB-Wagenpasses in dem betreffenden Land in Verbindung zu setzen. Der DMSB übernimmt keine Gewähr dafür, dass der Wagenpass in jedem Land als sportrechtliche Zulassung anerkannt wird.
- 14.2 Um Schwierigkeiten bei der Grenzbefertigung aus dem Wege zu gehen, sollte darauf geachtet werden, dass der Motorblock mit einer Motornummer

versehen ist. Sollte diese nicht vorhanden sein, kann der DMSB-Sachverständige eine Motornummer erteilen und sie in den Motorblock einschlagen. Eine Fahrgestell-Nummer muss vorhanden sein. Für einige Nicht-EU-Länder sind noch Carnets-A.T.A. von der Industrie- und Handelskammer, vor allem für die Händler erforderlich (Auskunft erteilen ADAC und AvD).

15. Gebühren

- 15.1 Der DMSB erhebt für folgende Leistungen Gebühren, deren Höhe im Internet veröffentlicht wird:
 - Vorausfertigung von Neuausstellung und Registrierung
 - Besitzerumschreibung
 - Zweitausfertigung gemäß Gebührenordnung
- 15.2 Dem DMSB-Sachverständigen sind für folgende Leistungen Gebühren direkt zu zahlen:
 - Grundabnahme
 - Wiederholungsabnahme
 - Abnahme nach baulichen Veränderungen gemäß Gebührenordnung
 - Abnahme der Überrollvorrichtung
 - oder Abnahmen auf besondere Anordnung

16. Haftungsausschluss

Auf Grund der Erteilung des DMSB-Wagenpasses, Ablehnung, Rücknahme, Erlöschen, Entziehung des DMSB-Wagenpasses, etwaiger Auflagen oder sonstiger Maßnahmen und Entscheidungen stehen dem Antragsteller keine Schadenersatzansprüche irgendwelcher Art gegenüber dem DMSB, seinen Mitgliedsorganisationen, der Deutschen Motor Sport Wirtschaftsdienst GmbH, den Organen, Generalsekretären, Geschäftsführern und Verordnungs- und Erfüllungsgehilfen der zuvor aufgeführten Organisationen zu, außer für Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit, die auf einer vorsätzlichen oder fahrlässigen Pflichtverletzung – auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises – beruhen, und außer für sonstige Schäden, die auf einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzung – auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises – beruhen.

17. Änderungen der DMSB-Wagenpass-Bestimmungen

Änderungen dieser Bestimmungen werden im DMSB Automobilsport-Handbuch, im Internet und/oder im „Vorstart“ bekannt gemacht.

Internationale Fahrzeuggruppen gemäß Anhang J und Anhang K zum ISG

Stand: 05.12.2018 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

Einteilung, Definition und Erläuterung der Fahrzeuge

INHALTSVERZEICHNIS

Anhang J

Art. 251	Einteilung und Definitionen.....	Seite 2
Art. 252	Allgemeine Bestimmungen für Produktionswagen (Gruppe N), für Tourenwagen (Gruppe A) und GT-Produktions-Fahrzeuge (Gr. R-GT)	Seite 11
Art. 253	Sicherheitsausrüstung (Gruppen N, A und R-GT).....	Seite 20
Art. 254	Besondere Bestimmungen für Produktionswagen (Gruppe N).....	Seite 60
Art. 255	Besondere Bestimmungen für Tourenwagen (Gruppe A) (auf Anfrage nur in englischer oder französischer Sprache erhältlich)*	
Art. 255A	Technische Bestimmungen für WRC (auf Anfrage nur in englischer oder franz. Sprache erhältlich)*	
Art. 256	Technische Bestimmungen für Grand-Touring-Produktions-Fahrzeuge (R-GT) (auf Anfrage nur in englischer oder franz. Sprache erhältlich)*	
Art. 257A	Technische Bestimmungen für Cup Grand-Touring-Fahrzeuge (GT3) (auf Anfrage in englischer oder französischer Sprache erhältlich)*	
Art. 259	Technische Bestimmungen für Produktions-Sportwagen (Gruppe CN) (auf Anfrage in englischer oder französischer Sprache erhältlich)*	
Art. 260	Technische Bestimmungen für die Rallye-Gruppen R1, R2 und R3 (auf Anfrage nur in englischer oder franz. Sprache erhältlich)*	
Art. 260D	Technische Bestimmungen für die Rallye-Gruppen R3D und R3T (auf Anfrage nur in englischer oder franz. Sprache erhältlich)*	
Art. 260E	<i>Technische Bestimmungen für die Rallye Gruppe R4 (Kit-Car) (auf Anfrage nur in englischer und franz. Sprache erhältlich)*</i>	
Art. 261	Technische Bestimmungen für die Rallye-Gruppe R5 (auf Anfrage in englischer oder französischer Sprache erhältlich)*	
Art. 262	Technische Bestimmungen für Nationale Tourenwagen (TCN) (auf Anfrage nur in englischer oder franz. Sprache erhältlich)*	
Art. 263	Techn. Bestimmungen für Super 2000 (modifizierte Produktionswagen) – Rundstrecke (auf Anfrage nur in englischer oder französischer Sprache erhältlich)*	
Art. 274	Formel 4 (auf Anfrage nur in englischer oder franz. Sprache erhältlich)*	
Art. 275	Internationale Formel 3 (Gruppe D) (auf Anfrage erhältlich)*	
Art. 277	Formelfreie Rennwagen (Gruppe E).....	Seite 72
Art. 278	Registration für nationale Formel-Bestimmungen (auf Anfrage nur in englischer oder franz. Sprache erhältlich)*	
Art. 279	Technische Bestimmungen für Rallycross (auf Anfrage erhältlich)*	
Art. 279A	Technische Bestimmungen für Autocross (auf Anfrage nur in englischer oder franz. Sprache erhältlich)*	
Art. 281-287	Cross-Country-Fahrzeuge (Gruppe T1, T2, T3 und T4) (auf Anfrage nur in englischer oder französischer Sprache erhältlich)*	
Art. 290	Racing Trucks (FIA-Gruppe F) (auf Anfrage nur in englischer oder französischer Sprache erhältlich)*	
Anhang K	Technische Bestimmungen für historische Fahrzeuge	Seite 79

* Reglements sind auf der FIA-Homepage unter „Appendix J“ abrufbar; Adresse: <http://www.fia.com/regulation/category/123>

Art. 251 - 2019

Einteilung und Definitionen

Stand: 04.12.2018 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

1. EINTEILUNG

1.1 Kategorien und Gruppen:

Die bei Wettbewerben eingesetzten Fahrzeuge werden in folgende Kategorien und Gruppen eingeteilt:

Kategorie I:

Gruppe N	Produktionswagen
Gruppe A	Tourenwagen
Gruppe R	Tourenwagen oder Großserien-Produktionswagen
Gruppe E-I	Formelfreie Rennwagen

Kategorie II:

Gruppe RGT	GT-Produktions-Fahrzeuge
Gruppe GT3	Cup GT-Fahrzeuge
Gruppe CN	Produktions-Sportwagen
Gruppe D	Internationale Formelrennwagen
Gruppe E-II	Formelfreie Rennwagen

Kategorie III:

Gruppe F	Renn-Lkw's
----------	------------

1.2 Hubraumklassen:

Die Fahrzeuge werden in die folgenden 18 Hubraumklassen eingeteilt:

1. Hubraum	bis	500 ccm
2. Hubraum über	500 ccm bis	600 ccm
3. Hubraum über	600 ccm bis	700 ccm
4. Hubraum über	700 ccm bis	850 ccm
5. Hubraum über	850 ccm bis	1000 ccm
6. Hubraum über	1000 ccm bis	1150 ccm
7. Hubraum über	1150 ccm bis	1400 ccm
8. Hubraum über	1400 ccm bis	1600 ccm
9. Hubraum über	1600 ccm bis	2000 ccm
10. Hubraum über	2000 ccm bis	2500 ccm
11. Hubraum über	2500 ccm bis	3000 ccm
12. Hubraum über	3000 ccm bis	3500 ccm
13. Hubraum über	3500 ccm bis	4000 ccm
14. Hubraum über	4000 ccm bis	4500 ccm
15. Hubraum über	4500 ccm bis	5000 ccm
16. Hubraum über	5000 ccm bis	5500 ccm
17. Hubraum über	5500 ccm bis	6000 ccm
18. Hubraum über	6000 ccm	

Falls es von der FIA für eine bestimmte Serie von Wettbewerben nicht speziell verlangt wird, braucht der Veranstalter nicht sämtliche Hubraumklassen in seiner Ausschreibung auszuschreiben; ebenso darf er unter Umständen zwei oder mehrere aufeinanderfolgende Klassen zusammenlegen.

Keine dieser Klassen darf unterteilt werden.

2. DEFINITIONEN

2.1 Allgemeines

2.1.1 Serienproduktionswagen (Kategorie I)

Fahrzeuge, von denen, auf Veranlassung des Herstellers, die Produktion einer bestimmten Stückzahl von identischen Fahrzeugen (siehe nachfolgende Definition) in einer bestimmten Zeitspanne, bestätigt wurde, und für den normalen Verkauf (siehe Definition) an die Kundschaft bestimmt sind.

Die Fahrzeuge müssen in Übereinstimmung mit dem Homologationsblatt verkauft werden.

2.1.2 Rennwagen (Kategorie II)

Ausschließlich zu Wettbewerbszwecken einzeln gebaute Fahrzeuge

2.1.3 LKWs (Kategorie III)

2.1.4 Identische Fahrzeuge

Unter „identischen“ Fahrzeugen versteht man Fahrzeuge, die ein- und derselben Fabrikationsserie angehören und die gleiche Karosserie (innen und außen), die gleichen mechanischen Teile sowie das gleiche Chassis besitzen (dieses Chassis kann allerdings ein integrierter Bestandteil der Karosserie sein, sofern es sich um eine selbsttragende Karosserie handelt).

2.1.5 Fahrzeugmodell

Fahrzeuge, die einer bestimmten Fabrikationsserie angehören und sich durch eine gleiche Konzeption und durch die gleiche äußere Karosserieform sowie durch die gleiche mechanische Bauweise des Motors und des Antriebs bis zu den Rädern auszeichnen.

2.1.6 Normaler Verkauf

Es handelt sich dabei um den Vertrieb an die Einzelkundschaft durch die vom Hersteller vorgesehene Verkauforganisation.

2.1.7 Homologation

Es ist die offizielle Bestätigung der FIA/FISA, dass ein bestimmtes Fahrzeugmodell in ausreichender Stückzahl in Serie hergestellt wurde, um in den Gruppen N (Produktionswagen) und A (Tourenwagen) des vorliegenden Reglements eingestuft zu werden.

Der Homologationsantrag muss der FIA vom ASN des Herstellungslandes des Fahrzeugs eingereicht werden und soll die Erstellung eines Homologationsblattes (siehe nachfolgenden Abschnitt) zur Folge haben.

Die Homologation muss gemäß einem Spezialreglement, den sogenannten „Homologationsbestimmungen“, die von der FIA erstellt werden, eingereicht werden.

Die Homologation eines serienmäßig hergestellten Modells wird 7 Jahre nach der endgültigen Aufgabe der Seri-

enproduktion des Modells hinfällig. Die Serienproduktion wird als eingestellt betrachtet, sobald die Jahresproduktion des betreffenden Modells unter 10 % des Produktionsminimums der betreffenden Gruppe gefallen ist.

Die Homologation eines Modells kann nur für eine Gruppe gelten, und zwar für die Gruppe A (Tourenwagen), N (Produktionswagen).

2.1.8 Homologationsblätter

Alle von der FIA anerkannten Fahrzeuge müssen in einem, als Homologationsblatt bezeichneten, beschreibenden Formular definiert sein, in welchem alle zur Identifizierung des betreffenden Modells nötigen Angaben enthalten sind.

In diesem Homologationsblatt wird die Serie nach den Angaben des Herstellers beschrieben. Je nach dem in welcher Gruppe ein Fahrer an einem Wettbewerb teilnimmt, werden die erlaubten Änderungen von der Serie, bei internationalen Wettbewerben im Anhang J definiert.

Die Vorlage der letzten Version des betreffenden Homologationsblattes ist zu jeder Zeit während der Veranstaltung vorgeschrieben wenn der Technische Kommissar danach fragt.

Im Falle einer Nicht-Vorlage kann der Teilnehmer vom Wettbewerb ausgeschlossen werden.

Das vorgelegte Homologationsblatt muss unbedingt gedruckt sein:

- entweder auf Papier mit FIA-Stempel oder Wasserzeichen
- oder auf Papier mit ASN-Stempel oder Wasserzeichen, jedoch nur, wenn der Hersteller die gleiche Nationalität hat wie der betreffende ASN.

DMSB-Bemerkung: Bei Veranstaltungen im DMSB-Bereich ist die Vorlage einer von einem ASN beglaubigten Kopie des Homologationsblattes ausreichend. Nur bei Veranstaltungen in Deutschland mit FIA-Prädikat gilt oben stehende Regelung.

Ebenso muss, falls ein Gruppe-A-Fahrzeug mit einer Kitvariante (VK) (siehe nachfolgende Definition) ausgestattet ist, welche die Karosserie/ Chassis betrifft, ein originales Zertifikat, vom Zeitpunkt des Zusammenbaus durch einen vom Hersteller autorisierten Ausrüster, vorgewiesen werden.

Sollte das Datum des Inkrafttretens eines Homologationsblattes auf eine Veranstaltung fallen, so gilt das Homologationsblatt für die gesamte Dauer der besagten Veranstaltung.

Hinsichtlich der Gruppe N muss über das besondere Homologationsblatt dieser Gruppe hinaus auch das Homologationsblatt der Gruppe A vorgelegt werden.

Falls bei einem Vergleich eines Fahrzeugmodells mit dem betreffenden Homologationsblatt noch irgendwelche Zweifel bestehen, müssen die Technischen Kommissare sich auf das Werkstatthandbuch (für die Vertragshändler herausgegeben) oder auf den Ersatzteilkatalog des Herstellers beziehen.

Falls diese Unterlagen nicht ausreichend sein sollten, ist es möglich, direkte Vergleiche mit identischen Ersatzteilen anzustellen, die bei einer Werksvertretung verfügbar sind.

Es ist Sache des Bewerbers, sich das Homologationsblatt (inklusive evtl. Nachträge) für sein Fahrzeug von seinem zuständigen ASN zu beschaffen.

Erläuterung:

Ein Homologationsblatt setzt sich wie folgt zusammen:

1. Ein Basis-Homologationsblatt beschreibt das Basismodell.
2. Eine bestimmte Anzahl von zusätzlichen Blättern beschreiben die „Homologationsnachträge“, welche „Varianten“, „Berichtigungen“ (ER), oder „Evolutionen“ sein können.

a) Varianten (VF, VP, VO, VK)

Dies sind entweder Lieferungsvarianten (VF) – (zwei Zulieferer des Fahrzeugherstellers liefern dasselbe Teil und der Kunde hat keine Möglichkeit auszuwählen)

oder

Produktionsvarianten (VP) – (auf Anfrage geliefert und bei den Händlern erhältlich)

oder

Sonderwunschvarianten (VO) – (auf besonderen Wunsch geliefert)

oder

Kits (VK) – auf besonderen Wunsch geliefert.

b) Erratum (ER)

Es ersetzt und annulliert eine falsche Information, die zuvor durch den Hersteller auf einem Homologationsblatt angegeben wurde.

c) Evolution (ET)

Diese beschreibt dauerhaft eingeführte Serienänderungen am Basismodell (vollständiger Produktionsstopp des Fahrzeuges in seiner bisherigen Ausführung).

Anwendung:

1.) Varianten (VF, VP, VO, VK)

Den Teilnehmern ist es freigestellt, irgendeine der Varianten oder irgendein Teil einer Variante zu nutzen unter der Bedingung, dass alle technischen Daten des Fahrzeuges, „wie festgelegt“ denjenigen entsprechen, die auf dem für das Fahrzeug geltenden Homologationsblatt beschrieben sind oder die durch den Anhang J ausdrücklich erlaubt sind.

Die Kombination von mehreren Nachträgen des Typs VO ist für folgende Teile unzulässig: Turbolader, Bremsen und Getriebe.

So ist z. B. der Einbau eines, in einem Variantenblatt definierten, Bremssattels nur zulässig, wenn die im Homologationsblatt für das betreffende Fahrzeug angegebene Bremsfläche, durch die Abmessungen der Bremsbeläge erzielt wird etc. (siehe auch Art.254-2 für Gruppe N).

Kit-Varianten (VK-Nachträge) dürfen nur unter den Bedingungen benutzt werden, wie sie vom Hersteller auf dem Homologationsblatt angegeben sind. Dies

betrifft insbesondere die Gruppen von Teilen, die vom Bewerber unbedingt in ihrer Gesamtheit angewendet werden müssen, und evtl. die zu respektierenden Spezifikationen.

Für FIA-Meisterschaften ist für die Gruppen WRC, S2000-Rally, S-2000 und Super 1600 ein FIA Technical Passport vorgeschrieben, welcher bei der Technischen Abnahme vorgelegt werden muss. Des Weiteren dürfen die bezüglich den Technical Passport vorgenommenen Kennzeichnungen unter keinen Umständen entfernt werden.

2.) Evolution (ET) – (siehe auch Art. 254-2 für Gruppe N)

Das Fahrzeug muss mit einer bestimmten Evolutionsstufe übereinstimmen (unabhängig von dem Datum, an dem es das Werk verlassen hat), d. h., dass eine Evolution ganz übernommen werden muss oder überhaupt nicht. Darüber hinaus müssen von dem Moment an, an dem ein Teilnehmer eine bestimmte Evolution gewählt hat, alle vorherigen Evolutionsstadien angewendet sein, außer wenn sie nicht anwendbar waren, z.B. wenn zwei Bremsen-Evolutionen nacheinander in Kraft treten, so wird nur jene angewandt, die dem Datum des Evolutionsstadiums des Fahrzeuges entspricht.

2.1.9 **Mechanische Teile**

Darunter versteht man alle für den Antrieb, die Aufhängung, die Lenkung und das Bremssystem nötigen Teile sowie alle beweglichen oder unbeweglichen Teile, die zu deren normalen Betrieb gehören.

2.1.10 **Original- oder Serienteile**

Ein Bauteil, welches alle für dessen Produktion vorgesehene und vom Fahrzeughersteller ausgeführte, Fertigungsstufen durchlaufen hat und serienmäßig im Fahrzeug eingebaut ist.

2.1.11 **Material**

2.1.11a X-Legierungen (z.B. Ni-Legierung)

Auf ein bestimmtes Element X basierende Legierungen (z.B. Ni-Legierungen) müssen dieses Basis-Element X bezogen auf ihren prozentualen Anteil als Hauptelement beinhalten (anteilmäßige Gewichtsprozente). Der Mindest-Gewichtsanteil des Basiselements X muss in jedem Fall größer sein als die Summe jeder maximal möglicher Gewichtsanteile der anderen einzelnen Legierungselemente.

X-Y-Legierung (z.B. Al-Cu-Legierung)

X ist das am häufigsten vorkommende Element. Außerdem muss Element Y der zweithöchste Bestandteil (% w / w) nach X in der Legierung sein.

Die minimal mögliche Summe der Gewichtsprozente der Elemente X und Y müssen immer größer sein als die maximal möglichen Anteile der Summe aus jedem der anderen, in der Legierung vorhandenen, Einzelelemente.

2.1.11b Intermetallische Werkstoffe (z.B. TiAl, NiAl, FeAl, Cu₃Au, NiCo)

Dies sind Materialien, bei denen das Material auf intermetallischen Phasen basiert, d.h. die Matrix des Materials besteht aus mehr als 50% v/v intermetallischen Phase(n).

Eine intermetallische Phase ist eine feste Lösung von zwei oder mehr Metallen, die entweder teilweise ionische oder kovalente oder metallische Bindung mit einer Fernordnung in einem engen Bereich der Zusammensetzung, um das stöchiometrische Verhältnis haben.

2.1.11c Verbundwerkstoffe

Material bestehend aus mehreren einzelnen Komponenten, welche im Verbund der Materialgesamtheit Eigenschaften verleiht, die keine der Komponenten einzeln aufweist.

Genauer gesagt werden diese Materialien in dem ein Matrixmaterial entweder durch eine kontinuierliche oder diskontinuierliche Phase verstärkt.

Die Matrix kann Metall-, Keramik-, Polymer- oder Glasbasis sein.

Die Verstärkung kann aus langen Fasern (kontinuierliche Verstärkung) Kurzfasern, Whiskern und Teilchen (diskontinuierliche Verstärkung) vorhanden sein.

2.1.11.c.I Fiberglasverstärkte Kunststoffe (FRP)

Verbundwerkstoffmaterial bestehend aus der Grundsubstanz Kunststoff welche mit Fiberglas verstärkt ist.

Der Kunststoff ist normalerweise (aber nicht begrenzt auf) ein Epoxidharz, Vinylharz oder thermohärtendes Polyestherplastik oder Granulat.

Die Fibergläser sind normalerweise (aber nicht begrenzt auf) Glas, Kohlefaser, Aramid, Papier, Holz, usw..

Kohlefaser- Fiberglasverstärkter Kunststoff (CFRP)

Spezieller Typ von FRP in dem die bindende Grundsubstanz ein duoplastischer oder thermoplastischer Kunststoff und einem fiberglasenthaltender Kohlenstoff ist.

Anderes Fiberglas, solches wie Aramid (z. B. Nomex, Kevlar, Twaron, Zylon, usw.) darf auch enthalten sein.

2.1.11.c.II Sandwichstruktur- Verbundwerkstoffe

Spezialklasse von Verbundwerkstoffmaterialien hergestellt durch Hinzufügung von zwei dünnen harten Häuten zu einem leichten dicken Kern.

Der Kern ist normalerweise ein niedrig beanspruchtes Material aber seine größere Dicke beinhaltet den Sandwichverbund mit hoher Biegebelastbarkeit mit allgemein niedriger Dichte.

Typische Beispiele von Häuten: Laminiertes Glas, FRP, CFRP, Metallblech, usw..

Typische Beispiele für Kernmaterial: Schaum, Balsenholz, Honigwaben, usw..

Kerne und Häute sind gebogen und mit einem Klebmittel oder zusammengelötet mit Metallkomponenten.

2.1.11.c.III/ Metall-Matrix Verbundwerkstoffe (MMCs)

Dies sind Verbundwerkstoffe mit einer metallischen Matrix, die eine Phase von mehr als 2% v/v, welche in der flüssigen Phase der metallischen Matrix nicht löslich sind.

Die 2%/v sind zu verstehen als: „Bei der niedrigsten Temperatur in der flüssigen Phase der Matrix“.

2.1.11d Keramische Werkstoffe (z.B. unter anderem Al₂O₃, SiC, B₄C, Ti₅Si₃, SiO₂, Si₃N₄)

Anorganische, nichtmetallische Materialien bestehend aus einem Metall und einem Nichtmetall

Keramikwerkstoff kann kristallinisch oder teilweise kristallinisch sein.

Er wird durch eine geschmolzene Masse gebildet, die sich bei Abkühlung verfestigt, oder er wird durch Hitzeeinwirkung geformt und, gleichzeitig oder später, gebildet.

2.1.12 Plombe

Mittel zur Identifizierung von Bauteilen eines Fahrzeugs für einen der folgenden Zwecke:

- Kontrolle über den Gebrauch oder den Austausch eines Teils
- Nachverfolgung einer bestimmten Anzahl benutzter oder registrierter Teile gemäß geltenden Vorschriften
- Sicherstellung eines Bauteils, beschlagnahmt für die Durchführung unmittelbarer oder späterer Kontrollen
- Verhinderung der Demontage und/oder Änderung eines Bauteils
- Jede andere Notwendigkeit zur Durchführung technischer und/oder sportlicher Vorschriften

2.2 Abmessungen

Fahrzeugumriss von oben gesehen:

Als solcher gilt der Umriss des Fahrzeugs bei der Startaufstellung des jeweiligen Wettbewerbs.

2.3 Motor

2.3.1 Hubraum

Volumen V , das in dem oder den Zylinder(n) des Motors durch die auf- und abwärtsgehende Bewegung des oder der Kolben(s) erzeugt wird.

$$V = 0,7854 \times b^2 \times s \times n$$

b = Bohrung (in cm)

s = Hub (in cm)

n = Anzahl der Zylinder

V = Volumen (in ccm)

2.3.2 Aufladung

Erhöhen der Masse des Kraftstoff-Luftgemisches im Verdichtungsraum, erreicht durch beliebige Maßnahmen (im Gegensatz zu dem unter normalem Luftdruck zugeführten Kraftstoff-Luftgemisch, durch Stau-Effekt – Ramm-Effekt – oder durch dynamische Einflüsse im Ansaug- und Abgassystem).

Kraftstoffeinspritzung unter Druck wird nicht als Aufladung angesehen (siehe Allgemeine Bestimmungen für die Gruppen N, A und B, Art. 3.1).

2.3.3 Motorblock

Unter Motorblock versteht man das Kurbelgehäuse und die Zylinder.

2.3.4 Einlasskrümmer

- bei einer Vergaser-Gemisch-Aufbereitung:
Teil, welches das Kraftstoff-Luft-Gemisch vom (von den) Vergaser(n) sammelt und zur Zylinderkopfdichtungsfläche führt.

- bei einem Einventil-Einspritzsystem:
Teil, welches vom Drosselklappengehäuse bis einschließlich Zylinderkopfdichtungsfläche, die Strömung der Luft oder des Kraftstoff-Luft-Gemisches sammelt und reguliert.
- bei einem Mehrventil-Einspritzsystems:
Teil, welches von den Drosselklappen bis einschließlich Zylinderkopfdichtungsfläche, das die Strömung der Luft oder des Kraftstoff-Luft-Gemisches sammelt und reguliert.
- bei Diesel-Motoren:
Am Zylinderkopf montiertes Teil, welches die Luft von einem Einlass oder eines einzelnen Kanals zu den Zylinderkopf-Öffnungen verteilt.

2.3.5 Auslasskrümmer

Teil, das zu jedem Zeitpunkt die Abgase, von mindestens zwei Zylindern vom Zylinderkopf bis zur ersten Verbindungsebene, die es von der Fortsetzung des Abgassystems trennt, führt.

2.3.6 Auspuff

Für Fahrzeuge mit Turbolader beginnt der Auspuff hinter dem Turbolader.

2.3.7 Ölwanne

Die unter dem und am Motorblock verschraubten Elemente, die das Schmieröl des Motors enthalten und regulieren.

2.3.8 Motorraum

Raum, der durch die erste, den Motor umgebende Struktur begrenzt wird.

2.3.9 Trockensumpfschmierung

Jedes System, welches eine zusätzliche Pumpe zu der Pumpe für die normale Schmierung der Motorbauteile benutzt, um Öl von einer Kammer bzw. einem Unterbringungsraum zu einer anderen Kammer bzw. einem anderen Unterbringungsraum zu fördern.

2.3.10 Dichtung für mechanische Teile

2.3.10.a Statische Dichtungen

Die einzige Funktion einer Dichtung ist die Sicherstellung der Abdichtung von mindestens zwei Teilen, die aneinander befestigt sind.

Der Abstand zwischen den Flächen der durch die Dichtung geteilten Teile darf maximal 5 mm betragen.

2.3.10.b Dynamische Dichtungen

Dichtung zwischen mindestens zwei sich bewegenden Bauteilen.

2.3.11 Wärmetauscher

Mechanisches Teil, welches den Austausch von Kalorien zwischen zwei Flüssigkeiten, bewirkt. Bei spezifischen Wärmetauschern steht in der Bezeichnung der Name der zu kühlenden Flüssigkeit zuerst, gefolgt vom Namen, der Flüssigkeit, welche dessen Kühlung erlaubt; z. B. Öl-Wasser-Austauscher (das Öl wird durch Wasser gekühlt).

2.3.12 **Kühler**

Ein Kühler ist ein spezifischer Austauscher, welcher die Kühlung von Flüssigkeiten durch Luft bewirkt (Flüssigkeits/Luft-Kühler).

2.3.13 **Intercooler oder Ladeluftkühler**

Bezeichnet einen Tauscher zwischen Kompressor und Motor, welcher die Kühlung der verdichteten Luft, durch eine Flüssigkeit bewirkt (Luft/Flüssigkeits-Kühler).

2.4 **Fahrwerk**

Das Fahrwerk beinhaltet alle Teile, die vollständig oder teilweise ungefedert sind.

2.4.1 **Rad**

Unter „Rad“, versteht man: Radschüssel und Felge, unter „komplettes Rad“: Radschüssel, Felge und Reifen.

2.4.2 **Bestrichene Bremsfläche**

Fläche, die bei einer Umdrehung des Rades von den Bremsbelägen an der Bremstrommel oder auf beiden Seiten der Bremsscheibe bestrichen wird.

2.4.3 **McPherson-Aufhängung**

Der Begriff „McPherson-Aufhängung“ bezeichnet alle Systeme, bei welchen ein Teleskopteil, nicht zwingend die Feder- oder Dämpferfunktion enthaltend, aber den Achsschenkel beinhaltend, mit seinem oberen Ende am Aufbau oder Chassis an einem Aufnahmepunkt verankert ist, und dessen Drehpunkte, sich am unteren Ende, entweder an einer Querstrebe im Dreiecksverbund oder an einer einzelnen, längs zum Stabilisator angebrachten, Querstrebe oder der Spurstange befinden.

2.4.4 **Verbundenlenkerachse**

Achse bestehend aus 2 Längslenkern, von denen jeder gelenkig an der Karosserie befestigt ist und beide mittels Querstruktur starr miteinander verbunden sind und deren Torsionssteifigkeit geringer ist als deren Biegesteifigkeit.

2.5 **Fahrgestell – Karosserie**

2.5.1 **Fahrgestell**

Gesamtstruktur des Fahrzeugs, die mechanische Teile und die Karosserie verbindet, und jedes mit dieser Struktur festverbundene Teil.

2.5.2 **Karosserie**

- außen: alle vollständig aufgehängten Teile des Fahrzeugs, die vom Luftstrom berührt werden;
- innen: der Fahrgastraum und der Kofferraum.

Folgende Karosserietypen sind zu unterscheiden:

- 1) vollständig geschlossene Karosserie
- 2) völlig offene Karosserie
- 3) veränderliche Karosserie (Cabriolet): mit elastischem (Klappverdeck) oder festem (Hardtop) Verdeck.

2.5.3 **Sitz**

Vorrichtung bestehend aus einem Unterteil und einer Rückenlehne.

Rückenlehne: Fläche vom untersten Punkt der Wirbelsäule einer normal sitzenden Person nach oben.

Unterteil: Fläche, gemessen bei der gleichen Person von der unteren Partie der Wirbelsäule nach vorne.

2.5.4 **Kofferraum**

Vom Fahrgast- und Motorraum abgetrenntes Volumen, das sich innerhalb der Fahrzeugstruktur befindet. Diese(s) Volumen ist (sind) in der Länge begrenzt durch die vom Hersteller vorgesehene(n) feste(n) Struktur(en) und/oder durch die hintere Seite der so weit wie möglich nach hinten gestellten Rücksitze, die maximal eine Lehnenneigung von 15 Grad nach hinten haben dürfen.

Dieses Volumen ist (sind) in der Höhe begrenzt durch die feste(n) Struktur(en) und die bewegliche(n) Abtrennung(en), die vom Hersteller vorgesehen ist (sind) oder, wenn diese nicht vorhanden ist (sind), durch eine gedachte waagerechte Ebene durch den untersten Punkt der Windschutzscheibe.

2.5.5 **Fahrgastraum**

Struktureller Innenraum, in dem sich der Fahrer und der/ die Passagier(e) befinden.

2.5.6 **Motorhaube**

Äußeres Teil der Karosserie, dass sich öffnen lässt, um Zugang zum Motor zu gestatten.

2.5.7 **Kotflügel**

Ein Kotflügel erstreckt sich über den Bereich gemäß folgender Zeichnung Nr. 251-1 sowie der Zeichnung XIII-A1 (oder XIII) im Gruppe A Homologationsblatt (gegebenenfalls).

Hinterer Kotflügel:

Die obere Grenze des Kotflügels in Seitenansicht wird definiert durch:

- die untere Kante des sichtbaren Teils der hinteren Seitenscheibe in geschlossenem Zustand (Zeichnung 251-1),
- die Linie, welche die untere hintere Ecke des sichtbaren Teils der hinteren Seitenscheibe in geschlossenem Zustand mit der unteren Ecke des sichtbaren Teils der Heckscheibe verbindet (Zeichnung 251-1).



Fahrzeug mit 2 Türen



Fahrzeug mit 4 Türen



Fahrzeug mit 3 Türen



Fahrzeug mit 5 Türen

2.5.8 **Lüftungsschlitze**

Kombination von schrägen Lamellen zur Abdeckung eines direkt dahinter liegenden Objekts, wobei jedoch Luft hindurchströmen kann.

2.5.9 **Tagfahrleuchten**

Beleuchtung, welche bei Fahrten am Tag in Fahrtrichtung vorwärts leuchten und verwendet werden um das Fahrzeug leichter sichtbar zu machen. Die Tagfahrleuchten

werden automatisch abgeschaltet, wenn die Scheinwerfer eingeschaltet werden.

2.6 Elektrisches System

Scheinwerfer: Jede optische Einrichtung, aus der ein gebündelter Lichtstrahl nach vorne austritt.

2.7 Kraftstoffbehälter

Unter Kraftstoffbehälter versteht man jeden Behälter, der Kraftstoff enthält und diesen auf irgendeine Art und Weise entweder zum Hauptbehälter oder zum Motor fließen lassen kann.

2.8 Automatisches Getriebe

Dieses besteht aus einem hydrodynamischen Drehmomentwandler, einem Gehäuse mit Planetengetriebe, ausgestattet mit Kupplungen und Lamellenbremsen und mit einer festgelegten Anzahl an Untersetzungsgetrieben sowie einer Gangschaltung.

Der Gangwechsel kann automatisch, ohne Trennung von Motor und Getriebe, somit ohne Unterbrechung des Motordrehmoments, erfolgen.

Getriebe mit stufenloser Automatik werden als automatische Getriebe angesehen mit der Besonderheit, dass sie eine unbegrenzte Anzahl an Untersetzungsgetrieben haben.

3. BESONDERE DEFINITIONEN FÜR FAHRZEUGE MIT ELEKTROANTRIEB

3.1.1 Anzunehmende Bedingungen

Anzunehmende Bedingungen schließen ein: den Bau/ Service/ Wartung (am dem Fahrzeug oder außerhalb des Fahrzeugs), den normalen Einsatz des Fahrzeugs, der anormale Einsatz des Fahrzeugs (einschließlich Fahrnfälle, Kollisionen, Trümmereinschläge), nicht außergewöhnliche Fahrzeugdefekte, nicht außergewöhnliche Defekte des elektrischen Antriebssystems (zum Beispiel einschließlich Überhitzung, Softwarefehler, Vibrationsdefekte von Teilen [diese können mit der Laufzeit des Systems schwächer werden]).

3.1.2 Einzelner Schwachpunkt (SPOF)

Ein "einzelner Schwachpunkt" [unter Bezug auf die "anzunehmenden Bedingungen" wie vorstehend aufgelistet] schließt demzufolge nicht Fehler ein, die gewöhnlicherweise oder vernünftigerweise erwartet werden (zur Ausräumung aller Zweifel darf folglich der anormale aber nicht außergewöhnliche Einsatz des Fahrzeugs oder Defekte des Fahrzeugs oder des elektrischen Antriebssystems nicht den Grad des gemäß Richtlinien erforderlichen Schutzes vor Gefahren untergraben).

Ein "einzelner Schwachpunkt", der unentdeckt oder unentdeckbar ist und den weiteren Einsatz ermöglicht, muss dann als eine „erwartete Bedingung“ eingestuft werden und darf den Grad des gemäß Richtlinien erforderlichen Schutzes vor Gefahren nicht untergraben.

3.1.3 Zwei Stufen der Isolation

Die Richtlinien setzen mindestens unter allen „anzunehmenden Bedingungen“ zwei Stufen der Isolation mit einer sehr hohen Zuverlässigkeit einer Isolation voraus (wodurch zusammen eine extrem geringe Wahrscheinlichkeit

einer zweifachen Schwachstelle erzielt wird). Jeder Teil der Konstruktion oder Produktion, der als Isolation dienen soll, von dem allerdings nicht ausgegangen wird, dass er eine normale Stufe sehr hoher Zuverlässigkeit erreicht, muss als nicht außergewöhnliche Gefahr angesehen werden und ist demzufolge eine „anzunehmende Bedingung“ und darf nicht den gemäß Richtlinien geforderten Grad des Schutzes vor Gefahren untergraben.

3.1.4 Ein für irgendeine Person lebensgefährlicher Stromschlag

Ein für irgendeine Person lebensgefährlicher Stromschlag (Anhang J Artikel 253.18.8) besteht nach allgemeiner Ansicht, wenn ein Körper in Kontakt mit einer Quelle von mehr als 60V DC oder 30V AC rms kommt (Werte aus ISO/DIS 6469-3.2:2010).

3.1.5 Elektro-Straßenfahrzeug

Ein (reines) Elektro-Straßenfahrzeug ist ein elektrisch, unabhängig von einer Infrastruktur angetriebenes Straßenfahrzeug mit ausschließlich elektrischer Versorgung, bei welchem (ein) elektrische(r) Motor(en) elektrische Energie für den Antrieb in mechanische umwandelt (aus EN 13447).

3.1.6 Hybrid-Elektrofahrzeug

Die Internationale Organisation für Normierung definiert ein Hybrid-Elektrofahrzeug (HEV) als: „ein Fahrzeug mit mindestens einem RESS (Anhang J Artikel 253.18.7) und einer brennstoffbetriebenen Antriebsquelle für das Fahrzeug“ (ISO 6469-1:2009).

3.1.6.1 Vollhybrid-Elektrofahrzeug

Bei Hybridfahrzeugen ist der elektrische Motor nicht nur in der Lage, den Verbrennungsmotor zu unterstützen, sondern auch das Fahrzeug ohne Unterstützung des Verbrennungsmotors anzutreiben, in der so genannten Null-Emissions-Betriebsart. Die Reichweite der Null-Emissions-Betriebsart in einem Vollhybrid kann bei einigen Kilometern (Plug-In-Hybrid, PHEV) oder weniger liegen.

3.1.6.2 Plug-In-Hybrid-Elektrofahrzeug

Ein Plug-in-Hybridfahrzeug (PHEV) ist ein Hybridfahrzeug mit einem großen, hochleistungsfähigen Akkupack, der am normalen Stromnetz wie auch unter Verwendung der fahrzeugeigenen Lademöglichkeiten normaler Hybride aufgeladen werden kann.

Während bei normalen elektrischen Hybriden eine Kombination aus regenerativen Bremsen und Energie aus dem Motor erforderlich ist, um das RESS aufzuladen und das Fahrzeug anzutreiben, können Plug-Ins entweder als Elektrofahrzeuge mit einem Verbrennungsmotor als Backup-Generator zum Nachladen (Elektrofahrzeug mit erweiterter Reichweite, E-REV) oder als reguläres Vollhybrid-Fahrzeug mit einem hochleistungsfähigen Akkupack betrieben werden.

3.1.7 Wiederaufladbares Energiespeichersystem (RESS- Rechargeable Energy Storage System)

Ein wiederaufladbares Energiespeichersystem (RESS) ist die komplette Energiespeichereinheit, bestehend aus einem Energiespeichermedium (z.B. Schwungrad, Kon-

densator, Batterie usw.), die Teile zur Befestigung, Überwachung, Regelung und Schutz des Speichermediums, einschließlich allem, was zum normalen Betrieb des RESS erforderlich ist, ausgenommen aller Kühlflüssigkeiten und Kühlausrüstungen, die sich außerhalb des (der) RESS Gehäuse befinden.

3.1.7.1 Schwungrad-System

Ein Schwungrad-System ist ein mechanisches oder elektromechanisches System, das Energie durch ein Rotationsmassensystem wie zum Beispiel den Rotor eines Elektromotors/Generators speichern und freigeben kann.

3.1.7.2 Kondensatoren

Ein Kondensator (Elektrolytkondensator, Doppelschichtkondensator [EDLC- Electric Double Layer Capacitor] „Superkondensator“ oder „Ultrakondensator“ genannt) ist ein Teil zur Speicherung elektrischer Energie in dem elektrischen Feld oder, im Falle des EDLC, ein System, in welchem eine elektrische Ladung gespeichert wird, wodurch das Absorbieren und die Desorption der Ionen in einem Elektrolyt zu Elektroden möglich ist.

3.1.7.3 Traktionsbatterie

Die Traktionsbatterie ist ein RESS und liefert elektrische Energie an den Stromkreis und so an den (die) Antriebsmotor(en) und möglicherweise an den Hilfsstromkreis (Artikel 3.1.19).

Als Traktionsbatterie wird jede Art der Ausrüstung bezeichnet, die für die Zwischenspeicherung elektrischer Energie, welche durch Umwandlung kinetischer Energie oder durch einen Generator oder durch die Ladeeinheit (für Plug-In-Hybride und reine Elektro-Fahrzeuge) geliefert wird, verwendet wird.

Jede Batterie an Bord des Fahrzeugs, die elektrisch mit dem Stromkreis verbunden ist, wird als integraler Bestandteil der Traktionsbatterie des Fahrzeugs angesehen. Die Traktionsbatterie besteht aus zahlreichen, elektrisch verbundenen Batteriezellen, die in Batteriemodulen zusammen angeordnet sind.

3.1.7.4 Akkupacks

Ein Akkupack ist ein einzelnes mechanisches, gegebenenfalls von einem Gehäuse umgebenes Bauteil, das Batteriemodule, Halterungsrahmen oder -schalen, Sicherungen und Schalter sowie ein Batteriemanagementsystem beinhaltet.

Das RESS kann mehr als einen Akkupack beinhalten, die dann durch entsprechend geschützte Kabel/ Verbindungen zwischen den Packs miteinander verbunden sind.

3.1.7.5 Batteriemodul

Ein Batteriemodul ist eine einzelne Einheit, die eine Zelle oder einen Satz elektrisch verbundener und mechanisch zusammengefügter Zellen beinhaltet.

Ein Batteriemodul ist auch bekannt unter der Bezeichnung „Batteriekette“ oder „Kette von Zellen“.

Das (Die) Akkupack(s) kann (können) mehr als ein Batteriemodul beinhalten, die dann miteinander verbunden sind,

um eine größere Energie oder Spannung zu erzielen. Diese Verbindungen befinden sich innerhalb des Akkupacks.

3.1.7.6 Batteriezele

Eine Zelle ist ein elektrochemischer Energiespeicher, bei dem die Nennspannung die Nennspannung des elektrochemischen Systems ist, bestehend aus positiven und negativen Elektroden, und einem Elektrolyt.

3.1.7.7 Kapazität der Traktionsbatterie

Die Kapazität C1 ist die Kapazität der Batterie in Ah bei normaler Betriebstemperatur der Batterie und für eine vollständige Batterieentladung innerhalb von 1 Stunde. Die fahrzeugeigene Energie wird berechnet durch das Produkt der Nennspannung der Traktionsbatterie des Fahrzeugs in Volt und der Kapazität C1 in Ah. Die Energiemenge muss jeweils in Wh oder kWh angegeben werden.

3.1.7.8 Batterie-Management-System

Das Batterie-Management-System (BMS) ist Teil des RESS und ein wichtiges Sicherheitssystem. Es beinhaltet einen überwachenden und gegebenenfalls einen Laderegelnden Kreis, um alle Zellen zu jeder Zeit und unter jeder Lade- oder Entladebedingung innerhalb des bestimmten, vom Batteriehersteller angegebenen Spannungsbereichs zu halten.

3.1.8 Stromschlag

Physiologische Einwirkung von elektrischem Strom auf einen menschlichen Körper (aus ISO/DIS 6469-3.2:2010).

3.1.9 Maximale Arbeitsspannung

Höchster Wert des AC Spannungseffektivwerts (rms) oder der DC Spannung, der in einem elektrischen System unter jeder normalen Betriebsbedingung gemäß Herstellerangaben gemessen werden kann, unter Nichtbeachtung der Transienten (aus ISO 6469-1:2009).

3.1.10 Spannungsklasse B

Einteilung eines Elektroteils oder eines Stromkreises mit Zugehörigkeit zur Spannungsklasse B, falls seine maximale Arbeitsspannung > 30 V AC und 1000 V AC, oder gegebenenfalls > 60 V DC und 1500 V DC liegt (aus ISO 6469-1:2009).

3.1.11 Zeitpunkt für die Messung der Höchstspannung

Die Messung der Höchstspannung muss mindestens 15 Minuten nach Ende der Aufladung des RESS erfolgen.

3.1.12 Luftstrecke (Clearance)

Kürzeste Entfernung in Luft zwischen leitenden Teilen.

3.1.13 Kriechstrecke (Creepage distance)

Kürzeste Entfernung entlang der Oberfläche eines festen Isolierstoffes zwischen zwei leitenden Teilen.

3.1.14 Stromkreis

Der Stromkreis besteht aus all den Teilen der elektrischen Ausrüstung, die für den Antrieb des Fahrzeugs genutzt werden.

Der Stromkreis umfasst das RESS (Artikel 3.1.7), die Leistungselektronik (Umformer, Zerhacker) für den (die) Antriebsmotor(en) (Artikel 3.1.22), die Kontakt(e) des Hauptstromschalters (Artikel 3.1.14.3), die Fahrer-

Hauptschalter (Artikel 3.1.20), die handbetätigten Bedienungsschalter (Artikel 3.1.14.6), die Sicherungen (Artikel 3.1.14.2), Kabel und Drähte (Artikel 3.1.14.1a), die Stecker, die Lichtmaschine(n) und den (die) Antriebsmotor(en).

3.1.14.1 PowerBus

Der PowerBus ist der elektrische Kreislauf, der als Verteiler elektrischer Energie zwischen der Lichtmaschine, dem RESS (z.B. Antriebsbatterie) und dem Antriebssystem, das aus der Leistungselektronik und dem (den) Antriebsmotor(en) besteht, dient.

a) Isolierungsarten für Kabel und Drähte

Die nachfolgenden Definitionen entsprechen *ISO/TR 8713:2012*.

b) Basisisolierung

Isolierung aktiver Teile (Artikel 3.1.16) erforderlich zum Schutz gegen Berühren (im Betriebszustand).

c) Doppellisolierung

Isolierung, die sowohl die Basisisolierung als auch zusätzliche Isolierung beinhaltet.

d) Verstärkte Isolierung

Isolierungssystem, das an unter Spannung stehenden Teilen angewendet wird und das Schutz bietet gegen Stromschlag, gleich wie die Doppellisolierung.

ANMERKUNG: Die Bezugnahme auf ein Isolierungssystem impliziert nicht notwendigerweise, dass die Isolierung ein homogenes Teil ist. Es kann mehrere Schichten umfassen, die nicht einzeln als Basisisolierung oder zusätzliche Isolierung geprüft werden können.

e) Zusätzliche Isolierung

Unabhängige Isolierung, die zusätzlich zur Basisisolierung angewendet wird, um im Falle eines Versagens der Basisisolierung Schutz gegen Stromschlag zu bieten.

3.1.14.2 Überstromabschaltung (Sicherungen)

Ein Überstromabschalter ist ein Gerät, das den Stromfluss in dem Kreislauf, in dem es eingebaut ist, automatisch unterbricht, wenn die Stromstärke in einen festgelegten Grenzwert über eine vorgegebene Zeitspanne (i^2t) überschreitet.

3.1.14.3 Hauptstromkreisunterbrecher

Der Begriff Hauptstromkreisunterbrecher bezieht sich zusammengefasst auf die Relais oder Schalter, welche durch die Not-Aus-Schalter (Artikel 3.1.14.4) ausgelöst werden, um alle elektrische System im Fahrzeug von allen Stromquellen zu isolieren.

Der (die) für den Hauptstromkreisunterbrecher verwendete(n) Schalter muss ein funkensicheres Modell sein. Um eine Kontaktschmelze des Schalters zu verhindern, muss sein [I^2t] (A^2s) Charakteristik, abzuführende Wärmeenergie auf die Unterbrecherkontakte während des Schaltvorgangs darstellend) ausreichend sein, um die ordnungsgemäße Funktion des Hauptstromkreisunterbrechers, auch bei Überspannung, sicherzustellen, wie sie

insbesondere vorkommen bei der Verbindung des RESS mit der Sammelschiene. Gegebenenfalls sollte ein Pre-Charge-Relais verwendet werden, um das Schmelzen der Kontakte zu verhindern.

Für den Stromkreisunterbrecher müssen mechanische Kontakte verwendet werden. Halbleitervorrichtungen sind nicht erlaubt.

Der Schalter muss auch im Falle eines Unfalls funktionieren.

3.1.14.4 Not-Aus-Schalter

Die Not-Aus-Schalter betätigen den Hauptstromkreisunterbrecher.

3.1.14.5 Stromkreiserdung

Die Stromkreiserdung ist das Erdpotential des elektrischen Stromkreises. Üblicherweise ist dies der –UB Pol des RESS oder 50 % der RESS Spannung.

3.1.14.6 Sicherungsschalter

Der Sicherungsschalter befindet sich am Gehäuse des RESS (STSY) und verbindet oder trennt alle Einheiten des RESS (STSY) (Artikel 3.1.7) vom Stromkreis (Artikel 3.1.14). Wenn sich der Sicherungsschalter im Modus „aus“ befindet, müssen seine wichtigsten Kontaktgeber entfernt werden und fern vom Fahrzeug gehalten werden. Durch einfache Sichtprüfung kann festgestellt werden, dass der Stromkreis nicht unter Spannung steht.

3.1.15 Elektrische Masseverbindung, Fahrzeug-Masseabschluss und Erdungspotential

Elektrische Masseverbindung (Fahrzeug und Karosserie), nachfolgend "Masseverbindung" genannt, ist das elektrische Referenzpotential (Erdungspotential, falls das Fahrzeug aus dem Netz aufgeladen wird) aller leitfähigen Teile der Karosserie, einschließlich dem Fahrgestell und den Sicherheitsstrukturen. Hilfseder müssen mit der Masseverbindung verbunden sein. Die leitfähigen Gehäuse des RESS und der Stromkreis-Einheiten wie zum Beispiel Motor(en) und Stecker müssen robuste Verbindungen zur Masseverbindung aufweisen.

3.1.15.1 Haupt-Massepunkt

Die Verteilung von Hochstrom in einem Netz muss sternpunktartig und nicht in Form einer Schleife ausgeführt werden, so dass Potentialverschiebungen als Folge des Stromflusses vermieden werden.

3.1.16 Stromführendes Teil

Elektrischer Leiter oder leitfähiges Teil, das bei normaler Verwendung unter elektrischer Spannung stehen soll.

3.1.17 Leitfähiges Teil

Teil, das elektrischen Strom leiten kann.

ANMERKUNG: Obwohl es unter normalen Betriebsbedingungen nicht unbedingt unter elektrischer Spannung steht, kann es im Stöorzustand der Basisisolation unter elektrischer Spannung gestellt werden.

3.1.18 Freiliegendes leitfähiges Teil

Leitfähiges Teil der elektrischen Ausstattung, das durch einen Prüffinger gemäß IPXXB berührt werden kann und

normalerweise nicht stromführend ist, jedoch im Störfall stromführend werden kann (von ISO/DIS 6469-3.2:2010).

ANMERKUNG 1: Diese Begrifflichkeit bezieht sich auf einen bestimmten elektrischen Stromkreis: Ein stromführendes Teil in einem Stromkreis kann ein freiliegendes leitfähiges Teil in einem anderen Stromkreis sein (z.B. kann der Fahrzeugaufbau ein stromführendes Teil des Hilfsstromkreises sein, jedoch ein freiliegendes leitfähiges Teil des Stromkreises).

ANMERKUNG 2: Hinsichtlich der Spezifikation des IPXXB Prüffingers, siehe ISO 20653 oder IEC 60529.

3.1.19 Hilfsstromkreis

Der Hilfsstromkreis (Stromnetz) besteht aus all den Teilen der elektrischen Ausrüstung, die für Signalgebung, Beleuchtung oder Kommunikation und eventuell zum Betreiben des Verbrennungsmotors verwendet werden.

3.1.19.1 Hilfsbatterie

Die Zusatzbatterie liefert Energie für die Signalgebung, Beleuchtung oder Kommunikation und eventuell für die für den Verbrennungsmotor verwendete elektrische Ausstattung. Ein galvanisch isolierter, durch die Traktionsbatterie (Artikel 3.1.7.3) angetriebener Gleichspannungswandler kann als Ersatz für die Hilfsbatterie verwendet werden.

3.1.19.2 Hilfsferdung

Hilfsferdung ist das Erdungspotential des Hilfsstromkreises. Hilfsferdungen müssen eine robuste Verbindung mit der Masseverbindung haben.

3.1.20 Fahrer-Hauptschalter

Der Fahrer-Hauptschalter (DMS) ist eine Vorrichtung, um den Stromkreis unter normalen Betriebsbedingungen ein- oder auszuschalten:

- mit Ausnahme aller elektrischer Ausrüstungen, die für den Betrieb des

Verbrennungsmotors notwendig sind; und

- mit Ausnahme der Systeme, die notwendig sind
 - um den Isolationswiderstand zwischen Masseverbindung und dem Stromkreis sowie die maximale Spannung zwischen Masseverbindung und der Stromkreiserdung zu überwachen und um die Sicherheitsanzeigen zu betreiben.

3.1.21 Sicherheitsanzeigen

Die Sicherheitsanzeigen müssen deutlich den Zustand „live“ oder „safe“ des Stromkreises anzeigen. „Live“ bedeutet, dass der Stromkreis unter Spannung steht und „safe“ bedeutet, dass der Stromkreis ausgeschaltet ist.

3.1.22 Elektromotor

Der Elektromotor ist eine Rotationsmaschine, die elektrische Energie in mechanische Energie umwandelt.

3.1.23 Elektrogenerator

Der Elektrogenerator ist eine Rotationsmaschine, die mechanische Energie in elektrische Energie umwandelt.

3.1.24 Bedingungen für die Messung der Höchstspannung

Die Höchstspannung wird durch die FIA über ein Datenaufzeichnungssystem (DRS) permanent überwacht.

3.1.25 Fahrgastraum-Polsterung

Nichttragende Teile innerhalb des Fahrgastraums mit dem einzigen Zweck, die Bequemlichkeit und die Sicherheit des Fahrers zu erhöhen. Es muss möglich sein, all dieses Material schnell und ohne die Verwendung von Werkzeugen zu entfernen.

3.1.26 Hauptstruktur

Die vollständig gefederte Struktur des Fahrzeugs, welche die Fahrwerks- und/oder Federlasten übertragen werden und die sich längs vom vordersten Punkt der vorderen Aufhängung am Chassis bis zum hintersten Punkt der hinteren Aufhängung erstreckt.

3.1.27 Gefederte Aufhängung

Mittel, durch welches alle vollständigen Räder in Bezug auf das Fahrgestell/Karosserie durch ein Federelement aufgehängt sind.

3.1.28 Aktive Aufhängung

Jedes System, das die Kontrolle irgendeines Teils der Aufhängung oder der Bodenfreiheit ermöglicht, während das Fahrzeug fährt.

3.1.29 Sicherheitszelle

Eine geschlossene Struktur, die den Fahrgastraum und den Raum der Elektrikspeicherung umfasst.

3.1.30 Verbundkonstruktionen

Inhomogene Materialien mit einer Schnittfläche bestehend entweder aus zwei Schichten, welche auf jede Seite eines Kernmaterials geklebt sind, oder aus einem Zusammenbau von Schichten, die ein Laminat bilden.

3.1.31 Telemetrie

Die Übermittlung von Daten zwischen einem fahrenden Fahrzeug und den Boxen.

3.1.32 Kamera

TV-Kameras

3.1.33 Kameragehäuse

Eine Vorrichtung, die hinsichtlich Form und Gewicht identisch ist mit einer Kamera und die durch den entsprechenden Bewerber zur Anbringung in seinem Fahrzeug anstelle einer Kamera zur Verfügung gestellt wird.

3.1.34 Bremssattel

Alle Teile des Bremssystems außerhalb der Sicherheitszelle und mit Ausnahme von Bremscheiben, Bremsbeläge, Sattelkolben, Bremsleitungen und -befestigungen, die unter Spannung stehen, wenn sie der Bremskraft ausgesetzt sind. Schrauben und Bolzen, die zur Befestigung verwendet werden, werden nicht als Teil des Bremssystems angesehen.

3.1.35 Elektronisch gesteuert

Jedes Steuerungssystem oder jeder Steuerungsprozess mit Verwendung von Halbleiter oder thermionischer Technologie.

3.1.36 Offene und geschlossene Bereiche

Ein Bereich wird als geschlossen betrachtet, wenn er sich vollständig innerhalb der bemalten Grenzlinien befindet, zu der er gehört; falls dies nicht der Fall ist, wird er als offen angesehen.

Art. 252* – 2019

Allgemeine Bestimmungen für die Gruppen N, A und R-GT

Stand: 04.12.2018 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

1. ALLGEMEINES

- 1.1 Änderungen: Verboten sind alle Änderungen, die nicht ausdrücklich in dem besonderen Reglement der Gruppe, in der das Fahrzeug genannt ist, oder in den nachfolgenden allgemeinen Bestimmungen erlaubt werden oder in dem Kapitel „Sicherheitsausrüstungen“ vorgeschrieben sind.

Die Bestandteile des Fahrzeugs müssen ihre ursprüngliche Funktion behalten.

- 1.2 Anwendung der allgemeinen Bestimmungen: Die allgemeinen Bestimmungen müssen dann eingehalten werden, wenn in den den "Besonderen Bestimmungen" für die Gruppen N und A keine strengeren Vorschriften vorgesehen sind.

- 1.3 Material: Die Verwendung von Material, welches einen E-Modul größer als 40 GPa/g/cm³ aufweist, ist verboten, ausgenommen Zündkerzen, Auspuff-Beschichtung, Wasserpumpen-Turbogelenke, Bremsbeläge, Bremsstätle, Kolbenbeschichtungen, Lager-Rollelemente (Kegeln, Nadeln, Rollen), elektronische Teile und Sensoren, Teile, die weniger als 20 g wiegen, sowie alle Beschichtungen mit einer Dicke von 10 Mikrometer oder weniger.

Die Verwendung eines metallischen Materials, welches einen E-Modul größer als 30 GPa/g/cm³ aufweist, oder dessen maximale spezifische Festigkeitsgrenze (UTS) größer als 0,24 MPa/kg/cm³ für Nichtisenmetall und 0,30 MPa/kg/cm³ für Eisenmetall (d. h. 80 % Eisen) ist für die Herstellung von allen freigestellten Teilen oder für Teile eines VO Homologations-Nachtrages verboten.

Titanlegierungen des Typs Ti-6Al-4V ASTM, Grad 5 (5,5 < Al < 6,75, C max. 0,10; 3,5 < V < 4,5, 87,6 < Ti < 91) sind erlaubt, ausgenommen der Teile, für die Titan ausdrücklich verboten ist.

Keine drehenden Teile des Turboladers oder eines äquivalenten Aufladungssystems (mit Ausnahme der Lagerrollen/Lagerelemente) dürfen aus Keramikmaterial gefertigt sein oder eine Keramikbeschichtung aufweisen.

Diese Restriktionen gelten nicht für Teile, welche mit dem Standard-Fahrzeug homologiert wurden.

Die Benutzung von Blechen aus Magnesium und Magnesiumlegierungen mit einer Dicke von weniger als 3 mm ist verboten.

- 1.4 Es ist Pflicht eines jeden Teilnehmers den Technischen Kommissaren und den Sportkommissaren einer Veranstaltung nachzuweisen, dass sein Fahrzeug zu jeder Zeit der Veranstaltung vollständig dem Reglement entspricht.

- 1.5 Beschädigte Gewinde dürfen durch Einsetzen eines neuen Gewindes mit gleichen inneren Durchmesser repariert werden (Helicoil-Typ).

- 1.6 Jedes bei Rallyes eingesetzte Gruppe-A-Fahrzeug, welches nach dem 1. 1. 1999 homologiert wurde, darf – mit Ausnahme von Kit-Varianten (VK) – nicht breiter als 1800 mm sein. Fahrzeuge der Gruppe N müssen in ihrer Gesamtversion eingesetzt werden.

1.7 Freigestelltes Teil

Frei/Freigestellt bedeutet, dass das originale Teil, sowie dessen Funktion/en, entfernt oder durch ein anderes Teil ersetzt werden darf, unter der Voraussetzung, dass das neue Teil keine zusätzlichen Funktionen im Vergleich zum Originalteil aufweist.

2. ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

2.1 Bodenfreiheit

Kein Teil des Fahrzeugs darf den Boden berühren, wenn die Reifen einer Seite des Fahrzeugs ohne Luftdruck sind. Dieser Test muss auf einer ebenen Fläche, Fahrzeug rennfertig, Besatzung an Bord, durchgeführt werden.

2.2 Ballast

Es ist erlaubt, dem Fahrzeug Ballast zuzufügen, um damit den Gewichtsvorschriften zu entsprechen.

Dieser Ballast muss aus festen und einheitlichen Blöcken bestehen, mittels Werkzeug auf dem Boden des Fahrgastraums befestigt und leicht zu versiegeln sein; er muss sichtbar und von den Kommissaren verplombt worden sein.

Anwendung: Bei Tourenwagen (Gr. A) und Fahrzeugen der Gruppe R. Bei den Produktionswagen (Gr. N) ist Ballast in keiner Form erlaubt.

Jedoch ist es bei Rallyes erlaubt, entsprechend den im Art. 253 enthaltenen Bedingungen, Bordwerkzeug und Ersatzteile im Fahrgastraum bzw. im Motorraum bzw. im Kofferraum mitzuführen.

3. MOTOR

Alle Motoren, bei denen stromabwärts nach einer Auslassöffnung (Ventile) Kraftstoff eingespritzt oder Kraftstoff verbrannt wird, sind verboten.

3.1 Aufladung

Der Gesamthubraum wird bei Aufladung für Benzin-Motoren mit dem Koeffizienten 1,7 und für Diesel-Motoren mit dem Koeffizienten 1,5 multipliziert.

Das Fahrzeug muss in diejenige Hubraumklasse eingestuft werden, die sich aus dieser Multiplikation ergibt. Der Wagen wird so behandelt, als

* s.a. „Allgem. Bestimmungen, Definitionen und Klarstellungen zu technischen Reglements“ im blauen Teil

wenn der so vergrößerte Hubraum des Motors der tatsächliche Hubraum wäre. Dies gilt insbesondere für die Wertung der Hubraumklassen, die Innenabmessungen, die Mindestanzahl von Sitzplätzen, das Mindestgewicht usw.

3.2 Äquivalenzformel zwischen 2-Takt- und 4-Takt-Motoren

Der Gesamthubraum eines Zweitaktmotors muss mit 1,9 multipliziert werden

3.3 Vergleichsformel zwischen einem Hubkolbenmotor und einem Rotationskolbenmotor (abgedeckt durch NSU-Wankel-Patente)

Die Äquivalenz entspricht *1,8 mal* dem Kammervolumen, bestimmt durch den Unterschied zwischen dem maximalen und dem minimalen Volumen der Arbeitskammer.

3.4 Vergleichsformel zwischen Hubkolbenmotor und Gasturbine

Diese Formel ist wie folgt:

$$C = \frac{S [(3,10 \times R) - 7,63]}{0,09625}$$

S = Die Hochdruckaustrittsfläche, ausgedrückt in Quadratzentimetern, d.h. die Fläche des Luftstroms am Ausgang der Verdichterschaukeln (oder am Ausgang der ersten Stufe, wenn es ein Mehrstufenverdichter ist). Die Messung wird aufgrund der kleinsten Fläche zwischen den festen Blättern der ersten Stufe der Hochdruckturbine festgelegt. In Fällen, wo die Turbinenschaukeln verstellbar sind, wird die größte Öffnung als Maß S genommen. Die Hochdruckaustrittsfläche ist also das Produkt der Höhe (ausgedrückt in cm) mit der Länge (ausgedrückt in cm) und der Schaufelzahl.

R = Druckfaktor, bezogen auf den Verdichter. Diesen Druckfaktor erhält man durch Multiplikation der Werte für die einzelnen Stufen des Verdichters wie hier angegeben:

Subsonischer Axialverdichter
= 1,15 je Stufe

Transsonischer Axialverdichter
= 1,5 je Stufe

Radialverdichter
= 4,25 je Stufe

Ein Verdichter mit einer Radial- und sechs subsonischen Axialstufen hat z.B. folgendes Verdichtungsverhältnis:

$$4,25 \times 1,15 \times 1,15 \times 1,15 \times 1,15 \times 1,15 \times 1,15 = 4,25 \times 1,156$$

C = Vergleichshubraum eines Hubkolbenmotors, ausgedrückt in cm³.

3.5 Vergleichsformel zwischen Hubkolbenmotor und Motoren neuen Typs

Die FIA behält sich das Recht vor, die Vergleichsbasis, die zwischen herkömmlichen und neuen Motorentypen besteht, zu modifizieren. Dies muss

jedoch zwei Jahre zuvor bekanntgegeben werden, wobei diese Frist am 1. Januar nach dem Datum beginnt, an dem diese Entscheidung gefällt wurde.

3.6 Auspuffsystem und Schalldämpfer

Selbst wenn die besonderen Bestimmungen einer Gruppe das Ersetzen des serienmäßigen Schalldämpfers erlauben, müssen die Fahrzeuge, die an einem Wettbewerb auf öffentlichen Straßen teilnehmen, einen Schalldämpfer aufweisen, der den polizeilichen Vorschriften des Landes/der Länder, in dem/denen der Wettbewerb stattfindet, entspricht.

Für alle Fahrzeuge, die bei Rallyes eingesetzt werden, gilt – falls vom örtlichen Gesetzgeber kein niedrigerer Grenzwert vorgeschrieben ist – auf öffentlicher Straße ein maximal zulässiger Geräuschgrenzwert von 103 dB(A) bei einer Motordrehzahl von 3500 1/min für Benzin-Motoren und bei 2500 1/min für Diesel-Motoren.

DMSB-Anmerkung: Die vorgenannten Geräuschbestimmungen der FIA beziehen sich auf die Gruppen N, A und B. Allerdings gelten die dort beschriebenen Werte im DMSB-Bereich nur bei Rallyes mit FIA-Prädikat (z.B. Rallye-WM).

Bei allen anderen Veranstaltungen im DMSB-Bereich gelten die im DMSB-Handbuch, blauer Teil, beschriebenen DMSB-Geräuschvorschriften unverändert (für Rundstrecke: Vorbeifahrt-Messmethode vorgeschrieben).

Die Öffnungen der Auspuffrohre dürfen maximal 45 cm und mindestens 10 cm über dem Boden liegen. Der Auslass der Abgasrohre muss sich innerhalb des Fahrzeug-Umrisses und weniger als 10 cm von diesem Umriss entfernt befinden; er muss hinter der vertikalen Linie, die durch die Mitte des Radstandes verläuft, positioniert sein. Außerdem muss ein wirksamer Schutz vorhanden sein, damit die heißen Rohre keine Verbrennungen verursachen können.

Das Abgassystem darf kein Provisorium darstellen. Abgase dürfen nur am Ende der Abgasanlage austreten. Teile des Chassis dürfen nicht zur Führung der Abgase benutzt werden.

Katalysator-Abgasanlage: Sollten zwei mögliche Versionen eines Fahrzeugmodells (Katalysator- und andere Auspuffanlage) homologiert sein, so müssen die Fahrzeuge mit der einen oder anderen Version übereinstimmen, wobei alle Kombinationen der beiden Versionen verboten sind.

Alle Fahrzeuge, welche mit einem Kit (Homologationsnachtrag des Typs VK, WRC, S-2000 Rallye) ausgerüstet sind, müssen mit einem homologierten Katalysator ausgestattet sein.

Für alle Gruppen gilt: Fahrzeuge, die in einem Land zugelassen sind, in dem die Verwendung eines Katalysators vorgeschrieben ist, müssen mit einem originalen oder mit einem homologiertem Katalysator ausgerüstet sein. Ebenso, kann der Katalysator entfernt werden, falls er im Land der Veranstaltung nicht vorgeschrieben wird.

Am homologierten Katalysator sind keine Änderungen zulässig. Bei Veranstaltungen muss den Technischen Kommissaren eine beglaubigte Kopie des Katalysator-Homologationsblattes vorgelegt werden.

3.7 Anlasser an Bord des Fahrzeugs

Anlasser mit elektrischer oder anderer Energiequelle an Bord, der vom Fahrer hinter seinem Lenkrad sitzend betätigt werden kann.

3.8 Zylinder

Bei Motoren ohne Laufbuchsen ist es erlaubt, die Zylinder durch Materialauftrag zu reparieren, jedoch nicht durch Hinzufügen von Teilen.

3.9 Dichtungen

Statische und dynamische Dichtungen sind freigelegt

4. KRAFTÜBERTRAGUNG

Alle Fahrzeuge müssen mit ein Getriebe ausgerüstet sein, welches einen Rückwärtsgang aufweist. Der Rückwärtsgang muss funktionstüchtig sein, wenn das Fahrzeug zum Wettbewerb startet, und er muss vom Fahrer hinter dem Lenkrad sitzend betätigt werden können.

5. RADAUFHÄNGUNG

Teile der Radaufhängung, die teilweise oder vollständig aus Verbundwerkstoffen gefertigt sind, sind verboten.

6. RÄDER

Räder, die teilweise oder vollständig aus Verbundwerkstoffen gefertigt sind, sind verboten.

Messung der Radbreite: Rad montiert am Fahrzeug, auf dem Boden stehend, rennfertig, Fahrer am Lenkrad sitzend. Die Messung kann an einem beliebigen Punkt des Reifens erfolgen, außer im Bereich der Kontaktfläche mit dem Boden.

Wenn Mehrfachreifen als Teil eines kompletten Rades montiert sind, so muss letzterer die Maximalabmessungen einhalten, die für die Gruppe in der sie verwendet werden, vorgeschrieben sind (siehe Art. 255-5.4).

7. KAROSSERIE/FAHRGESTELL

7.1 Fahrzeuge mit veränderbarer Karosserie müssen in allen Punkten die Bestimmungen für Fahrzeuge mit offener Karosserie erfüllen.

Darüber hinaus dürfen Fahrzeuge, welche ein festes abnehmbares Dach aufweisen, ausschließlich mit geschlossenem und verriegeltem Dach gefahren werden.

7.2 Mindest-Innenabmessungen

Wenn eine im Anhang J erlaubte Änderung sich auf eine Abmessung des Homologationsblattes bezieht, darf diese Abmessung als Vergleichskriterium nicht angewandt werden.

7.3 Fahrgastraum

Der Tausch der Fahrerseite (Links- auf Rechtslenkversion und umgekehrt) ist unter der Voraussetzung zulässig, dass das Originalfahrzeug und das modifizierte Fahrzeug mechanisch gleichwertig sind und dass die verwendeten Teile vom Hersteller für eine solche Umrüstung in der betreffenden Modell-Familie vorgesehen ist.

Insbesondere muss die Lenksäule ausschließlich durch die Öffnung in der Karosserie geführt werden, welche vom Fahrzeug-Hersteller für die betreffende Modell-Familie vorgesehen ist.

Für Super 1600, Super 2000 und WRC Fahrzeuge erfolgt der Wechsel der Fahrerseite durch ein vollständiges Lenksystem, das durch den Hersteller als Variante (VO) homologiert wurde. Mit diesem System muss das Loch, über welches die Lenksäule durch die Karosserie geführt werden kann, homologiert sein.

Im Fahrgastraum darf nichts angebracht werden, außer Ersatzrad/Ersatzrädern, Bordwerkzeug, Ersatzteilen, Sicherheitsausrüstung, Kommunikationssystem, Ballast (wenn erlaubt) und Behälter für die Scheibenwaschanlage (nur Gruppe A).

Alle Ersatzteile und Werkzeuge müssen entweder hinter oder unter dem Fahrer- bzw. Beifahrersitz befestigt sein.

Bei offenen Fahrzeugen darf der Raum für den Beifahrer und dessen Sitz in keiner Weise überdeckt sein.

Im Fahrgastraum untergebrachte Behälter für Helme und Werkzeug müssen aus feuerbeständigem Material bestehen und sie dürfen im Falle eines Feuers keine giftigen Dämpfe entwickeln.

Der angebrachte originale Airbag darf entfernt werden ohne das Erscheinungsbild des Fahrgastraumes zu verändern.

7.4 Alle Karosserie- und Fahrgestellpartien des Fahrzeugs müssen zu jeder Zeit aus dem gleichen Material bestehen und die gleiche Materialdicke haben wie die des homologierten Originalfahrzeugs. Eine chemische Nachbehandlung ist verboten.

7.5 Scheinwerferbefestigung und -schutz:

Es ist erlaubt, Löcher für Scheinwerferhalterungen in die vordere Karosserie zu bohren, jedoch nur zum Zwecke der Befestigung.

Für Rallies ist es erlaubt, nicht reflektierende, aus flexiblem Material gefertigte Schutzvorrichtungen an den Scheinwerfern anzubringen. Diese dürfen jedoch nach vorne nicht um mehr als 10 cm über das Scheinwerferglas hinausragen.

7.6 Alle Teile von gefährlicher Natur (entflammbare Produkte, usw.) müssen außerhalb des Fahrgastraums mitgeführt werden.

7.7 Schmutzfänger (nur für Rallies):

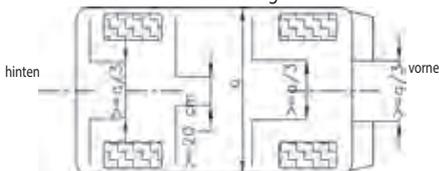
Unter den nachfolgenden Bedingungen ist die Verwendung querverlaufender Schmutzfänger zulässig.

Falls querverlaufende Schmutzfänger vorgeschrieben werden, sind diese Bedingungen in der Veranstaltungsausschreibung aufzuführen.

In allen Fällen ist die Verwendung von quer verlaufenden Schmutzfängern unter den folgenden Bedingungen erlaubt:

- Sie müssen aus flexiblem Plastik-Material (Mindestdichte 0,85 g/cm³) mit einer Mindestdicke von 4 mm gefertigt sein.
- Sie müssen an der Karosserie befestigt sein.
- Sie müssen mindestens die Breite jedes Reifens abdecken. Mindestens ein Drittel der Fahrzeugbreite hinter den Vorder- und Hinterrädern (siehe nachfolgende Zeichnung Nr. 252-6) muss jedoch frei bleiben.
- Zwischen den rechten und linken Schmutzfängern vor den Hinterrädern muss ein Abstand von mindestens 20 cm bestehen.
- Die Unterseite der Schmutzfänger am stehenden Fahrzeug ohne Personen an Bord darf nicht mehr als 10 cm vom Boden entfernt sein.
- Oberhalb und über die gesamte Reifenhöhe muss der Reifen von hinten gesehen über seine gesamte Breite abgedeckt sein.

Falls durch die Veranstaltungsausschreibung vorgeschrieben oder erlaubt, dürfen vorne am Fahrzeug Schmutzfänger angebracht werden, um ein Spritzen nach vorne zu verhindern. Sie müssen aus flexiblem Material gefertigt sein. Sie dürfen nicht über die Gesamtbreite oder um mehr als 10 cm über die serienmäßige Gesamtlänge des Fahrzeugs hinausragen. Vor den Vorderrädern muss außerdem mindestens ein Drittel der Fahrzeugbreite frei bleiben.



Zeichnung 252-6

8. ELEKTRISCHES SYSTEM

8.1 Beleuchtung

Ein Nebelscheinwerfer darf gegen einen anderen ausgetauscht werden und umgekehrt, vorausgesetzt, dass die ursprüngliche Befestigung beibehalten wird.

Wenn die ursprünglichen Rückspiegel Fahrtrichtungsanzeiger enthalten und wenn der Artikel des Anhang J für das Fahrzeug den Austausch der Rückspiegel erlaubt, müssen die Fahrtrichtungsanzeiger nicht zwingend in den Rückspiegeln integriert sein.

Sollten die ursprünglichen Rückspiegel keine Fahrtrichtungsanzeiger enthalten, müssen die Fahrtrichtungsanzeiger erhalten bleiben, müssen aber nicht auf ihrer ursprünglichen Position bleiben.

8.2 Lichtmaschine und Anlasser

Die Befestigung der Lichtmaschine und des Anlassers ist freigestellt.

8.3 Hupe

Nur bei Rallyes muss der Geräuschpegel der Hupe für die Dauer von mindestens 3 Sekunden, bei Messung in einem Abstand von 7m vor dem Fahrzeug, gleich oder höher sein als 97 dB.

9. KRAFTSTOFF – VERBRENNUNGSMITTEL

9.1 Kraftstoff

Der Kraftstoff muss folgende Eigenschaften aufweisen:

Eigenschaft	Einheit	Min	Max	Norm
RON		95,0 ⁽¹⁾	102,0 ⁽¹⁾	ISO5164 ASTM D2699
MON		85,0 ⁽¹⁾	90,0 ⁽¹⁾	ISO 5163 ASTM D2700
Dichte (bei 15°C)	kg/m ³	720,0	785,0	ISO 121855 ASTM D4052
Sauerstoffgehalt	%m/m		3,7	EN ISO 22854/EN 13132 / Elementaranalyse ASTM D5622
Stickstoffgehalt	mg/kg		2000 ⁽³⁾	ASTM D4629 ASTM D5762
Schwefelgehalt	mg/kg		10,0	ISO20846 ASTM D5453
Blei-gehalt	mg/l		5,0	EN237 ASTM D3237 oder ICP-OES
Mangan	Mg/l		2,0	ASTM D3831 oder (ICP-OES) EN 16136
Benzol-gehalt	% v/v		1,00	ISO12177 ASTM D5580 ISO22854 ASTM D6839 EN238
Ollefine	% v/v		18,0	ISO22854 ASTM D6839
Aromaten	% v/v		35,0	ISO 22854 ASTM D6839
gesamte Di-Olefine	% m/m		1,0	GC-MS oder HPLC
Oxidationsstabilität	Minuten	360		ISO 7536 ASTM D525

DVPE	kPa	80 ⁽⁴⁾	ISO 13016-1 ASTM D4953 ASTM D5191
Destillationscharakteristik			
At E70oC	% v/v	20,0 52,0	ISO 3405/ ASTM D86
bei			
E100°C	% v/v	46,0 72,0	ISO3405 ASTM D86
E150°C	% v/v	75,0	ISO 3405 ASTM D86
Siede- endpunkt	°C	210	ISO 3405 ASTM D86
Rückstände	% v/v	2,0	ISO 3405 ASTM D86

- 1) Ein Korrekturfaktor von 0,2 für MOZ und ROZ muss für die Berechnung des Endergebnisses gemäß EN228: 2012 abgezogen werden.
- 2) Bevorzugte Methode.
- 3) Oktansteigernde Nitroverbindungen sind nicht erlaubt.
- 4) Die maximale DVPE darf auf bis zu 100 kPa bei Winterveranstaltungen steigen.

Die einzig zulässigen Oxigenate sind Paraffin-Mono-Alkohole und paraffinhaltige mono-ether (mit 5 oder mehr Kohlenstoffatomen pro Molekül) mit deren Siedepunkt unter 210 ° C.

Der Kraftstoff wird akzeptiert oder abgelehnt nach den Fehlerdefinitionen in der Methode.

Wenn der am Veranstaltungsort erhältliche Kraftstoff nicht der von den Teilnehmern geforderten Qualität genügt, so muss der ASN des organisierenden Landes die FIA um eine Ausnahmegenehmigung bitten, um die Verwendung von Kraftstoff zu ermöglichen, der von oben definierten Vorgaben abweicht.

Die Hinzufügung von Schmiermitteln welche gegenwärtig verkauft werden ist für Kraftstoffe, die in 2- Takt- Motoren verwendet werden, erlaubt.

9.2 Diesel

Der Kraftstoff muss Gasöl sein, welches den folgenden Spezifikationen entsprechen muss:

Eigen- schaft	Einheit	Min	Max	Norm
Dichte (bei 15°C)	kg/m ³	820,0	845,0	ISO 12185 ASTM D4052
Cetanzahl			60,0 ⁽¹⁾	ISO5165 ASTM D613
Rechnerische Cetanzahl (DCN)			60,0 ⁽¹⁾	EN 15195 ASTM D6890
Schwefel- gehalt	mg/kg	10		ISO 20846 ASTM D5453

Polzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe	% m/m	8,0	IP548 ASTM D6591* EN 12916**
FAME (Fettsäure- methylester)	% v/v	7,0	EN 14078 ASTM D7371
Schmierfähig- keit	µm	460	ISO 12156-1 ASTM D6079

*(FAME-freie Kraftstoffe)

** (FAME- beinhaltende Kraftstoffe)

1. Es liegt im Ermessen der FIA die maximale Cetanzahl und die rechnerische Cetanzahl auf 70,0 für FIA Internationale Veranstaltungen/ Meisterschaften zu erhöhen und/ oder im Ermessen des ASN des ausrichtenden Landes für nationale/ lokale Veranstaltungen oder Meisterschaften Wenn der am Veranstaltungsort erhältliche Kraftstoff nicht der von den Teilnehmern geforderten Qualität genügt, so muss der ASN des organisierenden Landes die FIA um eine Ausnahmegenehmigung bitten, um die Verwendung von Kraftstoff zu ermöglichen, der von oben definierten Vorgaben abweicht.
2. Entweder die Cetanzahl oder die rechnerische Cetanzahl muss analysiert werden. Es ist nicht notwendig, dass beide Analysen durchgeführt werden.

9.3 Alternative Kraftstoffe

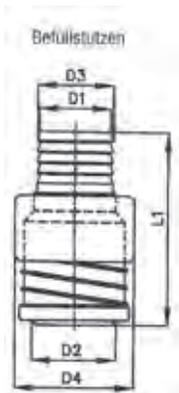
Die Verwendung eines anderen Kraftstoffes unterliegt der Genehmigung durch die FIA oder den ASN des ausrichtenden Landes nach Erhalt einer schriftlichen Anfrage.

- 9.4 Als Verbrennungsmittel darf dem Kraftstoff nur Luft beigemischt werden.

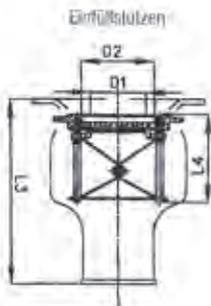
9.5 Auftankvorgang

Standard-Kupplung:

– Sowohl bei einer von der Rennstrecke zur Verfügung gestellten zentralen Tankanlage, als auch bei Tankanlagen, die der Bewerber selbst eingebracht hat, muss der Zuleitungsschlauch mit einem hermetisch schließenden Kupplungsstück ausgerüstet sein, das genau zu der am Fahrzeug befindlichen Standard-Einfüllöffnung passt. Die Maße dieser Einfüllöffnung sind auf der nachstehenden Zeichnung (Nr. 252-5) angegeben; der Innendurchmesser D darf nicht größer als 50 mm sein.

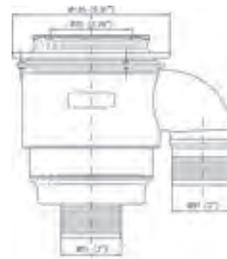


	D1	D2	D3	D4	L1
PP20M	2.0"	2.5"	2.25"	3.7"	6.3"
PP20MR	1.5"	2.5"	1.75"	3.7"	6.3"
PF20MS	1.5"	2.5"		3.7"	6.9"
PP15M	1.5"	2.0"	1.75"	3.3"	5.7"
PF30M	1.25"	1.65"	1.45"	2.68"	4.64"
PF40M	1.25"	1.65"	1.45"	2.68"	4.64"
PP125M	1.25"	1.75"	1.5"	2.9"	5.1"

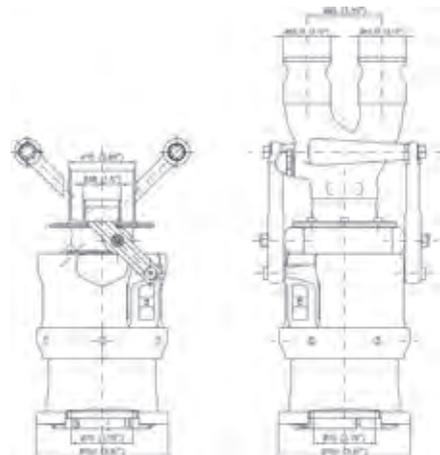


Zeichnung 252-5 Version A

	D1	D2	L3	L4
PP20F	2.0"	2.5"	6.75"	3.25"
PP20FR	2.0"	2.5"	6.75"	3.25"
PF31F	1.75"	2.12"	5.3"	3"
PF41F	1.75"	2.12"	5.7"	3.38"
PF15F	1.5"	2.0"	6.75"	3.25"
PF125F	1.25"	1.75"	6.25"	3.1"



Zeichnung 252-5 Version B
Kupplungsdose

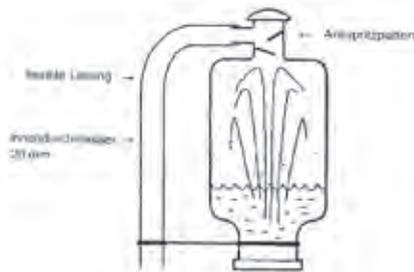


Zeichnung 252-5 Version B
Stecknippel

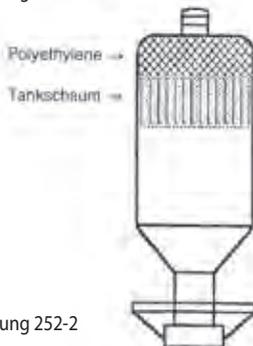
- Alle Fahrzeuge müssen mit einer Einfüllöffnung gemäß dieser Skizze ausgerüstet sein. Die Öffnung muss dem „Tot-Mann-System“ entsprechen und darf deshalb im geöffneten Zustand keine Haltevorrichtung aufweisen (federbelastete Verriegelungen, Bajonett-Verschlüsse usw.).

- Die Tankentlüftung(en) muss(müssen) mit Rückschlagventil(en) versehen sein, das/die nach dem Prinzip der Standard-Einfüllöffnungen konzipiert ist/sind und den gleichen Durchmesser aufweist(en). Während des Tankvorganges müssen die Auslässe der Entlüftung(en) durch ein passendes Kupplungsstück entweder zum Haupttank oder zu einem durchsichtigen, tragbaren Behälter (Fassungsvermögen mindestens 20 Liter) verbunden werden, der mit einem hermetisch abdichtenden Schließsystem ausgestattet ist. Die Ausgleichbehälter müssen vor Beginn des Tankens völlig leer sein.
- Falls auf der Rennstrecke keine zentrale Tankanlage zur Verfügung steht, müssen die Fahrzeuge nach vorstehenden Bedingungen betankt werden. Keinesfalls dürfen am Tankort Kraftstoff-Reservebehälter (Fässer) höher als 3 m über der Fahrbahn gelagert werden. Dieses Verbot gilt für die gesamte Dauer der Veranstaltung.
- Die Überlaufflaschen müssen mit einer der folgenden Zeichnungen (Nr. 252-1 und 252-2) übereinstimmen.

DMSB-Anmerkung: Die Entlüftungsleitung des Überlaufbehälters muss die gleiche Länge haben wie der Behälter und muss mit beiden Enden daran befestigt sein, wie es die folgende Zeichnung zeigt:



Zeichnung 252-1



Zeichnung 252-2

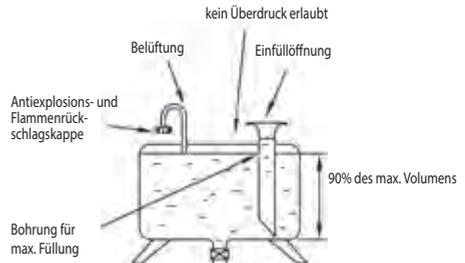
Der Fülltank sowie alle metallischen Teile des Betankungssystems ab dem Anschluss vor dem Durchflussmengenmesser bis zum Kraftstoffbehälter und seiner Befestigung (Gestell) müssen geerdet sein.

Folgende Anwendung wird empfohlen:

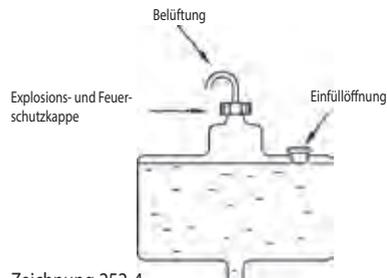
1. Jede Box sollte mit zwei Erdungskabeln gemäß Luftfahrtnorm ausgestattet sein.
2. Das Betankungssystem (einschließlich Gestell, Behälter, Schlauch, Zapfpistole, Ventile und Entlüftungsbehälter) sollte mit einem der oben genannten Erdungskabel für die gesamte Dauer des Rennens verbunden sein.
3. Das Fahrzeug sollte, zumindest kurzzeitig, mit dem zweiten Erdungskabel verbunden sein, wenn es an der Box steht.
4. Keine Kraftstoffschlauchverbindung (Befüllung oder Belüftung), wenn nicht zuvor Position 2 und 3 erfüllt sind.
5. Die komplette Boxenmannschaft, die mit Kraftstoff umgeht, sollte antistatische Schutzkleidung tragen.

Der Betankungsbehälter muss wie nachfolgend ausgeführt sein:

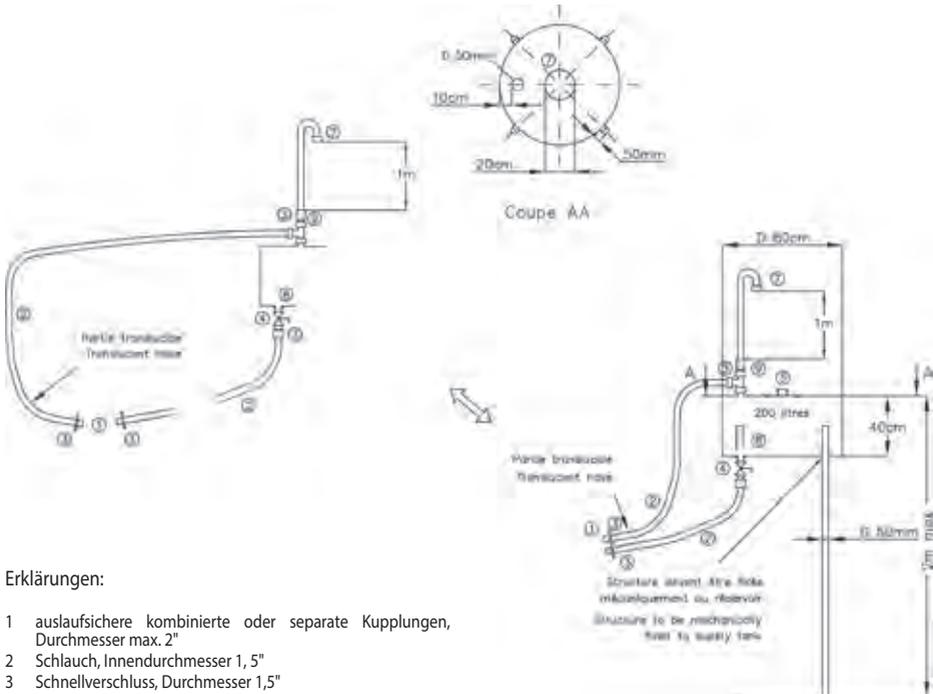
- Modelle aus Gummi des Typs FT3-1999, FT3.5 oder FT5, produziert von einem anerkannten Hersteller, oder
- Kraftstoffbehälters, der einer der folgenden Zeichnungen (Nr. 252-3 und 252-4) entspricht:



Zeichnung 252-3



Zeichnung 252-4



Erklärungen:

- 1 auslaufsichere kombinierte oder separate Kupplungen, Durchmesser max. 2"
- 2 Schlauch, Innendurchmesser 1,5"
- 3 Schnellverschluss, Durchmesser 1,5"
- 4 seitliches Stellventil, Durchmesser 1,5"
- 5 Schnellverschluss Einführstützen, Durchmesser 2"
- 6 Flammensicherung/Belüftung, Durchmesser 2"
- 7 Inspektionsöffnung, Durchmesser 8"

Zeichnung 252-7

Anwendung: Für die Gruppe A gemäß der allgemeine Vorschriften der FIA-Meisterschaften.

9.6 Tankbelüftung

Es ist erlaubt, einen Kraftstoffbehälter mit einer Belüftung auszurüsten, die durch das Fahrzeugdach abgeführt wird.

9.7 Einbau von Kraftstoffbehälter der FIA-Spezifikation FT3-1999, FT3.5 oder FT5

Der FT3-1999-, FT3.5- oder FT5-Kraftstoffbehälter kann sich entweder am Original-Einbauort oder im Kofferraum befinden. Ein Ablauf für eventuell im Tankraum ausgelaufenes Benzin muss vorgesehen werden.

Die Position und Abmessungen der Einfüllöffnung sowie des Tankverschlusses können verändert werden unter der Bedingung, dass die neue Installation nicht über die Karosserie hinausragt und kein Kraftstoff in einen der Innenräume des Fahrzeugs eindringen kann.

Befindet sich die Einfüllöffnung innerhalb des Wagens, muss sie durch eine flüssigkeitsdichte Schutzwand vom Fahrgastraum getrennt werden.

10. BREMSEN

Bremscheiben aus Kohlenstoff sind verboten.

11. ENERGIESPEICHERUNG

Die Gesamtmenge der im Fahrzeug gespeicherten Rückgewinnungsenergie darf 200 kJ nicht überschreiten. Diese Energie darf wieder genutzt werden, wenn 10 kJ nicht überschritten werden; durch max. 1 kW.

12. KÜHLUNG

Ausgenommen dem alleinigen Zweck zur Kühlung des Fahrers, ist die Mitnahme bzw. die Verwendung von festen, flüssigen und gasförmigen Kühlmitteln innerhalb oder außerhalb des Fahrzeugs während der gesamten Veranstaltung verboten.

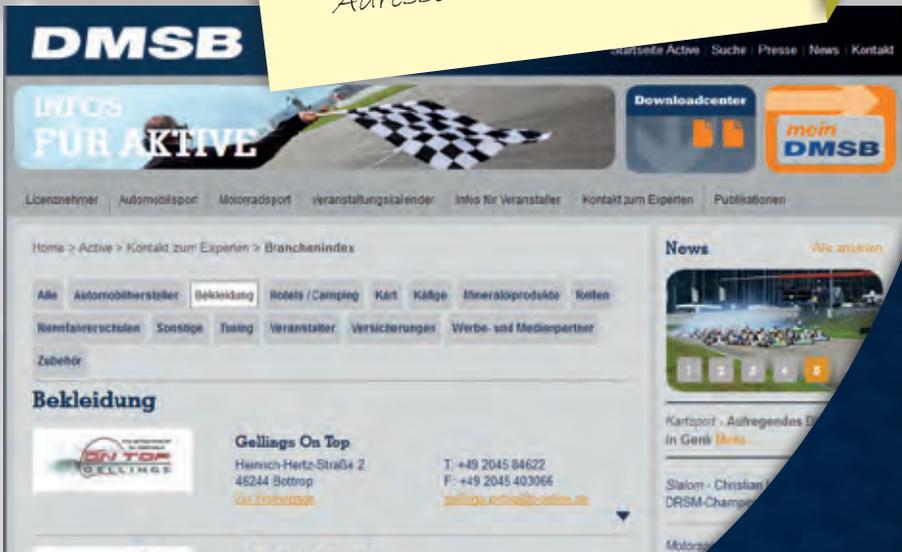
BRANCHENINDEX



*über 150 Firmenvisitenkarten
auf www.dmsb.de im
DMSB-Branchenindex*

*Motorsportadressen wie z.B.
Reifenhersteller, Tuner,
versicherungen usw...*

*Ohne Umwege zur gefundenen
Adresse durch Direktverlinkung*



DMSB Wartende Active Suche Presse News Kontakt

INFOS FÜR AKTIVE Downloadcenter mein DMSB

[Lizenznehmer](#) [Automobilspor](#) [Motorradsport](#) [Veranstaltungskalender](#) [Info für Veranstalter](#) [Kontakt zum Experten](#) [Publikationen](#)

Home > Active > Kontakt zum Experten > Branchenindex

[Alle](#) [Automobilhersteller](#) [Bekleidung](#) [Hotels / Camping](#) [Kart](#) [Kälte](#) [Eiseralpprodukte](#) [Rollen](#)
[Reisefaherschulen](#) [Sonstige](#) [Tuning](#) [Veranstalter](#) [Versicherungen](#) [Werbe- und Mediapartner](#)

Zugehör

Bekleidung

	Gellings On Top Heinrich-Hertz-Straße 2 46244 Bettrop Via Facebook	T: +49 2045 84622 F: +49 2045 403066 gellings.on.top@t-online.de
-------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------

News Wie amieren

[Kartport - Aufregendes D...](#)
in Genk [Merke...](#)

[Slalom - Christian](#)
DRSM-Champ...

[Motorsport](#)

Art. 253

Sicherheitsausrüstung (Gruppen N, A und R-GT)*

Stand: 05.12.2018 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

1. Ein Fahrzeug, dessen Konstruktion eine ernste Gefahr darzustellen scheint, ist von den Sportkommissaren von der Veranstaltung auszuschließen.
2. Ist eine Vorrichtung freigestellt, so muss sie, wenn sie montiert ist, den Bestimmungen entsprechend angebracht sein.

3. LEITUNGEN UND PUMPEN

3.1 Schutz

Kraftstoff-, Öl- und Bremsleitungen müssen außerhalb des Fahrzeugs gegen jegliches Risiko der Beschädigung (Steinschlag, Korrosion, mechanischer Bruch usw.) und innerhalb des Fahrzeuges gegen jegliche Brandgefahr und Beschädigung geschützt werden.

Anwendung: Optional für die Gruppe N, falls die Serienausführung beibehalten wurde. Vorgeschrieben für alle Gruppen, falls der serienmäßige Einbau nicht beibehalten wird oder falls Schutzabdeckungen von Leitungen, welche durch den Fahrzeug-Innenraum geführt werden, entfernt werden.

Bei Kraftstoffleitungen müssen die Metallteile, die von der Fahrzeugkarosserie durch nicht leitende Teile isoliert sind, elektrisch mit ihnen verbunden sein.

3.2 Spezifikationen und Installation

Vorgeschriebene Anwendung, falls der serienmäßige Einbau nicht beibehalten wird.

Kühlwasser- und Schmierölleitungen müssen außerhalb des Fahrgastraumes verlaufen.

Der Einbau von Kraftstoff-, Schmieröl-Leitungen sowie druckbeaufschlagten Hydraulik-Leitungen muss gemäß den nachstehend aufgeführten Spezifikationen hergestellt worden sein:

– Wenn diese Leitungen flexibel sind, müssen sie Gewinde-, Quetsch-, oder selbstdichtende Verbindungen sowie außen eine abriebfeste und feuerbeständige (flammenhemmende) Umhüllung aufweisen.

– Die Leitungen müssen folgendem Mindest-Berstdruck bei einer Mindest-Betriebstemperatur widerstehen können:

Kraftstoffleitungen (ausgenommen die Verbindungen zu den Einspritzdüsen und für den Kühler im Tank-Rücklauf):

70 bar (1000 psi) bei 135°C (250°F)

Schmierölleitungen:

70 bar (1000 psi) bei 232°C (450°F)

Druckbeaufschlagte Hydraulik-Leitungen:

280 bar (4000 psi) bei 232°C (450°F)

Falls der Betriebsdruck des Hydrauliksystems höher als 140 bar (2000 psi) ist, muss der Berstdruck mindestens doppelt so hoch wie der Betriebsdruck sein.

Die Kraftstoff- und Hydraulikleitungen können durch den Innenraum verlaufen, dürfen jedoch, mit Ausnahme des Brems- und Kupplungsflüssigkeits-Kreises, keine Verbindungen oder Anschlüsse aufweisen, außer an den vorderen und hinteren Wänden gemäß nachfolgenden Zeichnungen 253-59 und 253-60.

Anwendung: Vorgeschrieben für alle anderen Gruppen, falls der serienmäßige Einbau nicht beibehalten wird.

3.3 Automatische Kraftstoffabschaltung

Empfohlen für alle Gruppen:

In allen Kraftstoffleitungen, die zum Motor führen, sind in unmittelbarer Nähe des Kraftstoffbehälters automatisch wirkende Absperrventile einzubauen. Diese müssen sofort alle unter Druck stehenden Kraftstoffleitungen automatisch verschließen, wenn eine unter Druck stehende Kraftstoffleitung bricht oder undicht wird.

Vorschrift für alle Gruppen:

Alle Kraftstoffpumpen dürfen, außer beim Startvorgang, nur bei laufendem Motor in Tätigkeit sein.

3.4 Tankentlüftung

Die Entlüftungsleitung des Tanks muss, bis zu den nachfolgend beschriebenen Ventilen, die gleiche Spezifikation wie die Kraftstoffleitungen (Art. 3.2) erfüllen und ein System aufweisen, welches den folgenden Bedingungen entspricht:

- durch Schwerkraft wirkendes Überschlagventil,
- Schwimmerkammer-Entlüftungsventil,
- Entlüftungsventil mit einem maximalen Überdruck von 200 mbar, welches bei geschlossenem Schwimmerkammerventil arbeitet.

Wenn der Innendurchmesser des Tank-Entlüftungsrohrs größer als 20 mm ist, muss ein von der FIA homologiertes Rückschlagventil gemäß Artikel 235-14.2 eingebaut sein.

4. BREMS-UND LENKUNGSSICHERHEITSSYSTEME

4.1 Bremssystem

Doppeltes Bremskreissystem betätigt durch ein Pedal: Die Betätigung des Bremspedals muss auf alle Räder wirken. Im Falle eines Lecks an irgend einer Stelle des Bremssystems oder irgendeines Defekts in der Bremskraftübertragung muss die Bremskraft auf mindestens 2 Rädern wirken.

Anwendung: Wenn das System in der Serienproduktion eingebaut ist, ist keine Änderung erforderlich

4.2 Lenkung

Das Verriegelungssystem der Diebstahlsicherung darf funktionsunfähig gemacht werden.

Das Verstellsystem der Lenksäule muss blockiert sein und darf ausschließlich mit Hilfe von Werkzeug verstellbar sein.

5. ZUSÄTZLICHE BEFESTIGUNGSVORRICHTUNGEN

Mindestens zwei zusätzliche Haubenhalter müssen für jede Motorhaube und Heckhaube vorgesehen sein. Die Originalverschlüsse müssen unwirksam gemacht oder entfernt werden. Größere Gegenstände, die im Fahrzeug transportiert werden (wie Ersatzrad, Bordwerkzeug usw.) müssen ausreichend sicher befestigt werden.

Anwendung: Empfohlen für Gruppe N, vorgeschrieben für die anderen Gruppen.

Große Gegenstände, welche im Fahrzeug mitgeführt werden (solche wie Ersatzrad, Ersatzwerkzeug, usw.) müssen ausreichend befestigt sein.

6. SICHERHEITSGURTE

6.1 Sicherheitsgurte

6.1.1 Gurte in Übereinstimmung mit FIA Standard 8853/98

Vorgeschrieben bis 31.12.2022 sofern in Artikel 6.1.2 nicht anders aufgeführt.

6.1.2 Gurte in Übereinstimmung mit FIA Standard 8853-2016

Vorgeschrieben für die folgenden Fahrzeuge:

- World Rally Cars mit Homologation vor dem 31.12.2013 in Übereinstimmung mit Homologationserweiterung 100/01 KSR sowie mit ihrer WR Erweiterung und mit Artikel 255A des Anhang J 2013.
- World Rally Cars mit Homologation ab dem 01.01.2014 in Übereinstimmung mit Homologationserweiterung 200/01 WRC sowie mit Artikel 255A des Anhang J 2016.
- World Rally Cars mit Homologation ab dem 01.01.2015 in Übereinstimmung mit Homologationserweiterung 300/01 WRC und mit Artikel 255A des Anhang J 2016.
- World Rally Cars mit Homologation ab dem 01.01.2017 in Übereinstimmung mit Homologationserweiterung 400/01 WRC sowie mit Artikel 255A des Anhang J.

Vorgeschrieben ab dem 01.01.2018 für die folgenden Fahrzeuge:

- Super 2000 (Rallyes) Fahrzeuge in Übereinstimmung mit Artikel 255A des Anhang J 2013.
- Fahrzeuge der Gruppe RGT in Übereinstimmung mit Artikel 256 des Anhang J.
- Fahrzeuge der Gruppe R5 in Übereinstimmung mit Artikel 261 des Anhang J.

Für die anderen Fahrzeuge:

Empfohlen, vorgeschrieben ab dem 01.01.2023.

6.1.3 Darüber hinaus müssen die Gurte, die bei Rundstreckenrennen verwendet werden, mit einem Drehverschluss ausgestattet sein.

Bei Rallyes müssen an Bord zwei Gurtmesser mitgeführt werden. Diese müssen für Fahrer und Beifahrer leicht erreichbar sein wenn sie angeschnallt in ihrem Sitz sitzen.

Andererseits werden für Wettbewerbe, die Abschnitte auf öffentlichen Straßen beinhalten, Gurte mit Druckverschluss empfohlen.

Die ASNs (z. B. DMSB) können Befestigungspunkte am Überrollkäfig zertifizieren (siehe Art. 253-8.1.b) wenn diese geprüft sind.

6.2 Einbau

Es ist verboten die Sicherheitsgurte am Sitz oder an den Sitzbefestigungen anzubringen.

- Sicherheitsgurte können an den Befestigungspunkten des Serienfahrzeuges angebracht werden.

Die empfohlenen Stellen der Befestigungspunkte sind in Zeichnung 253.61 dargestellt.

Nach unten gerichtete Schultergurte müssen so nach hinten geführt werden, dass der Winkel zur horizontalen Linie an der Oberkante der Rückenlehnedurchführung nicht größer als 45° ist.

Es ist empfohlen, dass Schultergurte so angebracht werden, dass der Winkel zur horizontalen Linie an der Oberkante der Rückenlehnedurchführung nicht größer als 10° ist. Der (empfohlene) maximale Winkel zur Mittellinie des Sitzes beträgt 20° divergent oder konvergent (siehe Zeichnung 253-61). Die Schultergurte dürfen zur Mittellinie des vorderen Sitzes symmetrisch gekreuzt angebracht werden.

Falls möglich, sollte der vom Fahrzeughersteller ursprünglich an der C-Säule vorgesehene Befestigungspunkt benutzt werden.

Befestigungspunkte, die einen größeren Winkel zur Horizontalen ergeben, sind nicht erlaubt.

In diesem Fall können die Schultergurte an den ursprünglich vom Fahrzeughersteller vorgesehenen Beckengurt-Befestigungspunkten der Rücksitze angebracht werden.

Die Becken- und Schrittgurte dürfen nicht seitlich entlang der Sitze geführt werden sondern durch den Sitz hindurch, damit eine größtmögliche Fläche des Beckens abgedeckt und gehalten wird.

Die Beckengurte müssen genau in die Grube zwischen dem Beckenknochen und dem Oberschenkel angepasst werden. Auf keinen Fall dürfen sie über dem Bauchbereich getragen werden.

Es muss besonders darauf geachtet werden, dass die Gurte durch Reiben an scharfen Kanten nicht beschädigt werden können.

- Falls die Schulter- und/oder Schrittgurte nicht an den Serienbefestigungspunkten angebracht werden können, müssen neue Befestigungspunkte an der Karosserie oder dem Fahrgestell angebracht werden.

Für die Schultergurte müssen diese sich so nah wie möglich an der Mittelachse der Hinterräder befinden. Die Schultergurte dürfen auch durch eine Schlaufenbefestigung am Überrollkäfig oder einer Verstärkungsstrebe befestigt sein. Ebenso dürfen die Schultergurte an den oberen Befestigungspunkten der hinteren Gurte oder an der, zwischen den hinteren Abstützungen des Überrollkäfigs verschweißten Querstrebe (siehe Zeichnung 253-66) oder an einer Querstrebe gemäß den Zeichnungen 253-18, 253-26, 253-27, 253-28 oder 253-30 befestigt werden.

In diesem Fall ist die Verwendung einer Querstrebe unter folgenden Bedingungen erlaubt:

- die Verstärkungsstrebe muss aus einem Rohr mit den Mindestabmessungen 38 mm x 2,5 mm oder 40 mm x 2 mm aus nahtlos kaltgezogenen Kohlenstoffstahl mit einer Mindestzugfestigkeit von 350 N/mm² bestehen.
- Die Höhe dieser Querstrebe muss einen Winkel der nach hinten gerichteten Schultergurte zwischen 10° und 45°, zur horizontalen Linie an der Oberseite der Rückenlehne, sicherstellen, wobei ein Winkel von 10° empfohlen ist.
- Die Gurte können mittels Schlaufen oder Schrauben befestigt sein, jedoch muss bei einer Verschraubung ein Einsatz (Hülse), verschweißt, für jeden Befestigungspunkt vorhanden sein (siehe Zeichnung 253-67 für die Maße).
- Diese Einsätze (Hülsen) müssen sich in der Querstrebe befinden und die Gurte müssen an dieser mittels M12-Schrauben der Festigkeitsklasse 8.8 (*min. ISO Standard*) bzw. mit Schrauben der Spezifikation 7/16 UNF befestigt sein.
- Jeder Befestigungspunkt muss einer Kraft von 1470 daN oder 720 daN für die Schrittgurte widerstehen können.

Falls für 2 Gurte nur ein Befestigungspunkt (verboten für die Schultergurte) vorhanden ist, errechnet sich die Kraft aus der Summe für die beiden vorgeschriebenen Kräfte.

- Für jeden neuen Befestigungspunkt ist eine Stahlverstärkungsplatte mit einer Mindestfläche von 40 cm² und einer Stärke von mindestens 3 mm vorgeschrieben.
- Prinzip der Befestigung an der Karosserie/Fahrgestell:
 1. Allgemeines Befestigungssystem (siehe Zeichnung 253-62).
 2. Schultergurtbefestigung (siehe Zeichnung 253-63).
 3. Schrittgurtbefestigung (siehe Zeichnung 253-64).

DMSB-Hinweis: Wie die Einstellung des 3-Steigschiebers sein sollte, ist im Internet www.dmsb.de unter Technik/Reglement, Änderungen/Ergänzungen erläutert.

6.3 Benutzung:

Sicherheitsgurte müssen ohne jegliche Änderungen oder Hinwegnahme von Material in der homologierten Form benutzt werden. Sie müssen den Vorschriften des Herstellers entsprechen.

Die Wirkung und Lebensdauer der Sicherheitsgurte sind unmittelbar abhängig von der Art und Weise, wie sie eingebaut, benutzt und instand gehalten werden. Elastische Vorrichtungen befestigt an den Schultergurten sind verboten. Die Gurte müssen nach jeder stärkeren Kollision ersetzt werden. Das gleiche gilt, wenn sie durchtrennt wurden oder die Wirksamkeit durch Einfluss von Sonnenlicht oder Chemikalien beeinträchtigt ist. Sie müssen außerdem ersetzt werden, wenn Metallteile oder Schnallen verbogen oder gerostet sind. Jeder Gurt, der nicht mehr sicher funktioniert, muss ersetzt werden.

7. FEUERLÖSCHER – FEUERLÖSCHSYSTEME

7.1 Anwendung

Bei Rallyes:

Die Artikel 7.2 und 7.3 kommen zur Anwendung.

Feuerlöschsysteme und manuelle Feuerlöscher (Handfeuerlöscher) in Übereinstimmung mit FIA Standard 8865-2015 (Technische Liste No. 52) sind empfohlen.

Für die folgenden Fahrzeuge sind Feuerlöschsysteme in Übereinstimmung mit FIA Standard 8865-2015 (Technische Liste No. 52) vorgeschrieben:

- World Rally Cars mit Homologation vor dem 31.12.2013 in Übereinstimmung mit Homologationsweiterung 100/01 KSR sowie mit ihrer WR Erweiterung und mit Artikel 255A des Anhang J 2013.
- World Rally Cars mit Homologation ab dem 01.01.2014 in Übereinstimmung mit Homologationsweiterung 200/01 WRC sowie mit Artikel 255A des Anhang J 2016.
- World Rally Cars mit Homologation ab dem 01.01.2015 in Übereinstimmung mit Homologationsweiterung 300/01 WRC und mit Artikel 255A des Anhang J 2016.
- World Rally Cars mit Homologation ab dem 01.01.2017 in Übereinstimmung mit Homologationsweiterung 400/01 WRC sowie mit Artikel 255A des Anhang J.
- Super 2000 (Rallyes) Fahrzeuge in Übereinstimmung mit Art. 255A des Anhang J 2013.
- Fahrzeuge der Gruppe RGT in Übereinstimmung mit Artikel 256 des Anhang J.
- Fahrzeuge der Gruppe R5 in Übereinstimmung mit Artikel 261 des Anhang J.

Bei Rundstreckenrennen, Slalom und Bergrennen:

Die Artikel 7.2 oder 7.3 kommen zur Anwendung.

Feuerlöschsysteme und manuelle Feuerlöscher (Handfeuerlöscher) in Übereinstimmung mit FIA Standard 8865-2015 (Technische Liste No. 52) sind empfohlen.

7.2 Eingebaute Systeme

- 7.2.1 Alle Fahrzeuge müssen mit einem Feuerlöschsystem in Übereinstimmung mit dem FIA Standard für fest angeschlossene Feuerlöschsysteme in Wettbewerbsfahrzeugen (1999) oder mit dem FIA Standard 8865-2015 (siehe Art. 7.1) ausgerüstet sein.

Das System muss den Herstelleranweisungen und den Technischen Listen Nr. 16 oder 52 entsprechend verwendet werden.

In Rallyes muss die Menge des Löschmittels bei Systemen der Technischen Liste Nr. 16 mindestens 3 kg betragen.

- 7.2.2 Alle Löschbehälter müssen angemessen geschützt und innerhalb des Fahrgastraumes angebracht sein. Der Löschbehälter darf auch im Kofferraum angebracht sein unter der Voraussetzung, dass der Abstand zur Karosserieaußenkante in allen horizontalen Richtungen mindestens 300 mm beträgt. Er muss mit mind. 2 verschraubten Metallbändern gesichert sein und das Befestigungssystem muss einer Verzögerung von 25g widerstehen können. Anti-Torpedo-Halterungen sind vorgeschrieben.

Das Material des Befestigungssystems muss innerhalb eines Temperaturbereichs von -15°C bis +80°C verwendbar sein.

Das gesamte Löschsystem muss gegen Feuer widerstandsfähig sein. Kunststoffrohre sind verboten und Metallrohre sind vorgeschrieben.

- 7.2.3 Der Fahrer (und falls vorhanden der Beifahrer) muss in der Lage sein, das Löschsystem manuell auszulösen während er sich in normaler Sitzposition mit angelegten Sicherheitsgurten befindet und mit dem Lenkrad an seiner Position.

Darüber hinaus muss eine Vorrichtung, um das Löschsystem von außen auszulösen, mit dem Stromkreisunterbrecher kombiniert sein, oder sich nahe bei diesem befinden.

Es muss mit einem Buchstaben „E“ in rot innerhalb eines weißen Kreises von mindestens 10 cm Durchmesser und mit einem roten Rand gekennzeichnet sein.

Für WRC-Fahrzeuge muss bei Betätigung des inneren oder äußeren Feuerlöschsystem-Auslösers der Motor und die Batteriespannung abgeschaltet werden.

- 7.2.4 Das System muss in allen Positionen funktionieren.
- 7.2.5 Die Düsen des Feuerlöschsystems müssen für das Löschmittel geeignet und so installiert sein, dass sie nicht direkt auf die Köpfe der Insassen gerichtet sind. DMSB-Hinweis: Analog der Handfeuerlöscher müssen auch Löschsysteme alle zwei Jahre überprüft werden.

7.3 Manuelle Feuerlöscher (Handfeuerlöscher)

- 7.3.1 Alle Fahrzeuge müssen mit einem oder zwei Löschbehältern in Übereinstimmung mit den nachfolgenden Artikeln 7.3.2 bis 7.3.5 oder in Übereinstimmung mit FIA Standard 8865-2015 (die nachfolgenden Artikel 7.3.2 bis 7.3.5 finde im letztgenannten Fall keine Anwendung) ausgestattet sein.

- 7.3.2 Erlaubte Feuerlöschmittel sind:
 AFFF, FX G-TEC, Viro 3, Pulver oder jedes andere von der FIA homologierte Löschmittel.

- 7.3.3 Mindestmenge der Feuerlöschmittel:
 AFFF: 2,4 Liter
 FX G-TEC 2,0 Liter
 Viro 3: 2,0 Liter
 Zero 360: 2,0 Liter
 Pulver: 2,0 kg

- 7.3.4 Alle Feuerlöschbehälter müssen, abhängig vom Inhalt, mit nachfolgenden Drücken beaufschlagt sein.

AFFF: gemäß Herstellerangaben

FX G-TEC und Viro 3: gemäß Herstellerangaben

Zero 360: gemäß Herstellerangaben

Pulver: min. 8 bar und max. 13,5 bar

Des Weiteren müssen im Fall von AFFF die Feuerlöscher mit einem System ausgestattet sein, welches erlaubt, den Druck des Inhaltes festzustellen.

- 7.3.5 Folgende Informationen müssen auf jeden Feuerlöscher sichtbar dargestellt sein:

- Fassungsvermögen,
- Typ des Feuerlöschmittels,
- Gewicht oder Volumen des Feuerlöschmittels,
- Datum der Überprüfung des Feuerlöscher.

Dieses Datum darf nicht länger als 2 Jahre seit der letzten Befüllung oder der letzten Überprüfung zurückliegen oder entsprechend dem Ablaufdatum.

DMSB-Hinweis: s.a. Allgemeine Bestimmungen zur Löschbehälter-Kennzeichnung (blauer Teil)

- 7.3.6 Alle Feuerlöschbehälter müssen ausreichend geschützt sein. Sie sind so zu befestigen, dass sie einer Verzögerung von 25 g standhalten.

Des Weiteren sind nur Befestigungen mit Schnellverschlüssen aus Metall (mindestens zwei) mit Metallbändern erlaubt. Anti-Torpedo-Halterungen sind vorgeschrieben.

- 7.3.7 Die Feuerlöscher müssen für den Fahrer und den Beifahrer leicht erreichbar sein.

8. ÜBERROLLKÄFIGE

Die nachstehenden Artikel 8.1 bis 8.3 gelten nur für Überrollkäfige für Fahrzeuge welche ab dem 01.01.2017 homologiert sind.

Überrollkäfige für Fahrzeuge welche vor dem 01.01.2017 homologiert wurden gilt der Artikel 253-8 des Anhang J 2016.

8.1 Allgemeines

Der Einbau eines Überrollkäfigs ist vorgeschrieben.

Falls in den betreffenden technischen Bestimmungen nichts anderes festgelegt ist gilt jeweils folgendes:

- a) Gemäß den Bestimmungen der nachfolgenden Artikel (ab Artikel 253-8.2) gefertigt sein (Eigenbauvorschriften);
- b) Von einem ASN gemäß den Homologationsbestimmungen für Überrollkäfige homologiert bzw. zertifiziert sein;

Eine authentische Kopie eines von dem ASN genehmigten Homologationsblattes oder Zertifikats, von einem qualifizierten Techniker des Herstellers unterschrieben, muss den Technischen Kommissaren einer Veranstaltung vorgelegt werden.

Jede neue Überrollvorrichtung, die mittels Zertifikat eines ASN zugelassen ist und in den Verkauf kommt, muss durch ein vom Hersteller angebrachtes individuelles Identifikationszeichen identifizierbar sein. Dieses Identifikationszeichen darf weder kopier- noch entfernbar sein (z.B. fest angebracht, eingraviert, Metallschild).

Dieses Identifikationszeichen muss den Herstellernamen, die Homologations- bzw. Zertifikatsnummer des Homologationsblattes bzw. Zertifikats des ASN und eine individuelle Seriennummer des Herstellers enthalten.

Ein Zertifikat, welches dieselben Nummern beinhaltet, muss mit an Bord geführt und den Technischen Kommissaren einer Veranstaltung vorgezeigt werden.

- c) Von der FIA gemäß den Homologationsbestimmungen für Überrollkäfige homologiert sein.

Er muss einen Nachtrag des Homologationsblattes des von der FIA homologierten Fahrzeugs aufweisen.

An allen Käfigen müssen die Identifikation und die Seriennummer des Herstellers deutlich sichtbar sein.

Auf dem Homologationsblatt für den Käfig muss aufgeführt sein, wie und wo diese Information aufgeführt ist und die Käufer müssen ein dementsprechendes nummeriertes Zertifikat erhalten.

Für die nachfolgenden Fahrzeuge muss der Käfig von der FIA homologiert sein:

VR5 Variant, Super 1600 Kit Variant, Super 2000 Rally Kit Variant, World Rally Car Variant.

Jede Veränderung an einem homologierten (Art. 8.1.c) oder zertifizierten (Art. 8.1.b) Überrollkäfig ist verboten.

Als Veränderung wird jeder Eingriff an dem Käfig durch Bearbeitung, Schweißen mit einer nachfolgenden, dauerhaften Änderung des Materials oder des Überrollkäfigs angesehen.

Alle Reparaturen an einem durch Unfall beschädigten homologierten oder zertifizierten Überrollkäfig müssen durch den Hersteller der Überrollvorrichtung selbst oder mit dessen Genehmigung ausgeführt werden.

Die Rohre dürfen keine Flüssigkeiten oder andere Stoffe beinhalten.

Die Vorrichtung darf Fahrer und Beifahrer beim Ein- und Aussteigen nicht übermäßig behindern.

Teile der Überrollvorrichtung dürfen durch den Fahrgastraum verlaufen, indem sie durch das Armaturenbrett und die Türverkleidungen sowie durch die hinteren Sitze geführt werden.

Der Rücksitz darf umgelegt werden.

Das Verchromen ist für alle Teile des Überrollkäfigs verboten. Innerhalb des Fahrgastraumes ist die Durchführung folgender Elemente zwischen der seitlichen Karosserie und dem Überrollkäfig verboten:

- elektrische Kabel
- flüssigkeitsführende Leitungen (Ausnahme: Flüssigkeit für Windschutzscheibenreinigung)
- Leitungen für das Feuerlöschsystem

Streben dürfen durch das Armaturenbrett und Verkleidungen geführt werden.

8.2 Definitionen

8.2.1 Überrollkäfig

Mehrfach-Rohrstruktur, die im Fahrgastraum nahe der Karosserie eingebaut ist und deren Funktion es ist, Verformungen der Karosserie im Falle eines Aufpralls zu verringern.

8.2.2 Überrollbügel

Rohrrahmen, der einen Bügel mit zwei Befestigungsfüßen bildet.

8.2.3 Hauptbügel (Zeichnung 253-1)

Einteiliger, nahezu senkrechter Querbügel (maximaler Winkel zur Vertikalen +/- 10°), der quer durch das Fahrzeug direkt hinter den Vordersitzen angebracht ist.

Die Rohrachse muss innerhalb einer Ebene liegen.

8.2.4 Vorderer Bügel (Zeichnung 253-1)

Ähnlich wie der Hauptbügel, aber er folgt den äußeren Windschutzscheibenträgern sowie der oberen Kante der Windschutzscheibe.

Der untere Teil der Strebe darf einem maximalen Winkel von 10° zur Senkrechten nahezu vertikal nach hinten aufweisen. Am Fuß darf sich das Rohr nicht hinter dem Vordersten Punkt des Überrollbügels befinden.

8.2.5 Seitlicher Bügel (Zeichnung 253-2)

Einteiliger, nahezu längs und quer liegender Bügel, der entlang der rechten oder linken Längsseite des Fahrzeugs angebracht ist, wobei der vordere Träger der Windschutzscheibensäule folgt und der hintere Träger sich fast senkrecht ($maximal \pm 10^\circ$ in der vertikalen) direkt hinter den Vordersitzen befindet.

Der hintere Träger muss von der Seite gesehen gerade ausgeführt sein.

Der untere Teil der Strebe darf einem maximalen Winkel von 10° zur Senkrechten nahezu vertikal nach hinten aufweisen. Am Fuß darf sich das Rohr nicht hinter dem Vordersten Punkt des Überrollbügels befinden.

8.2.6 Seitlicher Halbbügel (Zeichnung 253-3)

Identisch mit dem seitlichen Bügel, jedoch ohne den hinteren Träger.

8.2.7 Längsstrebe

Nahezu längs liegendes *einteiliges* Rohr, das die oberen Teile des vorderen Bügels und des Hauptbügels verbindet.

8.2.8 Querstrebe

Fast quer liegendes *einteiliges* Rohr, das die oberen Teile der seitlichen Halbbügel oder der seitlichen Bügel verbindet.

8.2.9 Diagonallstrebe

Querrohr zwischen einer der höchsten Stellen des Hauptbügels, oder einem der Enden der Querstrebe bei einem seitlichen Bügel, und dem unteren Befestigungspunkt auf der anderen Seite des Überrollbügels oder dem oberen Ende einer Verstrebung und dem unteren Befestigungspunkt der anderen hinteren Verstrebung.

8.2.10 Lösbare Streben

Streben einer Überrollvorrichtung, die demontierbar sein müssen.

8.2.11 Verstärkung des Käfigs

Teil, das dem Überrollkäfig hinzugefügt wird, um seinen Widerstand zu erhöhen.

8.2.12 Befestigungsfuß

Platte, die an dem Ende eines Rohres der Überrollvorrichtung festgeschweißt ist, damit diese an der Karosserie/

Fahrgestell verschraubt werden kann, üblicherweise an eine Verstärkungsplatte.

Diese Platte darf zusätzlich zu den Schrauben mit der Karosserie/Fahrgestell verschweißt werden.

8.2.13 Verstärkungsplatte

Metallplatte, die an der Karosserie/Fahrgestell unter dem Befestigungspunkt eines Überrollbügels angebracht ist, um die Belastung besser auf die Karosserie/das Fahrgestell zu verteilen.

8.2.14 Knotenbleche (Zeichnung 253-34)

Verstärkung von Winkel und Verbindungen aus U-förmig gebogenem Blechmaterial (Zeichnung 253-34), deren Stärke nicht geringer als 1,0 mm sein darf.

Die Schenkellängen der Knotenbleche (Strecken E-S) müssen entlang der Rohre gemessen, das 2- bis 4-fache betragen, ausgehend vom größten Außendurchmesser der verbundenen Rohre.

Oben am Winkel S ist ein Ausschnitt erlaubt, dessen Radius nicht größer ist als 1,5 mal des Außendurchmessers des größten Verbindungsrohres.

Die flachen Seiten des Knotenbleches dürfen eine Bohrung haben, dessen Durchmesser nicht größer ist als der Außendurchmesser des größten Verbindungsrohres.

8.3 Spezifikationen

8.3.1 Grundstruktur

Die Grundstruktur muss einer der nachfolgenden Ausführungen entsprechen:

- *Grundstruktur 1 (Zeichnung 253-1): 1 Hauptbügel + 1 vorderer Bügel + 2 Längsstreben + 2 hintere Verstrebungen + 6 Befestigungsfüße
oder
- *Grundstruktur 2 (Zeichnung 253-2): 2 seitliche Bügel + 2 Querstreben + 2 hintere Verstrebungen + 6 Befestigungsfüße
oder
- *Grundstruktur 3 (Zeichnung 253-3): 1 Hauptbügel + 2 seitliche Halbbügel + 1 Querstrebe + 2 hintere Verstrebungen + 6 Befestigungsfüße.

Der *fast* senkrechte Teil des Hauptbügels (*oder der hintere Teil des seitlichen Bügels*) muss so nahe wie möglich den inneren Konturen der Karosserie folgen und darf nur eine Biegung zwischen dem unteren und oberen Teil aufweisen.

Die vordere Strebe eines vorderen Bügels (oder eines seitlichen Bügels) muss den Trägern der Windschutzscheibe (A-Säule) so nah wie möglich folgen und darf keine Krümmung im unteren senkrechten Teil aufweisen.

Die folgenden Verbindungen müssen im Bereich des Daches vorhanden sein:

- Längsstreben zum vorderen Bügel und Hauptbügel
- Querstreben zu den seitlichen Bügeln
- Halb-Seitenbügel zum Hauptbügel

In jedem Fall dürfen sich maximal 4 demontierbare Befestigungen im Bereich des Daches befinden.

Die hinteren Verstrebungen müssen in der Nähe des Daches und der oberen, äußeren Winkel des Hauptbügels auf beiden Seiten des Fahrzeugs befestigt werden, gegebenenfalls mittels demontierbaren Befestigungen.

Sie müssen einen Winkel von mindestens 30° zur Senkrechten bilden, nach hinten verlaufen, gerade sein und den inneren Seitenverkleidungen der Karosserie so nahe wie möglich folgen.

8.3.2 Ausführung

Wenn die Grundstruktur festgelegt ist, so muss sie mit vorgeschriebenen Streben und Verstärkungen (siehe Artikel 253-8.3.2.1) ergänzt werden, zu denen freigestellte Streben und Verstärkungen hinzugefügt werden dürfen (siehe Artikel 253-8.3.2.2).

Falls es nicht ausdrücklich erlaubt ist, müssen alle Streben und Rohrverstärkungen - mit Ausnahme demontierbarer Verbindungen gemäß Art. 253-8.3.2.4 - einteilig ausgeführt sein.

8.3.2.1 Vorgeschriebene Bügel und Streben

8.3.2.1.1 Diagonalstrebe

Der Käfig muss zwei Diagonalstreben am Hauptbügel gemäß Zeichnung 253-7 beinhalten.

Die Streben müssen gerade und dürfen demontierbar sein.

Die Verbindung zwischen dem unteren Ende der Diagonalen und dem Hauptbügel oder der hinteren Verstrebung darf nicht weiter als 100 mm vom Befestigungspunkt entfernt sein (siehe Zeichnung 253-52 für die Messung).

Die Verbindung zwischen dem oberen Ende der Diagonalen und dem Hauptbügel darf nicht weiter als 100 mm von der Verbindung der hinteren Verstrebung, oder die hintere Verstrebung nicht mehr als 100 mm von ihrer Verbindung mit dem Hauptbügel, entfernt sein.

8.3.2.1.2 Türstreben (Flankenschutz)

Auf jeder Seite des Fahrzeuges müssen Längsstreben gemäß den Zeichnungen 253-9, 253-10 oder 253-11 angebracht sein. Zeichnungen dürfen kombiniert werden. Eine Längsstrebe darf den Ausführungen gemäß Zeichnung 253-9, 253-10 oder 253-11 hinzugefügt werden. Die Ausführung muss auf beiden Seiten gleich sein. Sie dürfen abnehmbar sein.

Die seitlichen Streben müssen so hoch wie möglich angebracht werden, ihre oberen Befestigungspunkte dürfen sich jedoch nicht über der Hälfte des Türausschnitts befinden (senkrecht gemessenen vom Türschweller).

Befinden sich diese oberen Befestigungspunkte vor oder hinter der Türöffnung gilt diese Höhenbegrenzung auch für den Schnittpunkt der Strebe (Flankenschutz) mit dem Türausschnitt (Seitenansicht).

Bei Verwendung zweier gekreuzter Diagonalstreben (Zeichnung 253-9) ist es empfohlen die unteren Befestigungspunkte der Diagonalstreben direkt am Längsträger der Karosserie/des Fahrgestells zu befestigen und dass mindestens ein Teil des Kreuzes eine ungeteilte Strebe ist.

Die Verbindung der Türstreben mit der Verstärkung an der Windschutzscheibensäule (A-Säule) (Zeichnung 253-15) ist zulässig.

Für Wettbewerbe ohne Beifahrer sind Türstreben nur auf der Fahrerseite ausreichend und es ist nicht vorgeschrieben, dass die Konstruktion an beiden Seiten identisch sein muss.

8.3.2.1.3 Dach-Verstärkungsstreben

Der obere Teil des Überrollkäfigs muss mit einer der Zeichnungen 253-12, 253-13 oder 253-14 übereinstimmen.

Die Verstärkungen dürfen dem Verlauf des Daches folgen.

Für Wettbewerbe ohne Beifahrer, jedoch nur in Bezug auf Zeichnung 253-12, ist es erlaubt, lediglich eine Diagonalstrebe einzubauen, wobei sich die vordere Verbindung jedoch auf der Fahrerseite befinden muss.

Die Enden der Streben müssen sich weniger als 100 mm von der Verbindung zwischen Überrollbügeln und Streben befinden (nicht gültig für die Oberseite des V, das durch die Verstärkungen gemäß Zeichnungen 253-13 und 253-14 gebildet wird).

Obere Rohrverbindungen eines V: Falls die Rohre nicht miteinander verbunden sind, darf der Abstand zwischen ihnen nicht mehr als 100 mm an ihren Verbindungen mit dem Überrollbügel oder der Querstrebe sein.

8.3.2.1.4 Verstärkung der Windschutzscheibensäule (A-Säule)

Sie muss auf jeder Seite des vorderen Überrollbügels vorhanden sein, wenn das Maß „A“ größer als 200 mm ist (Zeichnung 253-15).

Sie darf unter der Bedingung gebogen sein, dass sie in Seitenansicht gerade ist und dass der Biegewinkel nicht mehr als 20° beträgt.

Ihr oberes Ende muss weniger als 100 mm von der Verbindung zwischen dem vorderen (seitlichen) Überrollbügel und der Längs-(Quer-)strebe entfernt sein.

Ihr unteres Ende muss weniger als 100 mm von dem (vorderen) Befestigungspunkt des vorderen (seitlichen) Überrollbügels entfernt sein (siehe Zeichnung 253-52 für die Messung).

Für Fahrzeuge homologiert ab dem 01.01.2018:

Falls diese Verstärkung die Flankenschutzstreben durchquert muss sie mehrteilig sein.

8.3.2.1.5 Verstärkung von Winkel und Verbindungen

Die Verbindungen zwischen:

- den Diagonalstreben des Hauptbügels,
- den Dachverstärkungen (Ausführung *nur* gemäß Zeichnungen 253-12),
- den Türstreben (Ausführung *nur* gemäß Zeichnung 253-9),
- den Türstreben und den Verstärkungen der Windschutzscheibensäulen (Zeichnung 253-15),

müssen mit mindestens 2 Knotenbleche in Übereinstimmung mit Artikel 253-8.2.14 verstärkt werden.

Falls die Türstreben (Flankenschutzstreben) und die Verstärkung bzw. Stützstrebe der Windschutzscheibensäule (A-Säule) nicht auf gleicher Ebene liegen, darf die Verstärkung aus gefertigtem Blechmaterial ausgeführt werden, sofern dieses den Abmessungen gemäß Artikel 253-8.2.14 entspricht.

8.3.2.2 Freigestellte Streben und Verstärkungen

Vorbehaltlich anderer Angaben gemäß Artikel 253- 8.3.2.1 sind die in Zeichnungen 253-16 bis 253-21 und 253-23 bis 253-33 dargestellten Streben und Verstärkungen freigestellt und dürfen nach Wunsch des Herstellers eingebaut werden.

Sie müssen entweder angeschweißt oder mittels demontierbaren Verbindungen (siehe Artikel 8.3.2.4) befestigt werden.

Alle vorgenannten Streben und Verstärkungen dürfen einzeln oder in Kombination miteinander verwendet werden.

8.3.2.2.1 Hintere Diagonalstreben (Zeichnung 253-20 und 253-21)

Die Ausführung gemäß Zeichnung 253-22 ist vorgeschrieben wenn eine Dachverstärkung gemäß Zeichnung 253-14 verwendet wird.

8.3.2.2.2 Vorderradaufhängung- Befestigungspunkte (Zeichnung 253-25)

Befestigungspunkte der vorderen Radaufhängung (Zeichnung 253-25)

Die Verlängerungen müssen mit den oberen Befestigungspunkten der vorderen Radaufhängung verbunden sein.

8.3.2.2.3 Querstreben (Zeichnung 253-26 bis 253-30)

Querstreben, die am Hauptbügel oder zwischen den hinteren Verstrebungen befestigt sind, dürfen in Übereinstimmung mit Artikel 253-6.2 für die Befestigung der Sicherheitsgurte verwendet werden (die Verwendung von demontierbaren Befestigungen für diese Querstreben ist verboten).

Für Streben gemäß Zeichnungen 253-26 und 253-27 muss der Winkel zwischen der Mittelstrebe und der Vertikalen mindestens 30° betragen.

Die Querstrebe am vorderen Bügel darf so hoch wie möglich angebracht werden. Der untere Rand darf jedoch nicht höher als der höchste Punkte des Armaturenbretts sein.

Sie darf sie nicht unterhalb der Lenksäule positioniert sein.

8.3.2.2.4 Verstärkung von Winkeln und Verbindungen (Zeichnungen 253-31 bis 253-33)

Die Verstärkungen müssen aus Rohrstücken oder U-förmig gebogenen Blechmaterial (Knotenbleche) bestehen (siehe Artikel 253-8.2.14).

Die Stärke der Bauteile, welche die Verstärkung bilden, darf nicht geringer als 1,0 mm sein.

Die Enden dieser Verstärkungsstreben dürfen, nach unten oder entlang, nicht weiter als bis zur Hälfte der Strebe führen, an der sie befestigt sind, mit Ausnahme der Verbindungen des Frontbügels, die zwischen Türstreben und Frontbügel verlaufen

8.3.2.3 Mindestausführung des Überrollkäfigs

Die Mindestausführung eines Überrollkäfigs ist wie folgt festgelegt:

Mit Beifahrer	Ohne Beifahrer
Zeichnung 253-35	Zeichnung 253-36 oder symmetrisch

Die Grundstruktur darf gemäß Artikel 8.3.1 variieren. Türstreben und Dachverstärkung dürfen gemäß Artikeln 253-8.3.2.1.2 und 253-8.3.2.1.3 variieren.

8.3.2.4 Demontierbare Streben

Falls bei der Konstruktion des Überrollkäfigs demontierbare Streben gemäß der aktuellen Bestimmungen verwendet werden, müssen die Verbindungen mit einem von der FIA anerkannten Typ übereinstimmen (siehe Zeichnungen 253-37 bis 253-47).

Diese dürfen nicht verschweißt sein, wenn sie einmal zusammengebaut sind.

Die Schrauben und Muttern müssen mindestens eine Qualität von 8.8 (ISO Norm) aufweisen.

Abnehmbare Verbindungen gemäß Zeichnungen 253-37, 253-40, 253-43, 253-46 und 253-47 dürfen ausschließlich zur Befestigung von freigestellten Streben und Verstärkungen wie in Artikel 253-8.3.2.2 beschrieben verwendet werden und nicht als Verbindungen für die oberen Teile des Hauptbügels, des vorderen und seitlichen oder halbseitlichen Bügels.

8.3.2.5 Einbaueinschränkungen

Die gesamte Überrollvorrichtung muss sich in Längsrichtung zwischen den Befestigungspunkten der vorderen und hinteren Radaufhängungselemente befinden, welche die vertikalen Kräfte aufnehmen (Federn und Stossdämpfer).

Zusätzliche Verstärkungen, welche diese Begrenzungen überschreiten, sind zwischen der Überrollvorrichtung und den Befestigungspunkten des hinteren Stabilisators mit der Karosserie zulässig.

Jeder dieser Befestigungspunkte darf mit der Überrollvorrichtung durch ein einzelnes Rohr mit den Abmessungen Ø30 mm x 1,5 mm verbunden sein.

In Frontalprojektion dürfen Verstärkungen von Winkeln und Verbindungen der oberen Enden des vorderen Überrollkäfigs nur durch den Bereich der Windschutzscheibe wie in Zeichnung 253-48 beschrieben sichtbar sein.

Für alle Überrollkäfige der „Super Produktionswagen“ und „Super 2000“ Fahrzeuge, die ab dem 01.01.2000 homologiert sind und für alle Überrollkäfige in Rallyefahrzeugen, die ab dem 01.01.2001 homologiert sind und für Rallycrossfahrzeuge mit einem FIA- Wagenpasser der ab dem 01.01.2018 ausgestellt ist, gilt folgendes:

Für Rallyefahrzeuge:

Die Käfigverstärkungen in der Türöffnung muss den folgenden Kriterien entsprechen (Zeichnung 253-49):

- Maß A muss mindestens 300 mm betragen,
- Maß B darf maximal 250 mm betragen,
- Maß C darf maximal 300 mm betragen,
- Maß E darf maximal halb so groß wie die Höhe der Türöffnung (Maß H) sein.

8.3.2.6 Befestigung von Überrollkäfigen an der Karosserie/am Fahrgestell

Die Mindestanzahl der Befestigungen beträgt:

- 1 für jeden Träger des vorderen Bügels
- 1 für jeden Träger der seitlichen Bügel oder seitlichen Halbbügel
- 1 für jeden Träger des Hauptbügels
- 1 für jede hintere Verstrebung.

Um einen wirksamen Einbau am Fahrgestell zu erzielen, können die inneren Original-Verkleidungsteile um den Überrollkäfig und seine Befestigung durch Freischneiden oder Eindrücken geändert werden.

Diese Änderung schließt jedoch nicht die Entfernung kompletter Teile der Polsterung oder Verkleidung ein.

Falls erforderlich, kann der Sicherungskasten versetzt werden, damit der Überrollkäfig befestigt werden kann.

Befestigungspunkte der vorderen Überrollbügel, der Hauptbügel, der seitlichen Bügel oder der seitlichen Halb-Bügel:

Jeder Befestigungsfuß muss eine Verstärkungsplatte enthalten, die mindestens 3 mm dick ist.

Jeder Befestigungsfuß muss mit mindestens drei Schrauben auf einer Verstärkungsplatte aus Stahl mit mindestens 3 mm Dicke und einer Fläche von mindestens 120 cm² befestigt werden. Diese Verstärkungsplatte muss mit dem Fahrgestell verschweißt sein.

Für Fahrzeuge, die **ab dem 01.01.2007** homologiert sind, muss die 120 cm² Fläche die Kontaktfläche zwischen der Verstärkungsplatte und der Karosserie sein.

Beispiele sind in Zeichnungen 253-50 bis 253-56 dargestellt.

Bei der Zeichnung 253-52 muss die Verstärkungsplatte nicht zwingend mit dem Fahrgestell verschweißt sein.

Im Falle von Zeichnung 253-54 dürfen die Seiten der Befestigung mit einer verschweißten Platte verschlossen werden.

Die Schrauben müssen mindestens der Größe M8 und mindestens der Qualität 8.8 (ISO Norm) entsprechen.

Der Winkel zwischen 2 Schrauben (gemessen von der Rohr-Achse zur Ebene des Befestigungspunktes, siehe Zeichnung 253-50) darf nicht kleiner als 60° sein.

Die Muttern müssen selbstsichernd oder mit Federscheiben versehen sein.

Befestigungspunkte für hintere Verstrebungen:

Jede hintere Verstrebung muss durch mindestens 2 M8-Schrauben mit Befestigungsfüßen mit einer Fläche von mindestens 60 cm² (Zeichnung 253-57) oder durch eine einzelne Schraube (Abscherschraube, Zeichnung 253-58) gesichert sein, sofern diese einen angemessenen Querschnitt und ausreichende Festigkeit aufweise und eine Muffe in die hintere Verstrebung eingeschweißt ist.

Diese Vorschriften stellen ein Minimum dar:

Zusätzlich können mehrere Befestigungen angebracht werden, die Trägerplatten der Befestigungsfüße dürfen mit den Verstärkungsplatten verschweißt werden. Der Überrollkäfig (gemäß Definition in Artikel 253-8.3.1) darf auch mit der Karosserie/dem Fahrgestell verschweißt werden.

Sonderfall:

Bei Karosserien (oder Fahrgestellen), die nicht aus Stahl bestehen, ist ein direktes Verschweißen der Überrollvorrichtung mit der Karosserie/dem Fahrgestell verboten; lediglich ein Verkleben der Verstärkungsplatten mit der Karosserie/dem Fahrgestell ist zulässig.

8.3.3 Materialvorschriften

Es sind ausschließlich Rohre mit rundem Querschnitt zulässig.

Vorschriften zu den verwendeten Rohren:

Mindestqualität	Mindestzugfestigkeit	Mindestmaße in mm	Benutzung
Nahtloser, kaltverformter, unlegierter (siehe unten) Kohlenstoffstahl mit maximal 0,30 % Kohlenstoffgehalt	350 N/mm ²	45 x 2,5 (1,75" x 0,095") oder 50 x 2,0 (2,0" x 0,083")	für den Hauptbügel (Zeichnung 253-1 und 253-3) oder für die seitliche Bügel sowie deren hintere Quer-Verbindung (Zeichnung 253-2))
	350 N/mm ²	38 x 2,5 (1,5" x 0,095") oder 40 x 2,0 (1,6" x 0,083")	Seitliche Halbbügel und andere Teile des Überrollkäfigs, wenn es in den vorstehenden Artikeln nicht anders festgelegt ist.

Anmerkung: Der maximale Anteil an Zusätzen für unlegierten Stahl beträgt 1,7 % für Mangan und 0,6 % für andere Elemente.

Bei der Auswahl der Stahlqualität muss auf eine möglichst große Dehnbarkeit und auf gute Schweißbarkeit Wert gelegt werden.

Die Biegung des Rohres muss durch Kaltverformung erfolgen, wobei der Biegungsradius der Mittellinie mindestens das Dreifache des Rohrdurchmessers betragen muss. Falls das Rohr während dieses Vorganges oval gebogen wird, muss das Verhältnis zwischen dem minimalen und dem maximalen Durchmesser mindestens 0,9 betragen.

Die Oberfläche im Bereich der Biegungen muss gleichmäßig und eben sein, ohne Wellen oder Risse

8.3.4 Angaben für die Schweißnähte

Die Schweißnähte müssen über den gesamten Umfang der Rohre verlaufen.

Alle Schweißnähte müssen von bestmöglicher Qualität und völlig durchdrungen sein wobei Schutzgasschweißen bevorzugt wird.

Bei der Verarbeitung von wärmebehandeltem Stahl müssen die besonderen Anweisungen des Herstellers befolgt werden (spezielle Elektroden, Schutzgasschweißung etc.).

8.4 Schutzpolsterung

In den Bereichen, in denen die Körper der Insassen in Kontakt mit dem Überrollkäfig kommen können, muss eine schwer entflammable Polsterung angebracht werden.

An allen, in Zeichnung 253-68 gekennzeichneten Rohren des Käfigs und an alle Dachverstärkungen müssen Polsterungen gemäß FIA Standard 8857-2001 Typ A (siehe Technische Liste Nr. 23) angebracht werden.

Jede Polsterung muss so angebracht werden, dass sie sich in Bezug auf das Rohr nicht verschieben kann.

Anwendung: Für alle Gruppen vorgeschrieben.

Bei Wettbewerben ohne Beifahrer sind die Polsterungen lediglich auf der Fahrerseite vorgeschrieben.

9. SICHT NACH HINTEN

Die Sicht nach hinten muss durch 2 Außenspiegel (einer auf der rechten und einer auf der linken Seite) gewährleistet sein. Diese Rückspiegel können wie in der Serie ausgeführt sein.

Jeder Rückspiegel muss eine Spiegelfläche von mindestens 90 cm² aufweisen.

Ein Innen-Rückspiegel ist optional.

Anwendung: Gruppen N, Super 2000 Rallye, A, R und WRC. Für Super Production – siehe besondere Bestimmungen.

Für die Fahrgastraumbelüftung ist im im Gehäuse des Außenspiegels ein maximaler Ausschnitt von 25 cm² zulässig.

Anwendung: Nur für Rallye-Fahrzeuge der Gruppen N, A, R, Super 2000 Rallye und WRC.

10. ABSCHLEPPÖSE

Alle Fahrzeuge müssen bei allen Wettbewerben vorn und hinten mit einer Abschleppöse ausgerüstet sein.

Diese dürfen nur benutzt werden, wenn das Fahrzeug frei bewegt werden kann. Sie müssen klar erkennbar und gelb, rot oder orange lackiert sein..

11. FENSTERSCHEIBEN/NETZE

11.1 Scheiben

Die Fensterscheiben müssen für den Straßenverkehr zugelassen sein, ihre Kennzeichnung gilt als Nachweis.

Für 4- oder 5-türige Fahrzeuge darf zwischen dem oberen Teil der Scheibe und dem oberen Teil der hinteren Türfensteröffnung ein Zwischenteil angebracht werden unter der Voraussetzung, dass es keine andere Funktion hat als den Fahrgastraum zu belüften und nicht über den Umriss der äußeren Fläche des Fensters hervorsteht.

Die Windschutzscheibe muss aus Verbundglas sein.

An der äußeren Fläche der Windschutzscheibe dürfen eine oder mehrere transparente und nicht getönte Folien (max. Gesamtdicke 400 µm) angebracht werden, es sei denn, die Bestimmungen für den Straßenverkehr des Landes, durch die die Veranstaltung verläuft, verbietet das.

Für die Windschutzscheibe ist ein Sonnenstreifen erlaubt, vorausgesetzt dadurch wird für die Fahrer die Sicht auf Straßenschilder (Ampeln, Schilder, usw. ...) nicht eingeschränkt.

Die Verwendung von getöntem Glass oder Sicherheitsfolien ist für die Seitenscheiben und die Heckscheibe erlaubt.

In diesem Fall muss es für eine 5 m vom Fahrzeug entfernte Person möglich sein, den Fahrer und den Fahrzeuginhalt zu sehen.

11.1.1 Nur in Rallyes:

Die Benutzung von transparenter und farbloser Splitterschutzfolie (Maximaldicke: 100 µm) ist an den Seitenfenstern und am Glas- Sonnendach vorgeschrieben, es sei denn, sie bestehen aus Polycarbonat.

Anzeige _____

Castroper Str. 80 • D-44628 Herne • Tel. 02323 96540-0 • Fax: 02323 96540-10
Internet: www.tennant-metall.de • E-Mail: post@tennat-metall.de

TENNANT
Metall & Technologie GmbH
Lieferant für den internationalen Motorsport

TENNANT Metall & Technologie GmbH ist ein nach DIN EN 9100 (basierend auf DIN ISO 9001) zertifizierter Lagerhalter von metallischen Werkstoffen und Hersteller von Stahlzuegen.
Seit mehr als 20 Jahren bedienen wir weltweit Kunden des internationalen Motorsports mit Spezialstählen in den unterschiedlichsten Güten und Formaten. Die von uns angebotenen Mätschgüßen und Produktiv widerstehen auch extremen Belastungen. Daher eignen sie sich besonders für den Bau von Gitterrohrrahmen, Achsaufhängen, Überrollbügel und Kälgen.

Unsere Stärke:

- kompetente Beratung
- Abgabe auch in Kleinmengen
- Schneiden und Lasern nach Ihren Vorgaben

Stahlhart

Spezialstähle in 25CrMo4 / 1.7218, 15CDV6 / 1.7734 sowie weitere Güten
Rundrohr - Stangen - Blöcke - Bleche ab Lager
entsprechender Schweißdraht ab Lager
Oval-, Tropfen-, Vierkant-, Aero-Profil auf Anfrage

Fordern Sie unser aktuelles Lieferprogramm an

Wir freuen uns auf Ihre Anfrage.
Sie erreichen uns aus Deutschland **kostenlos** unter unserer Service-Nummer
0800-Tennant(-8366268)



Die Verwendung versilberter oder getönter Folie ist an den hinteren Seitenscheiben, an der Heckscheibe sowie dem Glas-Sonnendach unter der Voraussetzung erlaubt:

- Versilberte oder getönte Folien, welche an den hinteren Seitenfenstern angebracht sind, müssen eine Öffnung vergleichbar zu einer Kreisfläche mit einem Durchmesser von 70 mm (38,5 cm²) aufweisen, so dass der Fahrer sowie das Fahrzeuginnere von außen gesehen werden kann,
- dass diese Bestimmung in der Veranstaltungsausschreibung aufgeführt ist.

11.2 Türfangnetze:

Für Rundstrecken-Veranstaltungen ist die Verwendung von am Überrollkäfig befestigten, Türfangnetzen vorgeschrieben. Diese Netze müssen folgende Spezifikationen erfüllen:

- Mindestbreite der Gurte: 19 mm
- Maschengröße min.: 25 x 25 mm
- Maschengröße max.: 60 x 60 mm
- Netz muss die Türöffnung bis zur Lenkradmitte abdecken.

DMSB-Anmerkung: Vorstehende Vorschrift zum Türfangnetz gilt auch für Leistungsprüfungen auf der Rundstrecke. Beachte die gesonderten Bestimmungen im DMSB-Bereich (blauer Teil).

12. SICHERHEITSBEFESTIGUNGEN FÜR DIE WINDSCHUTZSCHEIBE

Die Anbringung solcher Befestigungen sind für alle Fahrzeuge freigestellt.

Anwendung: Gruppen N und A.

13. STROMKREISUNTERBRECHER

Der Stromkreisunterbrecher muss alle elektrischen Stromkreise unterbrechen (Batterie, Dreh- oder Gleichstromlichtmaschine, Scheinwerfer, Hupe, Zündung, elektrische Bedienungsvorrichtungen, usw.) und auch den Motor unterbrechen.

Für Dieselmotore ohne elektronisch gesteuerte Einspritzdüsen muss der Stromkreisunterbrecher mit einer Vorrichtung verbunden sein, welche den Einlass in den Motor unterbricht.

Er muss eine funksichere Ausführung und von innen und außen bedienbar sein.

Der äußere Auslöser muss bei geschlossenen Wagen unterhalb der Windschutzscheibe angebracht sein.

Er ist durch einen roten Blitz in einem blauen Dreieck mit weißem Rand und mindestens 12 cm Kantenlänge zu kennzeichnen.

Das äußere Auslösesystem betrifft nur geschlossene Fahrzeuge.

Anwendung: Vorgeschrieben für alle Gruppen bei Geschwindigkeitswettbewerben bei Rundstreckenrennen, Rallies und bei Bergrennen. Die Anbringung ist bei anderen Veranstaltungen empfohlen.

14. VON DER FIA ANERKANNTE SICHERHEITS-KRAFTSTOFFBEHÄLTER

vorgeschrieben ab 01.01.2018.

14.1 Spezifikationen FT3-1999, FT3.5 oder FT5-1999

Es sind ausschließlich diese Spezifikationen durch die FIA genehmigt. Die technischen Bestimmungen können bei der FIA angefordert werden.

14.1.1 Markierung und Gültigkeit der Sicherheitskraftstoffbehälter

Jeder Tank muss eine Kennzeichnung aufweisen mit den folgenden Informationen:

- Bezeichnung des FIA Standards
- FIA Homologationsnummer
- Name des Herstellers
- Seriennummer
- Datum des Ablaufs der Gültigkeit

Das Altern der Sicherheitskraftstoffbehälter bringt nach 5 Jahren eine merkliche Herabsetzung der Festigkeitseigenschaften mit sich.

Jeder Kraftstoffbehälter muss spätestens 5 Jahre nach Herstellungsdatum durch einen neuen ersetzt werden, es sei denn, der Hersteller nimmt eine erneute Überprüfung vor und stellt eine neue Bescheinigung aus, die eine Gültigkeitsdauer von höchstens 2 weiteren Jahren hat.

Eine flüssigkeitsdichte Abdeckung aus feuerfesten Material, leicht zugänglich und nur mit Werkzeug demontierbar muss in der umhüllenden Schutzwand von Kraftstoffbehältern vorhanden sein, um eine Sichtprüfung des Gültigkeitsdatums zu ermöglichen.

14.1.2 Anwendung dieser Bestimmungen

- Gruppe N- und Gruppe A-Fahrzeuge:
Sie müssen mit einem FT3-1999, FT3.5-1999 oder FT5-1999 Sicherheits-Kraftstoffbehälter ausgerüstet werden, die notwendigen Änderungen dürfen nicht über die in Artikeln 254 und 255 erlaubten Änderungen hinausgehen.
- Fahrzeuge anderer Gruppen:
Siehe Technische Bestimmungen für die entsprechende Gruppe.
- Für alle Fahrzeuge:
Die Verwendung von Sicherheitsschaum in FT3-1999, FT3.5-1999 oder FT5-1999 Kraftstoffbehältern wird empfohlen.

DMSB-Anmerkung: Die aktuelle Liste der FIA anerkannten Hersteller von FIA-homologierten Kraftstoffbehältern

(Technische FIA-Liste, Nr. 1) kann auf der FIA-homepage (fia.com) eingesehen werden.

14.2 Kraftstoffbehälter mit Einfüllrohr (Gruppe A und N)

14.2.1 Anwendung: Gruppe A und N
Gruppe R1, R2, R3

Alle Fahrzeuge, welche einen Kraftstoffbehälter mit Einfüllrohr aufweisen, bei denen das Einfüllrohr durch den Fahrgastraum verläuft, müssen mit einem FIA-homologierten Rückschlagventil ausgestattet sein. Dieses Ventil muss sich als Ein- oder Zwei-Klappen-System im Einfüllrohr tankseitig befinden.

Das Einfüllrohr ist definiert als die Vorrichtung, welche die Kraftstoffeinfüllöffnung des Fahrzeugs mit dem Kraftstoffbehälter verbindet.

15. FEUERSCHUTZ

Zwischen dem Motor und den Sitzen der Insassen muss eine wirksame Schutzwand angebracht werden, um das direkte Eindringen von Flammen im Falle eines Feuers zu verhindern.

Sollte diese Wand von den hinteren Sitzen gebildet werden, so empfiehlt es sich, sie mit einem flammenfesten Überzug zu versehen.

16. SITZE, BEFESTIGUNG UND HALTERUNGEN

1. Sitze

Alle benutzten Insassensitze müssen FIA-homologiert (Norm 8855/1999 oder Norm 8862- 2009) sein und dürfen nicht modifiziert werden.

Sitze gemäß FIA-Norm 8855/1999: Die Sitze müssen in Übereinstimmung mit den Anweisungen des Sitzherstellers und mit der Technischen Liste Nr. 12 verwendet werden. Die Benutzungsdauer ist auf 5 Jahre ab dem Herstellungsdatum begrenzt, welches auf dem vorgeschriebenen Label angegeben sein muss.

Eine Gültigkeitsverlängerung für 2 Jahre kann durch den Hersteller durchgeführt werden, jedoch muss diese Verlängerung durch ein zusätzliches Label gekennzeichnet sein.

Sitze gemäß FIA-Norm 8862/2009: Die Sitze müssen in Übereinstimmung mit den Anweisungen des Sitzherstellers und mit der Technischen Liste Nr. 40 verwendet werden. Die Benutzungsdauer ist auf 10 Jahre ab dem Herstellungsjahr begrenzt. Die Verwendung der Befestigung, welche mit dem Sitz homologiert ist, ist vorgeschrieben.

Nur bei Rallies dürfen bis 31.12.2020 Sitze mit den vom Fahrzeughersteller per VO-Nachtrag homologierten Sitzhalterungen/Konsolen verwendet werden.

Wenn zwischen dem homologierten Sitz und dem Fahrer ein Schaumstoffeinsatz verwendet wird, muss

die seitliche Unterstützung von Kopf, Schulter und Becken des Fahrers wie folgt gewährleistet sein:

- min. 230mm an der sitzseitigen Kopfstütze entlang der Kopfebene.
- min. 180mm an der sitzseitigen Schulterstütze entlang der Schulterebene.
- min. 100mm in der Höhe bei sitzseitiger Beckenauf-
lage entlang der Beckenebene über eine Länge von
min. 200mm.

Diese Anforderung muss mit einer parallelen Rohr-
schablone mit dem Abmessungen X 200 x Y 150 x Z
100mm.

2. Befestigung der Sitzhalterungen

Verankerungspunkte zur Befestigung der Sitzhalte-
rungen:

Die Sitzhalterungen müssen befestigt werden entwe-
der:

- an den Verankerungspunkten für die Sitzbefesti-
gung wie am originale Fahrzeug verwendet,
- an den Verankerungspunkten für die Sitzbefesti-
gung wie vom Hersteller als Sonderwunschvariante
(VO) homologiert (in diesem Fall dürfen die Original-
Verankerungspunkte entfernt werden),
- an den Verankerungspunkten für die Sitzbefesti-
gung gemäß Zeichnung 253-65B.

Die Sitzhalterungen müssen mit mindestens 4 Befestigungspunkten je Sitz unter Verwendung von Schrauben mit einem Mindestdurchmesser von 8 mm an den Verankerungspunkten für die Sitzbefestigung befestigt werden.

Die Halterungen müssen mindestens 4 Befestigungen pro Sitz an Karosserie/Fahrgestell aufweisen, wobei Schrauben mit einem Mindestdurchmesser von 8 mm und Gegenplatten gemäß Zeichnung 253-65 verwendet werden müssen. Die Kontaktfläche zwischen Halterung, Karosserie/Fahrgestell und Gegenplatten muss pro Befestigungspunkt mindestens 40 cm² betragen.

An Verankerungspunkten zur Befestigung von Sitzen gemäß Zeichnung 253-65B

Die Verwendung von Stahl ist vorgeschrieben, nur die Gegenplatten dürfen aus Leichtmetall bestehen (vgl. Art. 253-16.5)

Die vom Hersteller per Optionsvariante homologierten Verankerungspunkte (in diesem Fall können die Original-Verankerungspunkten entfernt werden).

Einbau-Instruktionen zu Zeichnung 253-65B

1.Einbringen von Bohrungen (größer als der Außendurchmesser der Muttern) in den Fahrzeugschweller und im Mittelunnel.

2.Verschweißen der Muttern an den Verstärkungsblechen, hiernach Verschweißung dieser Bleche mit Fahrzeugschweller und im Mittelunnel.

3.Verschweißen der 2 Gewindeeinsätze in die Quer-Transverse, hiernach Verschweißung der Endbleche an beiden Enden der Quer-Transverse.

4.Befestigung der Einheit mittels 4 Schrauben M8, Festigkeit 8.8 (ISO Standard) verschraubt mit den eingeschweißten Muttern.

3. Falls Schnelllösesysteme verwendet werden, müssen diese vertikalen und horizontalen Kräften von 18000 N widerstehen, die nicht gleichzeitig angewendet werden. Es dürfen nur solche Sitzlaufschienen zur Regulierung verwendet werden, die zusammen mit dem homologierten Fahrzeug oder dem Sitz geliefert wurden.
4. Der Sitz muss 4 Befestigungspunkte, davon 2 vorne und 2 hinten am Sitz, an den Halterungen aufweisen, wobei Schrauben mit einem Mindestdurchmesser von 8 mm und Verstärkungen, die in den Sitz integriert sind, verwendet werden müssen. Jeder Befestigungspunkt muss einer Kraft von 15000 N, die in jede Richtung angewendet werden kann, widerstehen.
5. Die Mindestmaterialdicke der Halterungen und Gegenplatten beträgt 3 mm für Stahl und 5 mm für Leichtmetall. Die Mindestlänge für jede Halterung beträgt 6 cm.

17. DRUCKKONTROLL-VENTIL

Druckkontroll-Ventile an den Rädern sind verboten.

18. BESONDERE VORAUSSETZUNGEN FÜR ELEKT- RISCH ANGETRIEBENE FAHRZEUGE

18.1 Allgemeine elektrische Sicherheit

- a) Es muss sichergestellt werden, dass *kein* einziger Schwachpunkt des elektrischen oder hybrid-elektrischen Systems einen Stromschlag verursachen kann, der für irgendeine Person lebensgefährlich ist und dass die verwendeten Teile unter keinen Umständen oder Bedingungen (Regen, usw.) eine Verletzung verursachen können, weder während des normalen Betriebs noch in unvorhergesehenen Fällen einer Fehlfunktion.
- b) Die zum Schutz von Personen oder Objekten verwendeten Teile müssen ihren Zweck zuverlässig über einen angemessenen Zeitraum hinweg erfüllen.
- c) In einem System der Spannungsklasse B (*Anhang J - Artikel 251 - 3.1.10*) darf sich kein freiliegendes leitfähiges Teil befinden.

d) Schutz gegen direkten Kontakt muss durch eine oder beide der folgenden Maßnahmen gewährt werden (aus ISO/DIS 6469-3.2:2010)

- Basisisolation der aktiven Teile (Artikel 251 – 2.15);
- Abdeckung/Gehäuse, um den Zugang zu aktiven Teilen zu verhindern.

Die Abdeckungen/Gehäuse können elektrisch leitend oder nicht leitend sein.

e) Falls die Spannung des Stromkreises der Spannungs-kategorie B (Artikel 251 – 2.9) angehört, müssen Symbole mit der Warnung vor „Hochspannung“ (siehe Zeichnung 1) auf oder bei den Schutzabdeckungen aller elektrischer Teile, die unter Hochspannung laufen können, aufgeführt sein. Der Hintergrund des Symbols muss gelb und die Umrandung sowie der Pfeil schwarz sein, gemäß ISO 7010. Jede Seite des Dreiecks muss mindestens 12cm lang sein, kann jedoch zur Anbringung auf kleinen Teilen geringer sein.



Zeichnung 1
Markierung von Teilen und Stromkreisen
der Spannungs-kategorie B

f) Alle Elektrofahrzeuge und Hybrid-Elektrofahrzeuge müssen in Bezug auf die Normen und Bedienung der elektrischen Einbauten mit den Bestimmungen der nationalen Behörden des Landes übereinstimmen, in welchem das Fahrzeug an Wettbewerben teilnimmt. Die elektrische Sicherheit für Elektrorennfahrzeuge und Hybrid-Elektrorennfahrzeuge müssen als Mindeststandard für die elektrische Sicherheit den höchsten Standard für straßenzugelassene Fahrzeuge verwenden.

18.2 Schutz von Kabel, Leitungen, Stecker, Schalter, elektrische Ausrüstung

- a) Elektrische Kabel und elektrische Ausrüstung müssen gegen jedes Risiko eines mechanischen Schadens (Steine, Korrosion, mechanischer Defekt, usw.) sowie gegen jedes Risiko eines Feuers und Stromschlag geschützt sein.
- b) Teile und Kabel der Spannungs-kategorie B müssen in Bezug auf Luftstrecke, Kriechstrecke (Anhang J -Artikel 251–3.1.13) und feste Isolierung den entsprechenden Abschnittes des IEC 60664 entsprechen; oder der Spannungsfähigkeit gemäß Spannungswiderstandstest wie in ISO/DIS 6469-3.2:2010 aufgeführt widerstehen
- c) Ein Stecker darf technisch nur in die richtige Anschluss-dose in der Nähe von allen Anschlussdosen passen.

18.3 Schutz gegen Staub und Wasser

Alle Teile der elektrischen Ausrüstung müssen mit einem Schutz des IP-Codes (siehe z.B. ISO 20653) wie im entsprechenden Anhang J der Fahrzeugklasse aufgeführt ver-

sehen sein. Es muss jedoch als Minimum der Schutz des Typs IP55 verwendet werden (vollständiger Schutz gegen Staub und höchsten Energiegehalt des RESS aufführen).

18.4 Wiederaufladbares Energiespeichersystem (RESS)

18.4.1 Ausführung und Einbau

- a) Jede in Art. 251 des Anhang J, Kategorie I oder Kategorie II, aufgeführte Gruppe, die eine elektronische Antriebseinheit verwendet, muss in dem entsprechenden Anhang J im Einzelnen das Höchstgewicht und/oder den höchsten Energiegehalt des RESS aufführen.
- b) Das RESS sollte sich innerhalb der Überlebenszelle des Fahrzeugs befinden. Falls sich das RESS nicht innerhalb der Überlebenszelle befindet, muss die Position und die Befestigung Crashtestvorschriften erfüllen und eine FIA-Genehmigung haben.
- c) Ein Crashtest mit einem Dummy-RESS ist vorgeschrieben. Der Dummy muss das gleiche Gewicht und die gleiche Festigkeit wie das Original-RESS aufweisen. Es muss alle Teile beinhalten mit Ausnahme der Zellen, die durch ein Dummy gleicher Größe und Dichtigkeit wie die Zellen ersetzt werden muss.
- d) Der Fahrzeughersteller muss nachweisen, auf welche Art auch immer, dass das im Fahrzeug eingebaute RESS so ausgeführt ist, dass selbst im Falle eines Crashes:
 - *die mechanische und elektrische Sicherheit des RESS sichergestellt ist, und
 - * weder das RESS, noch die Befestigungsteile selbst oder die Befestigungspunkte sich lösen können
- e) Crashtestnormen sind in der entsprechenden Klasse und durch das FIA Safety Department festgelegt.
- f) Das (Die) RESS-Gehäuse muss (müssen) so gestaltet sein, dass Kurzschlüsse der leitfähigen Teile im Falle einer Deformation eines RESS-Gehäuses oder -teils verhindert werden; weiterhin muss jedes Risiko des Eindringens von schädlichen Flüssigkeiten in den Fahrgastraum ausgeschlossen werden. Dieses Gehäuse muss das RESS vollständig umschließen mit Ausnahme der Belüftungsöffnungen mit Verbindung nach außen; es muss weiterhin aus feuerfestem (M1 ; A2s1d1 euro-class), robustem und RESS-flüssigkeitsdichtem Material gefertigt sein.
- g) Jedes RESS-Gehäuse muss den Aufbau einer zündfähigen Gas/Luft oder Staub/Luft Konzentration innerhalb des oder der Gehäuses verhindern. Ein Entlüftungssystem muss vorhanden sein um die Gasmenge beim thermischen Durchgehen von 3 Zellen in 10s evakuieren zu können (Daten vom Zell-Lieferanten). Die Entlüftung muss nach hinten an der Rückseite des Fahrzeuges erfolgen.
- h) Es muss möglich sein, das RESS vom Stromkreis durch mindestens zwei unabhängige Systeme zu isolieren (z.B. Relais, Zünder, Kontaktgeber, einem manuell be-

triebenen Schalter, usw.) Es muss mindestens ein manuelles sowie ein automatisches System (kontrolliert durch BMS, ECU,...) vorhanden sein.

- i) Zur Verhinderung von Überstrom muss das RESS zwei unabhängige Systeme beinhalten.
- j) Alle leitfähigen Teile des RESS und der Verkabelung müssen doppelt isoliert sein.
- k) Auf jedem Gehäuse, das zum Stromkreis gehört, müssen die Warnsymbole „Hochspannung“ aufgeführt sein (siehe Artikel 18.1 e).
- l) Die Kabelisolierungen müssen einen Betriebstemperaturwert von mindestens -20 °C bis zu +150 °C haben.

18.4.2 Luftstrecke und Kriechstrecke

Diese Unterbestimmung aus ISO 6469-1:2009 beschäftigt sich mit der zusätzlichen Kriechstrom-Gefahr zwischen den Verbindungsklemmen eines RESS, einschließlich aller daran angebrachten leitfähigen Befestigungen und leitfähigen Teilen (Anhang J - Artikel 251- 3.1.17), aufgrund der Gefahr des Überlaufens eines Elektrolyt- oder Dielektrikum-Mediums aus einem Leck unter normalen Betriebsbedingungen (siehe Zeichnung 2).

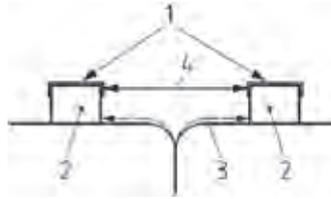
Diese Unterbestimmung findet keine Anwendung für eine maximale Betriebsspannung (Anhang J - Artikel 251-3.1.9) des Stromkreises (Anhang J - Artikel 251-3.1.14) von weniger als 60 V DC.

Falls ein Elektrolytüberlauf nicht vorkommen kann, muss das RESS in Übereinstimmung mit IEC 60664-1 ausgeführt werden. Der Verschmutzungsgrad soll dem Anwendungsbereich angemessen sein.

Falls ein Elektrolytüberlauf vorkommen kann, wird empfohlen, dass die Kriechstrecke folgt ist (siehe Zeichnung 2):

- a) Im Falle einer Kriechstrecke zwischen zwei RESS Verbindungsklemmen:
 - d > 0.25 U + 5, wobei:
 - d die an dem geprüften RESS gemessene Kriechstrecke ist, ausgedrückt in Millimeter (mm);
 - U die maximale Betriebsspannung zwischen den beiden RESS-Verbindungsklemmen ist, in Volt (V).
- b) Im Falle einer Kriechstrecke zwischen aktiven Teilen (Anhang J - Artikel 251.3.1.16) und der Masseverbindung (Anhang J - Artikel 251-3.1.15):
 - d > 0.125 U + 5, wobei:
 - d die Kriechstrecke zwischen dem aktiven Teil und der elektrischen Masseverbindung ist, in Millimeter (mm);
 - U die maximale Betriebsspannung zwischen zwei RESS-Verbindungsklemmen ist, in Volt (V). Die Luftstrecke

(Anhang J - Artikel 251-3.1.12) zwischen leitfähigen Flächen muss mindestens 2,5 mm betragen.



Zeichnung 2
Kriechstrecke und Luftstrecke

- 1 leitfähige Fläche
- 2 Verbindungsklemme (RESS Pack oder RESS)
- 3 Kriechstrecke
- 4 Luftstrecke

18.4.3 Befestigung von Batterien und Ultra- (Super) Kondensatoren

Zellen und Kondensatoren müssen ordnungsgemäß befestigt werden, um einem Crashtest ohne wesentliche mechanische Verformung, die zu einem Zellendefekt führt, zu widerstehen.

18.4.4 Besondere Bestimmungen für Batterien

Batteriezellen müssen als Mindestanforderung gemäß UN-Norm für *Transport* gegen Feuer und Giftigkeit zertifiziert sein.

18.4.4.1 Erklärung zu chemischen Eigenschaft von Zellen
Alle Typen von chemischen Eigenschaften der Zellen sind erlaubt, vorausgesetzt, die FIA erachtet die chemischen Eigenschaften der Zellen als sicher.

- a) Die grundsätzlichen Vorgaben zu den chemischen Eigenschaften und zur Sicherheit der Batterie müssen der FIA mit einer Vorlaufzeit von drei Monaten vor der ersten Veranstaltung, bei der sie verwendet werden soll, eingereicht werden, sofern die chemischen Eigenschaften nicht in der nachfolgenden Liste aufgeführt sind
 - Blei-Säure
 - Zinck-Brom
 - Nickel-Metallhydrid
 - Lithium (Lithium-Ionen und Lithium-Polymer)
- b) An der Batteriezelle selbst oder an einem homologierten Modul oder Pack sind keinerlei Änderungen erlaubt.
- c) Bei Blei-Säure-Batterien sind ausschließlich ventilsteuerte Typen (Geltypen) zulässig
- d) Lithiumbatterien müssen mit einem Batteriemanagementsystem ausgestattet sein. Die besonderen Bestimmungen sind in Artikel 18.4.4.2 aufgeführt.
- e) Der Bewerber muss Dokumente des Herstellers zu den Zellen und Packs (Module) mit Aufführung der sicherheitsrelevanten Daten vorlegen.

- f) Der Lieferant der Zellen muss die Sicherheitsinstruktionen für die besonderen chemischen Eigenschaften der Zellen zur Verfügung stellen.
- g) Die Sicherheit der Zelle in Verbindung mit einem Batteriemanagementsystem (18.4.4.2) ist erforderlich, falls die Zelle eine UN-Bestätigung für den Lufttransport benötigt.
- h) Der Bewerber muss einen Notplan mit einer Beschreibung zum Umgang mit der Batterie im Falle einer Überhitzung (Feuer) und einem Crash zur Verfügung stellen.

18.4.4.2 Batteriemanagementsystem

- a) Das Batteriemanagementsystem (BMS) ist ein wichtiges Sicherheitssystem und somit Teil des Akkupacks und es muss zu jeder Zeit mit den Batterien und dem Akkupack verbunden sein, ausgenommen während des Transports oder im Ruhezustand.
- b) Das BMS muss generell für die chemischen Eigenschaften der Batterie wie vom Zellhersteller empfohlen geeignet sein.
- c) Für Zellen, die anfällig sind für thermisches Durchgehen, ist es strikt untersagt, die Zellen (Module) außerhalb der vom Zellhersteller aufgestellten Spezifikationen zu betreiben.
- d) Eine Temperaturkontrolle muss im Batteriemanagementsystem vorgesehen werden, um bei Überhitzung oder einem Batteriedefekt ein thermisches Durchgehen zu verhindern.
- e) Die Entwicklung von Hitze bei einem Erstdefekt, welche eine Gefahr für Personen darstellen könnte, muss durch geeignete Maßnahmen verhindert werden, z. B. aufgrund der Überwachung des elektrischen Stroms, der Spannung oder Temperatur.
- f) Das BMS ist ein Sicherheitssystem; es muss interne Fehler erkennen und eine Reduzierung des zu oder von der Batterie fließenden Stroms auslösen oder die Batterie ausschalten, falls das BMS den Betrieb der Batterie als unsicher erkennt.
- g) Der Hersteller muss eine geeignete Technik für den Zusammenbau der Batteriezellen in einem Akkupack verwenden. Die Spezifikation des Akkupacks, der Module und Zellen sowie ein Dokument des erwähnten Herstellers mit einer Bestätigung zur Sicherheit des hergestellten Akkupacks muss geprüft und zuvor durch den ASN genehmigt werden.

18.4.5 Besondere Bestimmungen für Ultra- (Super-) Kondensatoren

- a) Der Bewerber muss Dokumente zum Kondensatortyp vorlegen.
- b) Am Kondensator selbst oder einem homologierten Modul oder Pack ist keine Änderung erlaubt.
- c) Der Bewerber muss sicherheitsrelevante Dokumente des Herstellers des Kondensators und Packs (Moduls) vorlegen.

- d) Der Bewerber muss einen Notfallplan mit Beschreibung zum Umgang mit dem Pack im Falle einer Überhitzung (Feuer) oder eines Crashes vorlegen.

18.4.6 Besondere Bestimmungen für Schwungrad-Systeme

- a) Es liegt beim Bewerber, auf welche Art auch immer, nachzuweisen, dass das Gehäuse des Schwungrad-Systems ausreichend stabil ist, um einem Systemdefekt zu widerstehen, z.B. einem Rotordefekt bei voller Schwungradgeschwindigkeit.
- b) Die Sicherheit des Fahrers (und Beifahrers) muss durch den Bewerber unter allen Fahrzeugbedingungen, auch im Falle eines Crashes, gewährleistet sein.
- c) Der Bewerber muss sicherheitsrelevante Dokumente des Schwungrad-Herstellers vorlegen.

18.5 Leistungselektronik

Die Leistungselektronik (Wandler, Zerhacker) muss mit der erforderlichen Ausrüstung ausgeführt sein, um größere Fehler zu erkennen, z.B. Kurzschluss, Über-/Unterspannung, und über einen Mechanismus verfügen, um bei Erkennen eines schwerwiegenden Fehlers das elektrische Antriebssystem abzuschalten.

18.6 Elektromotoren

Es müssen Maßnahmen oder Vorrichtungen vorgesehen werden, um eine bestmögliche Stabilität des Fahrzeugs im Falle der Blockierung eines einzelnen Rades aufgrund einer Fehlfunktion des elektrischen Antriebs oder des elektrischen Motors zu erreichen.

- Ein einzelner Motor treibt auf konventionelle Art die Antriebsachse mit einem Differential an (es handelt sich um eine sehr geeignete und sehr zuverlässige Lösung).
- Der Motor ist an ein einzelnes, angetriebenes Rad durch eine Kupplung (Scherbolzen) und Planetenantrieb gekoppelt.
- Im Falle eines einzelnen blockierten Rades kann ein automatisches System das gegenüberliegende Rad der Achse blockieren.

18.6.1 Kapazitive Kopplung

- a) Kapazitive Kopplungen zwischen einem Potential der Spannungsklasse B (Anhang J - Artikel 251-3.1.10) und einer Masseverbindung (Anhang J - Artikel 251-3.1.15) ergeben sich normalerweise bei aus EMV-Gründen verwendeten Y-Kondensatoren oder parasitären kapazitiven Kopplungen.

ISO/DIS 6469-3.2:2010 stellt dar:

- Für DC Körperströme, die durch Entladung solcher kapazitiven Kopplungen bei der Berührung von DC Hochspannung verursacht werden, muss die Energie der gesamten elektrischen Kapazität zwischen jedem unter Spannung stehendem, aktiven Teil der Spannungsklasse B (Anhang J-Artikel 251-3.1.16) und der elektrischen Masseverbindung (Anhang J-Artikel

251-3.1.15) < 0,2 Joule bei maximaler Arbeitsspannung (Anhang J-Artikel 251-3.1.9) betragen. Die Gesamtkapazität sollte auf Grundlage von Nennwerten ähnlicher Teile und Bauteile berechnet werden.

- Für AC Körperströme, durch solche kapazitive Kopplungen bei der Berührung von AC Hochspannung verursacht werden, darf der AC Körperstrom 5 mA nicht überschreiten, gemessen in Übereinstimmung mit IEC 60950-1.

- b) Bei jedem von einem Wandler (Zerhacker, Leistungselektronik) angetriebenen Motor wirkt kapazitive Kopplung auf sein Gehäuse, usw., in einem von seiner Ausführung abhängigen Maße. Es besteht immer das Ziel, dies zu minimalisieren, da dies eine Überflusenergie ist, die jedoch nicht ausgeschlossen werden kann.
- c) Eine kapazitive Kopplung, die durch verteilte Kapazitäten C_C (siehe Zeichnung 3) eingeleitet wird, resultiert in einem AC Stromfluss i_{ac} zwischen dem Stromkreis und einer elektrischen Masseverbindung, einschließlich der Karosserie. Demzufolge muss eine nicht galvanische Verbindung mit einem Potentialkondensator C_B zwischen dem Stromkreis und der Masseverbindung eingeführt werden, um die maximale AC-Spannung U_{ac} zwischen der Stromkreiserdung und dem Chassis auf eine sichere Spannungsstufe von weniger als 30 V AC rms zu begrenzen.

Der Potentialkondensator C_B und die konzentrierte Kopplungskapazitäten C_C verkörpern einen AC Spannungsteiler für die Ausgangsspannung U_{INV} des Wechselrichters. Demzufolge berechnet sich die AC Spannung der Isolationsbarriere U_{ac} :

$$U_{ac} = U_{INV} \frac{C_C}{C_B + C_C}$$

Die vorstehende Berechnung gibt einen Schätzwert der Spannung der Isolationsbarriere U_{ac} da der AC Strom i_{ac} bei weitem nicht sinusförmig ist. Demzufolge müssen die Messungen nachweisen, dass die Spannung U_{ac} durch den Potentialkondensator C_B auf eine sichere Spannungsstufe von weniger als 30 V AC rms reduziert wird (siehe Zeichnung 3, Zeichnung 4 und Zeichnung 5, eventuell $C_B = C_{B1} + C_{B2}$, siehe Zeichnung 6).

Ein Beispiel für eine grobe Schätzung des Mindestwerts des Potentialkondensators C_B min:

Wir nehmen an: $U_{INF} = 500$ V AC, die verteilten Kopplungskapazitäten ergeben $C_C = 3$ nF und die maximal zulässige Spannung der Isolationsbarriere $U_{ac} = 30$ V rms.

Demzufolge berechnet sich der Mindestwert des Potentialkondensators C_B min :

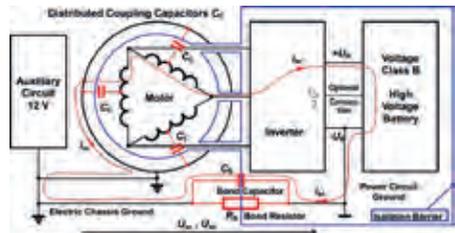
$$C_{B \min} = C_C \left(\frac{U_{INV}}{U_{ac \max}} - 1 \right) = 3 \text{ nF} \left(\frac{500 \text{ V}}{30 \text{ V}} - 1 \right) = 47 \text{ nF}$$

- d) Der Potentialwiderstand R_B (siehe Zeichnung 3, Zeichnung 4 und Zeichnung 5, gegebenenfalls:

$$R_B = \frac{R_{B1} \cdot R_{B2}}{R_{B1} + R_{B2}}$$

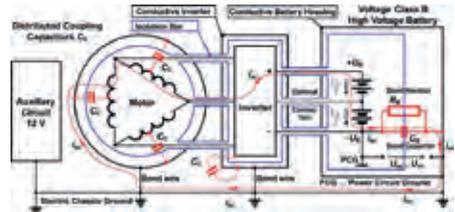
siehe Zeichnung 6) begrenzt die DC Spannung U_{dc} über die Isolationsbarriere zwischen dem Stromkreis und dem Masseanschluss. Der Wert des Potentialwiderstands sollte mindestens 500 Ω/V betragen, bezogen auf die maximale Betriebsspannung $+U_B$ des Systems der Spannungsklasse B (Ladung). Das Messverfahren zur Überprüfung des Wertes der Potentialwiderstände R_{B1} und R_{B2} ist in der ECE Übereinkunft ECE-R 100/1 (WP.29/2010/52, Nov./Dez. 2010, Anhang 4 „Messung des Isolationswiderstands“ und im Standard ISO 6469-1:2009 (E), Artikel 6.1 „Isolationswiderstand des RESS“ aufgeführt.

- e) Ein Hersteller kann eigene technische Lösungen vorschlagen, diese müssen von der FIA homologiert werden.



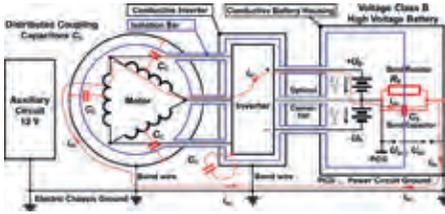
Zeichnung 3

Nicht leitfähiges Wechselrichter- und Batteriegehäuse:
Aufgrund der verteilten Kapazitäten zwischen Ständerwicklungen ergeben die kapazitive Kopplung von Rotor und Gehäuse einen AC Stromfluss i_{ac} über die Isolationsbarriere zwischen dem Stromkreis und der elektrischen Masseverbindung. Ein Potentialkondensator C_B mit einer geeigneten Größe reduziert die Spannung U_{ac} auf eine sichere Spannungsstufe. Die Nennspannung des Potentialkondensators muss für mindestens die maximale Ausgangsspannung des Wechselrichters angegeben werden.



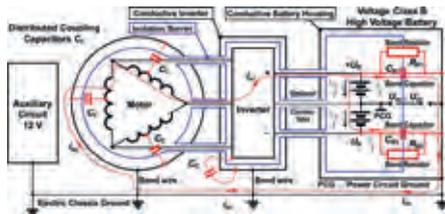
Zeichnung 4

Das leitfähige Wechselrichtergehäuse und das Batteriegehäuse sind fest mit dem elektrischen Masseanschluss verbunden. Der Potentialwiderstand R_B und -kondensator C_B sind vom elektrischen Masseanschluss zur Stromkreiserdung verbunden, was in diesem Fall die Batterie minus $-U_B$ ist.



Zeichnung 5

Das leitfähige Wechselrichtergehäuse und das Batteriegehäuse sind fest mit dem elektrischen Masseanschluss verbunden. Der Potentialwiderstand R_B und -kondensator C_B sind vom elektrischen Masseanschluss zur Stromkreiserdung verbunden, was in diesem Fall 50 % der Batteriespannung $+U_B$ ist.



Zeichnung 6

Das leitfähige Wechselrichtergehäuse und das Batteriegehäuse sind fest mit dem elektrischen Masseanschluss verbunden. Die Potentialwiderstände R_{B1} und R_{B2} und die Potentialkondensatoren C_{B1} und C_{B2} sind vom elektrischen Masseanschluss zu den Batterieklammern $+U_B$ und $-U_B$ verbunden, was eine Stromkreiserdung von 50 % der Batteriespannung $+U_B$ ergibt.

18.7 Schutz gegen Stromschlag

- a) In keinem Teil der elektrischen Anlage darf sich eine Spannung befinden, welche die Spannungsklasse B (Artikel 251-3.1.10) überschreitet.
- b) In ISO/DIS 6469-3.2:2010 ist aufgeführt: Als allgemeine Regel gilt, dass freiliegende leitfähige Teile der Spannungsklasse B in der elektrischen Ausrüstung, einschließlich freiliegender leitfähiger Isolierbarrieren/Gehäuse, in Übereinstimmung mit den nachfolgenden Bestimmungen mit dem elektrischen Masseanschluss zum Potentialausgleich geerdet werden müssen:

- Alle Teile, welche den Strompfad des Potentialausgleichs bilden (Leiter, Verbindungen), müssen dem Höchststrom in einer Einzelfehlerersituation widerstehen.
- Der Widerstand des Potentialausgleichspfades zwischen zwei beliebigen freiliegenden leitfähigen Teilen des Stromkreises der Spannungsklasse B, welche gleichzeitig durch eine Person berührt werden können, darf 0.1 Ω nicht überschreiten.

- c) Kein Teil des Fahrgestells oder der Karosserie darf für eine Stromrückleitung genutzt werden, ausgenommen für Fehlerstrom.
- d) Zwischen der Stromkreiserdung und dem Chassis (Karosserie) des Fahrzeugs sind jeweils maximal 60 V DC oder 30 V AC zulässig.
- e) Ein elektronisches Überwachungssystem muss dauerhaft den Spannungspegel zwischen dem Masseanschluss (= Hilfsstromerdung) und der Stromkreiserdung prüfen. Wenn das Überwachungssystem eine DC oder eine AC Spannung mit einer Spannungsstufe von mehr als 60 V DC oder 30 V AC bei einer Frequenz von weniger als 300 kHz aufdeckt, muss der Überwachungskreislauf reagieren (innerhalb von weniger als 50 ms) und die Aktionen auslösen, wie sie für die entsprechende Fahrzeugklasse angegeben sind.

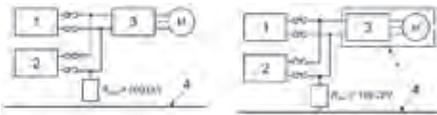
18.8 Potentialausgleich

- a) Um das Schadensbild zu mindern, wenn eine Hochspannung über Wechselstrom mit dem Niederspannungssystem des Fahrzeugs gekoppelt ist, ist es erforderlich, dass alle leitfähigen Teile der Karosserie über Leitungen, Drähte oder leitfähige Teile einer angemessenen Größe einen Potentialausgleich zum Fahrzeug-Fahrgestell haben.
- b) Eine Erdung ist erforderlich für alle Teile, mit denen ein Draht, ein Kabel oder ein Kabelbündel verbunden ist oder sie nahe daran vorbeigeführt sind und welche in der Lage sind, durch einen einzelnen Isolierungsfehler Strom zu führen und weiterhin von einem Fahrer, wenn er im Fahrzeug sitzt, oder von Mechanikern bei einem Boxenstopp oder von Streckenposten und medizinischem Personal während Bergungsarbeiten berührt werden kann.
- c) Alle Teile, für die ein Potentialausgleich notwendig ist, werden mit dem Hauptmassepunkt (Anhang J - Artikel 251-3.1.15.1) mit einem Widerstand verbunden, um eine Berührungsspannung (30 V AC) mit der Folge eines AC Kopplungsfehlers auf einer bestimmten Stufe der Parasitärkapazität zu verhindern.
- d) Der Hauptmassepunkt (2.14.1) muss für jede Fahrzeugklasse mit einem elektrischen Antrieb in dem entsprechenden Artikel des Anhang J individuell spezifiziert werden.

18.9 Bestimmungen zum Isolationswiderstand

In ISO/DIS 6469-3.2:2010 ist aufgeführt: Falls die gewählten Schutzmaßnahmen einen Mindest-Isolationswiderstand erfordern, so muss dieser mindestens 100 Ω/V für DC Kreise und mindestens 500 Ω/V für AC Kreise betragen. Der Bezug muss die maximale Arbeitsspannung (Anhang J - Artikel 251-3.1.9) sein.

Anmerkung: Die Gefahr eines Stromschlags besteht, wenn elektrischer Strom, in Abhängigkeit des Wertes und der Dauer, durch einen menschlichen Körper fließt. Schädliche Folgen können vermieden werden, wenn der Strom jeweils innerhalb des Bereichs DC-2 in Zeichnung 22 für DC oder des Bereiches AC-2 in Zeichnung 20 für AC des IEC/TS 60479-1,2005 liegt. Die Relation von gefährlichen Körperströmen und anderen Kurvenformen und Frequenzen ist beschrieben in IEC/TS 60479-2. Die Bestimmungen zum Isolationswiderstand von 100 Ω/V für DC oder 500 Ω/V für AC lassen Körperströme vom 10 mA bzw. 2 mA zu.



- 1 Brennstoffzellensystem
 - 2 Traktionsbatterie
 - 3 Wandler
 - 4 Elektrische Masse des Fahrzeugs
- A AC Kreis

Zeichnung 7

Bestimmungen zum Isolationswiderstand für Systeme der Spannungsstufe B mit leitend verbundenen AC und DC Kreisen.

Anmerkung: Die Zeichnung basiert auf FCHEV als ein Beispiel.

Um die vorstehenden Anforderungen für den gesamten Kreislauf zu erfüllen, ist es notwendig, einen höheren Isolationswiderstand für jedes Teil zu haben, je nach Anzahl der Teile und der Struktur des Kreislaufes, zu dem sie gehören. Falls DC und AC elektrische Kreise der Spannungsstufe B leitend verbunden werden (siehe Zeichnung 7), muss eine der beiden nachfolgenden Optionen erfüllt sein:

- Option 1: Mindest-Erfüllung der 500 Ω/V Bedingung für den kombinierten Kreislauf; oder
- Option 2: Mindest-Erfüllung der 100 Ω/V Bedingung für den gesamten leitend verbundenen Kreislauf, falls zumindest eine der zusätzlichen Schutzmaßnahmen wie in Artikel 18.9.1 aufgeführt für den AC Kreislauf angewendet ist.

18.9.1 Zusätzliche Schutzfunktionen für den AC Kreislauf
Eine oder eine Kombination der folgenden Maßnahmen, zusätzlich zu oder anstelle der grundlegenden Schutzmaßnahmen wie in (Artikel 18.1) beschrieben, muss angewendet werden um den Schutz gegen einzelne Ausfälle zu liefern, insbesondere die Ausfälle, die nach (ISO/DIS 6469-3.2:2010) bestimmt sind:

- Addition von einer oder mehreren Isolationschichten Barrieren und/oder Gehäusen.
- Doppelte bzw. verstärkte Isolierung statt Grundisolierung.
- Starre Barrieren/Gehäuse mit ausreichender mechanischer Robustheit und Langlebigkeit, über die gesamte Lebensdauer des Fahrzeugs.

Anmerkung: Die festen Isolierbarrieren/Gehäuse schließen ein (sind jedoch nicht darauf beschränkt): Gehäuse für Leistungsregler, Motorgehäuse, Steckverbindungen und -gehäuse usw. Sie können verwendet werden als Einzelmaßnahmen anstelle der Basis-Isolierbarrieren/Gehäuse, um die Voraussetzungen sowohl zum Basisschutz als auch bei einem Einzelfehler zu erfüllen.

18.10 Isolationsüberwachung zwischen Fahrgestell und Stromkreis

- a) Zur Überwachung des Status der Isolierbarriere zwischen dem System der Spannungsstufe B (Anhang J - Artikel 251-3.1.10) und dem Chassis muss ein Isolationsüberwachungssystem verwendet werden.
- b) Das Überwachungssystem muss den DC Isolationswiderstand R_{iso} zwischen den leitfähigen Teilen des Chassis (Karosserie) und dem gesamten leitend verbundenen Kreislauf der Spannungsstufe B messen. Der Mindestisolationswiderstand R_{iso} ist unter Punkt 18.9 aufgeführt.

Eine Vorrichtung zum Schutz von Personen gegen elektrischen DC Schock ist zum Beispiel das Bänder A-ISOMETER iso-F1.

Die Reaktion des Systems im Falle des Entdeckens eines Isolationsfehlers wird im Anhang J des ISG individuell für jede Fahrzeugklasse aufgeführt und muss den in ISO/DIS 6469-3.2:2010 aufgeführten Bestimmungen entsprechen.

- c) Zur Überprüfung und Kalibrierung des Isolationsüberwachungssystems im Fahrzeug muss das Messverfahren wie in ISO 6469-1:2009 aufgeführt verwendet werden. Es müssen zwei separate Isolationswiderstandswerte überprüft werden:
 - Der Isolationswiderstand R_{iso} des gesamten leitend verbundenen Systems der Spannungsstufe B in Bezug auf die elektrische Masse;
 - Der Isolationswiderstand R_{iso} des RESS, wenn dieses vom Stromkreis abgeschaltet ist.

18.11 Stromkreis

In Fällen, in denen die Spannung des Stromkreises (Anhang J - Artikel 251-3.1.14) der Spannungsklasse B (Anhang J - Artikel 251-3.1.10) angehört, muss dieser Stromkreis vom Chassis (Karosserie) und vom Hilfskreis durch angemessene Isolatoren elektrisch getrennt werden.

18.12 Power Bus (Sammelschiene)

Zu keiner Zeit darf die maximale Spannung, welche an der Sammelschiene anliegt, 1000 V überschreiten. Die Spannung der über der Sammelschiene zugehörige Kondensatoren muss innerhalb von 2 Sekunden nach Trennung aller Stromquellen (Generator, RESS und Ladeinheit) von der Schiene auf 60 Volt herabfallen.

18.13 Stromkreisverkabelung

- a) Alle Kabel und Drähte, welche elektrische Stromteile (z.B. Motor, Generator, Wechsler und RESS) mit einer Stromstärke von mehr als 30 mA verbinden, müssen einen zusätzlich eingebaute Prüfdraht oder einen koaxialen leitfähigen Schirm mit Isolation vom Stromkreis haben. Durch den Prüfdraht können Isolierungsfehler oder defekte Stromkabel aufgedeckt werden. Im Falle eines Isolierungsfehlers oder eines defekten Stromkabels muss ein elektronisches Überwachungssystem den Isolierungsdefekt entdecken. Die Reaktion des Systems bei Aufdeckung eines Isolierungsdefektes wird individuell für jede im Anhang J aufgeführte Fahrzeugklasse angegeben.
- b) Der Prüfdraht oder die Abschirmung der Stromkreiskabel muss mit dem elektrischen Masseanschluss verbunden sein. In einem solchen Fall dient die Isolierungsüberwachung (Artikel 18.10) als Auslöser bei einem Isolierungsfehler
- c) Die äußere Abdeckung von Kabel und Kabelbündel von Stromkreisen der Spannungsklasse B (Artikel 251-3.1.10), nicht innerhalb von Gehäusen oder hinter Isolierungsbarrieren, muss orange gekennzeichnet sein.
Anmerkung 1; Steckverbindungen der Spannungs-kategorie B können durch die Kabelbündel, mit denen der Stecker verbunden ist, identifiziert werden.
Anmerkung 2: Spezifikationen zur Farbe orange sind aufgeführt in ISO/DIS 14572:2010, in US (8.75R5.75/12.5) und in Japan (8.8R5.8/12.5) in Übereinstimmung mit dem Munsell Farbsystem.
- d) Stromkreiskabel, welche Belastungen ausgesetzt sind (z.B. mechanisch, thermisch, Erschütterung, usw.) müssen mit geeigneten Kabelführungen, Gehäusen und Isolierstoffrohren gesichert werden.

18.14 Stromkreissteckverbindungen, Führungskontakt, automatische Abschaltung, etc.

- a) Stromkreissteckverbindungen dürfen am Stecker oder der Anschlussdose keine aktiven Kontakte haben, es sei denn, sie sind ordnungsgemäß an-

gekoppelt. Ein automatisches System muss aufdecken, wenn eine Stromkreissteckverbindung nicht ordnungsgemäß angekoppelt ist, zum Beispiel mit kürzeren Alarmkontakten innerhalb der gleichen Steckverbindung, und die Hochspannung sowohl an dem Stecker als auch der Anschlussdose sperren/entfernen. Falls die Steckverbindung zum Zeitpunkt der nicht ordnungsgemäßen Kopplung aktiv war, muss die Hochspannung sofort abgeschaltet werden und jede Restspannung an den Streckverbindungen sowohl des Steckers als auch der Anschlussdose muss innerhalb von 2 Sekunden sicher entladen werden, sofern in der Fahrzeugklasse nicht anders angegeben. Es ist nicht zulässig, dass die aktiven Anschlussklemmen lediglich durch einen abnehmbaren Verbindungsdeckel geschützt sind.

- b) umgebungsfester Schutz der Steckverbindung gemäß IP 67 in angekoppeltem Zustand
- c) umgebungsfester Schutz der Steckverbindung gemäß IP 66 von der Kontaktfläche zum Kabelzusammenbau in abgekoppeltem Zustand
- d) dielektrischer Mindestwiderstand der Steckverbindung 1,5 kV bei einer relativen Luftfeuchtigkeit (RH) von 98% (zur Abdeckung in einer Umgebung mit hoher Luftfeuchtigkeit)
- e) dielektrischer Mindestwiderstand der Steckverbindung 5 kV bei einer relativen Luftfeuchtigkeit von 40%
- f) Falls an den Verbindungen zwischen Stecker und Fassung, Stecker und Anschlussdose voll ummantelte "berührungssichere" Kontakte verwendet werden müssen, so muss dies in der Fahrzeugklasse aufgeführt sein.
- g) Mindest-Betriebsstromstärke der Steckverbindung entsprechend dem effektiven durchschnittlichen Strom, NICHT dem maximal erwartetem Betriebsstrom. z.B. während einer Phase im Kurzschlussfall
- h) Steckverbindungen müssen hohen Vibrationen widerstehen können.
- i) Steckverbindungen im Betriebstemperaturbereich von -20°C bis +150°C oder mehr, um den Transport auf dem Luftweg und den Betrieb auf der Rennstrecke abzudecken
- j) Sorgen Sie für einen Mechanismus für eine Zugentlastung und Abdichtung zur Kabelmontage.
- k) Sorgen Sie für eine "rissfreie" Unterbrechung im Falle eines Unfalls, ohne Beschädigung am Steckerverbindungsgehäuse, wodurch Hochspannung entweder am Stecker oder der Anschlussverbindung freigegeben werden könnte. Die Steckverbindung muss sich lösen, bevor das Kabel beschädigt ist.

Ausnahme: Teile innerhalb der Sicherheitszelle (Anhang J – Artikel 251.3.1.29) und die durch dem Stromkreis zugehörige Kabel (Anhang J – Artikel 251.3.1.14) ver-

bunden sind, müssen keine „rissfreie“ Unterbrechungen verwenden.

18.15 Isolationsfestigkeit von Kabeln

- a) Alle elektrischen aktiven Teile müssen gegen zufälligen Kontakt geschützt werden. Isolationsmaterial, das keinen ausreichenden mechanischen Widerstand bietet, d.h. Anstrich, Emaillack, Oxide, Fiberbeschichtungen (imprägniert oder nicht) oder Isolierbänder, sind nicht zulässig.
- b) Jedes elektrische Kabel muss für den entsprechenden Netzstrom ausgelegt und entsprechen isoliert sein.
- c) Alle elektrischen Kabel müssen je nach Kapazität der einzelnen Steckverbindung gegen Überstromfehler geschützt sein.
- d) Jedes Teil der elektrischen Ausrüstung, einschließlich Drähte und Kabel, muss einen Mindest-Isolationswiderstand zwischen allen aktiven Teilen und der Karosserie haben.
 - Für Ausstattung, die zum System der Spannungs-klasse B gehört, muss der Isolationswiderstand zum Fahrgestell mindestens 500 Ω/V (ISO/DIS 6469-3.2:2010) betragen.
 - Die Messung des Isolationswiderstands muss unter Verwendung einer DC Spannung von mindestens 100 Volt durchgeführt werden. Die Tests müssen durchgeführt werden, um den Isolationswiderstand des Fahrzeugs unter nassen Bedingungen zu bewerten und mengenmäßig zu bestimmen.

18.16 Fahrer-Hauptschalter

Alle Rennfahrzeuge müssen mit einem Fahrer-Hauptschalter (DMS) ausgestattet sein.

- Es muss dem Fahrer möglich sein, den DMS zu bedienen, während er sich in normaler Sitzposition mit angelegten Sicherheitsgurten befindet und mit dem Lenkrad an seiner Position.
- Der DMS muss unabhängig vom Stromkreisunterbrecher vorhanden sein.
- Falls der DMS aktiv geschaltet ist, muss sich das Fahrzeug langsam und ohne Betätigung des Gaspedals vorwärts bewegen, wie bei einem Fahrzeug mit Verbrennungsmotor und einem Automatikgetriebe, wenn der Schalthebel von Neutral (N) oder Parkposition (P) in Drive (D) umgelegt wird; andernfalls kann das Fahrzeug ohne Überwachung im „Aktivmodus“ belassen werden (DMS ein) und eine zufällige Berührung des Gaspedals führt dazu, dass sich das Fahrzeug bewegt.

18.17 Hauptstromkreisunterbrecher

- a) Alle Fahrzeuge müssen mit einem Hauptstromkreisunterbrecher (Anhang J - Artikel 251-3.1.14.3) mit ausreichender Kapazität ausgerüstet sein.

Es muss jedoch darauf geachtet werden, dass durch den Einbau des Hauptstromkreisunterbrechers der elektrische Hauptstromkreis sich nicht in Fahrernähe befindet.

- b) Bei Auslösung muss der Stromkreisunterbrecher augenblicklich:
 - Sowohl die + Ue als auch die - Ue Pole aller Akkus des RESS vom Rest des Stromkreises isolieren (RESS bei Leistungen wie die Leistungselektronik und der Elektromotor);
 - jegliche Drehmoment-Erzeugung von einem Elektromotor abschalten;
 - die aktiven Entladekreise innerhalb des Stromkreises aktivieren;
 - die Hilfsbatterie vom Hilfskreislauf (Hilfsbatterie und möglicherweise den Generator von den Leistungen wie Lichter, Hupen, Zündung, elektrische Schalter, usw.) isolieren und
 - sofort den Verbrennungsmotor in einem Hybridfahrzeug abschalten.
- c) Der Anbringungsort und die Markierung des Stromkreisunterbrechers muss in der Fahrzeugklasse angegeben werden.
- d) Falls für eine Fahrzeugklasse ein automatisches System für Crash-Erkennung angegeben ist, so muss es automatisch den Stromkreisunterbrecher einschalten.
- e) Jedes Teil des Hauptstromkreisunterbrechers, welches zur Isolierung der +Ue und -Ue Pole eines jeden Akkus dient, muss Teil dieses Akkus sein.
- f) Die Elektronikeinheiten (ECU, BMS,...) welche den Hauptstromkreisunterbrecher steuern, müssen mindestens 15 min nach der Betätigung des Hauptstromkreisunterbrechers aktiv sein

18.18 Not-Aus-Schalter

- a) Ein Not-Aus-Schalter (Anhang J - Artikel 251-3.1.14.4) muss vom Fahrer leicht zu bedienen sein, während er sich in normaler Sitzposition mit angelegten Sicherheitsgurten befindet und mit dem Lenkrad an seiner Position.
- b) Für geschlossene Fahrzeuge muss mindestens ein Not-Aus-Schalter von außen zu bedienen sein
- c) Die Not-Aus-Schalter dürfen NICHT als Fahrer-Hauptschalter verwendet werden.
- d) Falls durch die Fahrzeugklasse vorgeschrieben, kann ein Not-Aus-Schalter auch die Feuerlöscher auslösen

Tabelle 1: Auslösung (= Kontaktöffnung = Stromunterbrechung= aus) des Hauptstromkreisunterbrechers (GCB, 18.17 und Anhang J – Artikel 251.3.1.14.3) durch die Not-Aus-Schalter (ESS, 18.18 und Anhang J – Artikel 251.3.1.14.4) und durch den Fahrer-Hauptschalter (DMS, 18.16 und Anhang J – Artikel 251.3.1.20)

	ESS aktiviert	ESS deaktiviert
DMS ein	GCB aus	GCB an
DMS aus	GCB aus	GCB aus

Tabelle 2: Aktivierung (= aktiv = eingeschaltet = ein) der aktiven Entladekreise (18.14 und 18.17.b) innerhalb des Stromkreises (18.14 und Anhang J – Artikel 251.3.1.14) durch die Not-Aus-Schalter (ESS, 18.18

und Anhang J – Artikel 251.3.1.14.4) und durch den Fahrer-Hauptschalter (DMS, 18.16 und Anhang J – Artikel 251.3.1.20)

	ESS aktiviert	ESS deaktiviert
DMS ein	Entladesystem ein	Entladesystem aus
DMS aus	Entladesystem ein	Entladesystem aus (*)

(*) Die aktiven Entladekreise müssen gesperrt (aus) sein, um eine Überladung des Systems zu verhindern, solange das Fahrzeug noch in Bewegung ist und Energie-rückgewinnung in den Antriebsmotoren verfügbar ist.

18.19 Überstromabschaltung (Sicherungen)

- a) Das RESS muss mit einer Sicherung oder ähnlichem ausgestattet sein, um mit der Situation im Falle eines Kurzschlusses innerhalb der Batterie oder des Super-(Ultra)-Kondensators fertig zu werden. Jede dieser Sicherungen muss unter realistischem Belastungszustand geprüft und deren Funktionstüchtigkeit nachgewiesen werden.
- b) Sicherungen und Stromkreisunterbrecher (rücksetzbare elektromagnetische Sicherung) sind akzeptable Überstromabschalter. Extra-schnelle elektronische Sicherungen sowie schnelle Sicherungen sind geeignete Typen.
- c) Eine strombegrenzendes Teil wie zum Beispiel eine Sicherung muss innerhalb des RESS Gehäuses wie auch an einem angemessenen Ort in jedem elektrischen Stromkreis angebracht sein
- d) Überstromabschalter dürfen unter keinen Umständen den Stromkreisunterbrecher ersetzen (Not-Aus-Schalter).

18.20 Ladeeinheiten

- a) Die galvanisch isolierte Ladeeinheit des Netzes (Lader) für Elektrofahrzeuge oder Plug-In-Hybrid-Elektrofahrzeuge (Anhang J - 251-3.1.6.2) muss mit allen Sicherheitsbestimmungen der anzuwendenden Vorschriften in dem Land, in welchem die betreffende Veranstaltung stattfindet, übereinstimmen
- b) Der Lader muss das Erdungspotential des Netzes mit dem Fahrzeug-Masseabschluss verbinden (Anhang J – Artikel 251.3.1.15).
- c) Der Lader muss mit einer Sicherung (Sicherungen) versehen sein, um das (die) Ladekabel zu schützen.
- d) Die Steckverbindung an einem Ende des Ladekabels muss sich lösen bevor das Kabel beschädigt ist. (Zum Beispiel durch die Verwendung eines nicht-arretierenden/sperrenden Typs für die Steckverbindung).
- e) Die Bewegung des Fahrzeugs muss automatisch unterbunden werden, wenn es an das Netz angeschlossen ist.
- f) DC Landekabelverbindung(en) muss (müssen) polarisiert und so angeordnet sein, dass ein unkorrekter Polungsanschluss unmöglich ist.

- g) Der Lade-Hauptschalter muss ALLE stromführenden Zuleitungs-Steckverbindungen abtrennen.
- h) Vor Beginn des Ladevorgangs muss das Antriebssystem des Fahrzeugs in Bezug auf Masseschluss überprüft werden.
- i) Das Antriebssystem des Fahrzeugs darf nicht unter Spannung stehen, während die Batterie aufgeladen wird.
- j) Der Ladevorgang muss immer unter der Überwachung des BMS (Anhang J - Artikel 251-3.1.7.8) erfolgen.

18.21 Hilfsbatterie

- a) Die Hilfsbatterie darf niemals verwendet werden, um die Traktionsbatterie aufzuladen. Während der gesamten Dauer der Veranstaltung muss die Batterie, welche den elektrischen Hilfskreis versorgt, eine Spannung von weniger als 60 V haben.
- b) Falls ein durch die Traktionsbatterie (Anhang J - Artikel 251-3.1.7.3) angetriebener Gleichspannungswandler als Ersatz für die Hilfsbatterie verwendet wird, muss zu jeder Zeit eine angemessene Energiereserve in der Traktionsbatterie aufrecht erhalten bleiben, wenn für die Fahrzeugklasse ein Beleuchtungssystem vorgeschrieben ist (um nationale und/oder internationale Normen oder Bestimmungen zu erfüllen).

18.22 Sicherheitsanzeigen

- a) Sicherheitsanzeiger warnen, wenn sich das Fahrzeug in einem gefährlichen Zustand befindet und sind für alle Fahrzeugklassen vorgeschrieben.
- b) Die Bestimmungen zu Farbe, Platzierung, Funktion und Verbindung sind in der Fahrzeugklasse aufgeführt und müssen mit den nachfolgenden Bestimmungen übereinstimmen, es sei denn, es ist ein anderes System vorhanden.
- c) Diese Anzeigenlampen müssen eine hochzuverlässige Vorrichtung verwenden, zum Beispiel LED, Semaphore oder ähnlich, deren Farbe muss rot sein und sie müssen so befestigt werden, dass es zu keiner Verwechslung mit Regen- oder Bremslichtern kommt.
- d) Sie müssen für die zu erwartenden Lichtverhältnisse angemessen sein; sie müssen zum Beispiel unter direkter Sonneneinstrahlung sichtbar sein.
- e) Die Anzeiger müssen den Fahrer und das Personal dahingehend warnen, dass der Stromkreis eingeschaltet ist und sich das Fahrzeug unerwartet bewegen kann. Sie müssen für den Fahrer sichtbar sein, wenn er in seiner normalen Sitzposition ist, mit Lenkrad an seiner Position, und auch für das Personal, das sich von außen um das Fahrzeug kümmert.
- f) Falls in der Fahrzeugklasse vorgeschrieben, muss eine Methode zur Verhinderung des unbeabsichtigten Fahrens des Fahrzeugs, wenn der Fahrer nicht im Fahrzeug sitzt, vorgesehen werden.

- g) Die Anzeiger müssen anzeigen, wenn im Stromkreis eine Spannung von mehr als 60 V DC (oder eine Spannung, die ausreichend ist, damit sich das Fahrzeug bewegt, was auch immer geringer ist) vorhanden ist.
- h) Die Anzeige muss fehlsicher sein, es müssen mindestens zwei unabhängige Kreise verwendet werden, die so verlegt sind, dass ein Defekt beider Kreise im Falle eines Unfalls unwahrscheinlich ist.
- i) Die Anzeiger müssen durch unabhängige isolierte Stromzuführungen (Gleichspannungswandler) angetrieben werden, die direkt in eine Sammelschiene münden; oder sie dürfen unabhängige Stromzuführungen haben (wiederaufladbare Batterien). Sie müssen weiterhin für mindestens 15 Minuten Spannung haben nachdem der Stromkreisunterbrecher betätigt wurde.
- j) Falls durch die Fahrzeugklasse vorgeschrieben, müssen zusätzliche Anzeiger zur Anzeige eines Isolierungsfehlers verwendet werden. Hierbei müssen die Anzeiger funktionieren, nachdem der Stromkreis abgeschaltet ist und so ist eine unabhängige Versorgung der Anzeiger sowie eine festgelegter Ablauf für das Abstellen des Fahrzeugs notwendig.

Anzeiger müssen von jedem Punkt rund um das Fahrzeug sichtbar sein wobei Hersteller Vorrichtungen installieren dürfen um sie zu Archivieren.

Leucht- Zustand	RESS- Zustand
Grün	Sicher
Rotes Blinken	Gefahr (System defekt)

18.23 Feuerlöscher

- a) Für Geschwindigkeitsveranstaltungen sind Feuerlöscher in Übereinstimmung mit dem Anhang J für die entsprechende Klasse vorgeschrieben.
- b) Es sind ausschließlich Feuerlöscher des Typs ABC für die Löschung von Kraftstoff, kompatibel mit den chemischen Eigenschaften des eingebauten RESS und mit Spezifikation für die Spannungsstufe der Sammelschiene, zulässig.
- c) Es kann erforderlich sein, mehr als einen Typ Feuerlöscher zu verwenden, um die unterschiedlichen Typen brennbarer Teile abzudecken.

Es müssen auch zwei äußere Hebel vorhanden sein um eine Betätigung mit Distanz mit einem Haken zu ermöglichen.

Darüber hinaus muss ein Auslöser von außen mit dem Stromkreisunterbrecher kombiniert sein.

18.24 Notmaßnahmen an elektrischen/chemischen Ablagerungen/ Behandlung im Falle einer Kollision/eines Feuers

Es können Bestimmungen aus dem Dokument "Sicherheits- und Notmaßnahmen bei der Feuerbekämpfung in Fahrzeugen mit Elektro- und Hybridantrieb" entnommen werden.

Liste der FIA-anerkannten Hersteller von FT3-/FT3.5-/ FT5-Kraftstoffbehältern (Technische Liste Nr. 1)

FT3-1999 TANKS

Advanced Fuel Systems Ltd,

Saxon House, Station Road
Newport, Essex CB11 3PL - UK
Tel. (44) 1799 541955
Fax (44) 1799 541983

Aero Tec Labs

Spear Road Industrial Park
Ramsey, N.J. 07446 - USA
Tel. (1) 201 825 1400
Fax (1) 201 825 1962

Aero Tec Labs, 1 Patriot Drive, Milton Keynes

MK 128PU Rooksley, UK
Tel. (44) 1908 351700
Fax (44) 1908 351750

Australian Fuel Cells

42, Eastern Avenue
4225 Coolangatta airport,
Queensland, Australia
Tel : (61) 755 995 088
Fax (61) 755 994 999

CARL

26-28 rue Charles Gide, 6100 Alencon, France
Tel. (33) 2 33291017
Fax (33) 2 33292465

Continental AG

Abt. Behälterbau
Philipstr. 15,
52068 Aachen / Germany
Tel. (49) 241 5193 598
Fax (49) 241 5193 477

Fuel Safe Systems

Aircraft rubber Manufacturing
1550 NE Kingwood Ave.
Redmond, OR 97756, USA
Tel. (1) 541 923 6005
Fax (1) 541 923 4166

GIPI Cars

Via Abruzzo,7
20090 Opera, (Mi) / Italy
Tel. (39) 02 62694441
Fax (39) 02 62690010

Aero Sekur (ex Irvin Aerospace)

Via delle Valli snc
PO Box 106
04011 Aprilia (LT) - Italy
Tel: (39) 06 9282846
Fax : (39) 06 92727165

Harmon Racing Cells

23252 Del Lago Unit F
Laguna Hills, CA 92653, USA
Tel. (1) 949 583 7191
Fax (1) 949 916 4869

M.E.RIN s.r.l.

Loc. Monte Le Mole, 15
00060 Capena (RM), Italy
Tel. (39) 06 9074553
Fax (39) 06 90 32191

Société Lyonnaise des Réservoirs Souples,

18, rue Guillaume-Tell
75017 Paris - France
Tel. (33) 1 47 66 11 86
Fax (33) 1 46 22 19 88

Premier Fuel Systems Ltd,

Willow road, Castle Donington
Derby DE7 2NP - UK
Tel. (44) 1332 850515
Fax (44) 1332 850749
E-mail:INFO@Premier-Fuel-Systems.com

PRONAL

Rue du Trieu du Quesnoy
ZI de Roubaix-Est
59115 Leers - France
Tel. (33) 3 20 99 75 00
Fax (33) 3 20 99 75 20

Ets J. RICHE

48, rue de Vire, 14110 Conde sur Noireau. -France
Tel. (33) 231698100
Fax (33) 231690623

MUSTIT

Rue de la Grande Couture 14
7503 Froyennes, Belgium
Tel. (32) 69 889670
Fax (32) 69 889677

SBI – Saldana Racing

3800 N. SR 267 Unit B
Brownburg, IN 46112, USA
Tel. (1) 317 852 4193
Fax (1) 317 852 0158

FT3.5-1999 TANKS**Aero Tec Labs, USA + UK**

Aero Sekur
(ex Irvin Aerospace)

Fuel Safe Systems

PRONAL,

Continental AG

FT5-1999 TANKS

Aero Tec Labs USA + UK

M.E.RIN s.r.l.

Premier Fuel Systems Ltd

PRONAL

Die Homologations-Nr. der einzelnen Kraftstoffbehälter finden Sie in der technischen FIA-Liste Nr. 1 im Internet unter www.fia.com (sports, regulation, technical lists).

Zeichnungen zu Artikel 253, Sicherheitsausrüstung

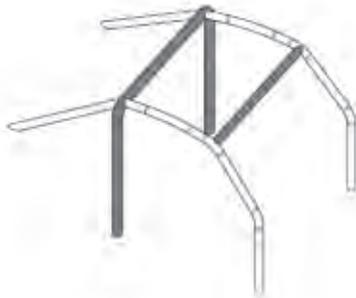
Zeichnung 253-1



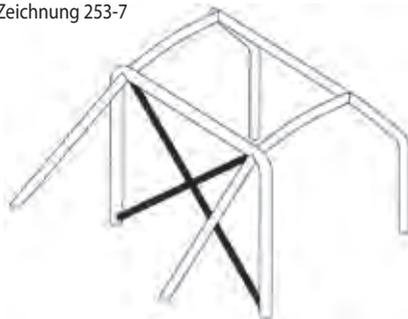
Zeichnung 253-2



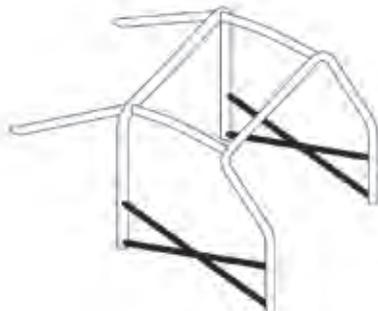
Zeichnung 253-3



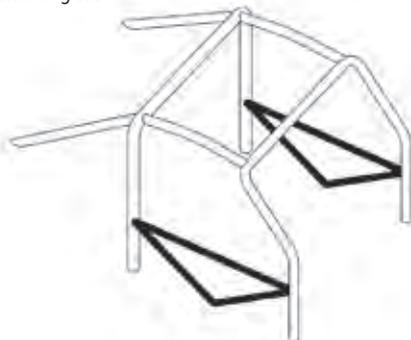
Zeichnung 253-7



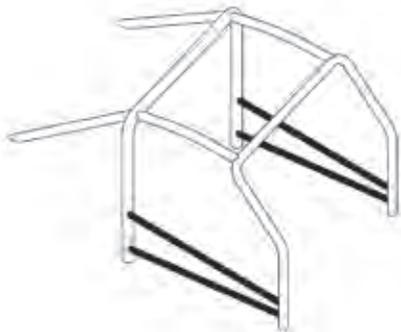
Zeichnung 253-9



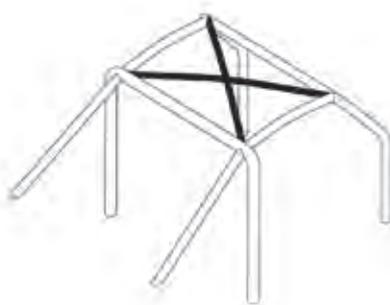
Zeichnung 253-10



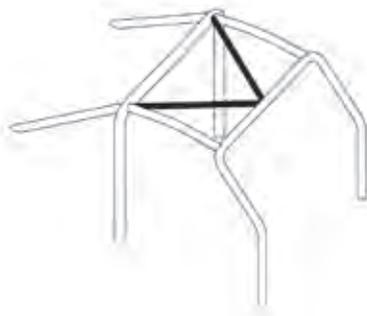
Zeichnung 253-11



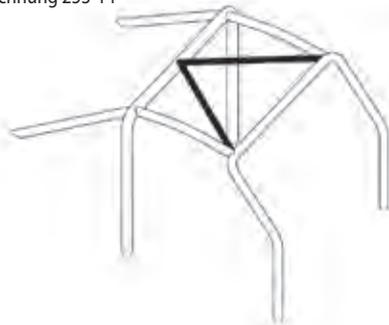
Zeichnung 253-12



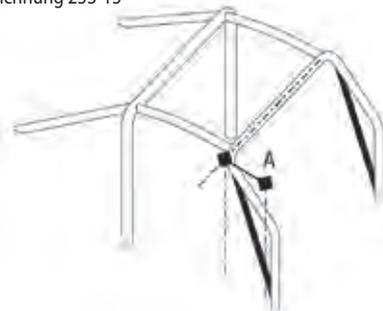
Zeichnung 253-13



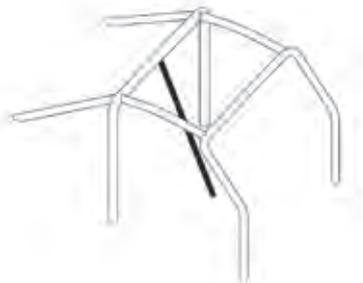
Zeichnung 253-14



Zeichnung 253-15



Zeichnung 253-16



Crew Knüttel

MOTORSPORT



www.crew-knuettel.de

- Vertragshändler -

 **AVON**
TYRES
MOTORSPORT

Crew Knüttel
MOTORSPORT. 

Zotzenbacher Weg 7-11
DE-64668 Rimbach/Odw.
Tel./Fax +49 62 53-8 55 56
www.crew-knuettel.de
info@crew-knuettel.de

Crew Knüttel

MOTORSPORT



www.crew-knuettel.de

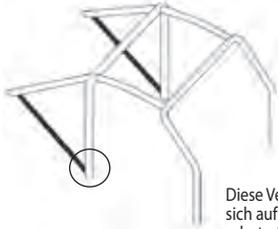
- Vertragshändler -


MICHELIN

Crew Knüttel
MOTORSPORT. 

Zotzenbacher Weg 7-11
DE-64668 Rimbach/Odw.
Tel./Fax +49 62 09-79 71 470
www.crew-knuettel.de
info@crew-knuettel.de

Zeichnung 253-17

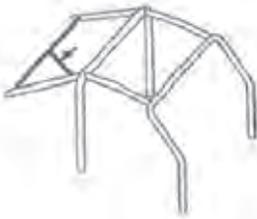


Diese Verbindung darf sich auf Höhe der Flankenschutzstrebe befinden.

Zeichnung 253-18



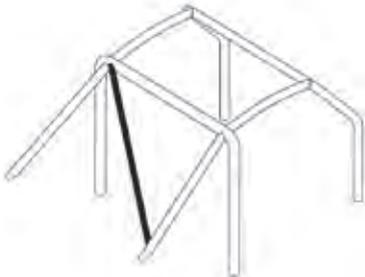
Zeichnung 253-18 B



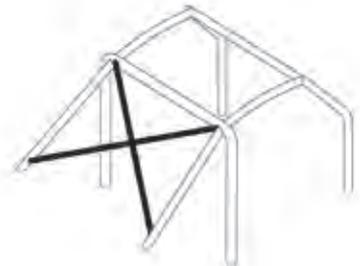
Zeichnung 253-19



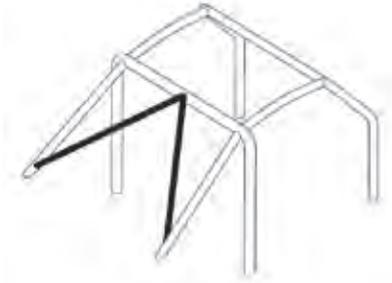
Zeichnung 253-20



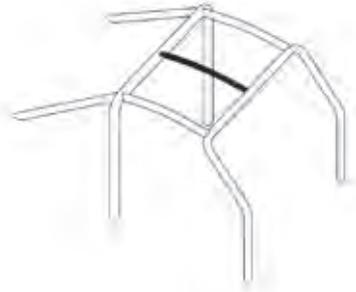
Zeichnung 253-21



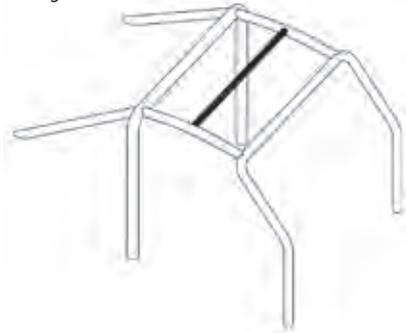
Zeichnung 253-22



Zeichnung 253-23



Zeichnung 253-24



Zeichnung 253-25



Anzeige _____

Wenn die Welt sich dreht sind wir an Ihrer Seite.

www.heigo.de - www.heigo-motorsport.de - Experience the new safety

Profis vertrauen auf Sicherheit.

HEIGO

Überroll-Käfige - Clubsportbügel - Domstreben - Sicherheitstechnik - Individualisierte Einschweißzellen

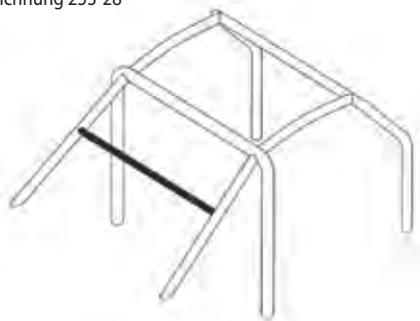
Zeichnung 253-26



Zeichnung 253-27



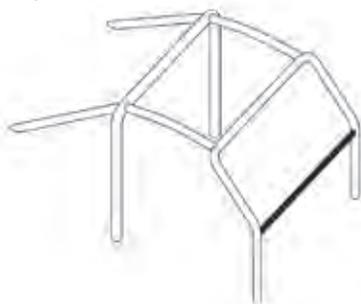
Zeichnung 253-28



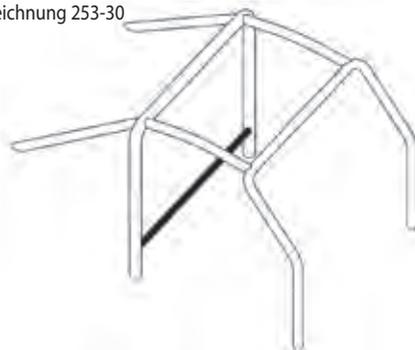
Zeichnung 253-28B



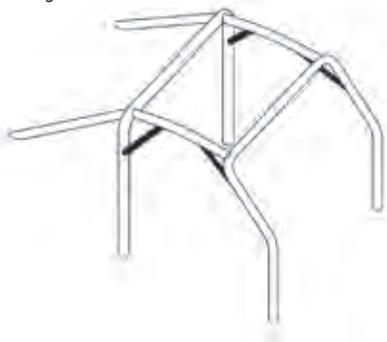
Zeichnung 253-29



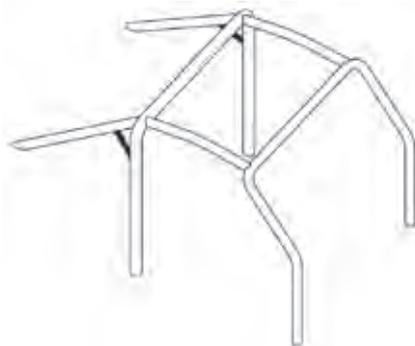
Zeichnung 253-30



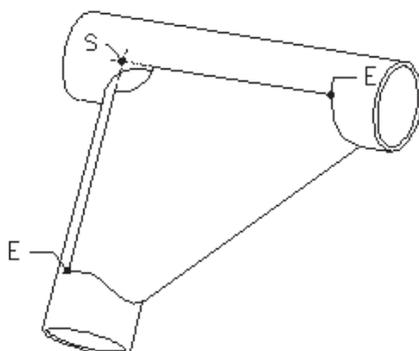
Zeichnung 253-31



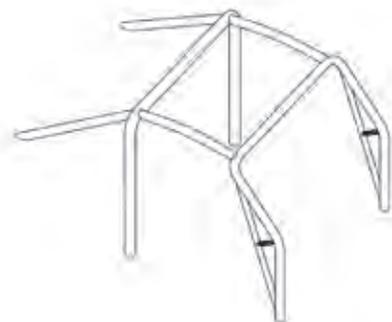
Zeichnung 253-32



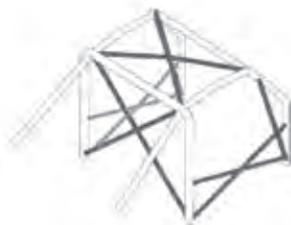
Zeichnung 253-34



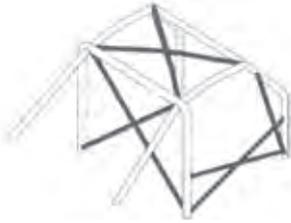
Zeichnung 253-33



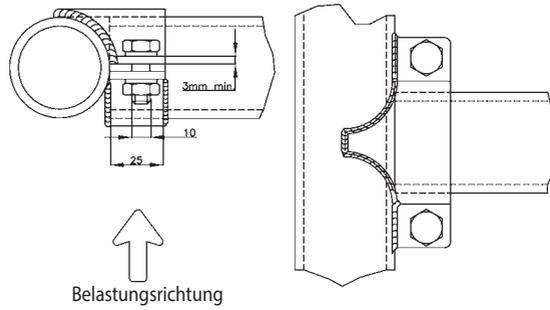
Zeichnung 253-35



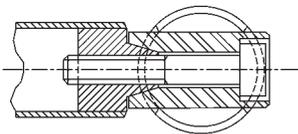
Zeichnung 253-36



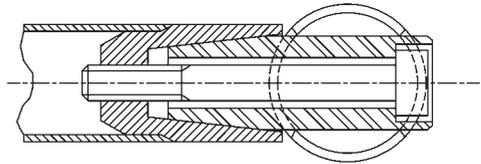
Zeichnung 253-37



Zeichnung 253-38



Zeichnung 253-39



WIECHERS

Sport

SAFETY PERFORMANCE



Einschweißzellen
Sonderanfertigungen
Überrollbügel u. -käfige
Dom- u. Fahrwerkstreben

*"Wir bieten höchste Qualität und einzigartige Typenvielfalt seit 50 Jahren.
Unsere Stärke: individuelle Lösungen für Straße, Motorsport und historische Fahrzeuge.
Kompetente Beratung und erstklassiger Service stehen bei uns an erster Stelle."*

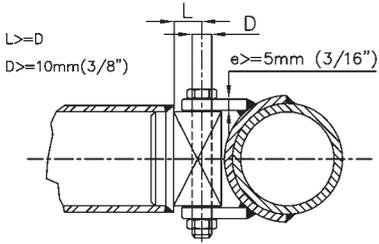
Ihr Team von Wiechers Sport

Wiechers GmbH • Südring 4 • D-31582 Nienburg/Weser
Telefon +49 (0) 5021 60 13 60 • Fax +49 (0) 5021 1 24 81
E-Mail: service@wiechers-sport.de

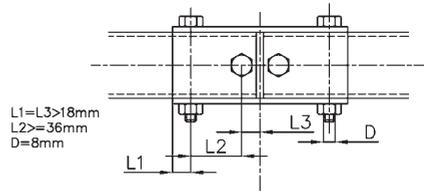


www.wiechers-sport.de  [wiecherssport](https://www.facebook.com/wiecherssport)

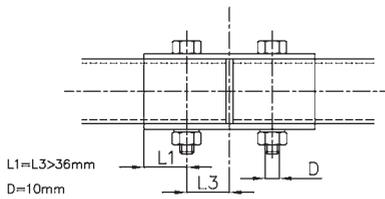
Zeichnung 253-40



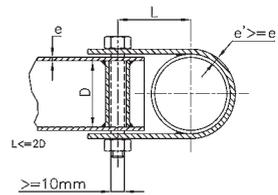
Zeichnung 253-41



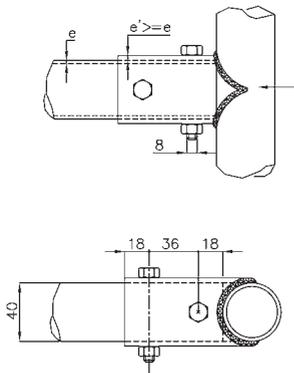
Zeichnung 253-42



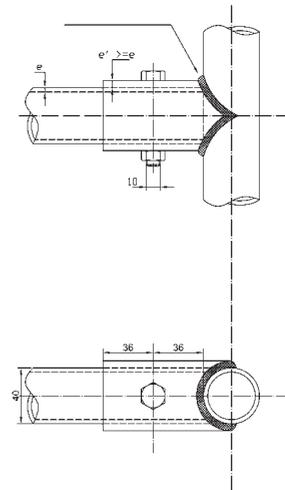
Zeichnung 253-43



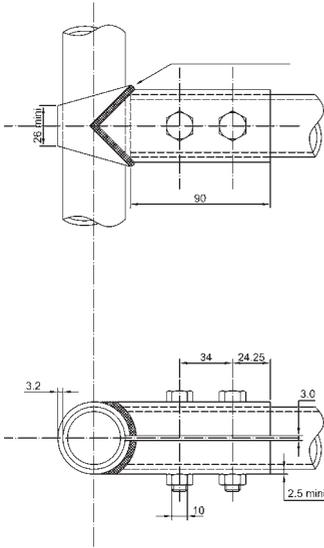
Zeichnung 253-44



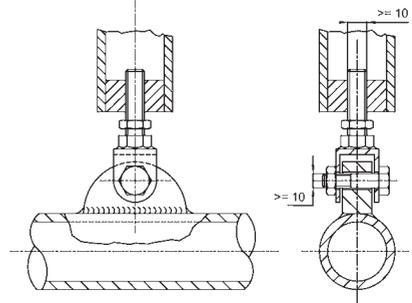
Zeichnung 253-45



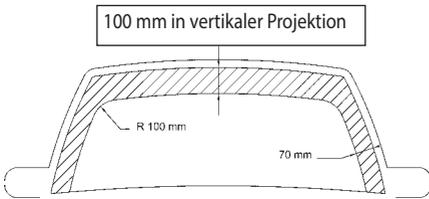
Zeichnung 253-46



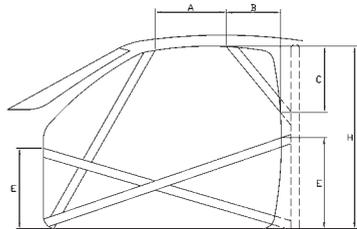
Zeichnung 253-47



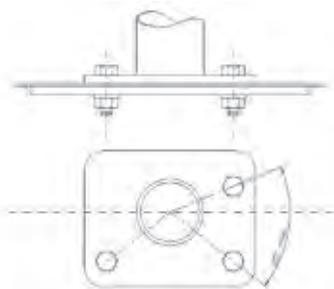
Zeichnung 253-48



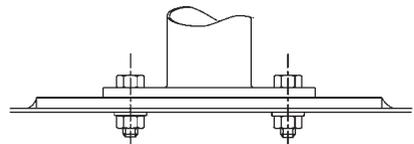
Zeichnung 253-49



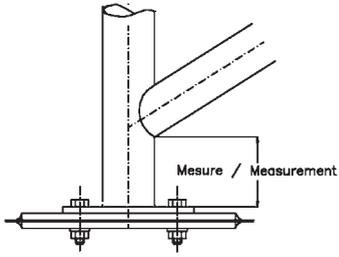
Zeichnung 253-50



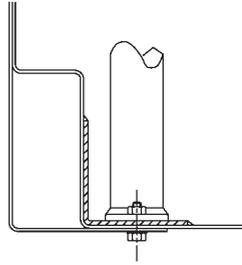
Zeichnung 253-51



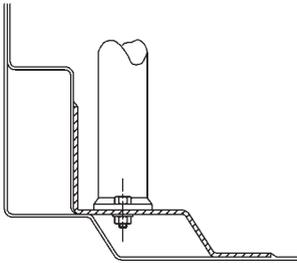
Zeichnung 253-52



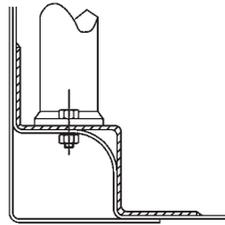
Zeichnung 253-53



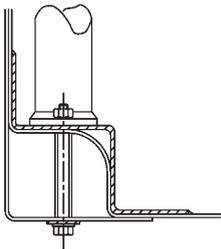
Zeichnung 253-54



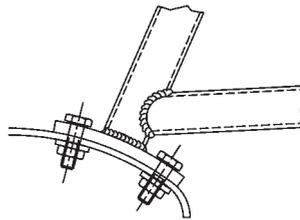
Zeichnung 253-55



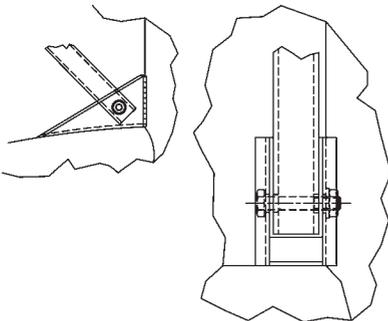
Zeichnung 253-56



Zeichnung 253-57



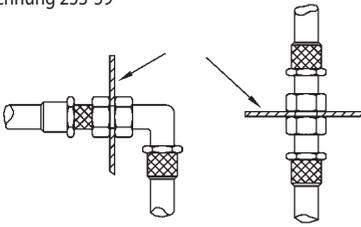
Zeichnung 253-58



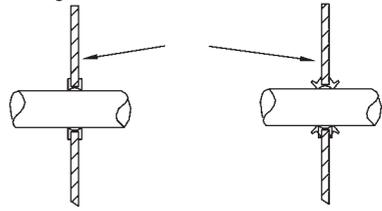
Zeichnung 253-68



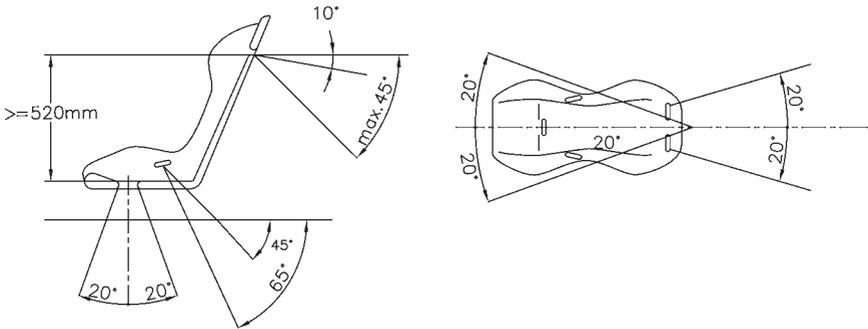
Zeichnung 253-59



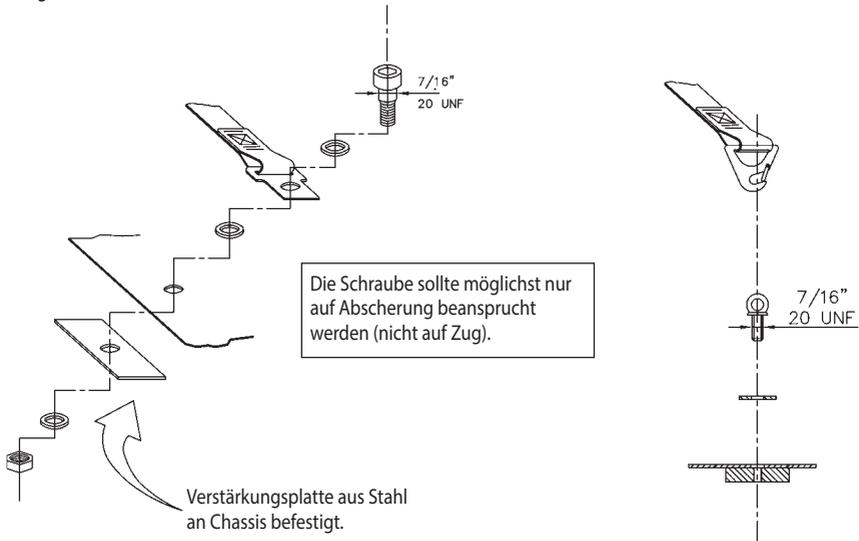
Zeichnung 253-60



Zeichnung 253-61

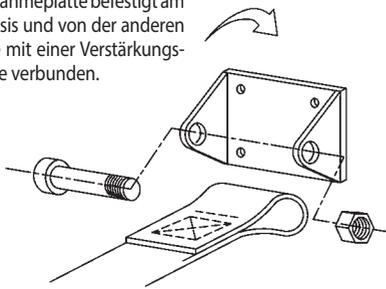


Zeichnung 253-62

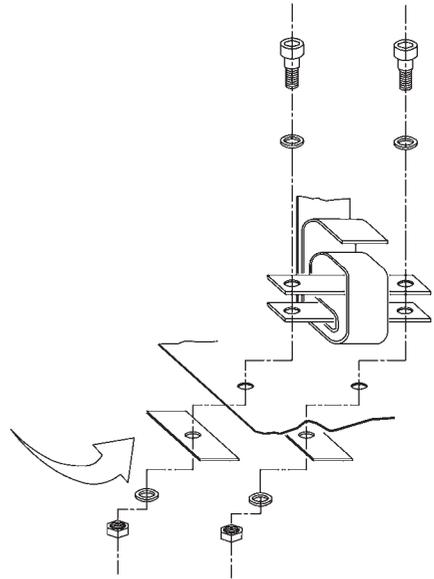


Zeichnung 253-63

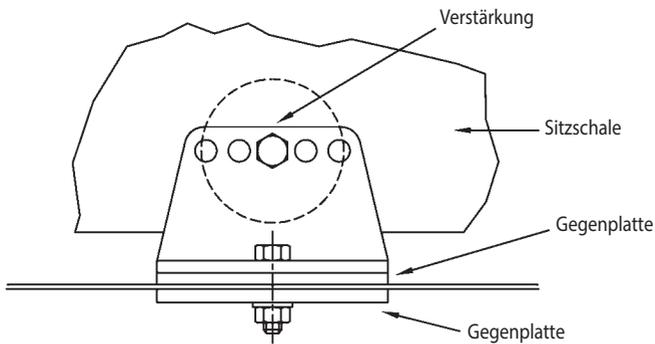
Aufnahmeplatte befestigt am Chassis und von der anderen Seite mit einer Verstärkungsplatte verbunden.



Zeichnung 253-64



Zeichnung 253-65

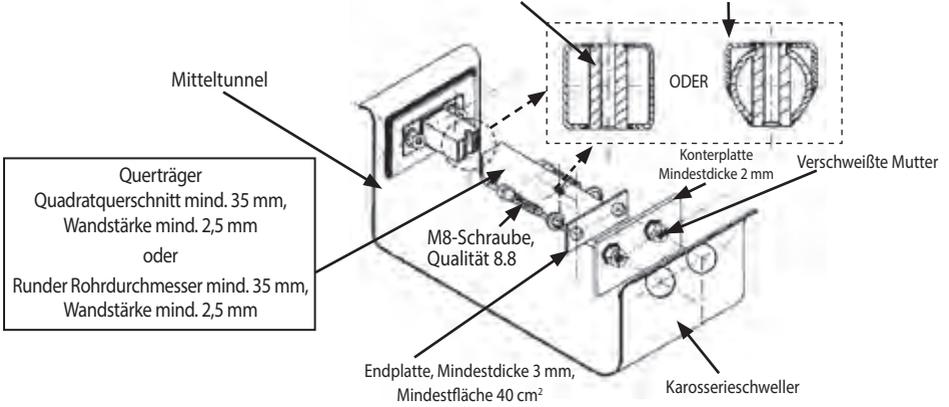


Zeichnung 253-65B

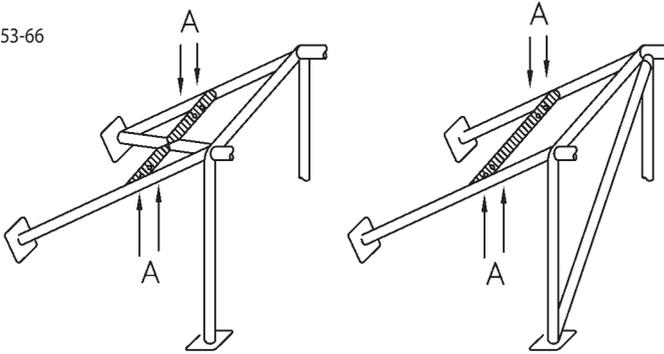
Die Endplatten dürfen nicht mit den Konterplatten verschweißt sein.

Einsatz M8, verschweißt mit dem Querträger

U-Profil, Mindestdicke 2,5 mm, verschweißt mit dem Querträger

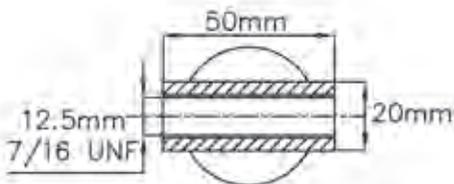


Zeichnung 253-66



A = Bohrungen für die Gurtbefestigung

Zeichnung 253-67



Zeichnung 253-68



Art. 254 – 2019

Besondere Bestimmungen für die Produktionswagen (Gruppe N)*

Stand: 04.12.2018– Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

1. DEFINITION

Großserien-Produktions-Tourenwagen

2. HOMOLOGATION

Diese Fahrzeuge müssen in mindestens 2500 identischen Exemplaren in 12 aufeinanderfolgenden Monaten hergestellt und von der FIA in Gruppe A homologiert worden sein.

Liefervarianten (VF) welche in der Gruppe A homologiert sind, sind auch in der Gruppe N gültig.

Für die Fahrzeuge der Gruppe N sind alle Produktionsvarianten (VP) zulässig.

Die Ausstattungsvarianten (VO) des Homologationsblattes der Gruppe A gelten nicht für die Gruppe N, außer wenn sie sich auf folgendes beziehen:

- Motor-Schwungrad mit dem selben Durchmesser und dem selben Gewicht wie das Originalteil, und zwar nur dann, wenn das Original-Schwungrad aus zwei Teilen gefertigt ist,
- Schwungrad für automatisches Getriebe,
- automatisches Getriebe,
- Schiebedach/Sonnendach, (inkl. Sonnendächer mit Klappe),
- Überrollkäfig,
- Sitzhalterungen und -befestigungen,
- Befestigungspunkte für Sicherheitsgurte,
- 8862-2009 Sitze: Ab 01.01.2021 werden VO- Nachträge für Sitzbefestigungen nicht mehr akzeptiert.
- 2/4 Tür-Versionen.

Super-Produktions-Ausstattungsvarianten (SP) sind für Gruppe-N-Fahrzeuge nicht zulässig.

In Gruppe A homologierte Evolutionen (ET), Kit-Varianten (VK) sind nicht in der Gruppe N gültig. Dennoch sind Typ-Evolutionen (ET), die ab dem 1. 1. 1997 in der Gruppe A homologiert wurden, auch in Gruppe N gültig.

3. ANZAHL DER SITZPLÄTZE

Diese Fahrzeuge müssen mindestens 4 Sitzplätze aufweisen, die den für Tourenwagen (Gr. A) festgelegten Abmessungen entsprechen.

4. ERLAUBTE ODER VORGESCHRIEBENE ÄNDERUNGEN UND EINBAUTEN

Alle nicht ausdrücklich durch das vorliegende Reglement erlaubten Änderungen sind verboten.

Es dürfen lediglich Arbeiten durchgeführt werden, die zum normalen Unterhalt des Wagens gehören oder dem Ersetzen von durch Verschleiß oder Unfall schadhafte gewordenen Teilen dienen. Änderungen und Einbauten dürfen nur innerhalb des nachfolgend bestimmten Rahmens durchgeführt werden. Über diese erlaubten Änderungen hinaus dürfen durch Verschleiß oder Unfall schadhafte Teile nur durch identische Originalteile ersetzt werden.

Die Fahrzeuge müssen in allen Punkten serienmäßig und anhand der Angaben des Homologationsblattes identifizierbar sein.

5. MINDESTGEWICHT

5.1 Die Fahrzeuge müssen das in der Grundhomologation angegebene Mindestgewicht aufweisen.

Mindestgewicht ist das tatsächliche Gewicht des leeren Fahrzeuges (ohne Personen oder Gepäck an Bord), ohne Werkzeuge und Wagenheber und mit maximal einem (1) Ersatzrad.

Wenn zwei Ersatzräder an Bord mitgeführt werden, muss das zweite Ersatzrad vor der Wiegung entfernt werden.

Alle Flüssigkeitsbehälter (Schmierung, Kühlung, Bremsen, Heizung – wenn vorhanden) müssen auf dem vom Hersteller vorgesehenen, normalen Füllstand sein. Ausgenommen hiervon sind die Behälter für Scheiben- oder Scheinwerferwaschanlage, für Bremsenkühlung, für Kraftstoff und für Wasserteinspritzung, die leer sein müssen.

Zusätzliche Scheinwerfer, die nicht im Homologationsblatt erscheinen, müssen vor dem Wiegen entfernt werden.

* s.a. „Allgemeine Bestimmungen, Definitionen und Klarstellungen zu technischen Reglements“ im blauen Teil

- 5.2 Nur für Rallyes: Das Mindestgewicht des Fahrzeugs (unter Berücksichtigung der Bestimmungen des Artikel 5.1) mit Teambesatzung (Fahrer + Beifahrer + vollständige Ausrüstung des Fahrers und des Beifahrers) ist: das in Artikel 5.1 beschriebene Mindestgewicht + 160 kg. Außerdem muss auch das in Artikel 5.1 beschriebene Gewicht eingehalten werden.

6.

6.1 Motor

– Motorabdeckungen aus Plastikmaterial, welche dem Zweck der Abdeckung mechanischer Bauteile im Motorraum dienen, dürfen entfernt werden, wenn diese nur eine ästhetische Funktion haben.

– Es ist erlaubt, unter der Motorhaube befindliches Geräuschdämmmaterial und Verkleidungen zu entfernen, welche von außen nicht sichtbar sind.

– Es ist erlaubt, den Gaszug zu verdoppeln oder durch einen anderen beliebigen zu ersetzen. Dieser Ersatzgaszug muss ein Sicherheitsteil sein, das heißt, er muss parallel zum Seriengaszug eingebaut werden.

Falls das Fahrzeug mit einer motorangetriebenen Drosselklappe ausgestattet ist, kann diese durch ein Drosselklappensystem mit mechanischer Betätigung, welches in Gruppe N homologiert ist, ersetzt werden.

– Die Schrauben und Bolzen dürfen geändert werden, vorausgesetzt die neuen Teile bestehen aus eisenhaltigem Material.

– Das Befestigungssystem für Motorleitungen (für Kühlung, Wärmetauscher, Ansaugtrakt, Öl etc.) darf ausgetauscht werden.

– Zündung: Fabrikat und Typ der Zündkerzen, Drehzahlbegrenzer und Hochspannungskabel sind freigestellt.

Die elektronische Steuereinheit und die Zündkomponenten in der elektronischen Steuereinheit sind freigestellt, das System muss jedoch komplett austauschbar mit der serienmäßigen Einheit sein.

Der ursprüngliche Kabelbaum muss beibehalten werden und darf nicht verändert werden.

Wenn der Motorkabelbaum durch den Radkasten verläuft, darf er versetzt werden.

Sensoren und Aktuatoren auf der „Input“-Seite müssen serienmäßig sein, ebenso ihre Funktion.

Es dürfen keine Sensoren hinzugefügt werden und sei es auch nur zur Datenaufzeichnung.

Es ist verboten, am ursprünglichen Kabelbaum zwischen dem elektronischen Steuergerät und

einem Sensor und/oder Aktuator einen Schalter hinzuzufügen.

Wenn ein Modell mit einem multiplexen Stromkreis ausgestattet ist, ist die Verwendung eines Kabelbaums zusammen mit einem als Ausstattungsvariante (VO) homologierten elektronischen Steuergerät zulässig.

– Jegliches Datenaufzeichnungssystem ist verboten, wenn es nicht zur homologierten Ausrüstung des Fahrzeugs gehört. Lediglich das im Serienfahrzeug eingebaute Datenaufzeichnungssystem darf verwendet werden. Es darf aber keinesfalls verändert werden oder zusätzliche Daten aufzeichnen.

Es sind ausschließlich Sensoren für folgende Parameter erlaubt: Wassertemperatur, Öltemperatur, Öldruck und Motordrehzahl. Jeder dieser Sensoren darf zu einer oder mehreren optischen Anzeigen (Displays) (mit der Möglichkeit der Datenaufzeichnung) nur durch einen Strang verbunden werden, der vollständig unabhängig von allen anderen Leitungen ist.

– Kühlung: Das Thermostat ist freigestellt, ebenso das Kontrollsystem und die Temperatur, die den Ventilator einschaltet. Das Verschlussystem des Kühlers ist freigestellt.

– Vergaser: Das Originalsystem muss beibehalten werden.

Bauteile des Vergasers, welche die Kraftstoffmenge, die dem Brennraum zugeführt wird, regulieren, dürfen verändert werden, solange sie keinen Einfluss auf die zugeführte Luftmenge haben.

Luftfiltereinsätze dürfen durch andere Einsätze ersetzt werden, die dem originalen Filtereinsatz entsprechen.

– Einspritzanlage: Das Originalsystem muss beibehalten werden.

Bauteile des Einspritzsystems, die sich in Stromrichtung hinter der Luftmesseinrichtung befinden und die die Kraftstoffmenge, die dem Brennraum zugeführt wird, regulieren, dürfen verändert werden, solange sie keinen Einfluss auf die zugeführte Luftmenge haben.

Sie dürfen jedoch nicht ersetzt werden.

Die elektronische Steuereinheit der Einspritzanlage ist freigestellt.

„Inputs“ der elektronischen Steuereinheit (Sensoren, Aktuatoren etc.), einschließlich ihrer Funktionen, müssen serienmäßig bleiben.

Es ist verboten, am ursprünglichen Kabelbaum zwischen dem elektronischen Steuergerät und einem Sensor und/oder Aktuator einen Schalter hinzuzufügen.

„Outputs“ der elektronischen Steuereinheit müssen ihre Originalfunktion gemäß dem Homologationsblatt beibehalten.

Wenn ein Modell mit einem multiplexen Stromkreis ausgestattet ist, ist die Verwendung eines Kabelbaums zusammen mit einem als Ausstattungsvariante (VO) homologierten elektronischen Steuergerät zulässig.

Es muss sichergestellt werden, dass die Sensoren bei einem Fahrzeug, welches mit einem multiplexen Stromkreis ausgestattet ist, mit dem homologierten Kabelbaum beibehalten werden können.

Die Einspritzdüsen dürfen modifiziert oder ersetzt werden, um deren Durchflussrate zu ändern, jedoch dürfen dadurch ihr Arbeitsprinzip oder ihre Befestigungen nicht geändert werden.

Die Kraftstoff-Verteilerleiste kann durch eine andere Verteilerleiste freier Gestaltung, ersetzt werden, welche jedoch mit Schraubanschlüssen für die Leitungen und dem Kraftstoffdruckregler versehen sein muss, unter der Bedingung, dass die Montage der Einspritzdüsen mit der originalen identisch ist.

Luftfiltereinsätze dürfen durch andere Einsätze ersetzt werden, die dem originalen Filtereinsatz entsprechen.

- Schmierung: Das Anbringen von Ölleitblechen in der Ölwanne ist erlaubt.

Ersatz-Ölfiterereinsätze: dürfen durch andere Einsätze ersetzt werden, die dem originalen Filtereinsatz entsprechen.

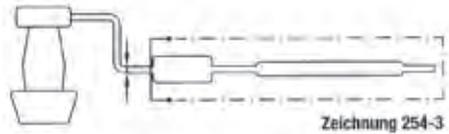
Für Turbo-Motoren ist es zulässig, die Schmierölleitungen des Turboladers durch Leitungen gemäß Art. 253-3.2 zu ersetzen.

Diese Leitungen dürfen auch mit Schnellverschlüssen versehen sein.

- Motor- und Getriebeaufhängung: Die Motor- und Getriebeaufhängung müssen original oder homologiert sein.

Wenn die Aufhängungen original sind, ist das Material des elastischen Teils freigestellt.

- Abgasanlage:
Es ist erlaubt:
- entweder die Innenteile des/der ursprünglichen Schalldämpfer zu entfernen,
- oder das Abgassystem vom ersten Schalldämpfer bis zum Abgasaustritt zu ändern, wobei der äußere Durchmesser der Leitung/en derjenigen des Rohres entsprechen muss, das stromaufwärts vor dem ersten Schalldämpfer liegt. (siehe Zeichnung 254-3 und Position 328p bzw. für ab dem 01.01.2010 homologierte Fahrzeuge: Art. 328o im Gruppe N-Homologationsblatt).



Falls das originale Rohr stromabwärts des ersten Schalldämpfers ein Doppelrohr sein sollte, so darf der max. Außendurchmesser des neuen Rohres der Querschnittsfläche der beiden Rohre entsprechen.

Für Fahrzeuge mit Turbolader ist es zulässig, die Abgasanlage vom Befestigungsflansch des Turbolader-Ausgangs an zu verändern, wobei der maximale Querschnitt des geänderten Rohres dem Durchmesser des Rohres entsprechen muss, welches zum ersten serienmäßigen Schalldämpfer führt. Das Verbindungsstück zwischen Turbolader-Ausgangs-Befestigungsflansch und dem Abgasrohr darf konisch ausgeführt sein.

Sollten im ersten Schalldämpfer zwei Einlässe existieren, muss der Querschnitt der geänderten Anlage kleiner oder gleich dem Gesamtquerschnitt der beiden Einlässe sein.

Nur ein Rohr darf am Auslass vorhanden sein, sofern nicht das Originalteil benutzt wird.

Der Auslass muss an der gleichen Stelle liegen wie der des Serienabgassystems.

Diese Freiheiten dürfen keine Veränderungen am Fahrgestell nach sich ziehen und müssen die Vorschriften hinsichtlich Geräuschbegrenzung des Landes respektieren, in der die Veranstaltung stattfindet.

Zusätzliche Teile zur Befestigung des Auspuffs sind erlaubt.

Ein Schalldämpfer ist ein Teil des Abgassystems, das den Abgasgeräuschpegel des Fahrzeuges mindern muss.

Der Durchmesser des Schalldämpfers muss mindestens 170 % des Durchmessers des Einlassrohres betragen und muss schalldämmendes Material enthalten. Das schalldämmende Material darf aus einem zu 45 % perforierten Rohr oder aus einer synthetischen Packung bestehen.

Die Länge des Schalldämpfers muss zwischen dem 3- bis 8-fachen des Einlassdurchmessers betragen.

Der Schalldämpfer darf als Serienteil an ein Rohr geschweißt sein, aber das Rohr wird nicht als Teil des Schalldämpfers betrachtet.

Der Katalysator wird als Schalldämpfer angesehen und darf versetzt werden.

Falls der Katalysator direkt am Auslasskrümmer befestigt ist, kann er durch ein konisches Teil der gleichen Länge und mit dem gleichen Einlass- und Auslassdurchmesser ersetzt werden. Die danach folgende Abgasanlage ist freigestellt, wobei der Rohrdurchmesser nicht größer sein darf als der Durchmesser an der Katalysator-Auslassseite.

Falls der Katalysator ein integriertes Teil des Auslasskrümmers ist, so darf nur das Innenteil des Katalysators (Matrix) entfernt werden.

Eine Lambdasonde darf nur dann entfernt werden, wenn diese ein freies Teil der Abgasanlage ist.

- Zylinderkopfdichtung: das Material ist freigestellt, nicht jedoch die Dicke.
- Geschwindigkeitsregler (Tempomat usw.): Der Geschwindigkeitsregler darf stillgelegt werden.
- Nur in Rallyes:
Die Zylinderzahl ist auf 6 begrenzt.
Der Hubraum ist wie folgt limitiert:

a) Saugmotoren

- maximal 3 Liter für Motoren mit zwei Ventilen pro Zylinder
- maximal 2,5 Liter für Motoren mit mehr als zwei Ventilen pro Zylinder.

b) Aufgeladene Motoren

Der effektive Hubraum für aufgeladene Motoren ist auf max. 2500 ccm begrenzt.

Das Aufladesystem muss mit dem des homologierten Motors übereinstimmen.

Alle Fahrzeuge mit aufgeladenen Motoren müssen mit einem Luftbegrenzer versehen sein, der am Verdichter-/Kompressorgehäuse befestigt ist.

Dieser Luftbegrenzer, der für Rallyes vorgeschrieben ist, ist für andere Veranstaltungen nicht verboten, wenn ein Bewerber beschließt, diesen zu verwenden.

Die gesamte Luft, die zur Versorgung des Motors notwendig ist, muss durch diesen Luftbegrenzer geführt werden, der den nachfolgenden Bestimmungen entsprechen muss:

Der innere Durchmesser des Lufteinlasses des Kompressors darf maximal **33** mm betragen. Er muss über eine Mindestdistanz von 3 mm aufrechterhalten sein, gemessen stromabwärts von einer Ebene senkrecht zur Symmetrieachse, die sich maximal 50 mm stromaufwärts zu einer Ebene durch die äußere obere Kante (stromaufwärts) der Kompressorschauflern befinden muss gemessen entlang der neutralen Achse des Einlasskanals (siehe Zeichnung 254-4).

Der Durchmesser muss jederzeit eingehalten werden, unabhängig von den Temperaturbedingungen.

Der äußere Durchmesser des Luftbegrenzers muss an seinem engsten Punkt unter 39 mm liegen. Dieser Wert muss über eine Distanz von 5 mm auf jeder Seite eingehalten werden.

Die Befestigung des Luftbegrenzers am Turbolader muss so durchgeführt werden, dass zwei Schrauben komplett vom Kompressorgehäuse oder vom Luftbegrenzer entfernt werden müssen, um den Luftbegrenzer vom Kompressor zu entfernen.

Eine Befestigung mit einer Nadel- bzw. Madenschraube ist nicht zulässig.

Ausschließlich zum Zwecke der Montage des Luftbegrenzers ist es erlaubt, Material am Kompressorgehäuse zu entfernen oder hinzuzufügen.

Die Köpfe der Schrauben müssen gebohrt sein, so dass eine Verplombung möglich ist.

Der Luftbegrenzer muss aus einem einzigen Material gefertigt sein und darf ausschließlich zum Zwecke der Befestigung und Verplombung gebohrt sein. Die Anbringung muss möglich sein zwischen den Befestigungsschrauben, zwischen dem Luftbegrenzer (oder der Befestigung Luftbegrenzer/Kompressorgehäuse), dem Kompressorgehäuse (oder der Gehäuse/Flansch-Befestigung) und dem Turbinengehäuse (oder der Gehäuse/Flansch-Befestigung) (siehe Zeichnung 254-4).

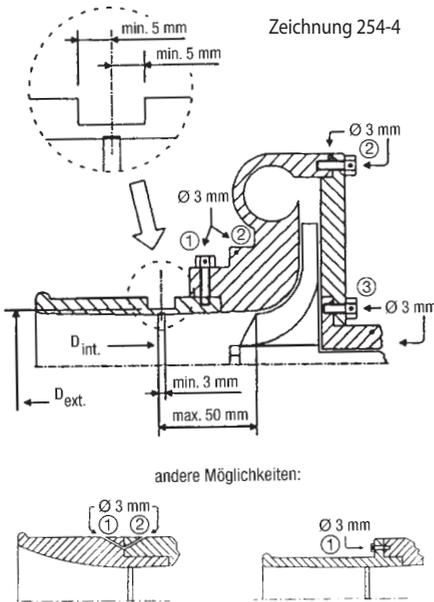
Im Falle eines Motors mit zwei parallelen Kompressoren muss jeder Kompressor bis zu einem maximalen Einlassdurchmesser von 22,6 mm begrenzt sein.

Diesel-Motor:

Für Fahrzeuge mit Dieselmotor muss der Luftbegrenzer einen Innendurchmesser von maximal **35** mm und einen Außendurchmesser von 41 mm, unter den vorgenannten Bedingungen aufweisen (dieser Durchmesser muss jederzeit ohne Ankündigung überprüfbar sein).

Im Falle eines Motors mit zwei parallelen Kompressoren muss jeder Kompressor mit einem Luftbegrenzer mit einem max. Innendurchmesser von 22,7 mm und einem max. Außendurchmesser von 28,7 mm, unter gleichen Bedingungen wie oben beschrieben, versehen werden.

Zeichnung 254-4



- 1 - Bohrung für Luftbegrenzer oder Luftbegrenzer/Kompressorgehäuse
- 2 - Bohrung für Kompressorgehäuse oder Gehäuse/Flansch
- 3 - Bohrung für Turbinengehäuse oder Gehäuse/Flansch

6.2 Kraftübertragung

6.2.1 Kupplung

Die Kupplungsscheibe inklusive deren Gewicht ist freigestellt mit Ausnahme der Anzahl. Der Durchmesser der Kupplungsscheibe darf vergrößert werden.

6.2.2 Getriebe

Das Innere des Getriebes ist freigestellt.

Die Zahnzahl und Übersetzungsverhältnisse müssen, wie in Gruppe N homologiert, beibehalten werden.

Die Gelenke der Getriebebetätigung sind freigestellt.

Das homologierte Schaltschema vom Serienmodell muss beibehalten werden.

6.2.3 Differential

Die Verwendung eines mechanischen Sperrdifferentials ist erlaubt, vorausgesetzt dass es in das serienmäßige Gehäuse passt und als Ausstattungsvariante (VO) homologiert ist.

Der Rampenwinkel und die Anzahl der Scheiben darf in Bezug auf das serienmäßige Differential oder des per Option Variant (VO) homologierte Differential nicht geändert werden. Die Dicke der Scheiben darf jedoch modifiziert werden.

Um dessen Befestigung zu erlauben, kann der Innenraum des Original-Differentialgehäuses geändert werden.

Ein „mechanisches Sperrdifferential“ bezeichnet jedes System, das rein mechanisch arbeitet, d. h. ohne Hilfe eines hydraulischen oder elektrischen Systems.

Eine Viskokupplung wird nicht als mechanisches System betrachtet.

Wenn das homologierte Fahrzeug mit einer Viskokupplung ausgestattet ist, darf dieses beibehalten werden, aber es ist nicht zulässig, ein weiteres Differential hinzuzufügen.

Falls das Fahrzeug serienmäßig mit einem elektronisch gesteuerten Differential ausgestattet ist, ist die elektronische Steuereinheit freigestellt; das System muss jedoch komplett austauschbar mit der serienmäßigen Einheit sein (dies bedeutet, das Differential muss auch dann funktionieren, wenn die Steuereinheit durch die serienmäßige Einheit ersetzt wird).

Sensoren und Schalter auf der „Input“-Seite dürfen nicht geändert werden; auch nicht deren Funktion.

Es dürfen keine Sensoren hinzugefügt werden; auch nicht zur Datenspeicherung. Der Kabelbaum darf nicht modifiziert werden.

6.2.4 Halbwellen:

Diese müssen original oder als Ausstattungsvariante (VO) homologiert sein.

6.3 Radaufhängung

Die Veränderung der Feder- und Dämpfereinstellungen vom Fahrgastraum aus ist verboten.

Die Verstärkung der Bauteile der Radaufhängung (mit Ausnahme von Streben der Überrollvorrichtung) und ihrer Befestigungspunkte ist durch Hinzufügen von Material erlaubt. Die Verstärkungen der Radaufhängung dürfen keine hohlen Querschnitte erzeugen und zwei einzelne Teile nicht so zusammenfügen, dass sie ein einziges bilden.

– Federn

Die Federsitze dürfen verstellbar sein, wenn die Verstelleinheit ein Teil des Federsitzes ist und von dem Radaufhängungsteil bzw. von der Karosserie getrennt ist (der Federsitz darf entfernt werden).

– Schraubenfedern

Die Länge, die Anzahl der Windungen, der Durchmesser des Drahtes, der äußere Durchmesser, der Federtyp (progressiv oder nicht) und die Form des Federsitzes sind freigestellt.

Die Anzahl der Federn und die Federteller sind freigestellt, vorausgesetzt die Federn werden in Reihe eingebaut.

- Blattfedern
Die Länge, Breite, Dicke und die vertikale Krümmung sind freigestellt.
- Torsionsstäbe
Der Durchmesser ist freigestellt.
Die Freiheiten der Aufhängungsfedern erlauben es nicht, Art. 205 des Homologationsblattes (minimale Höhe von Radnabenmitte zur Unterkante des Radausschnittes) zu missachten.
- Feder-Dämpfer-Einheiten
Die Verwendung von Feder-Dämpfer-Einheiten ist zulässig, falls das Fahrzeug serienmäßig damit nicht ausgestattet war und unter der Bedingung, dass die originale Feder entfernt wurde.
- Stoßdämpfer
Die Stoßdämpfer sind frei, aber Anzahl, Typ (Teleskop-, Hebel- usw.), Arbeitsprinzip (Hydraulik, Reibung, kombiniert, usw.) und die Befestigungspunkte müssen beibehalten werden.
Die Verwendung von Lagern mit linearer Führung ist verboten (DMSB-Anmerkung: z. B. Linear-Kugellager). Es sind nur Gleitlager als Führungen zulässig.
Die Überprüfung der Wirkungsweise der Stoßdämpfer wird wie folgt durchgeführt:
Wenn die Federn bzw. die Drehstabfedern entfernt sind, muss das Fahrzeug in weniger als 5 Minuten bis zum Federanschlag absinken.
Die Dämpferbehälter (Ausgleichsbehälter, Druckspeicher) dürfen an die unveränderte Fahrzeugkarosserie befestigt werden.
Falls der Stoßdämpfer separate Flüssigkeitsbehälter im Fahrgastraum oder im nicht vom Fahrgastraum getrennten Kofferraum hat, müssen diese Behälter ausreichend sicher befestigt sein und einen Schutz aufweisen.
Unter der Voraussetzung, dass der Stoßdämpfer keine führenden Funktionen hat, darf der Silentblock durch ein Uniballgelenk ersetzt werden.
Nur für Rallyes in Afrika: Ein Silentblock darf durch ein Uniballgelenk ersetzt werden, auch dann wenn der Stoßdämpfer führende Funktionen hat.
Gasdruckstoßdämpfer sind vom Arbeitsprinzip her als Hydraulikdämpfer zu betrachten.
Stoßdämpfer des Typs McPherson: Wenn es, bei McPherson-Aufhängungen oder gleichartigen Aufhängungen, zum Austausch des Dämpfungs-elementes notwendig ist, das Teleskopteil und/oder das Federbein (Dämpfer und Befestigungssystem am Nabenträger) auszuwechseln, so müssen die Ersatzteile den Originalteilen mechanisch gleichwertig sein und die gleichen Befestigungspunkte haben.

Bei McPherson-Aufhängungen ist die Form und das Material des Federsitzes freigestellt.

- Hydropneumatische Radaufhängung
Im Falle einer hydropneumatischen Radaufhängung können die Maße, Form und Material der Feder-elemente (Kugel) geändert werden, aber nicht deren Anzahl.
Ein von außen regulierbares Ventil darf auf den Feder-elementen (Kugeln) hinzugefügt werden.
- Silentblöcke
Ein Silentblock darf durch einen anderen Silentblock freier Form mit einer Shore-Härte von max. 80 (Typ A) ersetzt werden.

6.4 Räder und Reifen

6.4.1 Räder:

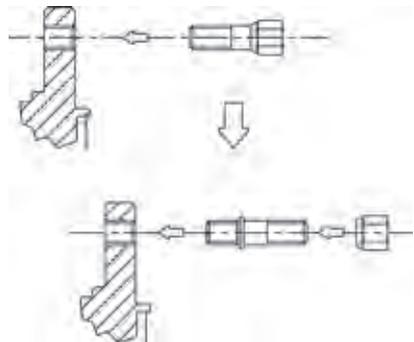
Die Räder sind freigestellt, sofern sie den homologierten maximalen Durchmesser (Position 801.a) und die homologierte maximale Breite (Position 801.b) einhalten.

Die Verwendung von Rädern mit kleineren Dimensionen ist erlaubt.

Geschmiedete Magnesium-Felgen sind verboten (gilt auch für Standard-Felgen).

Sie müssen durch die Kotflügel abgedeckt sein (gleiche Prüfmethode wie in Gruppe A, Artikel 255-5.4), und die auf dem Homologationsblatt angegebene maximale Spurweite muss berücksichtigt werden.

Radbefestigungen mit Bolzen können durch Befestigungen mit Schrauben und Muttern ersetzt werden (gemäß Zeichnung 3), vorausgesetzt, dass die Anzahl der Befestigungspunkte und der Durchmesser der schraubbaren Teile beibehalten werden.



Zeichnung 254-1

Die Radmuttern können durch andere Radmuttern aus einer eisenbasierten Legierung ersetzt werden. Hinzugefügte Luftextraktoren an den Rädern sind nicht zulässig.

6.4.2 **Reifen**

Die Reifen sind freigestellt, vorausgesetzt sie können auf diese Räder montiert werden.

Die Verwendung jeglicher Vorrichtungen, um die Leistungsfähigkeit des Reifens bei einem Innendruck gleich oder niedriger dem atmosphärischen Druck beizubehalten, ist verboten. Das Reifeninnere (Raum zwischen der Felge und dem inneren Teil des Reifens) darf nur mit Luft gefüllt sein.

6.4.3 **Ersatzrad**

Das (die) Ersatzrad (Ersatzräder) ist (sind) vorgeschrieben, wenn dies im Homologationsblatt aufgeführt ist.

Das Ersatzrad darf in den Innenraum des Fahrgastraumes versetzt werden, unter der Bedingung, dass es dort sicher befestigt ist und dass es nicht in dem für Fahrer oder Beifahrer vorgesehenen Raum, eingebaut wird.

6.5 **Bremsen**

Mit Ausnahme der erlaubten Änderungen dieses Artikels müssen die Bremsen original sein oder als Ausstattungsvariante (VO) homologiert sein.

Die elektronische Steuereinheit der Bremsanlage ist freigestellt; muss jedoch komplett austauschbar mit der serienmäßigen Einheit sein (das bedeutet, das Bremssystem muss auch dann funktionieren, wenn die Steuereinheit durch die serienmäßige Einheit ersetzt wird).

Sensoren und Schalter auf der „Input“-Seite müssen serienmäßig sein, ebenso ihre Funktion.

Es dürfen keine Sensoren hinzugefügt werden und es es auch nur zur Datenaufzeichnung.

Elektrische Leitungen dürfen nicht modifiziert werden.

Die Bremsbeläge und deren Befestigung (genietet, geklebt etc.) sind freigestellt, vorausgesetzt die Reibfläche wird auf keinen Fall erhöht.

Die Schutzbleche können entfernt oder gebogen werden.

Im Falle eines mit Servobremse ausgestatteten Fahrzeugs, darf diese Vorrichtung abgeschaltet oder durch eine homologierte Variante (VO-Nachtrag) ersetzt werden. Dies gilt auch für Anti-Blockier-Bremssysteme.

Falls das Anti-Blockier-Bremssystem (ABS) abgeschaltet oder entfernt ist, ist die Verwendung eines mechanischen Verteilers für die Hinterachsbremse, welcher vom Hersteller als VO homologiert wurde, zulässig.

Es ist erlaubt, eine Feder in die Bohrung der Brems-sättel hinzuzufügen und die Dichtung sowie Staubabdeckung des Brems-sättels zu ersetzen.

Bremslösungen dürfen gegen Leitungen ausgetauscht werden, die der Luftfahrt-Norm entsprechen.

Die Hinzufügung einer Vorrichtung, welche den von den Brems-scheiben und/oder den Rädern aufgenommenen Schmutz abschabt, ist zulässig.

6.5.1 **Handbremse**

Die mechanische Handbremse darf durch ein in Gruppe N homologiertes hydraulisches System ersetzt werden, jedoch ist in diesem Fall ein diagonales Bremskreis-System (X-Form) oder das originale Bremssystem vorgeschrieben.

Es ist erlaubt die Position der hydraulischen Handbremse zu ändern, vorausgesetzt, dass diese Position der im Gruppe-N-Homologationsblatt angegeben entspricht (z. B. am Mittel-tunnel).

6.6 **Lenkung**

Die Verbindungsleitungen zwischen Servolenkungspumpe und Zahnstange dürfen durch Leitungen gemäß Art. 253-3.2 ersetzt werden.

6.7 **Karosserie**

6.7.1 **Karosserie außen**

Radkappen müssen entfernt werden.

Es dürfen Scheinwerfer-Schutzvorrichtungen montiert werden, die ausschließlich der Abdeckung der Scheinwerferstreuscheibe dienen, ohne dass sie die Aerodynamik des Fahrzeugs beeinflussen.

Die Anbringung von Unterschutzvorrichtungen ist nur bei Rallyes erlaubt, vorausgesetzt, dass diese wirkliche Schutzvorrichtungen sind, die die Bodenfreiheit berücksichtigen, die abnehmbar sind und die ausschließlich dazu dienen, folgende Teile zu schützen: Motor, Kühler, Radaufhängung, Getriebe, Kraftstoffbehälter, Kraftübertragung, Lenkung, Auspuff und Feuerlöschbehälter.

Nur im Bereich vor der Vorderachse dürfen sich die Unterschutzvorrichtungen über die gesamte Breite der Unterseite der vorderen Stoßfänger erstrecken.

Die Befestigungen des vorderen und hinteren Stoßfängers darf nicht geändert werden (zusätzliche Befestigungen sind nicht erlaubt).

Zusätzliche Befestigungen für Karosserieteile (Stoßfänger, Kotflügelverbreiterungen usw.) sind erlaubt (zusätzlich zu den ursprünglichen Befestigungen, die beibehalten werden müssen).

Der Verschlussdeckel des Kraftstoffbehälters kann beliebig gesichert werden.

Der Austausch der vorderen und hinteren Scheibenwischerblätter ist zulässig.

Geräuschdämmende Kunststoffteile dürfen aus dem Inneren der Radhäuser entfernt werden. Diese Kunststoffteile dürfen auch durch Aluminium- oder Plastikteile gleicher Form ersetzt werden.

Schutzvorrichtungsteile aus Kunststoff, die unter der Karosserie angebracht sind (vom Luftstrom berührt), dürfen entfernt werden.

6.7.2 Fahrgastraum

Das Material der Sitze für den Fahrer und Beifahrer ist freigestellt, jedoch darf das Gewicht der Sitzschale (ohne Polsterung und Halterungen) max. 4 kg aufweisen.

Die Vordersitze dürfen nach hinten versetzt werden, jedoch nicht über die vertikale Ebene hinaus, die durch die Vorderkante des originalen Rücksitzes gebildet wird.

Der hierbei verbindliche Messpunkt am Vordersitz wird durch die Höhe der Rückenlehne ohne Kopfstütze gebildet, und falls die Kopfstütze im Sitz integriert ist, durch den hintersten Punkt der Schulterpartie des Fahrers.

Die Rücksitze dürfen entfernt werden.

Die hinteren Sicherheitsgurte dürfen entfernt werden.

6.7.2.1 Armaturenbrett

Das Armaturenbrett und die Mittelkonsole müssen original bleiben.

6.7.2.2 Türen – Seitenverkleidung

Es ist erlaubt, dass Geräuschdämmmaterial von den Türen zu entfernen, vorausgesetzt, dass dies nicht die Form der Tür verändert.

a) Es ist erlaubt, die Verkleidung von den Türen, zusammen mit deren Seitenaufprallstreben zu entfernen, um eine Flankenschutzstruktur aus feuerfestem Verbundmaterial, einzubauen.

Die Mindestausführung dieser Struktur muss mit der nachstehenden Zeichnung (255-14) übereinstimmen.

Die vorgenannten Bestimmungen gelten auch für die Verkleidung, welche sich unterhalb der hinteren Seitenscheiben von 2-türigen Fahrzeugen, befindet.

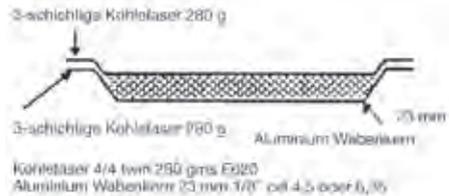
Die minimale Höhe der Tür-Seitenschutzplatten muss sich von der Türunterkante bis zur maximalen Höhe des Flankenschutzes (Türstrebe) erstrecken.

DMSB-Hinweis: Die max. Höhe entspricht der Position des halben Türausschnittes.

b) Wenn die Originalstruktur der Türen nicht verändert wurde (Entfernung, auch teilweise, von Streben oder Verstärkungen), dürfen die Türverkleidungen aus mindestens 0,5 mm dickem Metallblech, aus mindestens 1 mm dicker Kohlefaser oder aus einem anderen, mindestens 2 mm dickem festen und nicht brennbarem Material bestehen.

Die minimale Höhe der Tür-Seitenschutzplatten muss sich von der Türunterkante bis zu maximalen Höhe des Flankenschutzes (Türstrebe) erstrecken.

Es ist erlaubt, elektrische Fensterheber durch mechanische zu ersetzen. Es ist erlaubt, mechanische Fensterheber durch elektrische zu ersetzen.



Zeichnung 255-14

6.7.2.3 Fahrzeugboden

Der Teppichboden ist freigestellt und darf somit entfernt werden.

6.7.2.4 Anderes Geräuschdämmmaterial und Verkleidungen

Anderes Geräuschdämmmaterial und Verkleidungen, außer jene, die in Artikel 6.7.2.3. (Türen) und 6.7.2.2. (Armaturenbrett) aufgeführt sind, dürfen entfernt werden.

6.7.2.5 Heizung

Die originale Heizungs-ausrüstung muss beibehalten werden.

Die folgenden Teile der Klimaanlage dürfen entfernt werden: Kondensator und Zusatzlüfter, Flüssigkeitstank, Verdampfer und Lüfter, Expansionsventil, sowie alle Leitungen, Verbindungen, Schalter, Sensoren und Betätigungen, die für die Betätigung des Systems notwendig sind.

Nur wenn das Antriebssystem vollständig unabhängig von jedem anderen System ist, darf der Kompressor der Klimaanlage entfernt werden.

Wenn dies nicht der Fall ist, muss die Entfernung des Kompressors der Klimaanlage als VO homologiert sein.

Der Kompressor darf stillgelegt werden.

Werden einzelne Teile mit der Heizung gemeinsam genutzt, so müssen diese beibehalten werden.

6.7.2.6 Die herausnehmbare hintere Hutablage in 2-Volumen-Fahrzeugen darf entfernt werden.

6.7.3 Zusätzliches Zubehör

Ohne Einschränkung ist alles Zubehör erlaubt, das keinerlei Einfluss auf das Fahrzeugverhalten des Wagens ausübt, zum Beispiel Zubehör, das der Verschönerung oder Bequemlichkeit im Wagenin-

neren dient (Beleuchtung, Heizung, Radio, etc.). Dieses Zubehör darf keinesfalls, auch nicht indirekt, Einfluss auf die Motorleistung, Lenkung Kraftübertragung, Bremsen oder Straßenlage ausüben. Die Aufgabe aller Bedienungsorgane muss diejenige bleiben, die vom Hersteller vorgesehen ist.

Es ist erlaubt, sie anzupassen, um sie im Gebrauch einfacher oder besser erreichbar zu machen, zum Beispiel Verlängerung des Handbremshebels, zusätzlicher Belag auf dem Bremspedal, etc.

Folgendes ist erlaubt:

- 1) Messinstrumente wie zum Beispiel Tachometer etc. dürfen eingebaut oder ersetzt werden und auch andere Funktionen erfüllen. Solche Installationen dürfen keinerlei Risiko darstellen. Der Tachometer darf jedoch nicht entfernt werden, wenn die zusätzlichen Regelungen der Veranstaltung dies verbieten.

Die Radio/ HiFi Ausstattung darf entfernt werden.

- 2) Die Hupe kann ausgetauscht und/oder durch eine zusätzliche ergänzt werden, die in der Reichweite des Beifahrers liegt.

Die Hupe ist auf geschlossenen Strecken nicht vorgeschrieben.

- 3) Der Arretierungsmechanismus der Handbremse darf entfernt werden, um ein sofortiges Lösen zu ermöglichen (Fly-off-Handbremse)
- 4) Das Lenkrad ist freigestellt.

Das Lenkradschloss darf funktionsuntüchtig gemacht werden.

Der Schnelllösemechanismus muss aus einem zur Lenkradachse konzentrischen Flansch bestehen, der durch Eloxiervorgang gelb oder durch eine andere dauerhafte gelbe Beschichtung gekennzeichnet und an der Lenksäule hinter dem Lenkrad eingebaut ist.

Das System muss durch Ziehen des Flansches entlang der Lenkradachse ausgelöst werden.

- 5) Zusätzliche Fächer dürfen zum Handschuhfach und zusätzliche Taschen in den Türen hinzugefügt werden, sofern sie an den Original-Verkleidungen angebracht werden.
- 6) Isoliermaterial darf hinzugefügt werden, um die Insassen oder Teile vor Feuer oder Hitze zu schützen.

6.7.4 Verstärkungen

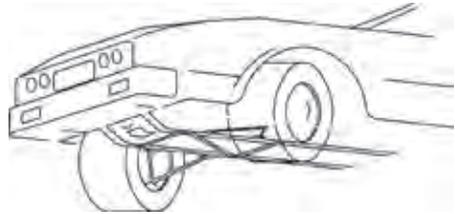
Verstärkungsstreben dürfen an den Befestigungspunkten der Aufhängung am Fahrzeugaufbau oder am Fahrgestell derselben Achse auf beiden Seiten der Längsachse des Fahrzeugs montiert werden, vorausgesetzt, dass sie abnehmbar und mit Schrauben befestigt sind.

Die Entfernung zwischen einem Befestigungspunkt der Aufhängung und einem Verankerungs-

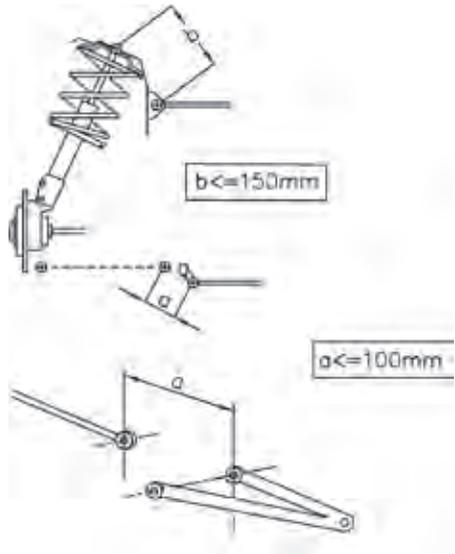
punkt der Strebe darf 100 mm nicht überschreiten, es sei denn, es handelt sich um eine mit der Überrollkäfig zugelassene Querstrebe oder um eine obere Strebe, die an einer McPherson-Aufhängung oder ähnlichem befestigt wird.

Im letztgenannten Fall beträgt die maximale Entfernung zwischen einem Verankerungspunkt der Strebe und dem oberen Gelenkpunkt 150 mm (siehe Zeichnungen 255-2 und 255-4). Abgesehen von diesen Punkten darf die Strebe nicht an dem Fahrzeugaufbau oder den mechanischen Teilen verankert sein.

Falls das Serienfahrzeug mit einer Verstärkungsstrebe ausgestattet ist, so ist es zulässig, diese zu entfernen oder durch eine andere, den vorstehenden Bestimmungen entsprechende, Verstärkungsstrebe zu ersetzen.



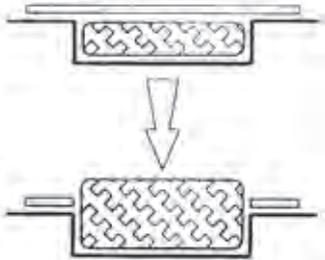
Zeichnung 255-2



Zeichnung 255-4

Die Verstärkung des aufgehängten Teils ist erlaubt, wenn es sich um Material handelt, das der ursprünglichen Form folgt und mit ihr in Berührung ist.

- 6.7.5 Falls das Ersatzrad ursprünglich in einer geschlossenen Mulde aufbewahrt ist, und dieses Rad durch ein breiteres bezüglich der Lauffläche ausgetauscht wird (siehe Art. 6.4), das sich an dieser Stelle befindet, so ist es erlaubt, von der Radabdeckung eine kreisförmige Fläche zu entfernen, die der Größe des Durchmessers des neuen Rades entspricht (siehe Zeichnung 254-2).



Zeichnung 254-2

6.8 Elektrisches System

Batterie: Das Fabrikat, die Kapazität und Kabel der Batterie sind freigestellt. Die Spannung und der Unterbringungsort müssen unverändert bleiben.

Im Fahrgastraum ist ein Unterbrechungsschalter, der mit der Batterie verbunden ist, erlaubt. Die Batterie muss eine Trockenbatterie sein, falls diese nicht im Motorraum untergebracht ist.

Lichtmaschine: Eine stärkere Lichtmaschine darf eingebaut werden. Eine Gleichstromlichtmaschine kann nicht durch eine Drehstromlichtmaschine ersetzt werden und umgekehrt.

Beleuchtung: Maximal 6 zusätzliche Scheinwerfer – und die entsprechenden Relais – sind unter der Bedingung erlaubt, dass dies nach den Gesetzen des Landes zulässig ist.

Falls die serienmäßigen Nebelscheinwerfer beibehalten werden, zählen diese mit als Scheinwerfer.

Sie dürfen nicht in die Karosserie eingelassen werden.

Scheinwerfer und andere außenliegende Beleuchtungseinrichtungen müssen immer in Paaren vorhanden sein.

Die Originalscheinwerfer dürfen außer Betrieb gesetzt und mit Klebeband überklebt werden.

Sie dürfen in Übereinstimmung mit diesem Artikel durch andere Scheinwerfer ersetzt werden.

Die Montage eines Rückfahrcheinwerfers ist erlaubt, vorausgesetzt, dass er nur bei Lage des

Gangschalthebels in Rückwärtsgangstellung funktioniert und dass die diesbezüglichen gesetzlichen Vorschriften erfüllt sind.

Sicherungen: Zusätzliche Sicherungen im Stromkreis sind erlaubt.

6.9 Kraftstoffkreislauf

Wenn der Originalkraftstoffbehälter mit einer elektrischen Pumpe und einem innenliegenden Filter ausgestattet wurde, darf ein Filter und eine Pumpe, mit identischen Eigenschaften wie die der homologierten, außerhalb des Kraftstoffbehälters angebracht werden.

Zusätzlich zum *Haupttank* darf ein *Zusatztank* der Spezifikation FT3-1999, FT-3.5 oder FT5 verwendet werden, vorausgesetzt die nachfolgenden Bedingungen werden eingehalten.

Diese vorgenannten Teile müssen in angemessener Weise geschützt werden.

Die Anbringung einer zweiten Kraftstoffpumpe ist erlaubt, aber es darf sich hierbei nur um eine Ersatzpumpe handeln, d. h., sie darf nicht zusätzlich zur erlaubten Kraftstoffpumpe in Betrieb sein. Sie darf nur anschließbar sein, wenn das Fahrzeug nicht in Bewegung ist und nur mittels rein mechanischer Vorrichtungen, die sich neben den Pumpen befinden.

Die Einfüllöffnungen dürfen nicht in den Scheiben angebracht werden.

Die Kraftstoffleitungen müssen durch Leitungen aus dem Flugzeugbau ersetzt werden, wobei die Führung dieser Leitungen freigestellt ist.

Es ist zulässig, 2 Bohrungen mit einem maximalen Durchmesser von 60 mm oder einer äquivalenten Fläche in den Fahrzeugboden einzubringen unter der Voraussetzung, dass diese ausschließlich der Durchführung von Leitungen zur Befüllung bzw. Entleerung des Kraftstoffbehälters dienen.

Das Gesamtvolumen der Kraftstoffbehälter darf das in Position 401.d des Homologationsblattes der Gruppe N angegebene Volumen nicht überschreiten.

Gesamtvolumen der Kraftstoffbehälter für Rallies:

Es darf das in Artikel 401.d der Gruppe N-Homologation angegebene Volumen übersteigen falls im Fahrzeug ein FT3-1999, FT3.5-1999 oder FT5-1999 Sicherheitstank eingebaut ist.

In Abhängigkeit vom Hubraum dürfen die folgenden Werte nicht überschritten werden:

bis 700 ccm	60 l
über 700 ccm bis 1000 ccm	70 l
über 1000 ccm bis 1400 ccm	80 l
über 1400 ccm	95 l

Bei 2-Volumen-Fahrzeugen mit einem Kraftstofftank im Kofferraum muss ein feuerfestes und flüssigkeitsdichtes Gehäuse den Kraftstofftank und die Einfüllöffnungen umgeben.

Bei 3-Volumen-Fahrzeugen muss eine feuerfeste und flüssigkeitsdichte Abschottung den Fahrgastraum vom Kraftstofftank trennen. Dennoch wird empfohlen, dass diese flüssigkeitsdichte Abschottung durch ein flüssigkeitsdichtes Gehäuse wie bei 2-Volumen-Fahrzeugen ersetzt wird.

6.10 Wagenheber und Schlagschrauber

Die Aufnahmepunkte dürfen verstärkt, verlegt und in ihrer Anzahl erhöht werden. Diese Änderungen gelten ausschließlich für die Aufnahmepunkte des Wagenhebers.

Der Wagenheber darf ausschließlich per Hand benutzt werden (entweder vom Fahrer oder Beifahrer), insbesondere ohne Hilfe von Systemen mit hydraulischer, pneumatischer oder elektrischer Energiequelle.

Der Schlagschrauber darf nicht für das Entfernen von mehr als einer Radmutter zur gleichen Zeit ausgelegt sein.

6.11 Überrollkäfige

Der Überrollkäfig eines jeden Fahrzeugs mit einem Einstufungshubraum über 2000 ccm, welches nach dem 1. 1. 2006 homologiert wurde, muss eine ASN-Homologation oder Zertifikat oder eine FIA-Homologation aufweisen.

7. Fahrzeuge mit einem Einstufungshubraum über 2000 ccm bei Rallyes

Die folgenden Artikel gelten nur für Rallye-Fahrzeuge mit einem Einstufungshubraum über 2000 ccm und gelten zusätzlich zu den vorstehenden Artikeln.

Im Falle von Widersprüchen zwischen den nachstehenden und den vorausgehenden Artikeln (Art. 1 – 6), haben die nachfolgenden Bestimmungen Priorität für Fahrzeuge mit Einstufungshubraum über 2000 ccm.

Im gesamten Fahrzeug kann jede Mutter, Bolzen oder Schraube durch jede Mutter, Bolzen oder Schraube, die als Ausstattungsvariante (VO) homologiert sind, ersetzt werden.

7.1 Mindestgewicht (nur für Allrad-Fahrzeuge)

- a) Für nach dem 1. 1. 2006 homologierte Fahrzeuge: Das Mindestgewicht unter folgenden Bedingungen ist auf 1350 kg festgelegt:
- dies ist das tatsächliche Gewicht des Fahrzeuges ohne Fahrer/Beifahrer und ohne deren Ausrüs-

tung und mit maximal einem (1) Ersatzrad;

- falls zwei Ersatzräder an Bord mitgeführt werden, muss das zweite Ersatzrad vor der Wiegung entfernt werden.

Zu keinem Zeitpunkt der Veranstaltung darf das Fahrzeug weniger als das in diesem Artikel festgelegte Mindestgewicht wiegen.

Bei Streitigkeiten kann bei der Wägung die gesamte Ausrüstung von Fahrer und Beifahrer, einschließlich der Helme – mit Ausnahme von nicht im Helm eingebauten Kopfhörern, welche im Fahrzeug verbleiben können - entfernt werden.

Es ist erlaubt, unter Beachtung des Art. 252- 2.2 der Allgemeinen Bestimmungen das Fahrzeuggewicht durch Ballast zu ergänzen.

- b) Das Fahrzeugmindestgewicht unter den im Art. 7.1.a) definierten Bedingungen mit Besatzung (Fahrer + Beifahrer + vollständige Ausrüstung des Fahrers und des Beifahrers) ist: das in Artikel 7.1.a) festgelegte Mindestgewicht + 160 kg.

7.2 Motor

7.2.1 Datenaufzeichnung

Ein Datenaufzeichnungssystem ist auch dann erlaubt, wenn das Serienfahrzeug nicht damit ausgerüstet ist. Es darf ausschließlich angeschlossen sein:

- an serienmäßige Sensoren
- an den folgenden Sensoren, welche hinzugefügt werden dürfen: Wassertemperatur, Öltemperatur, Öldruck und Motordrehzahl.

Jeder Datenaustausch mit dem Fahrzeug mit einer anderen Methode als eine Kabelverbindung oder Chipkarte ist verboten.

7.2.2 Anti-Lag-System (ALS)

Ein Schalter und ein Kabelstrang darf zur einzigen Verwendung der Aktivierung des Anti-Lag-Systems hinzugefügt werden.

7.3 Kraftübertragung

7.3.1 Vordere und hintere Differentiale

Ausschließlich mechanische Sperrdifferentiale mit Tellerscheiben sind zulässig. Mechanische Sperrdifferentiale mit Tellerscheiben müssen:

- entweder von einem Serienmodell kommen oder
- als Gruppe N-Option Variant (VO) homologiert sein.

Ein mechanisches Sperrdifferential ist jedes System, welches ausschließlich mechanisch arbeitet ohne Unterstützung eines hydraulischen oder elektrischen Systems.

Eine Viscokupplung wird nicht als ein mechanisches System betrachtet.

Jegliche Differentiale mit elektronischer Steuerung sind verboten.

Die Anzahl und der Typ der Scheiben sind frei.

7.3.2 **Schmierung**

Getriebe und Differential: Eine zusätzliche Schmierung und Ölkühlung ist erlaubt, vorausgesetzt diese ist als Option Variant (VO) homologiert.

7.4 **Räder und Reifen**

Die kompletten Räder sowie die Spurweite sind freigestellt, vorausgesetzt, sie können in der ursprünglichen Karosserie untergebracht werden, d. h. dass der obere Teil des kompletten Rades, der senkrecht über der Radmitte liegt, von der Karosserie überdeckt sein muss, wenn die Messung senkrecht durchgeführt wird.

Radbefestigungen mit Bolzen können durch Befestigungen mit Schrauben und Muttern ersetzt werden.

Die Benutzung von Reifen, die für Motorräder vorgesehen sind, ist verboten.

Die Felgen müssen zwingend aus Gussmaterial oder gepresstem Stahl bestehen.

- Für Schotter-Rallyes gelten für Felgen die Maximalabmessungen 7" x 15".

Falls die Felgen nicht aus einer Aluminium-Gusslegierung bestehen, beträgt das Mindestgewicht einer 6,5" x 15"- oder 7" x 15"-Felge: 8,6 kg.

- Für Asphalt-Rallyes gelten für Felgen die Maximalabmessungen 8" x 18". Das Material der Felgen ist freigestellt, vorausgesetzt es handelt sich um Guss und das Mindestgewicht von 8,9 kg für eine 8" x 18"-Felge wird eingehalten.

- Es ist verboten, Luftextraktoren an den Rädern anzubringen.

7.5 **Hintere Seitenscheiben**

Im Falle von 4- bzw. 5-türigen Fahrzeugen darf der Hebe Mechanismus für die hinteren Seitenscheiben durch eine Vorrichtung ersetzt werden, welche die hinteren Seitenscheiben in geschlossener Position halten.

Formelfreie Rennwagen (Gruppe E)

Stand: 05.12.2018 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

1. ALLGEMEINES

Es ist erlaubt, Wettbewerbe zu veranstalten, die anderen Fahrzeugen, die nicht in einer der Gruppen des Anhang J beschrieben sind, offen stehen.

Alle Bestimmungen, die sich auf die Fahrzeuge beziehen, und besonders jede Beschränkung des Hubraums, können von den Veranstaltern festgelegt werden. Sie müssen diese Vorschriften so deutlich wie möglich in der Ausschreibung der Veranstaltung veröffentlichen. Diese muss unter allen Umständen von der Nationalen Sportbehörde (ASN), die gegenüber der FIA verantwortlich zeichnet, genehmigt werden.

Hubraum:

Der Gesamt-Hubraum wird berechnet gemäß der Definition im Artikel 251.2.3.1. *Die Vergleichsformel der verschiedenen Motoren ist definiert in den Artikeln 252-3.1 bis 252-3.5.*

Definition/Zulässige Fahrzeuge:

Fahrzeuge, welche mit der **Kategorie I** vergleichbar sind (siehe Art. 251-1.1), müssen den Homologationskriterien einer der FIA-Homologations-Bestimmungen entsprechen, müssen über mindestens 4 Sitze verfügen (Ausgenommen 2+2*) und darüber hinaus muss die Originalstruktur der Fahrzeuge (Karosserie/Fahrgestell) jederzeit identifizierbar sein.

Fahrzeuge, die mit der **Kategorie II** vergleichbar sind, werden wie folgt eingeteilt:

- SH: Silhouette-Fahrzeuge (Fahrzeuge mit dem Erscheinungsbild von Großserien-Straßenfahrzeugen mit mind. 2 Sitzen)
- SC: Sportwagen (2-sitzige Rennwagen, offen oder geschlossen, speziell für Wettbewerbe gebaut)
- SS: Einsitzige Rennstreckenfahrzeuge Internationaler Formeln oder Freier Formeln.

(*) 2+2 Fahrzeuge: Jedes Fahrzeug mit 4 Sitzen, welches nicht die Kriterien für die Fahrgastraumabmessungen der Homologationsbestimmungen für Fahrzeuge der Gruppe A einhält.

2. SICHERHEIT

Die Fahrzeuge müssen, je nachdem ob sie mit Fahrzeugen der Kategorie I, II oder III vergleichbar sind (siehe Artikel 251-1.1), aus Sicherheitsgründen den nachfolgenden Artikeln entsprechen:

FAHRZEUGE VERGLEICHBAR MIT KATEGORIE I

Bremssystem-Sicherheit:	253-4
Stromkreisunterbrecher:	253-13
Sicherheitskraftstoffbehälter:	

Ab 01.01.2018: Spezifikation FT3, FT3.5 oder FT5 obligatorisch, in Übereinstimmung mit den Vorschriften des Art. 253-14

Kraftstoff-Leitungen, -Pumpen und -Filter:	253-3.1 und 253-3.2
Öffnungen zum Nachtanken und Verschlussdeckel:	259-6.4
Kraftstoff:	252-9
Ölsammelbehälter:	255-5.1.14
Sicherheitsgurte:	253-6
Rückwärtsgang:	275-9.3
Radaufhängungsarm:	275-10.3.1 und 10.2
Rädermaterial:	275-12.2
Feuerlöscher	253-7
Rückspiegel:	253-9
Rücklicht:	259-8.4.2
Abschleppöse:	253-10
Feuerschutzwand:	253-15
Sitze:	253-16
Windschutzscheibe:	279-10.2.2

Ein funktionierender Scheibenwischer ist vorgeschrieben.

Eine effiziente Windschutzscheibenbelüftung ist vorgeschrieben

-Bodenfreiheit 252.2.1

-Batterie(n)

Jede Batterie muss sicher befestigt und abgedeckt sein um Kurzschluss oder Auslaufen zu vermeiden.

FAHRZEUGE MIT ELEKTROANTRIEB VERGLEICHBAR MIT KATEGORIE I:

Crashtest	Richtlinien für Crashtest für Serienfahrzeuge
Bremssystem- Sicherheit	253-4
Stromkreisunterbrecher	253-13
Hochvoltsystem	253-18

Alle Hochvoltsysteme müssen dem originalen System der Hersteller (OEM) (derjenigen des Serienfahrzeuges welches für die Straßenzulassung homologiert ist) mit Ausnahme von Änderungen welche vom Fahrzeughersteller durchgeführt sind.

Für internationale Serien ist eine FIA- Genehmigung vorgeschrieben.

Sicherheitsgurt	253-6
Rückwärtsgang	275-9.3
Radaufhängungsarm	275-10.3.1 und 275-10.2
Rädermaterial	275-12.2
Feuerlöscher	253-7 und 253-18.23
Rückspiegel	253-9
Rücklicht	259-8.4.2
Abschleppöse	253-10
Feuerschutzwand	253-15
Sitze	253-16
Windschutzscheibe	279-10.2.2

** s.a. „Allgemeine Bestimmungen, Definitionen und Klarstellungen zu technischen Reglements“ im blauen Teil

Ein funktionierender Scheibenwischer ist vorgeschrieben.
Eine effiziente Windschutzscheibenbelüftung ist vorgeschrieben.

Bodenfreiheit 252-2.1
Batterie(n):
Jede Batterie muss sicher befestigt und abgedeckt sein um Kurzschluss oder Auslaufen zu vermeiden.

FAHRZEUGE VERGLEICHBAR MIT KATEGORIEN II-SH UND II-SC:

Bremssystem-Sicherheit: 253-4
Stromkreisunterbrecher: 253-13
Sicherheitskraftstoffbehälter:
allgemein: 259-6.3
f. GT-Fahrzeuge: Tank des Anhang J 2015 257A-6.3
f. GT-Fahrzeuge: Entlüftung 253-3.4
Obligatorische automatische Unterbrechung der Benzinzufuhr (nur für GT-Fahrzeuge) 253-3.3
Kraftstoff-Leitungen, -Pumpen + -Filter: 253-3.1 und 253-3.2 (SH) 253-3.1 und 259-6.2 (SC)

Öffnungen zum Nachtanken und Verschlussdeckel: 259-6.4
Kraftstoff: 252-9
Ölsammelbehälter: 259-7.4
Sicherheitsgurte: 259-14.2.1
Anordnung des Schmiersystems in Fahrzeuglängsrichtung (ausgenommen Fahrzeuge mit Heckmotor): 275-7.2
Rückwärtsgang: 275-9.3
Radaufhängungsarm: 275-10.3.1 und 10.2
Rädermaterial: 275-12.2
Feuerlöscher 275-14.1 (253-7 für SH)
Rückspiegel: 253-9 (für SH) 275-14.3.1 + 275-14.3.2 + 275-14.3.4 (für SC) 259-8.4.2
Rücklicht: 259-14.4 (für SC)
Abschleppöse: 259-14.6
Feuerschutzwand: 259-16.6
Windschutzscheibe: 279-10.2.2 (für SH) 259-3.6 (für SC)

Ein funktionierender Scheibenwischer ist vorgeschrieben.
Eine effiziente Windschutzscheibenbelüftung ist vorgeschrieben.

Sitze: 253-16 für SH
-Bodenfreiheit 252.2.1
-Batterie(n)

Jede Batterie muss sicher befestigt und abgedeckt sein um Kurzschluss oder Auslaufen zu vermeiden.

FAHRZEUGE VERGLEICHBAR MIT KATEGORIE II-SS:

Bremssystem-Sicherheit: 275-11.1
Stromkreisunterbrecher: 275-14.2
Sicherheitskraftstoffbehälter: 259-6.3 (275-6.1*)

Kraftstoff-Leitungen, -Pumpen und -Filter: 259-6.2
Öffnungen zum Nachtanken und Verschlussdeckel: 259-6.4
Kraftstoff: 252-9
Ölsammelbehälter: 259-7.4
Sicherheitsgurte: 275.14.4
Anordnung des Schmiersystems in Fahrzeuglängsrichtung 275-7.2
Rückwärtsgang: 275-9.3
Radaufhängungsarm: 275-10.3.1 und 10.2 (275-10.2 und 10.3*)
Rädermaterial: 275-12.2
Cockpit-Öffnung:* 275-13.1*
Feuerlösch-System: 275-14.1
Rückspiegel: 275-14.3
Rücklicht: 275-14.5
Kopfstütze: 275-14.6
Sitzbefestigung und -entfernung:* 275.14.7*
Lenksäule:* 275-10.5.3*
Aufprallschutzstreben der Aufhängung:* siehe nachfolgenden Seitenschutz*
Pedalposition: 275-15.3.3*

* Nur für Fahrzeuge, die ab dem 01.01.2010 gebaut wurden.

FAHRZEUGE VERGLEICHBAR MIT KATEGORIE III:

Bremssystem-Sicherheit: 253-4
Stromkreisunterbrecher: 253-13
Sicherheitskraftstoffbehälter: 259-6.3
Kraftstoff-Leitungen, -Pumpen und -Filter: 259-6.2
Öffnungen zum Nachtanken und Verschlussdeckel: 259-6.4
Kraftstoff: 252-9
Ölsammelbehälter: 255-5.1.14
Sicherheitsgurte: 259-14.2.1
Anordnung des Schmiersystems in Fahrzeuglängsrichtung 275-7.2
Rückwärtsgang: 275-9.3
Radaufhängungsarm: 275-10.3.1 und 10.2
Rädermaterial: 275-12.2
Feuerlöscher 290-2.7
Rückspiegel: 290-2.13
Rücklicht: 259-8.4.2
Abschleppöse: 259-14.6
Feuerschutzwand: 259-16.6
Sitze: 253-16

2.1 Sicherheitsstrukturen für Fahrzeuge, die vor dem 01.01.2010 gebaut wurden

Fahrzeuge, die mit der Kategorie I vergleichbar sind, müssen dem Art. 253-8 und Fahrzeuge, die vergleichbar mit der Kategorie III sind, müssen dem Art. 259-16.4 entsprechen.

Fahrzeuge, die mit der Kategorie II vergleichbar sind, müssen gemäß ihres Typs den nachfolgenden Bestimmungen entsprechen:

Cross-Country-Typen: - Art. 283-8

Rennstrecken-Fahrzeuge

mit mehr als einem Sitz: - Art. 253-8 für SH
 - Art. 259-15.1 für SC gebaut vor dem 01.01.2004
 - Art. 259-16.4 für SC gebaut ab dem 01.01.2004

Einsitzige Rennstrecken-

Fahrzeuge: min. 2 Überrollvorrichtungen

2.1.1 Abmessungen und Positionen von Überrollvorrichtungen für einsitzige Rennstrecken-Fahrzeuge:

Die zweite Struktur (Überrollvorrichtung) muss sich maximal 25 cm vor dem Lenkrad befinden, und muss mindestens so hoch wie der obere Lenkradkranz sein.

Die Hauptstruktur muss mindestens 500 mm hinter der ersten Struktur angeordnet sein, und eine solche Höhe besitzen, dass eine Verbindungslinie von der Spitze dieser Struktur zur Spitze der zweiten Struktur 50 mm über dem Fahrerhelm verläuft, wenn dieser normal mit Helm und angeschnallt im Fahrzeug sitzt.

Die Mindesthöhe dieser Hauptstruktur muss 920 mm betragen, gemessen entlang der Linie der Wirbelsäule des Fahrers von der Sitzschale aus bis zum höchsten Punkt des Überrollbügels.

Die Breite muss mindestens 380 mm betragen, gemessen auf der Innenseite des Bügels zwischen den beiden vertikalen äußeren Hauptstreben. Diese Breite muss auf einer Höhe von 600 mm über der Sitzschale rechtwinklig zur Achse der Wirbelsäule des Fahrers gemessen werden.

Festigkeit:

Um eine ausreichende Festigkeit des Überrollbügels zu gewährleisten, stehen dem Hersteller zwei Möglichkeiten offen:

- a) Ein Bügel von gänzlich freier struktureller Konzeption muss den in Art. 275-15.2.3 des Anhang J 2013 angegebenen Minimalkräften widerstehen können.

Dieser muss auf einem von einem ASN genehmigten Formular bestätigt werden und von einer qualifizierten Person unterschrieben sein.

oder:

- b) Die Rohre und Strebe(n) müssen einen Durchmesser von mindestens 35 mm sowie eine minimale Wandstärke von 2 mm aufweisen.

Als Material muss Chrom-Molybdän-Stahl nach SAE 4130 oder SAE 4125 (oder ein gleichwertiges Material nach DIN, NF usw.) verwendet werden.

Vom obersten Punkt des Überrollbügels muss mindestens eine Abstützung nach hinten führen und zwar in einem Winkel, der nicht mehr als 60 Grad zur Horizontalen beträgt.

Durchmesser und Material der Abstützung müssen gleich denen des eigentlichen Überrollbügels sein.

Im Falle von zwei Abstützungen kann der Durchmesser von jeder einzelnen auf 20x26 mm (innen x außen) reduziert werden.

Lösbare Verbindungen zwischen dem Hauptbügel und dessen Abstützung müssen den Zeichnungen 253-37 bis 253-46 entsprechen.

Abstützungen nach vorn sind zulässig.

Fahrzeuge, die mit Kategorie II vergleichbar sind, einsitzige Rennstreckenfahrzeuge mit einem Karbonfaser-Monocoque, die für den Einsatz in FIA anerkannten Serien oder Veranstaltungen vorgesehen sind, müssen mindestens den Artikeln 275-15.2. und 275-15.3 des Anhang J 2013 entsprechen.

2.2. Sicherheitsstrukturen für Fahrzeuge, die ab dem 01.01.2010 gebaut wurden

Fahrzeuge, die mit Kategorie I vergleichbar sind:

Die Überrollvorrichtungen müssen dem Artikel 253-8 entsprechen. *Bei elektrisch angetriebenen Fahrzeugen muss die Überrollvorrichtung durch den ASN zertifiziert oder durch die FIA homologiert sein (siehe Artikel 253-8.1.b).*

Fahrzeuge, die mit Kategorie II vergleichbar sind:

Die Überrollvorrichtungen müssen je nach Fahrzeugtyp den nachfolgenden Bestimmungen entsprechen:

- Cross-Country-Typen:
Art. 283-8
- Rennstrecken-Fahrzeuge mit mehr als einem Sitz:
Art. 253-8 für SH, 259-16.4 für SC
- Einsitzige Rennstrecken-Fahrzeuge:
gemäß nachfolgender Bestimmungen und Vorschriften (Art. 2.2.1).

Fahrzeuge, die mit Kategorie III vergleichbar sind:

Diese Fahrzeuge müssen dem Art. 287-3.1 oder 290-2.9 entsprechen.

2.2.1 Sicherheitsstrukturen für einsitzige Rennstrecken-Fahrzeuge

Dimensionen und Position Überrollvorrichtungen

Alle Fahrzeuge müssen 2 Überrollvorrichtungen aufweisen. Die Hauptstruktur muss sich hinter dem Fahrer befinden. Die zweite Struktur muss sich vor dem Lenkrad befinden, in beliebiger Position jedoch maximal 250 mm vor dem obersten Punkt des Lenkradkranzes.

Die beiden Überrollvorrichtungen müssen ausreichen hoch sein, so dass sich der Fahrerhelm und sein Lenkrad zu jeder Zeit mindestens jeweils 70 mm bzw. 50 mm unter der Verbindungslinie zwischen ihren höchsten Punkten befinden.

Die Mindesthöhe dieser Hauptstruktur muss 920 mm betragen, gemessen entlang der Linie der Wirbelsäule des Fahrers von der Sitzschale aus bis zum höchsten Punkt des Überrollbügels.

Die Breite muss mindestens 380 mm betragen, gemessen auf der Innenseite des Bügels zwischen den beiden vertikalen äußeren Hauptstreben.

Diese Breite muss auf einer Höhe von 600 mm über der Sitzschale rechtwinklig zur Achse der Wirbelsäule des Fahrers gemessen werden.

2.2.1.1 Fahrzeuge mit Gitterrohr-Rahmen

a) Überrollschutz

Beide Überrollvorrichtungen müssen einen statischen Belastungstest wie nachfolgend beschrieben bestehen.

Die Hauptvorrichtung muss einer Kraft ausgesetzt werden, welche folgende Komponenten aufweist: 12 kN seitlich, 45 kN in Längsachse nach hinten gerichtet und 60 kN in senkrechte Richtung.

Die Kraft muss am höchsten Punkt der Struktur mittels eines formfesten Stempels mit einem Durchmesser von 200 mm und rechtwinklig zur Lastachse eingeleitet werden.

Während des Tests muss die Überrollvorrichtung an der Überlebenszelle befestigt sein, die sich mit ihrer Unterseite auf einer ebenen Fläche befindet, an welcher diese über die Motoraufhängungspunkte befestigt und seitlich verkeilt ist. Durch diese Befestigung darf die Festigkeit der zu testenden Struktur nicht erhöht werden.

Unter der Kraft darf die Verformung nicht mehr als 50 mm betragen, gemessen entlang der Lastachse, und jeder strukturelle Schaden darf, senkrecht gemessen, nicht mehr als 100 mm unterhalb des höchsten Punkts der Überrollvorrichtung entfernt sein.

Die zweite Überrollstruktur muss einer senkrechten Kraft von 75 kN ausgesetzt werden.

Die Kraft muss am höchsten Punkt der Struktur mittels eines formfesten Stempels mit einem Durchmesser von 100 mm und rechtwinklig zur Lastachse angewendet werden.

Während des Tests muss die Überrollvorrichtung an der Überlebenszelle befestigt sein, die sich mit ihrer Unterseite auf einer ebenen Fläche befindet, an welcher diese über die Motoraufhängungspunkte befestigt und seitlich verkeilt ist. Durch diese Befestigung darf die Festigkeit der zu testenden Struktur nicht erhöht werden.

Unter der Kraft darf die Verformung nicht mehr als 50 mm betragen, gemessen entlang der Lastachse, und jeder strukturelle Schaden darf, senkrecht gemessen, nicht mehr als 100 mm unterhalb des höchsten Punkts der Überrollvorrichtung entfernt sein.

Diese Tests müssen in der Anwesenheit eines Technischen Delegierten der FIA bzw. des ASN und unter Verwendung von durch die FIA/den ASN geprüften Messgeräten durchgeführt werden.

Weiterhin muss jeder Hersteller genaue Berechnungen vorlegen, aus denen deutlich hervorgeht, dass die Hauptstruktur der gleichen Kraft standhalten kann, wenn deren Komponente in Fahrzeug-Längsachse nach vorne gerichtet ist.

Wahlweise, jedoch nur auf Basis eines Hersteller-Antrages, kann die Hauptstruktur einem weiteren statischen Belastungstest ausgesetzt werden, unter Anwendung des gleichen Verfahrens wie zuvor beschrieben, jedoch mit nach vorne gerichteter Längskraft-Komponente.

Die Ausführung der Hauptstruktur sowie der zweiten Überrollstruktur ist freigestellt. Jedoch muss die Haupt-

struktur einen Mindest-Querschnitt in horizontale Ebene einhalten, welcher 50 mm unterhalb ihres höchsten Punktes gemessen, in Vertikal-Projektion eine Fläche von mindestens 10000 mm² aufweisen muss.

b) Vorderer Schutz

Vor dem Gitterrohr-Rahmen muss eine Aufprallschutz-Struktur vorhanden sein. Diese Struktur muss sicher am Rahmen befestigt sein.

Diese Struktur kann eine von der FIA genehmigte Struktur sein oder sie muss die nachstehend beschriebenen Tests bestanden haben.

Der Gitterrohr-Rahmen muss einen Frontalaufpralltest bestehen.

Für diesen Test müssen das Gesamtgewicht des Schlittens und der Aufprallstruktur 560 kg und die Aufprallgeschwindigkeit mindestens 12 m/s betragen.

Die Aufprallschutz-Struktur muss so ausgeführt sein, dass die durchschnittliche Verzögerung des Schlittens während des Aufpralls 25g nicht überschreitet.

Weiterhin muss jeder strukturelle Schaden innerhalb der vorderen Aufprallstruktur liegen.

Dieser Test muss in Anwesenheit des Technischen Delegierten der FIA bzw. des ASN in einem anerkannten Testinstitut durchgeführt werden.

Zur Überprüfung der Befestigungen der vorderen Aufprallschutz-Struktur am Gitterrohr-Rahmen muss an einer vertikalen Ebene, die 400 mm vor der Mittelachse der Vorderräder verläuft, ein statischer Seitenbelastungstest durchgeführt werden.

Eine konstante Querkraft von 30 kN muss mittels eines Stempels mit einer Länge von 100 mm und einer Höhe von 300 mm auf einer Seite der Aufprallstruktur eingeleitet werden.

Die Mitte der Stempeloberfläche muss durch die oben beschriebene Fläche und den Mittelpunkt der Höhe der Struktur in diesem Bereich verlaufen.

Nach einer Krafteinleitung von 30 Sekunden dürfen keine Schäden an der Aufprallstruktur oder an irgendeinem Befestigungspunkt zwischen der Struktur und der Gitterrohr-Rahmen entstehen.

Bei Verwendung einer von der FIA homologierten vorderen Aufprallstruktur wird die Gesamtheit des Fahrgestells mit dieser Struktur getestet.

c) Festigkeit des Gitterrohr-Rahmens

Weiterhin muss der Gitterrohr-Rahmen drei unterschiedlichen statischen Belastungstests ausgesetzt werden:

1. Im Bereich des Fahrgastraumes in einer vertikalen Ebene, die durch die Mitte der Befestigung des Beckengurts der Sicherheitsgurte verläuft.
2. Im Bereich des Kraftstofftanks in einer vertikalen Ebene, die durch die Mitte der Tankoberfläche in Seitenansicht verläuft.
3. In einer vertikalen Ebene, welche sich in der Mitte zwischen der Mittelachse der Vorderräder und dem obersten Punkt der zweiten Überrollstruktur befindet.

Für die vorgenannten Tests muss ein 100 mm langer und 300 mm hoher Stempel, der einen maximalen Radius von 3 mm an allen Kanten aufweist und der Form des Gitterrohr-Rahmens entspricht, an den äußersten Seiten des Gitterrohr-Rahmens verwendet werden; wobei sich die Unterkante des Stempels am untersten Teil des Gitterrohr-Rahmens in diesem Bereich befinden muss.

Es ist erlaubt, einen maximal 3 mm starken Gummi zwischen dem Stempel und dem Gitterrohr-Rahmen zu platzieren.

Eine konstante Querkraft von 20 kN muss über ein Kugelgelenk auf den Mittelbereich der Stempel in weniger als 3 Minuten eingeleitet und über einen Zeitraum von mindestens 30 Sekunden aufrecht erhalten werden.

Es dürfen durch diese Krafteinleitung keine strukturellen Schäden am Gitterrohr-Rahmen entstehen und jede dauerhafte Verformung muss 1 Minute nach Beendigung der Krafteinleitung weniger als 1 mm betragen.

Die Verformung wird an der Oberseite der Stempel über die inneren Oberflächen gemessen.

Beim Test 1 darf die Biegung über die inneren Streben des Gitterrohr-Rahmens 20 mm nicht überschreiten.

Während des Tests muss der Gitterrohr-Rahmen auf einer flachen Ebene liegen und sicher daran befestigt werden, wobei die Ausführung jedoch nicht zu einer Erhöhung der Festigkeit des zu testenden Bereichs führen darf.

Ein weiterer statischer Belastungstest muss am Gitterrohr-Rahmen unterhalb des Kraftstofftanks durchgeführt werden.

An der Mitte des Kraftstofftank-Bereiches muss über ein an einem Kugelgelenk befestigtem Stempel mit einem Durchmesser von 200 mm eine vertikale, nach oben gerichtete Kraft von 10 kN in weniger als 3 Minuten eingeleitet werden.

Die Kraft muss über einen Zeitraum von mindestens 30 Sekunden aufrechterhalten werden.

Es dürfen durch diese Krafteinleitung keine strukturellen Schäden am Gitterrohr-Rahmen entstehen und jede dauerhafte Verformung muss 1 Minute nach Beendigung der Krafteinleitung weniger als 0,5 mm betragen. Die Verformung wird im Mittelbereich des Stempels gemessen.

Zwei weitere statische Belastungstests müssen auf jeder Seite der Cockpitöffnungen des Gitterrohr-Rahmens durchgeführt werden.

Ein Stempel mit einem Durchmesser von 100 mm muss mit seiner Oberkante in gleicher Höhe wie die Oberkante der Cockpitseite und mit seiner Mitte an einem Punkt, der - längs gemessen - 200 mm vor der Hinterkante der Schablone der Cockpit-Öffnung liegt, platziert werden.

Eine konstante Querkraft von 10 kN muss über ein Kugelgelenk in 90° bezogen zur Fahrzeugmittellinie in weniger als 3 Minuten eingeleitet. Die Kraft muss über einen Zeitraum von mindestens 30 Sekunden aufrechterhalten werden.

Es dürfen durch diese Krafteinleitung keine strukturellen Schäden am Gitterrohr-Rahmen entstehen und die gesamte Verformung darf nicht mehr als 10 mm betragen. Des Weiteren muss jede dauerhafte Verformung 1 Minute nach Beendigung der Krafteinleitung weniger als 1 mm betragen. Die Verformung wird im Mittelbereich des Stempels gemessen.

d) Seitlicher Schutz

Um den Schutz des Fahrers bei einem Seitenaufprall zu erhöhen, muss dem Gitterrohr-Rahmen eine von der FIA genehmigte Verkleidung einheitlicher Bauweise hinzugefügt werden.

Diese Verkleidung muss von der vorderen Überrollstruktur bis zur hintersten Kante des Kraftstofftanks verlaufen. Die Verkleidung muss außerdem den Gitterrohr-Rahmen von unten/den Bodenträger des Fahrgestells bis zu den Trägern der Cockpitöffnung abdecken.

d1) Fahrzeuge welche vor dem 01.01.2014 gebaut wurden

Spezifikation dieser Verkleidung: DYOLEN mit einer Mindestdicke von 10 mm. Diese Verkleidung ist wie nachfolgend beschrieben in dem entsprechenden Bereich sicher am Rohrrahmen der Hauptstruktur an den äußersten Ecken, an den oberen, unteren, vorderen und rückwärtigen Kanten, in der Mitte zwischen den Ecken und in der Mitte entlang jeder Diagonalstrebe zu befestigen. Die Befestigung muss mittels 8 mm U-Bolzen (Schraubbügel) und einem 3 mm dicken und 20 mm breiten Aluminiumblech (Kontorblech), das 12 mm länger ist als die Spannweite des U-Bolzen, erfolgen.

d2) Fahrzeuge welche ab dem 01.01.2014 gebaut wurden (auch empfohlen für Fahrzeuge welche vor diesem Datum gebaut wurden)

Die Spezifikationen dieser Verkleidung und Ihrer Befestigung ist in der technischen Liste der FIA Nr. 42 enthalten.

Um im Falle eines seitlichen Aufpralls ein Eindringen der Aufhängungsteile in die Überlebenszelle zu verhindern, muss jede Strebe einer vorderen Aufhängung mit zwei innen liegenden Befestigungen, durch eine Strebe (Anti-Eindringungs-Strebe) verbunden sein, welche sich so nah wie möglich an der Überlebenszelle befinden muss. Diese kreisrunde Verbindungsstrebe muss einen Minstdurchmesser von 10 mm aufweisen, und eine in der Mitte der Stützweite befindliche Schiebemuffe aufweisen, welche verschraubt oder verstiftet sein muss.

e) Hinterer Schutz

Hinter dem Getriebe muss symmetrisch zur Längsachse des Fahrzeugs eine Aufprallstruktur angebracht werden, wobei der hinterste Punkt zwischen 550 mm und 620 mm hinter der Mittellinie der Hinterachse liegen muss. Die Aufprallstruktur muss in horizontaler Projektion, 50 mm vor ihrem hintersten Punkt gemessen, einen äußeren Mindestdurchschnitt von 900 mm² aufweisen.

Bei Berechnung dieses Bereiches dürfen lediglich die Teile berücksichtigt werden, die weniger als 100 mm von der Fahrzeug-Längsachse entfernt liegen. Dieser Querschnitt darf sich ab diesem Punkt nach vorne hin nicht abschwächen.

Die Struktur muss einen Aufpralltest bestehen und aus Materialien bestehen, welche durch die zu erwartenden Betriebs-Temperaturen nicht entscheidend beeinträchtigt werden.

Auf die Aufprallstruktur und das Getriebe, welche sicher am Boden befestigt sein müssen, wird ein massiver Aufschlagkörper mit einer Masse von 560 kg und einer Geschwindigkeit von 10 m/s gelenkt.

Der für diesen Test verwendete Aufschlagkörper muss flach, 450 mm breit und 550 mm hoch sein und muss an allen Kanten einen Radius von 10 mm aufweisen. Seine Unterkante muss sich in gleicher Höhe wie der niedrigste Punkt des Gitterrohr-Rahmens befinden und muss so angeordnet sein, dass die Struktur vertikal in einem Winkel von 90° zur Fahrzeug-Längsachse getroffen wird.

Während des Tests darf sich der Aufschlagkörper in keine Richtung drehen und die Aufprallstruktur darf auf jede Art und Weise gehalten werden, wobei dies jedoch nicht zu einer Erhöhung des Aufprallwiderstandes des zu testenden Teils führen darf.

Die Festigkeit der Aufprallstruktur muss so ausgeführt sein, dass während des Aufpralls:

- die durchschnittliche Verzögerung des Teils 35 g nicht überschritten wird;
- die maximale Verzögerung über 3 ms kumuliert 60 g nicht überschreitet, wobei dies nur in Aufprallrichtung gemessen wird.

Weiterhin muss jeder strukturelle Schaden innerhalb der hinteren Aufprallstruktur liegen.

Bei Verwendung einer von der FIA homologierten hinteren Aufprallstruktur wird die Unversehrtheit des Fahrzeug-Getriebes mit dieser Struktur getestet.

2.2.1.2 Fahrzeuge mit einer Überlebenszelle mit Kohlenfaser-Technik

Einsitzige Rennstreckenfahrzeuge mit einer Überlebenszelle aus Kohlenfaser, deren Leistung kleiner/gleich ist als die eines F3-Fahrzeugs und die für den Einsatz bei internationalen FIA genehmigten Serien oder Veranstaltungen vorgesehen sind, müssen mindestens den Artikeln 275-15.2, 275-15.3, 275-15.4 und 275-15.5 der Technischen Bestimmungen 2008 für die Formel 3 entsprechen.

Alle Fahrzeuge mit einer Überlebenszelle aus Kohlenfaser, deren Leistung höher ist als die eines F3-Fahrzeugs und für den Einsatz bei internationalen FIA genehmigten Serien oder Veranstaltungen vorgesehen sind, müssen mindestens den FIA-Sicherheitsbestimmungen des Technischen Reglements 2005 für F1-Fahrzeuge entsprechen.

3. MINDESTGEWICHT

Dies ist das tatsächliche Gewicht des Fahrzeugs, ohne Fahrer und Fahrerausüstung.

Falls Ballast verwendet wird, muss dieser den Bestimmungen des Artikels 259-4.2 des Anhang J entsprechen.

Das Fahrzeug muss zu jeder Zeit während der Veranstaltung die nachfolgenden Mindest-Gewichte einhalten:

Fahrzeuge vergleichbar mit Kategorie I:

bis zu 1000 cm ³	500 kg
zwischen 1000 cm ³ und 1400 cm ³	550 kg
zwischen 1400 cm ³ und 1600 cm ³	580 kg
zwischen 1600 cm ³ und 2000 cm ³	620 kg
zwischen 2000 cm ³ und 3000 cm ³	700 kg
zwischen 3000 cm ³ und 4000 cm ³	780 kg
zwischen 4000 cm ³ und 5000 cm ³	860 kg
über 5000 cm ³	960 kg

Fahrzeuge vergleichbar mit Kategorie II-SH:

bis zu 1000 cm ³	500 kg
zwischen 1000 cm ³ und 1400 cm ³	550 kg
zwischen 1400 cm ³ und 1600 cm ³	580 kg
zwischen 1600 cm ³ und 2000 cm ³	620 kg
zwischen 2000 cm ³ und 3000 cm ³	700 kg
zwischen 3000 cm ³ und 4000 cm ³	780 kg
zwischen 4000 cm ³ und 5000 cm ³	860 kg
über 5000 cm ³	960 kg

Fahrzeuge vergleichbar mit Kategorie II-SC:

bis zu 1150 cm ³	360 kg
zwischen 1150 cm ³ und 1400 cm ³	420 kg
zwischen 1400 cm ³ und 1600 cm ³	450 kg
zwischen 1600 cm ³ und 2000 cm ³	470 kg
zwischen 2000 cm ³ und 3000 cm ³	560 kg
zwischen 3000 cm ³ und 4000 cm ³	700 kg
zwischen 4000 cm ³ und 5000 cm ³	765 kg
zwischen 5000 cm ³ und 6000 cm ³	810 kg
über 6000 cm ³	850 kg

Fahrzeuge vergleichbar mit Kategorie II-SS:

bis zu 1150 cm ³	360 kg
zwischen 1150 cm ³ und 1400 cm ³	420 kg
zwischen 1400 cm ³ und 1600 cm ³	450 kg
zwischen 1600 cm ³ und 2000 cm ³	470 kg
zwischen 2000 cm ³ und 3000 cm ³	560 kg
zwischen 3000 cm ³ und 4000 cm ³	700 kg
zwischen 4000 cm ³ und 5000 cm ³	765 kg
zwischen 5000 cm ³ und 6000 cm ³	810 kg
über 6000 cm ³	850 kg

4. KAROSSERIE/COCKPIT

Fahrzeuge vergleichbar mit Kategorie I:

Alle geschlossenen Fahrzeuge, die durch den zuständigen ASN als neu ab dem 01.01.2009 angesehen werden, müssen auf jeder Seite mindestens eine Öffnung mit Zugang in das Cockpit und zu den Insassen aufweisen.

Das Cockpit muss so ausgeführt sein, dass der Fahrer von seiner normalen Sitzposition aus innerhalb von 7 Sekunden über die Öffnung auf Fahrerseite und innerhalb von 9 Sekunden über die Öffnung auf Beifahrerseite aus dem Fahrzeug gelangen kann.

- Karosserie:

Bei geradeaus gerichteten Vorderrädern darf der Teil eines jeden kompletten Rades und seiner Befestigung, welcher über einer durch die Radnabenmitte gedachten Ebene liegt, nicht von oben oder von hinten sichtbar sein.

FAHRZEUGE VERGLEICHBAR MIT KATEGORIE II-SH:

- Windschutzscheibe:

Die Form der Windschutzscheibe muss der Form der Windschutzscheibe des Referenzfahrzeugs entsprechen.

- Karosserie

Wenn die Vorderräder geradeaus ausgerichtet sind, muss die Karosserie über die Räder so vorstehen, dass sie mindestens ein Drittel ihres Umfangs und mindestens die gesamte Breite des Reifens wirksam abdeckt.

FAHRZEUGE VERGLEICHBAR MIT KATEGORIE II-SC:

- Karosserie

Die Karosseriemuss dem ersten Absatz des Artikels 259-3.7.6 sowie Artikel 259-3.7.7 des Anhang J entsprechen.

Das strukturelle Volumen des Cockpits muss um die Fahrzeug-Längsachse herum symmetrisch sein.

Geschlossene Fahrzeuge müssen eine Windschutzscheibe und zwei Türen haben (eine auf jeder Seite des Cockpits).

Die Karosserie muss alle mechanischen Bauteile abdecken; es dürfen lediglich der Auspuff- und die Lufteinlassleitungen sowie die Oberseite des Motors hinausragen.

Die Karosserie muss die Räder über mindestens ein Drittel des Radumfangs sowie die Gesamtbreite der Reifen wirksam abdecken.

Hinter den Hinterrädern muss die Karosserie unterhalb der Mittelachse der Hinterräder abfallen.

- Hinterer Überhang

Kein Teil des Fahrzeugs darf sich mehr als 800 mm hinter der Mittelachse der Hinterräder befinden.

- Höhe

Kein Teil einer aerodynamischen Struktur darf sich mehr als 900 mm vom Boden entfernt befinden.

FAHRZEUGE VERGLEICHBAR MIT KATEGORIE II-SS:

- Karosserie zum Boden:

Zwischen der Hinterkante der kompletten Vorderräder und der Vorderkante der kompletten Hinterräder darf kein aufgehängtes Teil des Fahrzeugs, das von unten sichtbar ist und sich seitlich mehr als 500 mm von der Fahrzeug-Längsachse befindet, weniger als 40 mm vom Boden entfernt sein. Dieser Mindestabstand gilt unter allen Bedingungen und ist mit dem Fahrer an Bord zu messen.

- Hinterer Überhang:

Kein Teil des Fahrzeugs darf sich mehr als 800 mm hinter der Mittelachse der Hinterräder befinden.

- Höhe

Kein Teil der aerodynamischen Struktur darf sich mehr als 900 mm vom Boden entfernt befinden.

5. AERODYNAMISCHE VORRICHTUNGEN

Für Fahrzeuge, welche ab dem 01.01.2000 gebaut wurden:

Die Endplatten der Heckflügel dürfen die Karosserie berühren, sie dürfen jedoch keinerlei Kräfte auf diese übertragen. Der Heckflügel muss sicher an der Hauptstruktur des Fahrzeugs befestigt sein und nicht nur an der Karosserie.

Zusätzliche DMSB-Vorschriften:

Über die genannten FIA-Bestimmungen hinaus gelten im DMSB-Bereich (mit Ausnahme von Veranstaltungen mit FIA-Prädikat) für Formel-Fahrzeuge der Gruppe E nachfolgende Vorschriften:

- Kopfstütze

Sämtliche Fahrzeuge müssen mit einer Kopfstütze ausgestattet sein, welche den FIA-Bestimmungen für die Formel 3 (Art.275-14.6) oder den nachfolgenden DMSB-Bestimmungen entspricht.

Im DMSB-Bereich gilt bei allen Veranstaltungen, mit Ausnahme von solchen mit FIA-Prädikat folgende Regelung zur Kopfstütze:

Die Kopfstütze muss eine Mindestfläche (eindimensionale Aufprallfläche hinter dem Fahrerhelm) von 100 cm² aufweisen, wobei ein Quadrat von 10 cm Kantenlänge in diese Mindestfläche passen muss. Weiterhin muss die Kopfstütze eine Polsterung mit einer Mindestdicke von 10 mm aufweisen. Als Material ist Schaumstoff mit einer Formteildichte zwischen 30 und 40 kg/m³ vorgeschrieben.

Die Kopfstütze muss so angebracht sein, dass im Fall des vollständigen Eindrückens des Schaummateri- als durch den Helm des Fahrers, dieser im Bereich der Kopfstütze an keinem Punkt mit einem Teil der Fahrzeugstruktur in Berührung kommt. Sie muss so positioniert sein, dass sie der erste Kontaktpunkt des Fahrerhelms im Falle eines Aufpralls ist, wenn sich der Fahrer in normaler Sitzposition befindet.

Die Befestigung muss einem Widerstand von mindestens 1500 N standhalten.

Zur Verwendung einer Kopfrückhaltevorrichtung (FHR z.B. HANS®) ist es zulässig die Kopfstütze entsprechend anzupassen.

- Sitz und Kragen

Zur Verwendung einer FIA-homologierten Kopfrückhaltevorrichtung (FHR z.B. HANS®) ist es zulässig Sitz und Kragen entsprechend anzupassen.

- Öl- und Wasserkühler

Seit 01.01.1995 gilt im DMSB-Bereich bei einsitzigen Rennwagen in der Gruppe E, dass sowohl Ölkühler als auch Wasserkühler innerhalb der Karosserie untergebracht sein müssen. Außerdem muss der Artikel 275-7 (Formel 3) beachtet werden.

Anhang K zum internationalen Sportgesetz 2019

Stand: 19.12.2018 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

INHALTSÜBERSICHT

1. Grundsätze und Abkürzungen

- 1.1 Grundsatz des Anhang K
- 1.2 Gültigkeit für Fahrzeuge
- 1.3 Gültigkeit für Wettbewerbe
- 1.4 Unterstützung des World Motor Sport Council (WMSC)
- 1.5 Website
- 1.6 Abkürzungen

2. Allgemeine Bestimmungen und Definition der Fahrzeuge

- 2.1 Allgemeine Bestimmungen
- 2.2 Rennfahrzeuge
 - 2.2.1 Allgemein
 - 2.2.2 Einsitzige Rennwagen
 - 2.2.3 Offene zweisitzige Rennwagen
 - 2.2.4 Geschlossene zweisitzige Sportwagen
 - 2.2.5 FIA GT-Prototypen (GTP 1)
 - 2.2.6 Nicht-FIA GT-Prototypen (GTP 2)
 - 2.2.7 Erprobungsfahrzeuge
 - 2.2.8 Historic Special
- 2.3 Serien-Straßenfahrzeuge
 - 2.3.1 Definition
 - 2.3.2 Einteilung
 - 2.3.3 Fahrzeuge vor 1947
 - 2.3.4 Serien-Tourenwagen nach 1946 (T)
 - 2.3.5 Renn-Tourenwagen nach 1946 (CT)
 - 2.3.6 Grand-Tourisme-Wagen nach 1946 (GT)
 - 2.3.7 Renn-Grand-Tourisme-Wagen nach 1946 (GTS)
 - 2.3.8 Kleinserien-Straßen-Sport-/GT-Wagen ohne Homologation (GTP 3) nach 1946
 - 2.3.9 Spezial-Tourenwagen und Grand-Tourisme-Wagen nach 1946
 - 2.3.10 Nationale Renn-Tourenwagen
 - 2.3.11 Nationale Rennsportwagen und Renn-Grand-Tourisme-Wagen mit Straßenzulassung

3. Einteilung nach Zeiträumen und Definition

- 3.1 Grundsatz
- 3.2 Periodeneinteilung
- 3.3 Periodenspezifikation
 - 3.3.1 Definition
 - 3.3.2 Zusatz
 - 3.3.3 Alternative Teile
 - 3.3.4 Dokumentation

- 3.3.5 Abmessung der Fahrzeugteile
- 3.3.6 Periodenspezifikation der Technik
- 3.3.7 Homologierte Fahrzeuge
- 3.3.8 Fahrzeuge ohne Homologation / Nachweise für die Periodenspezifikation
- 3.4 Richtlinien für Reparaturen und Ersatzteile für Original-Rennwagen
- 3.5 Richtlinien für Reparaturen von Aluminiumlegierungen
- 3.6 Richtlinien für Replik-Fahrzeuge und Nachbauteile
- 3.7 Allgemeine Definitionen
- 3.8 Toleranzen
- 3.9 Kraftstoff und Oxidationsmittel

4. Fahrzeugdokumente gemäß internationalem FIA-Standard

- 4.1 Dokumente
- 4.2 Verwendung des HTP
- 4.3 Verfahren bei Beanstandungen
- 4.4 Verfahren „Roter Punkt“
- 4.5 Verfahren „Schwarzer Punkt“
- 4.6 Berufungsverfahren gegen die Entscheidung eines ASN
- 4.7 Datenbank für Historische Fahrzeuge

5. Sicherheitsvorschriften

- 5.1 Gültigkeit
- 5.2 Fahrzeug bei der Technischen Abnahme
- 5.3 Batterie, Stromkreisunterbrecher
- 5.4 Kabel, Leitungen und elektrische Anlagen
- 5.5 Kraftstoffsystem
- 5.6 Trennwände
- 5.7 Feuerlöscher
- 5.8 Ölsammelbehälter (nicht vorgeschrieben für Ral-lyes)
- 5.9 Drosselklappe
- 5.10 Rückspiegel
- 5.11 Scheinwerfer
- 5.12 Windschutzscheiben
- 5.13 Überrollvorrichtung
- 5.14 Rote Rücklichter
- 5.15 Sicherheitsgurte
- 5.16 Kopfstützen
- 5.17 Hauben für T-, CT-, GT-, GTS-, GTP-Fahrzeuge
- 5.18 Abschleppösen
- 5.19 Lenkung, abnehmbare Lenkräder

- 5.20 Zustandsprüfung (Methode siehe Anhang III)
- 5.21 Reparaturen (Spezifikationen siehe Anhang IV)
- 5.22 Sitze
- 6. Technische Bestimmungen für Fahrzeuge ohne Homologation**
 - 6.1 Allgemeines
 - 6.2 Fahrgestell, Monocoque oder selbsttragende Karosserie
 - 6.3 Vorderrad- und Hinterradaufhängung
 - 6.4 Motor
 - 6.5 Zündung
 - 6.6 Schmierung
 - 6.7 Kraftstoffsystem
 - 6.8 Instrumentierung
 - 6.9 Getriebe
 - 6.10 Achsantrieb
 - 6.11 Bremsen
 - 6.12 Räder
 - 6.12.1 Periodenspezifikation
 - 6.12.2 Felgenbreite
 - 6.12.3 Perioden A – D
 - 6.12.4 Periode E bis F
 - 6.12.5 Ab Periode G
 - 6.13 Karosserie
 - 6.14 Aerodynamische Vorrichtungen
 - 6.15 Elektrisches System
 - 6.16 Beleuchtung
 - 6.17 Radstand, Spurweite, Bodenfreiheit
 - 6.18 Gewicht
 - 6.19 Formel Junior
- 7. Technische Bestimmungen für Serien-Straßenfahrzeuge**
 - 7.1 Allgemeines
 - 7.2 Homologationsblätter und Zertifikate
 - 7.3 Allgemeine technische Bestimmungen
 - 7.4 Fahrzeuge der Gruppe B
- 8. Reifen**
 - 8.1 Allgemeines
 - 8.2 Fahrzeuge bei Rundstreckenrennen und Bergrennen (mit Ausnahme von Formelfahrzeugen abgedeckt durch Artikel 8.3)

- 8.2.1 Perioden A und B (bis 31.12.1918)
- 8.2.2 Perioden C bis E (bis 31.12.1960 bzw. 1961)
- 8.2.3 Periode F (bis 31.12.1965)
- 8.2.4 Perioden G1, G2 und GR (bis 31.12.1971)
- 8.2.5 Ab Periode H1 bzw. HR und jünger (nach dem 31.12.1971)
- 8.3 Formel-Fahrzeuge bei Rundstreckenrennen und Bergrennen
- 8.4 Reifen für Rallyes

Anhänge

- I Liste der zu internationalen Wettbewerben zugelassenen Kategorien und Formeln
- II Empfohlene Materialien zur Verwendung bei Ersatzteilen und Wiederaufbau
- III Zustandsprüfung
- IV Prüfung und Reparatur von Verbundstrukturen
- V Zeichnungen
- VI Überrollvorrichtung
- VII Besonderheiten für bestimmte Fahrzeuge
- VIII Erlaubte Änderungen an Fahrzeugen der Perioden E, F und G1 für Serien-Tourenwagen und Serien Grand Touring Fahrzeuge
- IX Erlaubte Änderungen an Fahrzeugen der Perioden E, F und G1, für Renn-Tourenwagen und Renn-Grand-Touringwagen
- X Technische Bestimmungen für Formel Eins Fahrzeuge ab 1966
- XI Bestimmungen für Fahrzeuge der Perioden J1 und J2 bei Sportrallyes und Bergrennen
- XII Tabellen – Aluminiumlegierungen: Normen und Eigenschaften

Anlage I Periodenspezifikation für Stoßdämpfer

Bull. 309 und 314: Standardverfahren für die FIA-Anerkennung des Austausches von mechanischen Teilen für historische Fahrzeuge

Weitere Informationen zum Anhang K

- I. Allgemeines
- II. Allgemeine technische Informationen
- III. Fahrzeugspezifische Informationen

Technische Bestimmungen für alle historischen Fahrzeuge, die bei im FIA-Kalender eingetragenen Wettbewerben eingesetzt werden

Art. 1 GRUNDSÄTZE UND ABKÜRZUNGEN

- 1.1 Die FIA hat die Vorschriften des Anhangs K erstellt, damit historische Fahrzeuge unter Beachtung der Bestimmungen, die ihre Periodenspezifikation garantieren, an Wettbewerben teilnehmen können und nicht durch Anwendung moderner Technologie Leistungssteigerungen und Änderungen im Fahrverhalten herbeigeführt werden.
- Ein historischer Wettbewerb ist nicht nur einfach eine weitere Kategorie, in der man Trophäen erringen kann, es ist eine besondere Disziplin mit der Hingabe zu den Fahrzeugen und ihrer Geschichte als wichtigste Merkmale. Der historische Motorsport ermöglicht die aktive Würdigung der Automobilgeschichte.
- 1.2 Der Anhang K hat für die Fahrzeuge Gültigkeit, die entweder Original-Wettbewerbs-Fahrzeuge sind oder die genau nach der gleichen Spezifikation wie Modelle mit einer internationalen Wettbewerbs-Geschichte gemäß internationaler Bestimmungen der Periode gebaut wurden.
- Es sind ausschließlich die Abweichungen von der Periodenspezifikation erlaubt, welche durch den Anhang K zugelassen sind.
- Fahrzeuge ohne internationale Wettbewerbsgeschichte, die aber eine Wettbewerbsgeschichte in nationalen Meisterschaften oder bei anderen bedeutenden nationalen Wettbewerben mit gleichwertigem Status haben, können auch akzeptiert werden.
- Falls ein Fahrzeugmodell nicht innerhalb der Periode an einem internationalen Rennen teilgenommen hat, müssen die HTP zusammen mit Nachweisen, die belegen, dass das Modell in der Periode eine Wettbewerbsgeschichte bei bedeutenden nationalen Wettbewerben hat, vom betreffenden ASN der HMSC vorgelegt werden.
- 1.3 Der vorliegende Anhang K muss bei allen im FIA-Kalender eingetragenen Wettbewerben für historische Fahrzeuge beachtet werden und wird für alle anderen historischen Wettbewerbe empfohlen.
- 1.4 Das FIA World Motor Sport Council (WMSC) hat seine volle Unterstützung zur Durchsetzung dieser Grundsätze deutlich gemacht, wodurch allen Bewerbern und Fahrzeugen im historischen Motorsport weltweit die Teilnahme unter gleichen Standards und Bestimmungen ermöglicht wird.
- 1.5 Weitere Informationen sind auf der FIA-Website www.fia.com verfügbar.

1.6 Abkürzungen

	Vollständiger Titel
HTP	FIA Historic Technical Passport (Historischer Technischer Wagenausweis)
HRCP	Historic Regularity Car Pass (Historischer Wagenausweis für Gleichmäßigkeitswettbewerbe)
HMSC	FIA Historic Motor Sport Commission (Historische Motorsport-Kommission der FIA)
HDB	FIA Historic Database (Datenbank der FIA für historische Fahrzeuge)
Homologation	Homologationsblätter und Ausweise, ausgestellt durch die FIA.

Art. 2 ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN UND DEFINITION DER FAHRZEUGE

2.1 Allgemeine Bestimmungen

- 2.1.1 Seit dem Jahr 1906 bis zum Jahr 1921 waren internationale Wettbewerbe durch die Bestimmungen der Commission Sportive des ACF und ab 1922 bis heute durch die FIA (bis 1947 unter AIACR bekannt) geregelt. Der Anhang C für zweiseitige Rennwagen wurde im Jahr 1950 eingeführt und war ab 1966 Teil des Anhangs J. Für Tourenwagen und GT-Fahrzeuge wurde der Anhang J 1954 eingeführt.
- Der Leitgedanke des Anhangs K ist es, dass alle historischen Wettbewerbsfahrzeuge in der Form erhalten bleiben, in der sie gemäß diesen Bestimmungen in Wettbewerben eingesetzt wurden, es sei denn, aus Sicherheitsgründen sind Änderungen notwendig.
- 2.1.2 Ein Fahrzeug wird entsprechend seines Typs, seiner Periode (siehe Artikel 3) und zur Erleichterung der Definition entsprechend seiner internationalen Gruppe, in dem das Modell gemäß der Zusammenfassung im Anhang I ursprünglich eingesetzt wurde, eingeteilt.
- 2.1.3 Es ist den Veranstaltern von Wettbewerben freigestellt, die Gruppen so zusammenzustellen, wie sie es aus sportlichen Gründen für wünschenswert halten. Ausgenommen davon ist die Mischung von Fahrzeugen mit abgedeckten und freistehenden Rädern, es sei denn, dies ist gemäß der Periodenspezifikation möglich.
- 2.1.4 Wenn ein bestimmtes Fahrzeug auf einem homologierten Modell beruht, muss seine Einteilung dem Genehmigungsdatum des Teils des Homologationsblattes entsprechen, das für dieses bestimmte Fahrzeug anzuwenden ist (Basishomologation und Nachträge).

Bei der Periodeneinstufung ist besonders darauf zu achten, ob das Fahrzeug ab einem bestimmten Datum innerhalb der Homologation in eine andere Gruppe transferiert wurde.

- 2.1.5 Die Periode und die angewendeten Homologationsnachträge werden auf dem für dieses individuelle Fahrzeug gültigen HTP aufgeführt.
- 2.1.6 Kein Fahrzeug darf an einem Wettbewerb nach FIA Anhang K in einer Ausführung teilnehmen, die sich von derjenigen der betreffenden Periode unterscheidet, in die es eingeteilt wurde.
- 2.1.7 Die Neueinteilung eines Fahrzeugs darf nur mit Genehmigung der HMSC erfolgen.
- 2.1.8 Bei Fahrzeugen, die in der Periode mit einer Ausnahmeregelung zum Anhang J von der FIA und/oder mit einer Ausnahmeregelung gemäß sportlichen Meisterschaftsbestimmungen der FIA an einem internationalen Wettbewerb teilnehmen, wird der HTP-Klasseneinteilung ein „W“ hinzugefügt.

2.1.9 Werbung an den Fahrzeugen

- 2.1.9.1 Werbung ist an Serien-Straßenfahrzeugen (siehe Artikel 2.3) auf beiden Seiten der Karosserie unterhalb der Fenster, hinter der Radnabenmitte vorn und vor der Radnabenmitte hinten, zulässig. Werbung an der Fahrzeugfront, im Heck und den restlichen Fahrzeugseiten ist auf eine Gesamtfläche von 1400 cm² beschränkt. 1 x vorn und 1 x auf jeder Seitenfläche, falls nicht mehr als jeweils 700 cm², neben den Startnummern, kann für Veranstalterwerbung reserviert werden, deren Verwendung vom Teilnehmer nicht verweigert werden darf. Andere Werbung als die des Veranstalters darf oberhalb und unterhalb der Startnummer platziert werden, aber nicht den Hintergrund der Startnummer berühren.
- 2.1.9.2 Werbung an Rennwagen (siehe Artikel 2.2) ist auf eine Gesamtfläche von 2100 cm² begrenzt.
Zusätzlich darf 1 x vorne und 1 x auf jeder Seite eine Fläche von je maximal 700 cm² neben den Startnummern für die Veranstalterwerbung vorgesehen werden. Der Bewerber kann diese Werbung nicht ablehnen.
Andere Werbung als die des Veranstalters darf oberhalb und unterhalb der Startnummer platziert werden, aber nicht den Hintergrund der Startnummer berühren.
- 2.1.9.3 Die Werbung auf den Rallyeschildern ist für den Veranstalter reserviert.
- 2.1.9.4 Am oberen Rand der Windschutzscheibe darf ein Streifen von 10 cm Höhe für den Titel internationaler oder nationaler Meisterschaften ohne Sponsorenwerbung verwendet werden. Zusätzlich darf ein Aufkleber angebracht werden, der die Periode des Fahrzeugs zeigt.
- 2.1.9.5 Jede nicht zulässige Werbung muss entfernt werden, ausgenommen die Werbung aus der Periode, welche gemäß Artikel 2.1.10 zulässig ist und welche ausschließlich an der periodenspezifischen Stelle akzeptiert ist.

2.1.9.6 Die Fahrernamen und die entsprechende Nationalflaggen müssen einmal auf jeder Seite in der maximalen Größe von 10 cm x 40 cm angebracht sein. Ein Clubabzeichen darf auf jeder Seite in der Größe von je max. 10 cm x 10 cm angebracht werden.

2.1.9.7 Das Fahrzeug darf keine anderen Zeichen oder Identifikationen aufweisen (z.B. „Haifischzähne-Muster“, Firmenlogos usw.). Veranstalter dürfen Werbung ablehnen, welche in Zusammenhang mit Ihrer Veranstaltung als anstößig oder unangemessen angesehen ist.

2.1.9.8 Falls dies in der Wettbewerbsausschreibung vorgesehen ist, dürfen Aufkleber zur Identifikation der Fahrzeugklasse neben den Startnummern angebracht werden.

2.1.9.9 Diese Bestimmungen müssen bei allen Meisterschaftswettbewerben beachtet werden, aber Veranstalter dürfen zulässige periodenspezifische Werbung bei bestimmten Veranstaltungen oder bei bestimmten Fahrzeugtypen verweigern, vorausgesetzt diese Einschränkungen sind in den zutreffenden Veranstaltungsbestimmungen festgelegt.

2.1.10 Werbung aus der Periode

Werbung wird in diesem Zusammenhang durch deren Farben und Lackschema definiert.

Für FIA-homologierte Großserienfahrzeuge (Tourenwagen, GT-Fahrzeuge vor 1966 homologiert, Gruppen 1 bis 4, Gruppen N, A und B):

Kann bei einem Fahrzeugmodell (oder einem besonderen Chassis –siehe vorstehend) durch seine Geschichte nachgewiesen werden, dass es mit einer besonderen Werbung ausgestattet war, darf die Werbung in den gleichen Farben und in der Originalgröße der Zeichen weiter verwendet werden.
Für alle anderen Fahrzeuge:

Nur die chassissbezogene Werbung aus der Periode darf in den gleichen Farben und in der Originalgröße der Zeichen beibehalten werden.

Kann bei einem Fahrzeugmodell (oder einem besonderen Chassis - siehe vorstehend) durch seine Geschichte nachgewiesen werden, dass es mit einer besonderen Werbung ausgestattet war (z. B. Gulf Porsche, L&M Lola, JPS Lotus usw.), darf die Werbung in den gleichen Farben und in der Originalgröße der Zeichen weiter verwendet werden.

Die Teilnehmer werden ermutigt ihre Fahrzeuge mit der originalen periodenspezifischen Werbung in Übereinstimmung mit oben stehenden Bestimmungen einzusetzen.

Hinweis: In Ländern, wo die Verwendung bestimmter Werbung (Tabak, Branntwein...) gesetzlich eingeschränkt ist, ist der Teilnehmer dafür verantwortlich sicherzustellen, dass die Werbung den dortigen Gesetzen entspricht.

2.1.11 Startnummern

Siehe Artikel 15.1 bis 15.3 des ISG.

2.1.12 FIA-/FIVA-Konvention

Die FIA ist der Auffassung, dass eine Zusammenarbeit mit der FIVA im Bereich historischer Veranstaltungen ohne Wettbewerbscharakter wesentlich ist, um den freien und unbeschränkten Verkehr von historischen Fahrzeugen sowie auch deren nicht wettbewerbsmäßige Verwendung zu unterstützen.

Gemäß Wortlaut der FIA-/FIVA-Konvention vom 10. 10. 1974, mit Aktualisierung vom 27. 10. 1999, hat die FIVA die FIA als alleinige internationale Sport-Autorität in der Welt des Motorsports anerkannt. Während Wettbewerbe für historische Fahrzeuge mit Wettbewerbscharakter in der alleinigen Zuständigkeit der FIA und seiner Mitglieder verbleiben, können Gleichmäßigkeitsläufe ohne Wettbewerbscharakter weiterhin wahlweise nach den Bestimmungen der FIA oder der FIVA durchgeführt werden. Touristische Zielfahrten, die unter der Zuständigkeit der FIA durchgeführt werden, müssen die internationalen FIVA-Veranstaltungsbestimmungen beachten.

Veranstalter (mit FIA- oder FIVA-Zugehörigkeit) dürfen (vorbehaltlich der eventuellen Genehmigung des betreffenden ASN, insbesondere wenn dies durch nationale Gesetzgebung so vorgesehen ist) Gleichmäßigkeitsläufe durchführen, wobei die folgenden Geschwindigkeitsbeschränkungen, welche auch immer die geringere ist, beachtet werden müssen: 50 km/h oder bis zu der Höchstgeschwindigkeit, wie sie normalerweise durch die Verwaltungsbehörden des Landes, in welchem der Wettbewerb stattfindet, für Automobilwettbewerbe festgelegt ist.“

2.1.13 Definitionen der Wettbewerbe

2.1.13.1 Historische Wettbewerbe

Ein historischer Wettbewerb kann ein(e) Demonstration, Parade, historischer Straßenwettbewerb, historische Rallye, historische Gleichmäßigkeitsrallye oder eine historische Touristische Zielfahrt gemäß FIA- und/oder FIVA-Bestimmungen sein. Alle internationalen Wettbewerbe müssen in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des vorliegenden Anhangs K durchgeführt werden und, mit Ausnahme von Rallyes und Bergrennen (einschließlich Rundstreckenprüfungen, die im Rahmen von Rallyes durchgeführt werden), auf Rennstrecken, die von der FIA für internationale Wettbewerbe gemäß Anhang O, Artikel 6, zugelassen sind, stattfinden.

2.1.13.2 Demonstrationsläufe

Siehe Artikel 6 des ISG.

Zusätzlich gilt, dass Demonstrationsläufe für nach 1967 gebaute einsitzige und zweisitzige Rennwagen in jedem Fall nur mit Genehmigung der FIA ausgetragen werden dürfen.

2.1.13.3 Paraden

Siehe Artikel 5.1 und 20 des ISG.

2.1.13.4 Historische Straßenwettbewerbe

Eine historischer Straßenwettbewerb ist ein Wettbewerb für gemäß Anhang K oder FIVA-Veranstaltungsbestimmungen zulässige Fahrzeuge, bei der öffentliche Straßen mit identischer oder unterschiedlicher Streckenführung genutzt werden und für die der Veranstalter die Strecke vorgibt und deren Einhaltung überwacht.

Mit Ausnahme der Touristischen Zielfahrten für historische Fahrzeuge müssen alle internationalen Wettbewerbe zur Information im FIA- und dem FIVA-Kalender eingetragen sein.

Alle Wettbewerbe müssen in vollständiger Übereinstimmung mit den Straßenverkehrsbestimmungen der entsprechenden Länder durchgeführt werden. Es gibt drei Arten von historischen Straßenwettbewerbe, die nachfolgend jede einzeln beschrieben ist: Historische Rallye, Historische Gleichmäßigkeitsrallye, Touristische Zielfahrt für historische Fahrzeuge.

Historische Rallye

Ein Straßenwettbewerb mit Wettbewerbscharakter, bei der der größte Teil der Strecke auf öffentlichen Straßen zurückgelegt wird. Die Strecke kann eine oder mehrere „Wertungsprüfungen“ beinhalten, die auf für den öffentlichen Verkehr gesperrten Straßen oder auf permanenten bzw. teilweise permanenten Rennstrecken mit der Höchstgeschwindigkeit als entscheidender Faktor stattfinden. Die Ergebnisse aller Wertungsprüfungen werden für die Endwertung der Rallye herangezogen.

Die nachfolgenden Bedingungen müssen für eine Historische Rallye eingehalten werden:

- Die Veranstalter von internationalen Historischen Rallyes müssen einem ASN angeschlossen sein.
- Die Streckenteile, die nicht als Wertungsprüfungen gefahren werden, werden als „Verbindungsstrecken“ bezeichnet. Die Höchstgeschwindigkeit auf den Verbindungsstrecken darf niemals für das Ergebnis herangezogen werden. Außerdem darf die vorgeschriebene Durchschnittsgeschwindigkeit zwischen den Kontrollen 50 km/h nicht überschreiten, es sei denn, dies wurde durch einen ASN in Übereinstimmung mit den nationalen Gesetzen zugelassen.
- Die maximal zulässige Durchschnittsgeschwindigkeit auf den Wertungsprüfungen darf 120 km/h nicht überschreiten.
- Die teilnehmenden Fahrzeuginsassen müssen im Besitz einer entsprechenden FIA-Bewerber/Fahrerlizenz sein.
- Bei einer Wertungsprüfung auf einer Rennstrecke, zu der mehrere Fahrzeuge gleichzeitig starten, darf sich nur der Fahrer an Bord des Fahrzeugs befinden.

- Die Fahrzeuge müssen der Straßenverkehrszulassungsordnung sowie den gültigen FIA-Vorschriften für internationale Rallyes ihrer entsprechenden Periode entsprechen.
- Jeder Bewerber muss im Besitz eines gültigen FIA-Wagenausweises bzw. HTP (Historic Technical Passport) für sein Wettbewerbsfahrzeug sein. Es liegt in der Verantwortung des Bewerbers gegenüber den Technischen Kommissaren, dem Delegierten für die Überprüfung der Zulässigkeit und den Sportkommissaren nachzuweisen, dass sein Fahrzeug zu jedem Zeitpunkt während des Wettbewerbs vollständig mit den Bestimmungen übereinstimmt.
- Die Veranstalter müssen die Sicherheitsbestimmungen des Artikels 5 im Anhang H zum Internationalen Sportgesetz beachten

Historische Gleichmäßigkeitsrallye

(dieser Artikel gilt nicht für FIVA-Veranstaltungen)

Eine Historische Gleichmäßigkeitsrallye ist ein Wettbewerb touristischer Art, bei der die Höchstgeschwindigkeit kein entscheidender Faktor ist, bei der aber Durchschnittsgeschwindigkeiten (50 km/h oder weniger) vorgegeben werden müssen.

Wenn ein Wettbewerb ausnahmsweise in einem Land mit langen Verbindungsstrecken zwischen bebauten Gebieten stattfindet oder im Rahmen der Streckenführung Autobahnen benutzt werden, so können die Veranstalter von Gleichmäßigkeitsrallyes beim zuständigen ASN eine höhere Durchschnittsgeschwindigkeit (bis zu max. 80 km/h) für diese besonderen Verbindungsabschnitte beantragen.

Die nachfolgenden Bestimmungen sind für Historische Gleichmäßigkeitsrallyes zu beachten:

- Sie müssen im internationalen FIA-Kalender oder dem FIVA-Kalender eingetragen sein. Die Veranstalter müssen der FIA oder FIVA angeschlossen sein, unterliegen der Sportgerichtsbarkeit des ASN, sofern dies den nationalen Bestimmungen entspricht, die Ausschreibungen müssen jedoch in Übereinstimmung mit dem Internationalen Sportgesetz der FIA oder den Internationalen Veranstaltungsbestimmungen der FIVA erstellt werden.
- Im Falle eines Wettbewerbs, der im internationalen FIA-Kalender eingetragen ist, müssen die bei einer Historischen Gleichmäßigkeitsrallye anzuwendenden Regeln mit der „Standardauschreibung“ übereinstimmen, die durch die FIA aufgestellt worden sind. Diese Bestimmungen sind über www.fia.com oder das FIA-Sekretariat erhältlich.
- Die Streckenführung(en) bei einer historischen Gleichmäßigkeitsrallye sind vorgeschrieben, den Fall höherer Gewalt ausgenommen.

Die Veranstalter müssen den Nachweis erbringen können, dass die Streckenführung(en) von den zuständigen Behörden und auch von dem entsprechenden FIA ASN(s) oder FIVA ANF(s) entsprechend genehmigt worden sind.

- Sofern im Rahmen der Streckenführung des Wettbewerbs Gleichmäßigkeitsprüfungen vorgesehen sind, darf den Bewerbern der genaue Ort des jeweiligen Ziels für die Gleichmäßigkeitsprüfung vorher nicht bekannt gegeben werden.
 - Die Veranstalter müssen pro Tag für alle Wettbewerbsfahrzeuge mindestens eine geheime Zeitmessung durchführen. Für zu frühe Ankunft müssen Strafen bis hin zur Disqualifikation für Geschwindigkeitsüberschreitungen verhängt werden.
 - Jeder Bericht der Verkehrsbehörden über gefährliche Fahrweise kann zur Disqualifikation führen.
 - Im Falle einer Disqualifikation müssen die Startnummern und die Rallyeschilder sowie das Road-Book und andere Unterlagen entfernt werden. Dies gilt auch für die Servicefahrzeuge.
 - Fahrer, die an Gleichmäßigkeitsrallyes teilnehmen, müssen im Besitz eines Führerscheins, der für das gesamte Wettbewerbsgebiet Gültigkeit hat, und irgendeiner Lizenzart für Fahrer oder Gleichmäßigkeitsläufe, mindestens der Stufen D, D/H oder R, die für das laufende Jahr und für den Wettbewerb Gültigkeit hat, sein, oder sich eine Wettbewerbslizenz für den Gleichmäßigkeitslauf besorgen.
 - Jedes Team kann auf dem Nennformular einen Teamnamen angeben. Dieser Teamname wird zusammen mit den Fahrernamen in allen offiziellen Veröffentlichungen des Wettbewerbs aufgeführt.
 - Zulässig sind Fahrzeuge mit Straßenzulassung für das Land, in welchem sie zugelassen sind, und welche einer Periodenspezifikation bis einschließlich Periode J2 entsprechen. Die Fahrzeuge müssen mit straßenzugelassenen Reifen ausgestattet sein. Für keinen Teil des Wettbewerbs sind Reifen zugelassen, die zur alleinigen Verwendung in einem Wettbewerb hergestellt wurden. Die Annahme von Einschreibungen obliegt dem Veranstalter.
 - Der Bewerber muss im Besitz eines HTP, HRCF oder einer gültigen FIVA-Identity-Card für sein Fahrzeug sein.
 - Vor dem Start zu einem Wettbewerb müssen die Fahrzeuge hinsichtlich ihrer Übereinstimmung mit den Vorschriften und mit dem Wagenausweis überprüft werden.
- Es liegt in der Verantwortung des Bewerbers gegenüber den Technischen Kommissaren, dem Delegierten für die Überprüfung der Zulässigkeit und den Sportkommissaren nachzuweisen, dass

sein Fahrzeug zu jedem Zeitpunkt während des Wettbewerbs vollständig mit den Bestimmungen übereinstimmt.

- Zur Vermeidung von „Grauzonen“, die den historischen Grundgedanken und der Sicherheit des Wettbewerbs schaden könnten, können zusätzliche Maßnahmen eingeführt werden, um zu verhindern, dass die gültigen Bestimmungen umgangen werden und die Geschwindigkeit – oder kürzeste Fahrzeit – ein entscheidender Faktor wird, auch wenn dies nur für bestimmte Abschnitte des Wettbewerbs zutrifft.

Historisch-touristische Zielfahrt

(dieser Artikel bezieht sich nicht auf FIVA Veranstaltungen)

Siehe Artikel 4.1, 4.2 und 20 des ISG.

Die folgenden Bestimmungen sind für historisch-touristische Zielfahrten zu beachten:

- Keine Wertung aufgrund von Geschwindigkeit oder Zeitnahme.
- Die Ausschreibungen müssen in Übereinstimmung mit den Internationalen Veranstaltungsbestimmungen der FIVA erstellt werden.
- Die ASNs und die FIVA ANF(s) jedes Landes, das durch die Streckenführung berührt wird, müssen vorher über den Wettbewerb und den Streckenverlauf informiert werden.
- Zulässig sind Fahrzeuge mit Straßenzulassung für das Land, in welchem sie zugelassen sind, und mindestens 15 Jahre vor dem 1. Januar des laufenden Jahres hergestellt wurden. Die Annahme von Einschreibungen obliegt dem Veranstalter.

2.1.13.5 Rundstreckenrennen

Siehe Artikel 20 des ISG.

Die nachfolgenden Bestimmungen sind für Rundstreckenrennen zu beachten:

- Jeder Bewerber muss im Besitz eines gültigen FIA-Wagenausweises bzw. HTP für das Wettbewerbsfahrzeug sein. Die zulässigen Fahrzeuge müssen den FIA-Bestimmungen für Rundstreckenrennen entsprechen. Es liegt in der Verantwortung des Bewerbers gegenüber den Technischen Kommissaren, dem Delegierten für die Überprüfung der Zulässigkeit und den Sportkommissaren nachzuweisen, dass sein Fahrzeug zu jedem Zeitpunkt während des Wettbewerbs vollständig mit den Bestimmungen übereinstimmt.
- Der Wettbewerb muss gemäß Sicherheitsbestimmungen des Anhangs H zum Internationalen Sportgesetz durchgeführt werden.

2.1.13.6 Bergrennen

Siehe Artikel 20 des ISG.

Die nachfolgenden Bestimmungen sind für Bergrennen zu beachten:

- Sie müssen im internationalen Kalender der FIA eingetragen sein. Die Ausschreibungen müssen in Übereinstimmung den allgemeinen Bestimmungen für internationale Bergrennen erstellt werden.
- Die Veranstalter müssen einem FIA ASN angeschlossen sein.
- Jeder Bewerber muss im Besitz eines gültigen FIA-Wagenausweises bzw. HTP für das Wettbewerbsfahrzeug sein. Es liegt in der Verantwortung des Bewerbers gegenüber den Technischen Kommissaren, dem Delegierten für die Überprüfung der Zulässigkeit und den Sportkommissaren nachzuweisen, dass sein Fahrzeug zu jedem Zeitpunkt während des Wettbewerbs vollständig mit den Bestimmungen übereinstimmt.
- Die zulässigen Fahrzeuge müssen den FIA-Bestimmungen für Nennungen bei Bergrennen für historische Fahrzeuge entsprechen.
- Der Wettbewerb muss gemäß Sicherheitsbestimmungen des Anhangs H zum Internationalen Sportgesetz und den FIA-Sicherheitsrichtlinien für Bergrennen durchgeführt werden.

2.1.14 Vorschriften für Fahrer

(dieser Artikel bezieht sich nicht auf FIVA-Veranstaltungen)

Die Fahrer müssen bezüglich des Schutzhelms, der flammenabweisenden Kleidung sowie der Lizenzen die Vorschriften des Anhangs L zum Internationalen Sportgesetz beachten.

2.2 Rennfahrzeuge

- 2.2.1 Alle Rennfahrzeuge, die an Anhang-K-Wettbewerben teilnehmen, müssen mit den Bestimmungen der Artikel 5 (Sicherheit) und Artikel 6 (Technische Vorschriften) übereinstimmen.

2.2.2 Einsitzige Rennwagen

- 2.2.2.1 Ein Fahrzeug, das ausschließlich zur Teilnahme an Rennen gebaut wurde und den international anerkannten Bestimmungen der Sportkommission des ACF, AIACR oder der FIA für die Kategorie, die Formel und die Wettbewerbe, bei denen es ursprünglich in der gegenwärtigen Konfiguration eingesetzt wurde, entspricht. Fahrzeuge, die gemäß einer nationalen Formel gebaut wurden und bei Wettbewerben eingesetzt wurden, können zugelassen werden.

- 2.2.2.2 Einsitzige Rennwagen werden unterteilt in:

- (a) Einsitzige Rennwagen mit Platz für nur einen Sitz,
- (b) Einsitzige Rennwagen mit Platz für einen zweiten, kleineren Sitz, die jedoch in ihrer Periode immer als reine Einsitzer an Wettbewerben teilgenommen haben.

2.2.3 Offene zweisitzige Rennwagen

- 2.2.3.1 Fahrzeuge mit Platz für zwei Sitze, die jedoch ausschließlich für die Teilnahme an Rennen gebaut wurde. Diese Fahrzeuge sind gemäß Definitionen der Sportkommission des ACF, AIACR und FIA der Periode wie folgt eingeteilt:

- (a) Zweisitzige Sportwagen gemäß Bestimmungen der Periode vor 1950,
- (b) Fahrzeuge, die während der Periode E gebaut wurden und nicht dem Anhang C entsprechen,
- (c) Modelle der Perioden E und F, die gemäß Bestimmungen der Periode in Übereinstimmung mit dem FIA Anhang C gebaut wurden,
- (d) Modelle der Periode G oder später, die gemäß Bestimmungen der Periode gebaut wurden und den Vorschriften irgendeiner der Gruppen gemäß FIA Anhang J entsprechen, einschließlich der Gruppen 4, 5, 6 oder 7 der entsprechenden Jahre,
- (e) Offene Fahrzeuge der Gruppe 4 des Zeitraumes zwischen dem 1. 1. 1966 und dem 31. 12. 1969, die durch die HMSC als zweisitzige Rennwagen bestätigt wurden.

2.2.4 Geschlossene zweisitzige Sportwagen

2.2.4.1 Fahrzeuge mit Platz für zwei Sitze, die ausschließlich zur Teilnahme an Rennen gebaut wurden. Diese sind gemäß Definitionen der Sportkommission der ACF, AIACR und der FIA der Periode wie folgt eingeteilt:

- (a) Zweisitzige Sportwagen gemäß Bestimmungen der Periode vor 1950,
- (b) Modelle der Periode E (1950-1960), gebaut nach Periodenspezifikation, aber nicht dem Anhang C entsprechend,
- (c) Modelle der Perioden E und F (1. 1. 1950 –31. 12. 1965), die gemäß Bestimmungen der Periode in Übereinstimmung mit dem FIA Anhang C gebaut wurden,
- (d) Modelle der Periode G oder später, die gemäß Bestimmungen der Periode gebaut wurden und den Vorschriften irgendeiner der Gruppen gemäß FIA Anhang J entsprechen, einschließlich der Gruppen 4, 5 und 6 der entsprechenden Jahre,
- (e) Geschlossene Fahrzeuge der Gruppe 4 des Zeitraumes zwischen dem 1. 1. 1966 und dem 31. 12. 1969, die durch die HMSC als zweisitzige Rennwagen bestätigt wurden,
- (f) Gruppe C und IMSA GTP.

2.2.5 FIA Grand-Tourisme-Prototypen (FIA GTP 1)

2.2.5.1 Prototypen für geplante zukünftige GT-Modelle der Perioden E, F, und G (1. 1. 1947–31. 12. 1969), die in der Periode in internationalen Rennen nach FIA-Reglement eingesetzt wurden.

2.2.5.2 GT-Wagen, an denen über die Bestimmungen für die Gruppe 3 (1960 –1965) hinausgehende Änderungen durchgeführt wurden und die in der Gruppe 4 (1960–1965) eingesetzt wurden.

2.2.5.3 GTP Nennungen für Le Mans 1962 und FIA GTP Fahrzeuge (1963–1965).

2.2.6 Nicht FIA Grand-Tourisme-Prototypen (Nicht-FIA GTP 2)

2.2.6.1 Prototypen, die ein Hersteller für geplante zukünftige GT-Modelle gebaut hat (oder die Entwicklung eines Herstellers in der Periode eines seiner Modelle, die über die vorhandene GT-Spezifikation hinausgeht), und die in der Periode E, F und G ab 1947 an internationalen Wettbewerben, die nicht dem FIA-Reglement entsprachen, teilgenommen haben und der ursprünglichen Spezifikation entsprechen.

2.2.6.2 Abgesehen von den durch die Bestimmungen des Artikels 5 (Sicherheit) erforderlichen Veränderungen, dürfen GT-Prototypen nur solche Änderungen aufweisen, wie sie an dem speziell betroffenen Chassis in der ursprünglichen Periode vorgenommen worden sind.

2.2.7 Erprobungs-Fahrzeuge

2.2.7.1 Original-Rennwagen und GT-Prototypen, die entsprechend einer Periodenspezifikation für FIA-Wettbewerbe gemäß international anerkannter Bestimmungen des AIACR oder der FIA für die Kategorie oder Formel gebaut wurden und die den Bestimmungen des Anhang C oder des Anhang J der jeweiligen Periode entsprechen, jedoch aus irgendwelchen Gründen nicht bei internationalen Wettbewerben eingesetzt worden sind.

2.2.7.2 Es muss eine fortlaufende Bestandsgeschichte nachgewiesen werden.

2.2.7.3 Vor Ausstellung muss der Historic Technical Passport durch die Historic Motor Sport Commission genehmigt werden.

2.2.8 Historic Special

2.2.8.1 Ein Fahrzeug, das während eines FIA-Herstellungszeitraumes für Rennen (Rundstrecke und Bergrennen) gebaut wurde, aber in keiner internationalen Formel eine Wettbewerbsgeschichte hat, jedoch an Wettbewerben auf niedrigerer Stufe teilgenommen hat und auf dieser Wettbewerbsebene eine bedeutende Geschichte in der Periode aufweisen kann.

2.2.8.2 Das Fahrzeug muss den Bestimmungen des Artikels 5 (Sicherheit) entsprechen und ein einsitziger oder zweisitziger Rennwagen der Perioden A bis GR (bis 31.12.1971 bzw. 1970 für F3) sein.

2.2.8.3 Vor Ausstellung muss der FIA Historic Technical Passport durch die Historic Motor Sport Commission genehmigt werden.

2.3 Serien-Straßenfahrzeuge

2.3.1 Serien-Straßenfahrzeuge (T und GT), sind Fahrzeuge, die für den öffentlichen Straßenverkehr entwickelt und gebaut wurden und von denen einige Exemplare in Wettbewerben gemäß Bestimmungen der Periode für diese Fahrzeuge eingesetzt wurden.

2.3.2 Im Allgemeinen werden Straßenfahrzeuge in Tourenwagen und in Grand-Tourisme-Wagen sowie ihre abgewandelten Modelle eingeteilt. Fahrzeuge, die vor dem Jahr 1947 gebaut wurden, werden jedoch separat eingeteilt, um den unterschiedlichen

allgemeinen Spezifikationen der Fahrzeuge dieser Periode Rechnung zu tragen.

- 2.3.3 Fahrzeuge vor 1947 sind: (a) Limousinen oder jedes geschlossene Fahrzeug, (b) offene viersitzige Tourenwagen und (c) offene zweisitzige Wagen, sie müssen den Bestimmungen der Artikel 5 (Sicherheit) und 7 (Technische Bestimmungen) entsprechen.
- 2.3.4 **Serien-Tourenwagen nach 1946 (T)**
- 2.3.4.1 Tourenwagen aus Großserienproduktion mit vier Sitzen, geschlossene Karosserie oder Kabrioletts (Fahrzeuge mit einem Hubraum von weniger als 700 ccm können auch nur zwei Sitze haben) und diese sind entweder:
- (a) Fahrzeuge ohne FIA-Homologation, die jedoch vor dem 31. Dezember 1960 bei internationalen Rallyes oder internationalen Rundstreckenrennen eingesetzt wurden; in diesem Fall muss dies durch den ASN des Herstellerlandes bestätigt sein und von der FIA genehmigt werden.
- (b) Modelle mit einer FIA-Homologation für die Gruppe 1 oder Gruppe N gemäß Anhang J, ausgestellt nach dem 1. Januar 1954.
- 2.3.5 **Renn-Tourenwagen nach 1946 (CT)**
- 2.3.5.1 Renn-Tourenwagen nach 1946 sind entweder:
- (a) Modelle mit limitierter Serienproduktion der Perioden E bis I (1.1.1947 – 31.12.1981), die von einem Modell der Serien-Tourenwagen abgeleitet sind und innerhalb der Bestimmungen des Anhangs J der Periode weiterentwickelt wurden, einschließlich Fahrzeugen mit einer FIA-Homologation für die Gruppe 2 vor 1966.
- (b) Modelle ab dem 1. 1. 1966, die in der Gruppe 2 oder der Gruppe A homologiert waren und dem Anhang J der Periode entsprechen.
- 2.3.6 **Grand-Tourisme-Wagen nach 1946 (GT)**
- 2.3.6.1 GT-Wagen sind normalerweise zweisitzige Kleinserien-Fahrzeuge mit offener oder geschlossener Karosserie, die nicht als Tourenwagen eingeteilt werden können.
- 2.3.6.2 Modelle, die nicht in der Periode E homologiert waren, müssen einem in einem Katalog beschriebenen Modell entsprechen und der Kundschaft durch die allgemeinen Verkaufsabteilungen des Herstellers angeboten worden sein.
- 2.3.6.3 Alle anderen Fahrzeuge müssen in der Gruppe 3 (1966–1981) homologiert gewesen sein. Fahrzeuge der Periode G1 müssen den Bestimmungen des Anhang VIII entsprechen. Fahrzeuge ab Periode G2 müssen den Bestimmungen des Anhangs J der jeweiligen Periode für diese Gruppe entsprechen.
- 2.3.6.4 Es muss im Zeitraum der Klassifikation mindestens die gleiche Anzahl von Fahrzeugen des Modells,

wie sie für eine Homologation in der entsprechenden Periode erforderlich gewesen wäre, hergestellt worden sein. Dabei müssen die Fahrzeuge in jeglicher Hinsicht bezüglich der Karosserie und der mechanischen Teile identisch sein.

2.3.7 **Renn-Grand-Tourisme-Wagen nach 1946 (GTS)**

- 2.3.7.1 Renn-GT-Wagen sind normalerweise zweisitzige Kleinserien-Fahrzeuge mit offener oder geschlossener Karosserie, die nicht als Tourenwagen eingeteilt werden können und, die über die normalen Bestimmungen für die Serienproduktion zu Wettbewerbszwecken hinausgehend geändert wurden.
- 2.3.7.2 An Fahrzeugen, die nicht von einem zuvor homologierten Fahrzeug abgeleitet sind, dürfen Änderungen durchgeführt werden, die den Änderungen in der Periode unter Beachtung der damals gültigen, internationalen Bestimmungen für Grand-Tourisme-Fahrzeuge entsprechen. Die grundsätzliche und allgemeine Ausführung des Modells – Fahrgestell, Karosserie und Motor – muss der des entsprechenden Serienmodells entsprechen.
- 2.3.7.3 Die Modelle müssen Fahrzeuge sein, die als Grand-Tourisme-Wagen zulässig sind und in der Gruppe 3 homologiert waren (1960–1965).
- 2.3.7.4 Wenn das Fahrzeug keine FIA-Homologation für die Gruppe 3 (1960–1965) besaß, als es gebaut wurde und an Wettbewerben in der Periode teilnahm, muss der ASN des Landes des Herstellers nachweisen, dass mindestens 100 mechanisch identische Fahrzeuge des betreffenden Modells entsprechend der Klasse in der Periode gemäß Artikel 6 gebaut wurden.
- 2.3.7.5 Ab Periode G sind nur Fahrzeuge zugelassen, die in der Gruppe 3, Gruppe 4 (1970–1981) oder der Gruppe B homologiert waren und den für diese Gruppen 3, 4 und B in der Periode gültigen Bestimmungen des Anhangs J entsprechen.
- 2.3.7.6 Zusätzlich:
- (a) Historische Tourenwagen, die während der Perioden E und F (1. 1. 1947–31. 12. 1965) an Grand-Touring-Wagen angeglichen wurden, entweder durch besondere Karosserieteile oder durch Serienkarosserie zusammen mit besonderen mechanischen Teilen sind zugelassen.
- (b) Diese Fahrzeuge müssen eine Wettbewerbsgeschichte haben und die besonderen mechanischen Teile sind auf die in den Gruppe-3-Bestimmungen des Anhangs J der Periode und des Artikels 5 (Sicherheit) aufgeführten Teile begrenzt.
- (c) Bei allen Änderungen muss die Technik der Periode, wie sie für das bestimmte Modell angewendet wurde, eingehalten werden.
- (d) Sollten diese Fahrzeuge anschließend von der FIA in der Gruppe 3 homologiert worden sein, so dürfen nur mechanische Teile verwendet

werden, die in dem entsprechenden Nachtrag der FIA-Homologation für die Gruppe 3 aufgeführt sind.

2.3.8 Kleinserien-Straßen-Sport-/GT-Wagen ohne Homologation (GTP 3) nach 1946

2.3.8.1 Zweisitzige, offene oder geschlossene Fahrzeuge der Perioden E bis G einschließlich, die zum Zeitpunkt der Herstellung den Konstruktions- und Zulassungsbestimmungen des Herstellerlandes entsprechen, von denen jedoch weniger als 100 mechanisch identische Fahrzeuge gebaut worden sind.

2.3.8.2 Diese Fahrzeuge dürfen nicht bei einem internationalen Wettbewerb in einer der Kategorien oder Gruppen wie in vorliegendem Artikel 2.3 aufgeführt, GTP-3 ausgenommen, eingesetzt worden sein. Außer den im Anhang VIII aufgeführten Änderungen dürfen keine weiteren Änderungen durchgeführt werden.

2.3.8.3 Die mechanische Spezifikation aus der Periode muss dokumentiert und der HTP muss vor der Ausstellung von der Historic Motor Sport Commission genehmigt werden.

2.3.9 Spezial-Tourenwagen und Grand-Tourisme-Wagen nach 1946

2.3.9.1 Modelle, die aus Gruppen 1 und 2, N oder A des jeweiligen Anhangs J der Periode abgeleitet sind, aber an denen Änderungen durchgeführt wurden, die über die für diese Gruppen erlaubten Änderungen hinausgehen. Dies beinhaltet:

2.3.9.2 Spezial-Tourenwagen sind Modelle, die von Fahrzeugen der Gruppen 1 und 2, N oder A der Periode abgeleitet sind und an denen Änderungen durchgeführt wurden, die über die für diese Gruppen erlaubten Änderungen hinausgehen.

2.3.9.3 Spezial-Tourenwagen beinhalten

(a) Gruppe 3 (1957–1959): Tourenwagen mit einer Sonderkarosserie oder mit einer Serienkarosserie, jedoch mit mechanischen Änderungen, die über die Einschränkungen gemäß Bestimmungen des Anhangs J 1959, Artikel 264, für die Gruppe 2 hinausgehen.

(b) Gruppe 3 (1960–1965): Eingeschlossen in der Gruppe 3 für GT-Wagen. Tourenwagen mit einer Sonderkarosserie oder mit einer Serienkarosserie, jedoch mit mechanischen Änderungen, die über die Einschränkungen gemäß Bestimmungen des Anhangs J 1965, Artikel 274, für die Gruppe 2 hinausgehen.

(c) Gruppe 5 (1966–1969): Die erlaubten Änderungen sind im Anhang J der Periode, Artikel 267, aufgeführt; die 1969er Version sollte als maßgeblich angesehen werden. Die für diese Fahrzeuge erlaubten Änderungen sind denen für Spezial-Tourenwagen (Gruppe 2 1970–1975), wenn diese mit den homologierten Optionen für mehr als 100 Exemplare ausgestattet sind, weitgehend ähnlich.

(d) Gruppe 5 (1976–1981): Die erlaubten Änderungen sind im Anhang J der Periode aufgeführt; die 1981er Version (Art. 251) sollte als maßgeblich angesehen werden.

2.3.10 Nationale Renn-Tourenwagen

2.3.10.1 Produktions-Tourenwagen-Modelle der Perioden E bis J, die keine internationale Wettbewerbsgeschichte aber nachweislich eine bedeutende nationale Wettbewerbsgeschichte bei bedeutenden Wettbewerben für Produktions-Tourenwagen haben und den nationalen Bestimmungen der betreffenden Wettbewerbe entsprechen.

2.3.10.2 Alle betreffenden Modelle müssen für die Zulassung auf Empfehlung des für das Land zuständigen ASN, in dem die relevante nationale Wettbewerbsgeschichte nachgewiesen ist, bei der VCSC eingereicht werden.

2.3.10.3 Die periodenbezogene mechanische Spezifikation muss für jedes Modell dokumentiert und der VCSC zur Genehmigung eingereicht werden (siehe Artikel 7.2.2). Alle relevanten Sicherheitsvorschriften gemäß Artikel 5 müssen eingehalten werden.

2.3.11 Nationale Rennsportwagen und Renn-Grand-Tourisme-Wagen mit Straßenzulassung

2.3.11.1 Straßenzugelassene Produktions-Sportwagen-Modelle und Produktions-GT-Modelle der Perioden E bis J, die keine internationale Wettbewerbsgeschichte aber nachweislich eine bedeutende nationale Wettbewerbsgeschichte bei bedeutenden Wettbewerben für Produktions-Sportwagen und/oder Produktions-GT-Fahrzeuge haben und den nationalen Bestimmungen der betreffenden Wettbewerbe entsprechen.

2.3.11.2 Alle betreffenden Modelle müssen für die Zulassung auf Empfehlung des für das Land zuständigen ASN, in dem die relevante nationale Wettbewerbsgeschichte nachgewiesen ist, bei der VCSC eingereicht werden.

2.3.11.3 Die periodenbezogene mechanische Spezifikation muss für jedes Modell dokumentiert und der VCSC zur Genehmigung eingereicht werden (siehe Artikel 7.2.2). Alle relevanten Sicherheitsvorschriften gemäß Artikel 5 müssen eingehalten werden.

Art. 3 EINTEILUNG NACH ZEITRÄUMEN UND DEFINITION

3.1 Ein Fahrzeug wird aufgrund seiner Spezifikation und nicht unbedingt nach dem Baujahr in eine Periode eingeteilt.

3.2 Periodeneinteilung:

- A) Vor dem 1.1.1905
- B) 1.1.1905–31.12.1918
- C) 1.1.1919–31.12.1930
- D) 1.1.1931–31.12.1946

- E) 1.1.1947–31.12.1961 (ab 1.1.1946 für Grand Prix und Formel 3 Fahrzeuge und bis 31.12.1960 für einsitzige und zweisitzige Rennwagen)
- F) 1.1.1962–31.12.1965 (ab 1.1.1961 für einsitzige und zweisitzige Rennwagen und bis 31.12.1966 für Formel 2), ausgenommen Formel 3 und Formeln mit einheitlichen Motorenmarken.
- GR) 1.1.1966–31.12.1971 für einsitzige und zweisitzige Rennwagen (1.1.1964–31.12.1970 für Formel 3).
- G1) 1.1.1966–31.12.1969 für homologierte Touren- und GT-Fahrzeuge.
- G2) 1.1.1970–31.12.1971 für homologierte Touren- und GT-Fahrzeuge.
- HR) 1.1.1972–31.12.1976 für einsitzige und zweisitzige Rennwagen (1.1.1971–31.12.1976 für Formel 3).
- H1) 1.1.1972–31.12.1975 für homologierte Touren- und GT-Fahrzeuge.
- H2) 1.1.1976–31.12.1976 für homologierte Touren- und GT-Fahrzeuge.
- IR) 1.1.1977–31.12.1982 für einsitzige und zweisitzige Rennwagen (ausgenommen Gruppe C) und 1.1.1977–31.12.1985 für 3-Liter Formel-1-Fahrzeuge.
- I) 1.1.1977–31.12.1981 für homologierte Touren- und GT-Fahrzeuge.
- IC) 1.1.1982–31.12.1990 für Gruppe-C- und IMSA-Fahrzeuge.
- JR) 1.1.1983–31.12.1990 für einsitzige und zweisitzige Rennwagen (ausgenommen 3-Liter-F1 Fahrzeuge 1.1.1983–31.12.1985).
- J1) 1.1.1982–31.12.1985 für homologierte Touren- und GT-Fahrzeuge.
- J2) 1.1.1986–31.12.1990 für homologierte Touren- und GT-Fahrzeuge.

3.3 Periodenspezifikation

- 3.3.1 Periodenspezifikation bezeichnet die zur Zufriedenheit der FIA oder der Sportkommissare nachgewiesene technische Konfiguration des Modells dem Zeitraum entsprechend, in den es gemäß Artikel 1.2 des Anhang K eingeteilt ist.
- 3.3.2 Jede Änderung an der Periodenspezifikation eines Fahrzeugs ist verboten, es sei denn, diese ist durch die vorliegenden Bestimmungen ausdrücklich für die entsprechende Fahrzeuggruppe oder durch Veröffentlichung in einem offiziellen FIA-Bulletin für das entsprechende Fahrzeugmodell oder -teil erlaubt, oder gemäß Artikel 5 (Sicherheit) vorgeschrieben.

3.3.3 Allgemeine Bestimmungen zu alternativen Teilen

Alternative Teile können entweder Teile aus der Periode, die nicht original in der Fahrzeugmarke eingebaut waren (zum Beispiel Teile von Lieferanten

aus der Periode), oder Nachbauteile (zum Beispiel Nachbau von im Fahrzeug eingebauten Originalteilen oder Nachbauten von Originalteilen von Lieferanten aus der Periode) sein.

Alternative Teile zu der ursprünglichen Herstellerspezifikation dürfen nur verwendet werden, wenn nachgewiesen werden kann, dass diese Teile entweder homologiert waren oder gemäß Bestimmungen des Anhang J der Periode erlaubt waren und in diesem Fahrzeugmodell bei einem im internationalen FIA-Kalender der Periode eingetragenen Wettbewerb verwendet wurden. Bei Fahrzeugen der Perioden J1 und J2 sind alternative Teile, welche bei Rundstreckenrennen verwendet wurden, nicht bei Rallyes zulässig und umgekehrt.

Durch den Anhang J in der Periode gestattete Freiheiten gewähren jetzt nicht die komplette Freiheit, stattdessen berechtigen Sie zur Verwendung von Modifikationen und/oder Komponenten, die tatsächlich und legal in der Periode bei dem jeweiligen Hersteller und Modell aufgrund dieser periodenspezifischen Freiheiten verwendet wurden.

3.3.4 Die Periode, Alternativ-Teile und -Bauteile sowie die entsprechenden Nachträge zum Homologationsblatt sind auf dem für das jeweilige Fahrzeug ausgestellten HTP aufgeführt.

3.3.5 Sofern nicht insbesondere durch vorliegende Vorschriften anderweitig festgelegt, muss jedes Fahrzeugteil den Abmessungen und dem Materialtyp des Originalteils entsprechen und ein Nachweis darüber muss durch den Antragsteller erbracht werden

3.3.6 Die verwendete Technik, einschließlich der zulässigen Technik gemäß Homologationsnachträgen, muss der der Periode entsprechen.

3.3.7 **Für homologierte Fahrzeuge** sind Original-FIA-Homologationsblätter mit den entsprechenden Nachträgen und Varianten, wie sie in der betreffenden Periode homologiert waren, gültig. Zusätzlich gelten die Bestimmungen des Anhangs J der Periode, wenn diese eine wie in Artikel 3.3.8 für nicht homologierte Fahrzeuge aufgeführte, in der Periode verwendete Spezifikation beschreiben.

Alle Fahrzeuge der Perioden J1 und J2 müssen auch dem Anhang XI zum Anhang K entsprechen.

3.3.8 **Für Fahrzeuge ohne Homologation** werden die folgenden Nachweise für die Periodenspezifikation (in Reihenfolge ihrer Vorrangigkeit aufgeführt) anerkannt:

a) Hersteller-Spezifikationen gemäß einer der nachfolgenden Dokumente: Verkaufsprospekte; Hersteller-Handbuch; Hersteller-Werkstatthandbuch, Hersteller-Ersatzteilliste; Testbroschüren. Alle genannten Unterlagen müssen allerdings in der Periode veröffentlicht worden sein.

- b) Nachweis dafür, dass eine Hersteller-Spezifikation für einen Teilnehmer an einem internationalen Wettbewerb geändert wurde. Jede Hersteller-Dokumentation, -Zeichnungen, -Skizzen oder -Spezifikationen, die in der Periode veröffentlicht wurden, oder ein in der Periode veröffentlichter Zeitschriftenartikel (Spezifikationen in Zeitschriften und Magazinen aus der Periode müssen aus mindestens zwei Quellen stammen).
- c) Berichte von anerkannten Gutachtern, die das Fahrzeug überprüft haben.
- d) Als weniger stichhaltig betrachtet werden Buch- und Zeitschriftenartikel, die außerhalb der Periode von angesehenen Autoren geschrieben wurden. Abhandlungen jüngerer Datums, die von Herstellern, Mechanikern, Technikern, Designern, Fahrern und Teammitgliedern der Periode verfasst sind, können für bestimmte Fahrzeuge berücksichtigt werden.
- e) Alle oben aufgeführten Punkte müssen sich auf das betreffende Modell beziehen.

3.4 Richtlinien für Reparaturen und Ersatzteile für Original-Rennwagen

- 3.4.1 Die für Reparaturen angewandte Technologie, Materialart und Teile, einschließlich der in den Homologationsnachträgen zugelassenen, müssen denjenigen entsprechen, wie sie für das entsprechende Fahrzeugmodell in der Periode verwendet wurden. Im Falle von Rohrstrukturen oder Bauteilen ist der Rohrtyp freigestellt, vorausgesetzt, die Außenmaße und Wandstärke entsprechen der Periodenspezifikation und das Material entspricht den Bestimmungen des Artikels 3.6
- 3.4.2 Die Art der Verbindung von Materialien (Schweißen, Kleben, Nieten, usw.) muss der in der Periode verwendeten Art entsprechen.
- 3.4.3 Im Fall von geschweißten oder hartgelöteten Verbindungen ist die Art des Schweißens oder Hartlötens zur Verbindung der Materialien freigestellt und austauschbar.
- 3.4.4 Hinzugefügtes Material muss vollständig der Form der ursprünglichen Struktur entsprechen und mit ihr in Kontakt sein. Zusätzliche Verstärkungen oder Versteifungen sind nicht zulässig, es sei denn sie waren in der Periode erlaubt und wurden verwendet.

3.5 Richtlinien für Reparaturen von Aluminiumlegierungen

- 3.5.1 Die gleichen Bestimmungen haben Gültigkeit für Strukturen, die aus Aluminium gefertigt sind, es müssen jedoch zusätzliche Faktoren berücksichtigt werden. Es wird deshalb streng empfohlen, alle Reparaturen in Übereinstimmung mit den Herstellerangaben durchzuführen.
- 3.5.2 Alle Reparaturen müssen in Übereinstimmung mit den nachfolgenden Artikeln durchgeführt werden:

3.5.2.1 Es gibt unterschiedliche Familien von Aluminiumlegierungen je nach Typ des zu reparierenden oder zu erneuernden Bauteils. Es wird deshalb streng empfohlen, sich auf die korrekte Standardbezeichnung der Aluminiumlegierungen zu beziehen (siehe Tabelle 1, Anhang XII).

Im Allgemeinen sind die Serien 5000 und Serien 6000 die in der Automobilbranche am meisten verwendeten.

3.5.2.2 Um die richtige Art der Aluminiumlegierung auszuwählen wird streng empfohlen die mechanischen Eigenschaften und gegebenenfalls auch die physikalischen Voraussetzungen des von dem Hersteller des Teils vorgesehenen oder verwendeten Materials zu analysieren und sich bei der Auswahl darauf zu beziehen. Diese Empfehlung ist sehr wichtig und darf nicht unterschätzt werden, da während die maximale Abweichung bei der Festigkeit für unterschiedliche Aluminiumlegierungen innerhalb von 6% bleibt, so kann deren Mindestzugfestigkeit (R_m) mit einem Faktor von 6 abweichen. Die falsche Auswahl der Materialeigenschaften und -voraussetzungen kann zu einer unterschiedlichen Eigenschaft des Teils führen (siehe Tabelle 2, Anhang XII).

3.5.2.3 Die Verwendung einer Al / Li Legierung ist verboten. In diesem Fall, kann die Legierung das Gewicht um 6% verringern und die Festigkeit um 16% erhöhen.

3.5.2.4 Die Verbindungsmethoden für Aluminiumstrukturen sind wie folgt:

- Schweißen (Schmelzschweißen – Widerstandsschweißen – andere Arten wie zum Beispiel durch Druck, Explosion, Ultraschall, usw. ...)
- Hartlötungen
- Weichlötungen
- Kleben
- Mechanische Befestigung (siehe Tabelle 5, Anhang XII).

3.5.3.5 Es ist vorgeschrieben, dass die Verfahren und Methoden zur Verbindung von Teilen aus Aluminiumlegierungen wie vom Hersteller definiert während der Reparaturen und Erneuerungen beachtet werden, um die ursprüngliche Festigkeit der Verbindung beizubehalten.

3.5.2.6 Es wird empfohlen, die Standardangaben für die Qualität von Sandgussteilen zu beachten. Hier werden die maximal zulässigen Fehler für Sandguss in Abhängigkeit des Grads an Qualität des Teils beschrieben. Unterschiedlicher Grad bedeutet unterschiedliche Eigenschaften des Teils (siehe Tabelle 4, Anhang XII).

3.5.2.7 Für Sicherheitseinrichtungen (Aufhängung, Rahmen, usw.) ist die zulässige Qualität für Sandgussteile die Stufe B der Tabelle „Erforderliche Diskontinuitätsstufe“.

3.6 Richtlinien für Replik-Fahrzeuge und Nachbauteile

3.6.1 Nachfolgend werden einige Vorschläge gemacht, um es dem Antragsteller zu erleichtern, die Anfor-

derungen dieser Artikel zu erfüllen, wenn er ein Fahrzeug oder ein Bauteil nachbauen möchte.

- 3.6.2 Artikel 1.2 hat auch für Replik-Fahrzeuge und Nachbauteile Gültigkeit. Insbesondere der Artikel 1.2 beinhaltet die für Fahrzeuge, die an internationalen Wettbewerben für historische Fahrzeuge teilnehmen, gültige Grundsätze. Dieser Artikel beinhaltet weiterhin die Bedingungen für die Anerkennung von Nachbauteilen.
- 3.6.3 Die Hersteller der Ersatzteile sind für die Einholung aller Genehmigungen oder Lizenzen verantwortlich, die gegebenenfalls für den Nachbau von Originalteilen oder eines vollständigen Fahrzeugs erforderlich sind. Die FIA ist nicht verantwortlich für den Verstoß gegen eventuelle Patentrechte.
- 3.6.4 Durch die Verwendung eines alternativen Materials oder Teils darf sich kein Leistungs- oder Gewichtsvorteil ergeben.
- 3.6.5 Materialien**
- 3.6.5.1 Die Materialien müssen die gleichen sein wie in Artikel 3.7.3 und 3.7.4 aufgeführt und sie müssen auf alle Teiltypen anwendbar sein.
- 3.6.5.2 Ausgewählte Alternativ-Materialien für Replik-Fahrzeuge sowie für Ersatz- und/oder Nachbauteile müssen den mechanischen und physikalischen Eigenschaften des für dieses Teil ursprünglich verwendeten Materials entsprechen.
- 3.6.5.3 Die vorstehenden Bedingungen sind streng empfohlen für leistungsbezogene Teile oder für Teile, die hoher Belastung und Spannungen ausgesetzt sind, beziehungsweise wichtig für die Sicherheit sind, jedoch nicht beschränkt auf:
- die Lenksäule
 - die Bremsanlage
 - die Radaufhängungs-Querlenker und weitere Teile der Radaufhängung
 - das strukturelle Gerüst von Rohrchassis
 - usw.
- 3.6.5.4 Es wird streng empfohlen, dass die Mindestzugfestigkeit (R_m) und das spezifische Gewicht innerhalb von plus oder minus 2% der Originalwerte bleibt oder aus der im Anhang II des Anhang K aufgeführten Liste geeigneter Materialien ausgewählt wird.
- 3.6.5.5 Für einige der vorgenannten Sicherheitsteile können Tests verlangt werden. In diesem Fall sind die Testanforderungen angebunden an die Bestimmungen der „Zustandsprüfung“ im Anhang III des Anhangs K.
- 3.6.6 Technik**
- 3.6.6.1 Die verwendete Technik, einschließlich der mit den technischen Erweiterungen zulässigen Technik, darf neuzeitlich sein, muss jedoch mit der in der Periode für das entsprechende Fahrzeugmodell verwendeten Technik kompatibel sein.
- 3.6.6.2 Sofern nicht ausdrücklich durch die FIA erlaubt, müssen Teile, die genietet waren genietet bleiben, Teile, die punktgeschweißt waren, punktgeschweißt bleiben, ursprünglich geklebte Teile müssen die gleiche Verbindungsart aufweisen.
- 3.6.6.3 a) Unabhängig von den Materialien und der Technik wird empfohlen, das Schweißen von Teilen oder Baugruppen, welche hoher Belastung und Anspannung ausgesetzt sind oder wichtig für die Sicherheit sind, durch qualifizierte Schweißer durchführen zu lassen. Eine professionelle Überprüfung auf mögliche Risse und Fehler ist in jedem Fall erforderlich.
- b) Es wird weiterhin streng empfohlen, ähnliche Tests in Bereichen durchzuführen, die für die strukturelle Unversehrtheit des Fahrzeugs oder für die Sicherheit des Fahrers von großer Wichtigkeit sind, unter Verwendung von Methoden, die für das Material und den Konstruktionstyp geeignet sind.
- 3.6.7 Abmessungen und Gewicht**
- 3.6.7.1 Alle Teile oder Baugruppen eines Fahrzeugs müssen die gleichen Abmessungen haben wie das Originalteil und sich an gleicher Stelle befinden.
- 3.6.7.2 Es wird streng empfohlen, dass der Antragsteller vor Ausstellung des HTP entsprechende Nachweise erbringt.
- 3.6.7.3 Zu keiner Zeit des Wettbewerbs darf das Fahrzeug weniger als das im HTP festgelegte Mindestgewicht wiegen.
- 3.7 Allgemeine Definitionen**
- 3.7.1 Die Silhouette ist die Form eines Fahrzeugs bei Ansicht aus irgendeiner Richtung, mit montierter Aufbauverkleidung.
- 3.7.2 Das Chassis ist die Gesamt-Struktur des Fahrzeugs, um die herum die mechanischen Teile und die Karosserie, einschließlich jedes strukturellen Teils der genannten Struktur, angebaut sind.
- 3.7.3 Der Begriff „Werkstoffart“ bezeichnet den gleichen Werkstoff aber nicht notwendigerweise die gleiche Spezifikation.
- 3.7.4 So ist beispielsweise „Aluminium“ aus metallurgischer Sicht Aluminium, das aber von unterschiedlicher Qualität sein und Elemente enthalten kann, die in der ursprünglichen Zusammensetzung nicht vorhanden waren, ausgenommen Aluminium-Beryllium. Magnesium darf durch Aluminium ersetzt werden.
- 3.7.5 Im Anhang II des Anhang K sind einige technische Daten zu Materialien, Richtlinien zu deren Verwendung, Techniken zu deren Reparatur und Nachbauten aufgeführt. Dieser Abschnitt kann helfen bei der Auswahl und bei der geeigneten Verwendung von alternativen Materialien und Techniken, wie sie beim Austausch und bei der Reparatur von Teilen angewendet werden können.

3.8 Toleranzen

- 3.8.1 Falls es auf dem für das entsprechende Fahrzeug zutreffenden Homologationsblatt und im Anhang J der zutreffenden Periode nicht anders spezifiziert ist, gelten für Abmessungen von Bauteilen die folgenden Toleranzen:
- 3.8.2 Alle maschinellen Bearbeitungen mit Ausnahme von Zylinderbohrung und Kolbenhub: +/- 0,2 %.
- 3.8.3 Unbearbeitete Gussteile: +/- 0,5 %.
- 3.8.4 Breite des Fahrzeuges an der Vorder- und Hinterachse: + 1 %, - 0,3 %.
- 3.8.5 Radstand: +/- 1%.
- 3.8.6 Spurweite: +/- 1%.

3.9 Kraftstoff und Oxidationsmittel

- 3.9.1 Für homologierte Fahrzeuge muss Otto- oder Dieselloskraftstoff gemäß Vorschriften des aktuellen Anhang J, Artikel 252-9.1 verwendet werden.
- 3.9.2 Mit Ausnahme der nichthomologierten Fahrzeuge, die in Artikel 3.6.3 aufgeführt sind, muss der Kraftstoff für nichthomologierte Fahrzeuge den Vorschriften des aktuellen Anhangs J, Artikel 252-9.1 entsprechen.
- 3.9.3 Alle Rennfahrzeuge der Perioden C und D (1. 1919–31. 12. 1946), Formel-1-Fahrzeuge der Jahre 1946–1957, Formel-2-Fahrzeuge der Jahre 1947–1953, Formel-3-Fahrzeuge der Jahre 1946–1960, Indianapolis-Fahrzeuge der Jahre 1940–1960 dürfen mit Kraftstoff auf Alkohobasis betrieben werden.
Alle anderen nichthomologierten Fahrzeuge, bei denen nachgewiesen werden kann, dass diese in der Periode mit Kraftstoffen auf Alkohobasis eingesetzt wurden, dürfen diese Kraftstoffe verwenden, sofern eine Genehmigung zu deren Verwendung im HTP vermerkt ist.
- 3.9.4 Formel-1- oder Formel-2-Fahrzeuge der Jahre 1946 – 1960 dürfen mit Kraftstoff mit einer höheren Oktanzahl betrieben werden.
- 3.9.5 Dem Kraftstoff dürfen Schmierstoffe hinzugefügt werden, deren Anteil darf aber 2% nicht überschreiten.
Bei Zweitaktmotoren darf der Anteil höher sein.
- 3.9.6 Falls erforderlich, darf auch zusätzliches Blei hinzugefügt werden, es ist aber nicht zu bevorzugen. Der Zusatz von Blei darf nicht zu einer Erhöhung der Oktanzahl, weder über 90 MOZ noch über 102 ROZ hinaus, führen. Der Bleianteil darf auf keinen Fall größer als 0,15 g/l sein (EN 237 oder ASTM D3237).
- 3.9.7 Verbindungen, die dem Kraftstoff als Bleiersatz hinzugefügt werden, dürfen hinzugefügt werden, wenn diese bei kommerziellen Händlern frei erhältlich sind. Der Zusatz dieser Verbindungen darf nicht zu einer Erhöhung der Oktanzahl, weder über 90 MOZ noch über 102 ROZ hinaus führen.
- 3.9.8 Mit Ausnahme der atmosphärischen Luft darf der Kraftstoff mit keinem zusätzlichen Oxidationsmittel gemischt werden.

Art. 4 FAHRZEUGDOKUMENTE GEMÄSS INTERNATIONALEM FIA-STANDARD

4.1 Dokumente

- 4.1.1 Jedes Fahrzeug, das an einem Internationalen FIA-Wettbewerb teilnimmt muss im Besitz eines HTP oder bei einem Gleichmäßigkeitslauf eines HRCP sein. Diese Dokumente sind rein technische Papiere und stellen keinerlei Garantie oder Meinung zu der Echtheit des Fahrzeuges dar.
Jedes Fahrzeug wird identifiziert durch eine Nummer und einen Barcode, bestätigt auf einem FIA-Originalitätsaufkleber, welcher sowohl am Fahrzeug als auch bei der Ausstellung am HTP angebracht wird.
- 4.1.2 Der HTP ist Eigentum der FIA und kann jederzeit aufgrund einer Entscheidung der FIA HMSC eingezogen werden. In diesem Fall muss der ASN das Original des HTP an die FIA übergeben und die beglaubigte Kopie des HTP vom Antragsteller einziehen. Der FIA HTP und das Application Form können beim ASN von einem Einwohner oder einem Staatsangehörigen des entsprechenden Landes beantragt werden. Der Antragsteller ist dafür verantwortlich, dass die Formulare vor Rücksendung an den ASN ausgefüllt werden.
Das Original des Formulars und Einzelheiten zur Antragstellung verbleiben beim ASN. Der ASN übergibt dem Antragsteller eine durch Perforation bestätigte Kopie und übergibt die Einzelheiten aller übergebenen Identitätspapiere an die FIA Datenbank.
- 4.1.3 Der HTP ist ein 27-seitiges FIA-Dokument (DMSB: 28-seitig), das vom ASN in Zusammenarbeit mit dem Antragsteller ausgefüllt wird.
- 4.1.4 Jedes homologierte Fahrzeug muss diesen HTP immer zusammen mit einer vom ASN bestätigten Kopie (auf FIA gestempeltem/Wasserzeichenpapier und zusätzlicher ASN-Authentifizierung gedruckt) des Original-Homologationsblattes des entsprechenden Modells oder einer vom ASN bestätigten Kopie (auf FIA gestempeltem/Wasserzeichenpapier und zusätzlicher ASN-Authentifizierung gedruckt) des nachträglichen Homologationsblattes verwenden.
- 4.1.5 Dem HRCP liegt ein FIA-Formular zugrunde und ist ein einfacher Identitätsausweis zur ausschließlichen Verwendung bei Historischen Gleichmäßigkeitsläufen.
- 4.1.6 Wechsel des Eigentümers: Der HTP ist ein internationales Dokument und muss von allen ASN anerkannt werden. Bei einem Eigentümerwechsel in ein anderes Land muss der neue ASN den für das Fahrzeug ausgestellten Ausweis anerkennen, den ausstellenden ASN über den Eigentümerwechsel informieren und die Originale und begleitende Dokumentationen anfordern.
Die beglaubigte Kopie des Original-HTP muss durch den ausstellenden ASN vom Vorbesitzer eingezogen werden und das Original für ungültig erklärt werden. Der neue ASN muss einen neuen HTP (auf dem aktuellen Formular) erstellen und eine eigene nationale Nummer vergeben.

Der neue HTP muss zur Genehmigung und zur Aktualisierung der FIA Datenbank an die FIA gesendet werden.

- 4.1.7 Verlust eines HTP: In diesem Fall muss bei dem zuständigen ASN die Ausfertigung einer zweiten bestätigten Farbkopie des Original-Ausweises beantragt werden. Der ausstellende ASN vermerkt auf der Vorderseite, dass diese die Zweitausfertigung einer bestätigten Kopie ist, und auf der Seite 24, dass und wann diese Kopie ausgestellt wurde.

4.2 Verwendung des HTP

- 4.2.1 Der HTP hat lediglich zwei Zwecke: Als erstes zur Verwendung durch die Technischen Offiziellen und Delegierten bei Wettbewerben und zum zweiten zur Unterstützung der Veranstalter für die Einordnung der Fahrzeuge in Klassen und Erstellung der Ergebnisse.

- 4.2.2 Zur Unterstützung der Veranstalter muss jeder Nennung für einen im internationalen Kalender eingetragenen Wettbewerb eine Fotokopie der 1. Seite des HTP beigefügt werden, damit die Klasse, Periode und Gruppe, in die das Fahrzeug auf Basis des Anhang I zum Anhang K eingeteilt ist, klar ersichtlich wird.

- 4.2.3 Der HTP muss bei der Technischen Abnahme des Fahrzeuges für den Wettbewerb vorgelegt werden. Der HTP muss den FIA-Offiziellen für die gesamte Dauer des Wettbewerbs zur Verfügung gestellt werden. Ausschließlich Technische Delegierte der FIA (oder, in seiner Abwesenheit, ein FIA nominierter Offizieller) darf Eintragungen in Englisch oder Französisch in den HTP vornehmen.

- 4.2.4 Wenn dies gefordert wird, liegt es in der Verantwortung des Bewerbers nachzuweisen, dass das Fahrzeug der im HTP genehmigten Spezifikation entspricht.

- 4.2.5 Die Technischen Kommissare des Wettbewerbs müssen alle HTP, die ordnungsgemäß von einem ASN ausgestellt wurden, anerkennen und die betreffenden Fahrzeuge zulassen, sofern sie dem Ausweis entsprechen, vorbehaltlich der Bestimmungen des Artikel 4.3.

- 4.2.6 Veranstalter, die Fahrzeuge ohne korrekten HTP zulassen, laufen Gefahr, dass ihr Wettbewerb vom internationalen Sportkalender gestrichen wird und zusätzliche Strafen von der FIA ausgesprochen werden.

- 4.2.7 Für bestehende HTP können Nachträge zum Vordruck als Varianten ausgestellt werden, wenn Teile der Angaben im Basisformular geändert werden dürfen. Wie auf der ersten Seite des Variantenformulars angegeben, sind Varianten für eine oder mehrere dieser Wettbewerbskategorien gültig: Bergrennen, Rallye, Rennen.

Der Teilnehmer darf die Varianten beliebig verwenden, vorausgesetzt dies geschieht innerhalb der richtigen Wettbewerbskategorie.

Die oben angeführten Bestimmungen werden zur Erstellung von Varianten angewendet und ein

zusätzlicher Aufkleber auf dem HTP oder am Fahrzeug ist nicht erforderlich, sofern die erste Seite des HTP unverändert bleibt. Ist jedoch eine neue Seite 1 für den HTP erforderlich, wird am Fahrzeug ein neuer Barcodeaufkleber neben dem ersten angebracht, und der zweite Barcodeaufkleber wird auf der neuen Seite 1 des HTP aufgeklebt.

- 4.2.8 Ein HTP, ausgestellt auf dem neuesten 27-seitigen Formular, hat eine Gültigkeit von 10 Jahren.

4.3 Verfahren bei Beanstandungen

- 4.3.1 Sollte sich bei einer Überprüfung herausstellen, dass ein Fahrzeug den Angaben im HTP oder im Homologationsblatt nicht entspricht und diese Unregelmäßigkeit liegt außerhalb der Prozedur „roter Punkt“ (Art. 4.4), muss der Bewerber sicherstellen, dass sein Fahrzeug entsprechend den Bedingungen geändert wird.

- 4.3.2 Wenn es nicht möglich ist, das Fahrzeug bei dem Wettbewerb entsprechend zu ändern, können die Sportkommissare das Fahrzeug *disqualifizieren* und den HTP zur Begutachtung an die FIA schicken, mit einer Kopie an den ausstellenden ASN.

- 4.3.3 Falls die Sportkommissare feststellen, dass ein Fahrzeug seinem HTP, nicht aber den technischen Vorschriften des Anhangs K entspricht, können sie den Bewerber dieses Fahrzeugs *disqualifizieren*, die entsprechende Begründung schriftlich im Wagenausweis festhalten und diesen zur Begutachtung an die FIA schicken, mit einer Kopie an den ausstellenden ASN.

- 4.3.4 Ein HTP kann wie nachfolgend beschrieben für ungültig erklärt werden:

a) Aufgrund eines Antrages des ASN, bei dem das Fahrzeug gegenwärtig registriert ist, an die FIA. Diesem Antrag müssen Begründungen beigefügt sein.

b) Aufgrund eines Berichtes an die FIA durch die FIA-Offiziellen (oder durch von den FIA-Offiziellen beauftragten Personen) bei einem Wettbewerb, zu dem das Fahrzeug genannt war und bei der die oben beschriebene Nicht-Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Anhangs K festgestellt wurde. Sie müssen die Gründe auf den HTP eintragen und diesen an die FIA schicken, mit einer Kopie an den ausstellenden ASN. Das Ergebnis wird im Wettbewerb ausgesetzt.

c) Durch die FIA, die jeden HTP sperren oder für ungültig erklären kann, wobei sie den ausstellenden ASN über ihre Entscheidung informieren und im Fall der Ungültigkeit die Entscheidung im FIA-Bulletin veröffentlichen muss.

- 4.3.5 In den Fällen gemäß Punkt 4.3.4 (a) und 4.3.4 (b) erhält der Bewerber eine Kopie des HTP mit entsprechenden Anmerkungen durch die Sportkommissare oder den Technischen Delegierten.

Mit dieser Kopie kann der Bewerber innerhalb der nächsten 30 Tage für andere Wettbewerbe nennen.

Die FIA muss innerhalb von 30 Tagen nach Empfang des HTP eine Entscheidung über die Zulässigkeit des Fahrzeugs treffen. Während dieser Zeit werden alle mit diesem Fahrzeug erzielten Ergebnisse oder Punkte ausgesetzt.

- 4.3.6 Wenn die FIA entscheidet, dass der HTP ungültig ist, wird er eingezogen und jeder anschließend für das betreffende Fahrzeug beantragte HTP muss vor Ausstellung von der FIA überprüft werden.
- 4.3.7 Die Sportkommissare können unter bestimmten Voraussetzungen den Technischen Delegierten die Erlaubnis erteilen, FIA-Wagenausweise für die Dauer des Wettbewerbs zur weiteren Begutachtung einzubehalten.

4.4 Verfahren „roter Punkt“

- 4.4.1 Wenn ein Fahrzeug der Technischen Abnahme mit einer kleineren Unregelmäßigkeit vorgeführt wird, *oder im Fall eines homologierten Fahrzeugs mit einem HTP, dem die Homologation nicht beigefügt ist*, kann der Technische Delegierte der FIA (oder, in seiner Abwesenheit, einer der FIA-Offiziellen) die Seite 1 des HTP mit einem „roten Punkt“ kennzeichnen. Hierbei müssen die Gründe auf der entsprechenden Seite des Ausweises eingetragen werden. Der Bewerber muss die Unregelmäßigkeit bis zum nächsten Wettbewerb abstellen.

Rote Punkte können auch bei nationalen Wettbewerben eingetragen werden, wenn dies ein von der FIA anerkannter Delegierter beabsichtigt.

- 4.4.2 Alle roten Punkte werden in einer Datenbank registriert.
- 4.4.3 Wenn die Unregelmäßigkeit beim nächsten Wettbewerb nicht abgestellt ist, können die Sportkommissare das Fahrzeug *disqualifizieren*.

4.5 Verfahren „schwarzer Punkt“

- 4.5.1 Wenn ein Fahrzeug während eines Wettbewerbs nicht den erforderlichen Sicherheitsbestimmungen entspricht, muss der technische Delegierte der FIA (oder in dessen Abwesenheit einer der FIA-Offiziellen) die erste Seite des HTP mit einem „schwarzen Punkt“ markieren, den Grund der Beanstandung auf der entsprechenden Seite im HTP eintragen und den Sportkommissaren sofort einen Bericht über die Beanstandung schicken.

Wenn die Beanstandung nicht sofort korrigiert wird, werden die Sportkommissare das Fahrzeug sofort von dem Wettbewerb *disqualifizieren* und ihre Entscheidung an die FIA berichten.

Schwarze Punkte können auch bei nationalen Wettbewerben eingetragen werden, wenn dies ein von der FIA anerkannter Delegierter beabsichtigt, und wenn es von den Sportkommissaren genehmigt wurde.

- 4.5.2 Das Anbringen eines „schwarzen Punktes“ auf einem HTP bedeutet, dass das Fahrzeug absolut fehlerhaft

ist, was zur Folge hat, dass der Wettbewerber nicht berechtigt ist mit dem besagten Fahrzeug an dem betreffenden und/oder an anderen Wettbewerb(en) teilzunehmen. Der Regelverstoß wird erst dann als behoben betrachtet, wenn ein technischer Delegierter der FIA die Fehlerbehebung überprüft hat und ein schriftliches Zertifikat an die in Artikel 4.7.1 beschriebene Seite des HTP angeheftet hat.

- 4.5.3 Alle „schwarzen Punkte“ werden mit präzisen Angaben der Einzelheiten weshalb jeder „schwarze Punkt“ in Kraft trat und wieder entfernt wurde in einer zentralen Datenbank erfasst.

4.6 Berufungsverfahren gegen die Entscheidung eines ASN

- 4.6.1 Wenn ein ASN sich weigert, einen HTP auszustellen, hat der Antragsteller das Recht, die FIA um Einleitung eines Berufungsverfahrens zu bitten. Auf Delegieren der HMSC werden Widersprüche durch die HMSC Appeals Sub-Commission behandelt. Jede Entscheidung der HMSC Appeals Sub-Commission ist abschließend und es kann keine Berufung mehr vor dem internationalen Berufungsgericht eingelegt werden.

- 4.6.2 Der Antragsteller muss innerhalb von 30 Tagen nach Erhalt der Ablehnung schriftlich darum bitten, dass der ASN die kompletten Unterlagen in Zusammenhang mit dem Ausweis an die FIA schickt.

Verweis an die HMSC Appeals Sub-Commission: Die Berufung muss innerhalb von 30 Tagen nach Erhalt der Ablehnung durch die FIA von der Person, die Gegenstand der Ablehnung war, bei der HMSC Appeals Sub-Commission eingereicht werden.

Die Berufung muss folgendes enthalten:

- die Identität des Antragstellers, eine Kopie der angefochtenen Entscheidung und eine Begründung der Berufung vor der HMSC Appeals Sub-Commission

- Ein Dokument, welches belegt, dass die Berufungsgebühr an die FIA gezahlt wurde.

- 4.6.3 Der ASN muss dieser Bitte innerhalb von 14 Tagen nach Empfang der Berufungsankündigung nachkommen.

- 4.6.4 Innerhalb von 30 Tagen nach Erhalt des Dossiers wird die FIA die Eingabe der Vehicle Compliance Sub-Commission schriftlich an den ASN des Berufungsführers schicken, mit weiteren zulässigen 14 Tagen für schriftliche Kommentare. In jedem Fall liegt es in der Verantwortung des Antragstellers vollständige Nachweise und die Gültigkeit der angegebenen Periodenspezifikation gemäß Artikel 3.3 und in Übereinstimmung mit Artikel 1.2 des Anhang K vorzulegen. Andernfalls und falls der Antragsteller nicht in der Lage ist einen solchen Nachweis vorzulegen, wird das Dossier als ungültig eingestuft.

- 4.6.5 Wird eine völlig neue Angelegenheit aufgeworfen, so werden weiter 14 Tage für eine schriftliche Antwort zu diesem spezifischen Punkt gewährt.

- 4.6.6 Alle diese schriftlich eingereichten Dokumente und alle damit verbundenen Exponate werden dann von der HMSC Appeals Sub-Commission geprüft, welche über die Angelegenheit entscheidet.
- 4.6.7 Es gibt kein Recht auf eine mündliche Anhörung.
- 4.6.8 Die FIA wird den Antragsteller und den ASN schriftlich über die Entscheidung der HMSC Appeals Sub-Commission innerhalb von max. 21 Tagen informieren, nachdem letztere das Dossier geprüft hat.
- 4.6.9 Zum Zeitpunkt der Einlegung der Berufung ist eine Berufungsgebühr zur Zahlung an die FIA fällig. Wenn der Berufung stattgegeben wird, wird die Gebühr durch den betreffenden ASN an den Antragsteller zurück erstattet.
- 4.7 FIA Datenbank für Historische Fahrzeuge**
- 4.7.1 Die ASNs halten die Einzelheiten der HTP, die sie ausgestellt haben, in einer Datenbank fest.

Art. 5 SICHERHEITSVORSCHRIFTEN

Motorsport ist von Natur aus gefährlich und setzt des Wettbewerbers körperliche Unversehrtheit einem erheblichen Risiko aus. Wie allen Wettbewerbern bekannt ist, nehmen historische Fahrzeuge an Wettbewerben teil, wie sie in der Periode waren und in einer Spezifikation die damals zulässig war (wie jetzt im Anhang K enthalten, mit bestimmten besonderen zusätzlichen technischen und sicherheitstechnischen Bestimmungen).

Teilnehmer müssen sich möglicher Korrosion und/oder Alterung von Teilen, sowie deren Konsequenzen, bewusst sein und müssen Maßnahmen ergreifen um die Unversehrtheit und Sicherheit dieser Teile unter Beachtung der Originalspezifikation sicherzustellen.

- 5.1 Die nachfolgenden Bestimmungen sind verpflichtend, ausgenommen Gleichmäßigkeitsrallyes, für welche sie empfohlen sind.
- 5.2 Durch die Vorführung eines Fahrzeuges bei der Technischen Abnahme erklärt der Bewerber, dass sich sein Fahrzeug in einem sicheren Zustand zur Teilnahme an dem Wettbewerb befindet.
Die Fahrzeuge sind in sauberem Zustand vorzuführen.

DMSB Hinweis

Bei Wettbewerben auf der Nürburgring-Nordschleife sind die Bestimmungen des Anhangs 2 zum DMSB-Rundstreckenreglement „Besonderheiten der Nürburgring-Nordschleife“ zu beachten, siehe DMSB-Handbuch, grüner Teil.

5.3 Batterie, Stromkreisunterbrecher

- 5.3.1 Schutz der Batteriepole gegen das Risiko eines Kurzschlusses ist vorgeschrieben.
Falls die Batterie im Fahrgastraum untergebracht ist, muss es eine Trockenbatterie sein, sicher befestigt sein und isolierend flüssigkeitsdicht abgedeckt sein.
- 5.3.2 Es muss ein Hauptstromkreisunterbrecher vorhanden sein, der alle elektrischen Stromkreise trennen muss (Batterie, Lichtmaschine, Beleuchtung, Hupe,

Zündung, elektrische Steuerungen, etc. - mit Ausnahme derer, die den Feuerlöscher betätigen) und den Motor ausschalten muss.

Es muss ein funkenfreies Modell sein, was von innen und außen erreichbar sein muss. Außen muss der Auslöser des Stromkreisunterbrechers unterhalb der Windschutzscheibenbefestigung oder innerhalb von 50 cm von diesem Punkt, oder bei geschlossenen Fahrzeugen an einer hinteren Seite-scheibe aus Plexiglas angebracht werden, sofern sich diese hinter dem Fahrersitz befindet. Das Auslösesystem wird durch einen roten Blitz in einem blauen Dreieck mit weißem Rand und mindestens 120 mm Kantenlänge gekennzeichnet.

Der äußere Auslöser ist nur bei geschlossenen Fahrzeugen vorgeschrieben.

Von innen muss der Stromkreisunterbrecher vom Fahrer und vom Beifahrer in angeschnallter Sitzposition leicht erreichbar sein.

- 5.3.3 Bei Fahrzeugen mit Magnetzündung muss auf der Niederspannungsseite des Zündmagnets ein Erdungsschalter eingebaut sein. Er muss von innen und außen leicht zu betätigen sein.
- 5.3.4 Die Verwendung von Batterien auf Lithiumbasis ist verboten.

5.4 Kabel, Leitungen und elektrische Anlagen

- 5.4.1 Kraftstoff-, Öl- und Bremsleitungen müssen von außen gegen jegliches Risiko der Beschädigung (Steinschlag, Korrosion, mechanischer Bruch, usw.) und von innen gegen jede Brandgefahr geschützt werden.
- 5.4.2 Ein solcher Schutz darf die strukturelle Festigkeit des Fahrzeugs nicht erhöhen.
- 5.4.3 Wenn die Serienmontage beibehalten wird, ist kein zusätzlicher Schutz erforderlich.

5.5 Kraftstoffsystem

- 5.5.1 Kraftstofftanks für die Fahrzeuge der Perioden A bis E müssen Serienkraftstofftanks, homologierte Kraftstofftanks oder FIA-geprüfte Sicherheitstanks sein. Es wird empfohlen, Tanks mit Sicherheits-schaum gemäß der amerikanischen Militär-Spezifikation MIL-B-83054 oder mit Explosionsschutzvorrichtung „D-Stop“ zu befüllen.
- 5.5.2 Für alle Fahrzeuge der Periode F bis J, ist der Tank freigestellt, er muss jedoch mit Sicherheits-schaum gemäß der amerikanischen Militär-Spezifikation MIL-B-83054 oder mit Explosionsschutzmaterial „D-Stop“ gefüllt sein. Das periodenspezifische maximale Tankvolumen darf nicht überschritten werden.
- 5.5.3 Alle Sicherheitstanks müssen mit den Bestimmungen des Artikels 253.14 des *aktuell* gültigen Anhang J (FIA anerkannte Sicherheitstanks) übereinstimmen.
Diese sind für Rallyefahrzeuge mit Kraftstofftanks im Fahrgastraum vorgeschrieben.
- 5.5.4 Kraftstoffsysteme ohne elektrische oder mechanische Pumpen müssen eine klar gekennzeichnete Absperrvorrichtung aufweisen.

5.5.5 Fahrzeuge, die mit einem anderen Kraftstoff als Benzin, z. B. mit Methanol, betrieben werden, müssen eine fluoreszierende orangefarbene Scheibe mit 75 mm Durchmesser auf dem Hintergrund jeder Startnummer aufzeigen. Es ist empfohlen, dass die Scheibenfarbe der Spezifikation Pantone 15-1354 TC Orange Crash entspricht.

5.5.6 Tankdeckel und Tankstutzen

Alle Tankdeckel mit Schnellverschluss (Typ Monza), welche über die Silhouette der Karosserie hinausragen, müssen mit einer zusätzlichen Vorrichtung versehen sein, die deren unbeabsichtigtes Öffnen verhindert.

Der Einbau eines Sicherheitsrückschlagventils im Einfüllrohr so nah wie möglich am Kraftstofftank ist für alle Fahrzeuge empfohlen.

5.5.7 Alle drucklosen Kraftstoffleitungen oder Rohre, die Kraftstoff durch den Fahrgastraum befördern, müssen geschützt sein und falls nicht-metallisch, müssen diese aus einem geeigneten kraftstoff- und feuerbeständigem Material sein.

Druckbeaufschlagte nichtmetallische Kraftstoffleitungen, die durch den Fahrgastraum verlaufen, müssen an jeder Stelle aus einem geeigneten kraftstoff- und feuerbeständigem Material sein. Darüber hinaus gilt:

- Fahrzeuge mit Einspritzanlagen müssen den Anforderungen des Artikel 253-3.2 des Anhang J entsprechen; oder

- bei anderen Fahrzeugen muss der Mindestberstdruck 100 PSI (6,9 bar) betragen.

Diese dürfen nur mit abdichtenden Schraubverbindungen oder vom Fahrzeughersteller zugelassen Verbindungen ausgerüstet sein.

5.6 Trennwände

5.6.1 Feuersichere Trennwände sind für Fahrzeuge ab Periode F vorgeschrieben. Sie sind für die Fahrzeuge aller anderen Perioden empfohlen.

5.7 Feuerlöscher

5.7.1 Alle Fahrzeuge in Wettbewerben müssen mindestens mit einem Handfeuerlöscher gemäß den Bestimmungen des Artikel 253.7.3 des aktuellen Anhang J ausgestattet sein.

5.7.2 Ein FIA-homologiertes Feuerlöschsystem gemäß Artikel 253.7.2 des aktuellen Anhang J (siehe Anhang J Technische Liste 16 für homologierte Feuerlöscher) ist für alle Fahrzeuge vorgeschrieben, die an Sporrallyes mit Wertungsprüfungen teilnehmen. Für einsitzige und offene zweisitzige Rennwagen ist das in Artikel 253.7.2.3 vorgeschriebene externe Auslösesystem nicht vorgeschrieben ist. Der Feuerlöscher inklusive Anti-Torpedo-Klammern darf innerhalb des Fahrzeugs befestigt sein, wo er adäquat geschützt ist.

5.7.3 Fahrzeuge, welche an Sporrallyes mit Wertungsprüfungen teilnehmen, müssen sowohl einen Handfeuerlöscher als auch ein Feuerlöschsystem

gemäß vorstehenden Artikeln 5.7.1 und 5.7.2 aufweisen.

5.8 Ölsammelbehälter (nicht vorgeschrieben für Rallyes)

5.8.1 In allen Fahrzeugen mit einem Hubraum von bis zu 2 Litern muss ein Ölsammelbehälter mit einem Fassungsvermögen von mindestens 2 Litern vorhanden sein. Das Mindest-Fassungsvermögen für alle anderen Fahrzeuge beträgt 3 Liter.

5.8.2 Falls das Fahrzeug ursprünglich mit einem geschlossenen Belüftungskreislauf ausgestattet war und dieses System beibehalten wird, ist ein Ölsammelbehälter nicht notwendig.

5.9 Drosselklappe

5.9.1 Jede Vergaserdrosselklappe muss mit einer externen Rückholfeder ausgestattet sein, ausgenommen Doppelvergaser mit interner Feder.

5.10 Rückspiegel

5.10.1 Für Rennen müssen zwei gerahmte Rückspiegel mit einer Mindest-Spiegelfläche von insgesamt 90 cm² vorhanden sein.

5.10.2 Für Rallyes müssen die Rückspiegel der Straßenverkehrszulassungsordnung des Landes, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, entsprechen.

5.11 Scheinwerfer

5.11.1 Bei Rennen auf geschlossenen Rennstrecken müssen alle vorderen Scheinwerfer abgeklebt oder abgedeckt werden.

5.12 Windschutzscheiben

5.12.1 Bei allen Touren-, CT-, GT- und GTS-Fahrzeugen müssen die Windschutzscheiben aus Verbundglas sein.

In Ausnahmefällen können Ausnahmegenehmigungen durch den Eligibility Delegate der FIA erteilt werden für die Verwendung von starrem transparentem Kunststoff für die laufende Saison, falls Verbundglas-scheiben für das betreffende Modell nicht mehr erhältlich sind. Bei anderen Fahrzeugen kann auch ein starrer transparenter Kunststoff verwendet werden.

5.13 Überrollvorrichtung

siehe Anhang V für Zeichnungen und Anhang VI für Bestimmungen.

5.14 Rote Rücklichter

5.14.1 Alle Fahrzeuge, die ursprünglich damit ausgerüstet waren, müssen bei Rennbeginn hinten zwei funktionstüchtige rote Bremslichter aufweisen.

5.14.2 Alle einsitzigen Fahrzeuge ab Periode G sowie alle mehrsitzigen Fahrzeuge, die nicht ursprünglich mit einem Rücklicht ausgerüstet waren, müssen bei Rennbeginn mit einem funktionstüchtigen roten Rücklicht ausgerüstet sein.

Das Licht muss nach hinten weisen, von hinten deutlich sichtbar sein, nicht mehr als 10 cm von der Mittelachse des Fahrzeugs angebracht sein, eine leuchtende Fläche von 20 cm² bis 40 cm² auf-

weisen, dauerhaft befestigt sein und vom Fahrer eingeschaltet werden können. Diese Leuchte muss entweder eine Glühlampe mit 21 Watt Stärke oder LEDs (Leuchtdioden) vom Typ „Tharsis“ oder „Dm Electronics“ aufweisen. Ein solches Rücklicht wird für alle anderen Fahrzeuge empfohlen.

5.15 Sicherheitsgurte

5.15.1 Die Sicherheitsgurte folgender Fahrzeugtypen müssen der FIA-Norm 8853/98 entsprechen:

- a) Einsitzige Rennwagen ab der Periode F mit Überrollbügel
- b) Zweisitzige Rennwagen ab der Periode F mit Überrollbügel
- c) Fahrzeuge ab Periode H, die an Sportrallyes mit Wertungsprüfung teilnehmen“

Alle anderen Fahrzeuge ab der Periode F mit Überrollvorrichtung müssen mit Sicherheitsgurten gemäß FIA-Norm 8854/98 oder 8853/98 (siehe FIA technische Liste Nr.24) ausgerüstet sein.

Bei Veranstaltungen in Deutschland gilt folgende Regelung:

Mit Ausnahme von Wettbewerben mit FIA-Prädikat und Serien mit dem Status International dürfen FIA-homologierte Sicherheitsgurte nach Ablauf der Homologationsgültigkeit für weitere 5 Jahre verwendet werden.

Bei DMSB-genehmigten Serien mit dem Status National A gilt folgende Regelung:

FIA-homologierte Sicherheitsgurte dürfen nach Ablauf der Homologationsgültigkeit für weitere 5 Jahre verwendet werden.

Bei Veranstaltungen im Ausland gelten ggfls. abweichende Bestimmungen des zuständigen ASN.

5.15.2 Es ist verboten die Sicherheitsgurte am Sitz oder an den Sitzbefestigungen anzubringen. Sicherheitsgurte können an den Befestigungspunkten des Serienfahrzeuges angebracht werden. Die empfohlenen Stellen der Befestigungspunkte sind in Zeichnung K-63 dargestellt.

Nach unten gerichtete Schultergurte müssen so nach hinten geführt werden, dass der Winkel zur horizontalen Linie an der Oberkante der Rückenlehnendurchführung nicht größer als 45° ist. Es ist empfohlen, dass Schultergurte so angebracht werden, dass der Winkel zur horizontalen Linie an der Oberkante der Rückenlehnendurchführung nicht größer als 10° ist. Der maximale Winkel zur Mittellinie des Sitzes beträgt 20° divergent oder konvergent (Die Schultergurte dürfen zur Mittellinie des vorderen Sitzes symmetrisch gekreuzt angebracht werden). Falls möglich, sollte der vom Fahrzeughersteller ursprünglich an der C-Säule vorgesehene Befestigungspunkt benutzt werden. Befestigungspunkte, die einen größeren Winkel zur Horizontalen ergeben, sind nicht erlaubt. In diesem Fall können die Schultergurte an den ur-

sprünglich vom Fahrzeughersteller vorgesehenen Beckengurt-Befestigungspunkten der Rücksitze angebracht werden.

Die Becken- und Schrittgurte dürfen nicht seitlich entlang der Sitze geführt werden sondern durch den Sitz hindurch, damit eine größtmögliche Fläche des Beckens abgedeckt und gehalten wird. Die Beckengurte müssen genau in die Grube zwischen dem Beckenknochen und dem Oberschenkel angepasst werden. Auf keinen Fall dürfen sie über dem Bauchbereich getragen werden. Es muss besonders darauf geachtet werden, dass die Gurte durch Reiben an scharfen Kanten nicht beschädigt werden können. Falls die Schulter- und/oder Schrittgurte nicht an den Serienbefestigungspunkten angebracht werden können, müssen neue Befestigungspunkte an der Karosserie oder dem Fahrgestell angebracht werden. Für die Schultergurte müssen diese sich so nah wie möglich an der Mittelachse der Hinterräder befinden. Die Schultergurte dürfen auch durch eine Schlaufenbefestigung am Überrollkäfig oder einer Verstärkungsstrebe befestigt sein. Ebenso dürfen die Schultergurte an den oberen Befestigungspunkten der hinteren Gurte oder an der, zwischen den hinteren Abstützungen des Überrollkäfigs verschweißten Querstrebe (siehe Zeichnungen K-5 oder K-6) oder an einer Querstrebe gemäß den Zeichnungen K-25 und K-32 befestigt werden.

In diesem Fall ist die Verwendung einer Querstrebe unter folgenden Bedingungen erlaubt:

- die Verstärkungsstrebe muss aus einem Rohr mit den Mindestabmessungen 38 mm x 2,5 mm oder 40 mm x 2 mm aus nahtlos kaltgezogenen Kohlenstoffstahl mit einer Mindestzugfestigkeit von 350 N/mm² bestehen.
- Die Höhe dieser Querstrebe muss einen Winkel der nach hinten gerichteten Schultergurte zwischen 10° und 45°, zur horizontalen Linie an der Oberseite der Rückenlehne, sicherstellen, wobei ein Winkel von 10° empfohlen ist.
- Die Gurte können mittels Schlaufen oder Schrauben befestigt sein, jedoch muss bei einer Verschraubung ein Einsatz (Hülse), verschweißt, für jeden Befestigungspunkt vorhanden sein (siehe Zeichnung K-64 für die Maße).
- Diese Einsätze (Hülsen) müssen sich in der Querstrebe befinden und die Gurte müssen an dieser mittels M12-Schrauben der Festigkeitsklasse 8.8 bzw. mit Schrauben der Spezifikation 7/16 UNF befestigt sein.

Jeder Befestigungspunkt muss einer Kraft von 1470 daN oder 720 daN für die Schrittgurte widerstehen können. Falls für 2 Gurte nur ein Befestigungspunkt (verboten für die Schultergurte) vorhanden ist, errechnet sich die Kraft aus der

Summe für die beiden vorgeschriebenen Kräfte. Für jeden neuen Befestigungspunkt muss die Stahl-Verstärkungsplatte eine Mindestoberfläche von 40 cm² und eine Stärke von mindestens 3 mm aufweisen.

Prinzip der Befestigung an der Karosserie/Fahrgestell (siehe Anhang V):

- Allgemeines Befestigungssystem (siehe Zeichnung K-65).
- Schultergurtbefestigung (siehe Zeichnung K-66).
- Schrittgurtbefestigung (siehe Zeichnung K-67).

Benutzung

Sicherheitsgurte müssen ohne jegliche Änderungen oder Hinwegnahme von Material in der homologierten Form benutzt werden. Sie müssen den Vorschriften des Herstellers entsprechen. Die Wirkung und Lebensdauer der Sicherheitsgurte sind unmittelbar abhängig von der Art und Weise, wie sie eingebaut, benutzt und instand gehalten werden. Die Gurte müssen nach jeder stärkeren Kollision ersetzt werden. Das gleiche gilt, wenn sie durchtrennt wurden oder die Wirksamkeit durch Einfluss von Sonnenlicht oder Chemikalien beeinträchtigt ist. Sie müssen außerdem ersetzt werden, wenn Metallteile oder Schnallen verbogen oder gerostet sind. Jeder Gurt, der nicht mehr sicher funktioniert, muss ersetzt werden.

- 5.15.3 Bei Rallyes müssen während des kompletten Wettbewerbs zwei Gurtmesser an Bord mitgeführt werden. Sie müssen für den Fahrer und den Beifahrer in angeschnallter Sitzposition leicht erreichbar sein.

5.16 Kopfstützen

- 5.16.1 Vorgeschrieben für 3-Liter F1-Fahrzeuge ab Periode IR und alle einsitzigen Fahrzeuge ab Periode JR. Empfohlen für alle anderen Fahrzeuge (Anhang J Artikel 259.14.4).

5.17 Hauben für T-, CT-, GT-, GTS-, GTP-Fahrzeuge

- 5.17.1 Hauben müssen angemessen befestigt sein. Der serienmäßige Verschluss muss entfernt und durch außen angebrachte Sicherheitsverschlüsse ersetzt werden.
- 5.17.2 Für Fahrzeuge gemäß Bestimmungen ab der Periode G müssen an der Motorhaube und am Kofferraumdeckel je mindestens zwei zusätzliche Haubenhalterungen abgebracht sein.
- 5.17.3 Die inneren Verschlussmechanismen werden funktionsuntüchtig gemacht oder entfernt.

5.18 Abschleppösen

- 5.18.1 Alle Fahrzeuge müssen vorn und hinten mit einer Abschleppöse und/oder einem Abschleppgurt ausgerüstet sein, ausgenommen einsitzige Fahrzeuge. Sie müssen den folgenden Bestimmungen entsprechen:
- 5.18.2 An der vorderen und der hinteren Struktur des Fahrzeuges müssen Abschleppösen mit einem

Innendurchmesser von mindestens 80 mm und höchstens 100 mm fest angebracht sein.

- 5.18.3 Sie müssen so angebracht sein, dass sie verwendet werden können, wenn ein Fahrzeug im Kiesbett zum Stehen gekommen ist.
- 5.18.4 Diese Abschleppösen müssen gut sichtbar sein und in gelb, rot oder orange lackiert sein.

5.19 Lenkung, abnehmbare Lenkräder

- 5.19.1 Einteilige Lenksäulen dürfen durch Säulen ersetzt werden, die aus Sicherheitsgründen Universal- oder Teleskopgelenke beinhalten, vorausgesetzt, dass alle ursprünglichen Funktionen beibehalten werden; solche Lenksäulen müssen Säulen von FIA-homologierten Fahrzeugen gleichen oder Fahrzeugen höheren Hubraums, verglichen mit dem betreffenden Fahrzeug, entstammen.

Für Fahrzeuge ab der Periode G müssen die jeweiligen Bestimmungen der entsprechenden Gruppe beachtet werden.

- 5.19.2 Ab der Periode E darf ein alternatives Lenkrad mit anderem Durchmesser und Stil eingebaut werden. Dieses darf abnehmbar sein.

5.20 Zustandsprüfung

- 5.20.1 Vorgeschrieben in bestimmten Kategorien; siehe Methode in Anhang III.

5.21 Reparaturen

- 5.21.1 Reparaturen von Verbundwerkstoffteilen müssen nach den Spezifikationen in Anhang IV durchgeführt werden.

5.22 Sitze

- 5.22.1 Wenn in Fahrzeugen der Gruppen GTS und CT ab Periode F (1. 1. 1962) die ursprünglichen Vorderseite geändert werden, müssen dies Sitze gemäß Periodenspezifikation oder komplette Sitzsysteme mit einer gültigen FIA-Homologation sein. Für alle anderen Perioden werden diese Sitze empfohlen.

Wenn in Fahrzeugen der Gruppen GT und T ab Periode F (1.1.1962) die ursprünglichen Vordersitze geändert werden, müssen komplette Sitzsysteme mit einer gültigen FIA-Homologation verwendet werden. Für alle anderen Perioden werden diese Sitze empfohlen.

Bei Veranstaltungen in Deutschland gilt folgende Regelung:

Mit Ausnahme von Wettbewerben mit FIA-Prädikat und Serien mit dem Status International dürfen Sitze gemäß FIA Norm 8855-1999 nach Ablauf der Homologationsgültigkeit für weitere 5 Jahre (10 Jahre nach Herstellungsdatum) verwendet werden.

Bei DMSB-genehmigten Serien mit dem Status National A gilt folgende Regelung:

Sitze gemäß FIA Norm 8855-1999 dürfen nach Ablauf der Homologationsgültigkeit für weitere 5 Jahre (10 Jahre nach Herstellungsdatum) verwendet werden.

Bei Veranstaltungen im Ausland gelten ggfls. abweichende Bestimmungen des zuständigen ASN.

Art. 6 TECHNISCHE BESTIMMUNGEN FÜR FAHRZEUGE OHNE HOMOLOGATION

6.1 Allgemeines

- 6.1.1 Fahrzeuge ohne Homologation müssen den ursprünglichen besonderen Bestimmungen der Periode entsprechen, vorbehaltlich des Artikels 5 – Sicherheitsbestimmungen.
- 6.1.2 Über die Bestimmungen des Artikel 6 hinaus unterliegen *Formel 1* Fahrzeuge den Bestimmungen des Anhangs X zum Anhang K.

6.2 Fahrgestell, Monocoque oder selbsttragende Karosserie

- 6.2.1 Das Fahrgestell muss der ursprünglichen Ausführung, den ursprünglichen Abmessungen und der Konstruktion des ursprünglichen Fahrgestells entsprechen. Zur Reparatur von Verbundwerkstoff-Fahrgestellen darf Material hinzugefügt werden. Ein solches Fahrgestell muss jedoch einer professionellen technischen Inspektion unterzogen werden und eine entsprechende Bestätigung muss dem FIA-Wagenausweis beigefügt werden.
- 6.2.2 All diese Reparaturarbeiten müssen mit dem Anhang IV des Anhangs K übereinstimmen. An dem Fahrgestell darf keine andere Änderung durchgeführt werden, ausgenommen sie entspricht den Bestimmungen der Periode. Alle Sicherheitsbestimmungen der Periode, in der das Fahrzeug an internationalen Wettbewerben teilgenommen hat (nachstehend „internationales Leben“ genannt), müssen beachtet werden.

6.3 Vorderrad- und Hinterradaufhängung

- 6.3.1 Die Punkte, an denen Aufhängungselemente am Fahrgestellrahmen befestigt sind, müssen in Bezug auf Abmessung und Position den Bestimmungen der Periode entsprechen. Starr- und Antriebsachsen sowie das Anbringungssystem müssen den Bestimmungen der Periode entsprechen.
- 6.3.2 Weder darf das Aufhängungssystem (Federtyp und Aufnahme von Rädern oder Achsen) geändert, noch dürfen zusätzliche Aufnahme- oder Federmedien hinzugefügt werden, wenn dies nicht der Periodenspezifikation entspricht.
- 6.3.3 Stabilisatoren und Teleskopstoßdämpfer sind nur zulässig, wenn sie Gegenstand der Periodenspezifikation waren. Für Fahrzeuge der Perioden E und F müssen Stabilisatoren massive Stäbe sein. Für Fahrzeuge der Periode G dürfen Rohrstabilisatoren verwendet werden, sofern der Beweis erbracht werden kann, dass dies der Periodenspezifikation für das Modell entspricht.
- 6.3.4 Aluminium- und/oder Gasdruck-Teleskopstoßdämpfer dürfen nur in Fahrzeuge ab Periode G eingebaut werden oder in Fahrzeugen, deren Pe-

riodenspezifikation dies zulässt. Die Reibungshöhe bei Reibungsstoßdämpfern darf verstellbar sein.

- 6.3.5 Einstellbare Federaufnahmen sind nur zulässig, wenn dies der Periodenspezifikation für das betreffende Modell entspricht.
- 6.3.6 Die Aufhängungsverbindungen können ersetzt werden, sofern sich daraus keine Änderung der Abmessungen ergibt.
- 6.3.7 Uniballgelenke dürfen nur verwendet werden, falls sie in der Periodenspezifikation verwendet wurden. Uniballgelenke dürfen in Stabilisatoren von Fahrzeugen der Periode F verwendet werden, sofern die Aufhängungsgeometrie dadurch nicht beeinflusst wird.
- 6.3.8 Es sind nur Federn mit linearer Rate zugelassen, es sei denn, es kann der Beweis erbracht werden, dass in der Periode Federn mit verstellbarer Rate verwendet wurden.
- 6.3.9 Fahrzeuge, die ursprünglich mit einer aktiven Rad-aufhängung ausgerüstet waren, dürfen auf ein statisches System zurückgerüstet werden, das in der Periode an dem entsprechenden Modell verwendet wurde.
- 6.3.10 Für einige Fahrzeuge müssen Radaufhängungsteile in Übereinstimmung mit Anhang III des Anhangs K einer Zustandsprüfung unterzogen werden.

6.4 Motor

- 6.4.1 Der Motor und seine Bauteile müssen der Periodenspezifikation entsprechen, von gleicher Marke sowie gleichem Modell und gleichem Typ sein und einer Herstellerspezifikation entsprechen, für die ein Periodennachweis besteht.
- 6.4.2 Die Bohrung des Motors darf gegenüber der Periodenspezifikation nicht vergrößert werden, ausgenommen bei Fahrzeugen der Periode A bis D, bei denen die Bohrung um bis zu 5 % vergrößert werden darf. Diese Bearbeitung darf nur vorgenommen werden, wenn sie die Hubraumgrenze der Formel einhält, der das Fahrzeug angehört (siehe Anhang I).
- 6.4.3 Bei Motoren, die unterhalb des Hubraumlimits der Periode lagen, darf der Hubraum nicht über den während der aktiven internationalen Wettbewerbsteilnahme des Fahrzeugs benutzten Hubraum hinaus vergrößert werden.
- 6.4.4 In Fahrzeugen, die ursprünglich mit DFY-Motoren ausgerüstet waren, dürfen alle von DFY-Motoren abgeleiteten Motoren verwendet werden. Wo original ein Cosworth-DFV-Motor eingebaut ist, darf jede von Cosworth DFV-abgeleitete Motorkomponente verwendet werden.
- 6.4.5 Fahrzeuge, die mit Matra-Sports-Motoren ausgerüstet sind, dürfen alle von Matra Sports abgeleiteten Motorenteile verwenden.
- 6.4.6 Der Hub darf gegenüber einem in einer Periodenspezifikation angegebenen Maß nicht geändert werden.
- 6.4.7 Die Abmessungen für Kurbelwellen, Pleuelstangen, Kolben und Lager dürfen innerhalb der

Grenzen des Serien-Kurbelgehäuses ein höheres Maß aufweisen. Sie müssen aus der gleichen Werkstoffart sein. Die Bauart ist freigestellt.

- 6.4.8 Weder die Anzahl der Ventilkänaäle noch die Ventillänge darf die in der Herstellerspezifikation angegebenen Werte überschreiten, es sei denn, deren Verwendung in der betreffenden Periode kann nachgewiesen werden. Zylinderkopfvvarianten dürfen verwendet werden, sofern deren Verwendung in der betreffenden Periode nachgewiesen werden kann.
- 6.4.9 Der Hubraum (oder der angenommene Hubraum) von Fahrzeugen mit Kompressionsmotor, Turbomotor, Kreiskolbenmotor, Motor mit Abgasturbolader oder Dampfmotor wird mit dem in der Periode verwendeten Koeffizienten multipliziert (ausgenommen in Zusammenhang mit dem Artikel 13.6.3).
- 6.4.10 Die originale Zündfolge muss beibehalten werden.
- 6.4.11 Kurbelwellen, die im Original nicht mit einem Wellendichtring ausgerüstet sind, dürfen mit einem Wellendichtring nachgerüstet werden. Die existierenden Bauteile dürfen dafür geändert werden und/oder es darf ein Dichtungsgehäuse hinzugefügt werden.

6.5 Zündung

- 6.5.1 Eine elektronische Zündung darf nur verwendet werden, wenn diese periodenspezifisch ist.

Fahrzeuge der Periode F, die in der Periode nachweislich mit einer elektronischen Zündung ausgerüstet waren, dürfen ein nichtperiodenspezifisches elektronisches Zündsystem verwenden, sofern das System durch Unterbrecherkontakt(e) betätigt wird, eine Zündspule mit einem Mindestwiderstand von 3 Ohm verwendet wird, der Zündfunke durch einen Verteilerfinger gesteuert wird und der Zündzeitpunkt völlig mechanisch gesteuert wird.

Mehrfachzündsysteme und Systeme, bei denen der Zündzeitpunkt elektronisch verstellt wird, sind unzulässig. Wenn allerdings ein Nachweis dafür existiert, dass alternative Steuerungsmethoden legal in der Periode verwendet wurden, dürfen diese verwendet werden, vorausgesetzt das die Methode in jeder Hinsicht mit der periodenspezifischen Methode identisch ist.

Nicht-homologierte Fahrzeuge der Periode GR dürfen mit einer magnetischen oder optischen Steuerung ausgerüstet werden, wenn diese in der Periode verwendet wurde. Batterie-Hochleistungs-Kondensator-Zündsysteme dürfen verwendet werden, wenn ein periodenspezifischer Nachweis existiert.

Fahrzeuge ab Periode HR dürfen Zündspulen mit weniger als 3 Ohm Widerstand und/oder Mehrfachzündsysteme verwenden.

Elektronische Zündsysteme, die den Zündzeitpunkt steuern, sind nur dann zulässig, wenn diese periodenspezifisch sind.

- 6.5.2 Ein elektronischer Drehzahlbegrenzer darf ab Periode F verwendet werden.
- 6.5.3 Die Verwendung eines elektronischen Motor- Managementsystems an DFV/DFY-Motoren ist nicht erlaubt und muss bei anderen Fahrzeugen der Periodenspezifikation entsprechen.
- 6.5.4 Die Marke der Zündspule, Kondensator, Verteiler oder Magnetzündler sind freigestellt, sofern sie der Herstellerspezifikation für das betreffende Modell entsprechen.
- 6.6 Schmierung**
- 6.6.1 Es ist zulässig, das Motorschmiersystem zu ändern (zum Beispiel von Ölsumpf in Trockensumpf), wenn dies Gegenstand der Periodenspezifikation ist (nicht zulässig bei Formel-Junior vor 1961).
- 6.6.2 Anzahl und Typ der verwendeten Ölpumpen und die Länge der Ölleitungen müssen der Periodenspezifikation entsprechen.
- 6.6.3 Die Position der Motorölkühler dürfen geändert werden, sie dürfen jedoch die Silhouette des Fahrzeugs nicht verändern.

6.7 Kraftstoffsystem

- 6.7.1 Alternative Vergaser der gleichen oder einer früheren Periode dürfen nur verwendet werden, wenn die alternativen Teile in gleicher Anzahl vorhanden sind sowie dem gleichen allgemeinen Typ und dem gleichen Funktionsprinzip entsprechen wie die der Erstausrüstung, wenn diese im betreffenden Fahrzeugmodell in der Periode verwendet wurden.
- 6.7.2 Fahrzeuge mit Kraftstoffeinspritzung dürfen auf Vergaser der gleichen Periode umgerüstet werden.
- 6.7.3 Kraftstoffeinspritzung und/oder Aufladung dürfen nur in den Fahrzeugen verwendet werden, in denen sie auch in der betreffenden Periode eingebaut waren. Außerdem darf nur das Originalsystem verwendet werden.
- 6.7.4 Mechanische Kraftstoffpumpen dürfen durch elektrische Kraftstoffpumpen ersetzt werden, oder umgekehrt.
- 6.7.5 Jeder Kraftstoffbehälter muss dem Artikel 5.5 (Sicherheitsbestimmungen) entsprechen, darf das ursprünglich spezifizierte Volumen (gemäß nachstehender Übersicht) nicht übersteigen und muss sich am Original einbauort oder im hinteren Teil des Fahrzeugs befinden.

Jahr	< 700 cm ³	700-1000 cm ³	1000-1300 cm ³	1300-1600 cm ³	1600-2000 cm ³	2000-2500 cm ³	2500-3000 cm ³	3000-5000 cm ³	> 5000 cm ³	G6 über 2500 cm ³	Gruppe C	C2 Bergrennen	Can-Am
1961		70	85	100	110	120	130	140	140				
1962		70	85	100	110	120	130	140	140				
1963		70	85	100	110	120	130	140	140				
1964		70	85	100	110	120	130	140	140				
1965	60	70	80	90	100	110	120	140	160				
1966	60	70	80	90	100	110	120	140	160				
1967	60	70	80	90	100	110	120	140	160				
1968	60	70	80	90	100	110	120	140	160				
1969	60	70	80	90	100	110	120	140	160				
1970	60	70	80	90	100	110	120	140	160				
1971	60	70	80	90	100	110	120	120	120				
1972	60	70	80	90	100	110	120	120	120				330
1973	60	70	80	90	100	110	120	120	120				400
1974	60	70	80	90	100	110	120	120	120				
1975	60	70	80	90	100	110	120	120	120				
1976	60	70	80	90	100	110	120	120	120	160			
1977	60	70	80	90	100	110	120	120	120	160			
1978	60	70	80	90	100	110	120	120	120	160			
1979	60	70	80	90	100	110	120	120	120	160			
1980	60	70	80	90	100	110	120	120	120	160			
1981	60	70	80	90	100	110	120	120	120	160			
1982	60	70	80	90	100	110	120	120	120	160	99	20	
1983	60	70	80	90	100	110	120	120	120	160	99	20	
1984	60	70	80	90	100	110	120	120	120	160	99	20	
1985	60	70	80	90	100	110	120	120	120	160	99	20	
1986	60	70	80	90	100	110	120	120	120	160	99	20	
1987	60	70	80	90	100	110	120	120	120	160	99	20	
1988	60	70	80	90	100	110	120	120	120	160	99	20	
1989	60	70	80	90	100	110	120	120	120	160	99	20	
1990	60	70	80	90	100	110	120	120	120	160	99	20	

6.8 Instrumentierung

6.8.1 Elektronische Instrumente müssen der Periodenspezifikation entsprechen, Datenerfassungsgeräte mit den folgenden Aufzeichnungsfunktionen dürfen jedoch eingebaut werden: Motordrehzahl, Motor-Öldruck, Motor-Öltemperatur, Motor-Wassertemperatur und Kraftstoffdruck.

6.9 Getriebe

6.9.1 Alle Fahrzeuge müssen mit Getrieben gemäß Periodenspezifikation ausgestattet sein. Automatikgetriebe, Schonganggetriebe und zusätzliche Vorwärtsgänge sind nur zugelassen, sofern sie Gegenstand einer Periodenspezifikation waren.

6.9.2 Durch den Einbau von Cotal Electro-, Wilson Planeten- oder einem Vierganggetriebe in ein Fahrzeug der Periode C (1. 1. 1919–31. 12. 1930), das ursprünglich nicht damit ausgerüstet war, wird das Fahrzeug in die Periode D (1. 1. 1931–31. 12. 1946) eingeteilt.

6.9.3 In der Periode E (1. 1. 1947–31. 12. 1960) hergestellte Getriebe dürfen nicht in Fahrzeuge eingebaut werden, die in einer früheren Periode hergestellt wurden.

6.9.4 Nur der Einbau eines Ersatz-Getriebes aus der gleichen oder aus einer früheren Periode ist zugelassen.

6.9.5 *Seit dem 01.01.2016 darf bei Heckmotorfahrzeugen der Perioden F und GR nicht mehr das Hewland Mk8 Getriebe verwendet werden.*

6.9.6 Fahrzeuge, die ursprünglich mit Halbautomatik-Getrieben ausgestattet waren, dürfen auf manuelle Getriebe eines Typs, der in einem Fahrzeug des gleichen Modells entstammt, umgerüstet werden.

6.9.7 Getriebe- und Antriebswellen, die im Original nicht mit einem Wellendichtring ausgerüstet sind, dürfen mit einem Wellendichtring nachgerüstet werden. Die existierenden Bauteile dürfen dafür geändert werden und/oder es darf ein Dichtungsgehäuse hinzugefügt werden.

6.10 Achsantrieb

6.10.1 Sperrdifferenziale dürfen nur verwendet werden, wenn sie Gegenstand einer Periodenspezifikation sind. In so ausgerüsteten Fahrzeugen bis zur Periode F einschließlic dürfen nur mechanische Selbstsperrvorrichtungen gemäß Periodenspezifikation eingesetzt werden.

6.10.2 Sperrdifferenziale sind in Fahrzeugen der Perioden A bis C (bis 31.12.1930) nicht zulässig und dürfen nur in Fahrzeugen der Periode D (1.1.1931 – 31.12.1946) verwendet werden, wenn sie der Periodenspezifikation für das Modell entsprechen.

6.10.3 Sperrdifferenziale dürfen in Fahrzeugen der Kategorie Formel-Junior oder Formel-3 (1964–70) nicht verwendet werden.

6.11 Bremsen

Die Bestandteile der Bremsen müssen vollständig der Periodenspezifikation entsprechen mit nachfolgend aufgeführten Ausnahmen:

6.11.1 Fahrzeuge der Perioden A bis C (bis 31. 12. 1930), die ursprünglich mit Zweiradbremmen ausgestattet waren, dürfen auf Vierradbremmen umgerüstet werden, sofern der Hersteller für nachfolgende Modelle in der gleichen Periode Vierradbremmen lieferte und diese Vierradbremmen der Periodenspezifikation des Herstellers entsprechen.

6.11.2 Die Umstellung auf ein anderes mechanisches System oder auf hydraulische Betätigung ist zulässig, sofern sie Gegenstand der Periodenspezifikation sind.

6.11.3 Scheibenbremsen, belüftete Scheiben und Mehrkolben-Bremssattelbremsen sind nur zulässig, wenn sie Gegenstand einer Periodenspezifikation für das Modell sind.

6.11.4 Hydraulische Bremskraftanlagen dürfen auf einen Zweikreisbetrieb umgebaut werden, so dass sie über zwei getrennte Hydraulikkreise gleichzeitig auf alle vier Räder wirkt.

6.11.5 Der Einbau einer Luftführung um die Brems Scheiben zum Zwecke der Kühlung ist zulässig.

6.11.6 Hydraulische Leitungen dürfen durch solche des Typs „Aeroquip“ ersetzt werden.

6.11.7 Fahrzeuge, die ursprünglich mit Karbonbremsen ausgerüstet waren, dürfen auf Eisen/Stahlscheiben mit zeitgenössischem Sattel und konventionellen Belägen umgerüstet werden.

6.12 Räder

6.12.1 Alle Räder müssen der Periodenspezifikation und den ursprünglichen Abmessungen entsprechen, wie sie während der aktiven internationalen Wettbewerbsteilnahme des Fahrzeuges verwendet wurden.

6.12.2 Die Breite der Felgen darf nicht erhöht werden, es dürfen aber schmalere Felgen verwendet werden, damit verfügbare Reifen montiert werden können.

6.12.3 Perioden A-D

a) Zur Montage von Rennreifen sind 19-Zoll-Felgen zulässig.

b) Wulstfelgen oder wulstlose Felgen dürfen durch eine Tiefbetfelge gleicher Größe gemäß nachfolgender Tabelle ausgetauscht werden:

Original-Größe	Mindest-Felgendurchmesser	Maximaler Querschnitt
Wulst oder wulstlos	Tiefbetfelge	Tiefbetfelge
26 x 3	19 Zoll	3,5 Zoll
710 x 90, 28 x 4	19 Zoll	4,5 Zoll
760 x 90, 810 x 90	21 Zoll	4,75 Zoll
30 x 3, 30 x 3,5	21 Zoll	4,75 Zoll
815 x 105, 820 x 120	21 Zoll	5,25 Zoll
880 x 120, 32 x 4,5	21 Zoll	6,00 Zoll
730 x 130	17 Zoll	5,25 Zoll

c) Der Mindest-Durchmesser beträgt 16 Zoll, es sei denn, es kann nachgewiesen werden, dass in der Periode an dem Fahrzeug ein geringerer Durchmesser verwendet wurde.

d *Ab dem 01.01.2020 wird die folgende Freiheit gestrichen:* Die maximale Felgenbreite darf nicht mehr als 1 Zoll größer sein im Vergleich zur Periodenspezifikation.

6.12.4 Periode E bis F einschließlich:

- a) Der zulässige Minstdurchmesser entspricht dem Maß, für das ein Nachweis aus der Periode erbracht werden kann.
- b) Die maximale Felgenbreite muss der Periodenspezifikation entsprechen, sie darf jedoch nicht breiter sein als 5,5" (6,5" für Fahrzeuge der Periode F), es sei denn, es kann ein Nachweis aus der Periode über ein breiteres Maß erbracht werden.
- c) Falls keine Periodenspezifikation vorhanden ist oder eine Radbreite von mehr als 5,5" (6,5") vorgeschlagen wird, legt die Historische Technische Arbeitsgruppe der FIA ein Maß fest.
- d) Die maximal zulässige Felgenbreite für Fahrzeuge der Kategorien Formel-Junior beträgt 5 Zoll (127 mm) für Fahrzeuge der Periode E (1. 1. 1947–31. 12. 1960) und 6,5 Zoll (165 mm) für Fahrzeuge der Periode F (1. 1. 1961–31. 12. 1963).
- e) Räder mit geteilten Felgen sind nur zugelassen, wenn der Beweis erbracht werden kann, dass diese einer in der Periode verfügbaren Spezifikation entsprechen.

6.12.5 Ab Periode G

- a) Es dürfen Räder mit geringerer Felgenbreite als in der Periodenspezifikation angegeben verwendet werden.
- b) Bei einigen Kategorien müssen die Räder den Zustandsprüfungs-Vorschriften im Anhang III des Anhangs K entsprechen, auch wenn sie neu sind.
- c) Originale Räder, die aus mehreren Materialien bestehen, dürfen durch Räder ersetzt werden welche aus einem dieser Materialien bestehen vorausgesetzt, die ursprünglichen Abmessungen und die Ausführung werden beibehalten.

6.12.6 Reifen: Müssen den Bestimmungen des Artikels 8 entsprechen.

6.13 Karosserie

- 6.13.1 Das Fahrzeug muss die Original-Silhouette der Periode beibehalten, in der es ursprünglich an Wettbewerben teilgenommen hat, und darf keine zusätzlichen Luftkanäle, Höhlungen oder Ausbauhungen aufweisen. Die Hinzufügung eines Überrollbügels wird nicht als Änderung der Silhouette betrachtet.
- 6.13.2 Ersatz-Karosserieelemente müssen genau der ursprünglichen Ausführung entsprechen, wie sie in der Periode für dieses Original-Fahrgestell gebaut wurden und aus der Original-Werkstoffart hergestellt sein.
- 6.13.3 Für Fahrzeuge der Periode A-D ist eine Ersatz-Karosserie in der gleichen Ausführung wie in der Periode,

aus gleichem Material wie das Original gefertigt und von gleichem Gewicht wie das Original, zulässig, sofern diese einer zugelassenen Karosserie entspricht, wie sie in der Periode an dem entsprechenden Modell montiert war. In einem solchen Fall muss der Besitzer den ASN darüber informieren und ihm Fotos mit Ansicht von jeder Seite, von vorne, von hinten und von innen einreichen.

- 6.13.4 Abdeckplanen müssen biegsam sein, es sei denn, sie sind ein ursprüngliches Karosserieteil des Fahrzeugs (mit Nachweis durch ein Foto aus der Periode), wobei in diesem Fall die Kanten geschützt werden müssen. Beifahrersitze dürfen entfernt werden.
- 6.13.5 Für Formel 1 Fahrzeuge muss die Karosserie die entsprechende Originalwerbung gemäß der aktiven Wettbewerbsteilnahme des Fahrzeugs in seiner Periode aufweisen, vorbehaltlich jedoch der gesetzlichen Bestimmungen des Landes, in welchem der Wettbewerb stattfindet.

6.14 Aerodynamische Vorrichtungen

- 6.14.1 Aerodynamische Vorrichtungen dürfen nur angebracht werden, wenn dies der Periodenspezifikation entspricht.
- 6.14.2 Die Vorrichtungen müssen in Ausführung, Anbringungsort und Abmessungen so sein, wie sie in dieser Zeit verwendet wurden.
- 6.14.3 Für einsitzige Rennwagen sind aerodynamische Vorrichtungen, die an ungefederten Teilen des Fahrzeugs angebracht waren und/oder vom Cockpit aus regulierbar sind, nicht erlaubt.
- 6.14.4 Ursprünglich vorhandene aerodynamische Vorrichtungen dürfen auch entfernt werden.
- 6.14.5 Für Fahrzeuge, die mit festen aerodynamischen Schürzen in der Periode (während der Jahre 1981 und 1982) fuhren, dürfen die ursprüngliche Befestigung und die Designausführung beibehalten werden. Die Schürze muss jedoch so geändert werden, dass die vorgeschriebene statische Bodenfreiheit von mindestens 40 mm eingehalten wird. Gleitleisten sind nicht erlaubt.

6.15 Elektrisches System

- 6.15.1 Drehstromlichtmaschinen dürfen nur eingebaut werden, wenn sie Gegenstand einer Periodenspezifikation waren.
- 6.15.2 Die Spannung der Batterie und aller elektrischen Einrichtungen kann von 6 auf 12 Volt umgebaut werden. Typ, Marke und Kapazität in Ampere-Stunden der Batterie sind freigestellt. Der ursprüngliche Anbringungsort der Batterie darf geändert werden. Wird die Batterie in der Fahrgastzelle belassen, muss sie sicher befestigt sein und eine gesonderte, lecksichere Abdeckung aufweisen.

6.16 Beleuchtung

6.16.1 Beleuchtungssysteme, die zur ursprünglichen Ausstattung des Fahrzeugs gehörten, müssen einen funktionsfähigen Zustand aufweisen.

6.17 Radstand, Spurweite, Bodenfreiheit

6.17.1 Radstand: Der Radstand darf gegenüber der Periodenspezifikation nicht abweichen.

6.17.2 Spurweite: Die Spurweite darf nicht von der Periodenspezifikation abweichen.

6.17.3 Bodenfreiheit: Bei allen Fahrzeugen bis zu und einschließlich Periode D müssen alle Teile der gefederter Masse des Fahrzeugs eine Mindestbodenfreiheit von 100 mm haben. Fahrzeuge der Perioden E und F müssen eine Bodenfreiheit von mindestens 60 mm haben, so dass ein 100 bzw. 60 mm hoher Block von jeder Seite unter das Fahrzeug geschoben werden kann.

6.17.4 Für alle Fahrzeuge ab Periode G muss die entsprechende Periodenspezifikation eingehalten werden.

6.17.5 Die Bodenfreiheit wird ohne Fahrer gemessen, aber mit den Rädern und Reifen, die auch im Wettbewerb benutzt werden. Diese werden ersetzt, falls notwendig, wenn ein Reifen oder eine Felge beschädigt ist.

6.18 Gewicht

6.18.1 Das Mindestgewicht eines Fahrzeugs ist das Gewicht, das in den ursprünglichen Reglements dieser Fahrzeugkategorie spezifiziert ist, oder ein in der Periode veröffentlichtes Gewicht, wenn dieses Gewicht in den ursprünglichen Bestimmungen nicht aufgeführt ist.

Falls ein Fahrzeug während eines Wettbewerbs gewogen wird, darf nichts anderes als Kraftstoff aus dem Fahrzeug entfernt und keine andere flüssige, feste oder gashaltige Substanz hinzugefügt werden.

6.18.2 Das Mindestgewicht für Formel 3 Fahrzeuge der Periode GR ist 400 Kg.

6.19 Formel Junior

6.19.1 Allgemeine Bestimmungen

Es gibt zwei „Periodenspezifikationen“ für Formel Junior Fahrzeuge.

6.19.1.1 Periode FIA FJ1 (Klassen A, B, C) 1. Januar 1958 – 31. Dezember 1960.

6.19.1.2 Periode FIA FJ2 (Klassen D, E) 1. Januar 1961 – 31. Dezember 1963.

6.19.2 Lenkung

6.19.2.1 Einteilige Lenksäulen dürfen durch Säulen ersetzt werden, die aus Sicherheitsgründen Universal- oder Teleskopgelenke beinhalten, vorausgesetzt, dass alle ursprünglichen Funktionen beibehalten werden.

6.19.2.2 Obwohl sie keine Teile aus der Periode sind, dürfen aus Sicherheitsgründen Lenkradnaben mit Schnelllösemechanismus verwendet werden.

6.19.2.3 Obwohl vorzugsweise das ursprüngliche Lenkrad beibehalten werden sollte, darf ein alternatives Lenkrad mit anderen Maßen und/oder in anderer Ausführung eingebaut werden.

6.19.3 Chassis

6.19.3.1 Es ist nicht zulässig, den Außendurchmesser oder die Stärke der Rohre oder der Bleche bei der Reparatur des Chassis zu ändern. Der Durchmesser und die Dicke aller verwendeter Rohre oder Bleche müssen dem Original entsprechen (wenn z.B. das Chassis ursprünglich aus Rohren imperialen Maßsystems gefertigt war, so müssen alle Ersatzrohre des Chassis imperial (nicht metrisch) sein).

6.19.3.2 Für Fahrzeuge der Periode E (Kategorie FJ1) sind Überrollbügel streng empfohlen; falls das Fahrzeug ursprünglich mit einem Überrollbügel ausgestattet war, muss er der Spezifikation für das Fahrzeug zu dem Zeitpunkt, als es in seiner Periode an Wettbewerben teilnahm, entsprechen oder sie übertreffen.

6.19.3.3 Fahrzeuge der Periode F (Kategorie FJ2) müssen mit einer Überrollschutzvorrichtung gemäß Periodenspezifikation oder gemäß Artikel 277 des Anhang J 1993 – Anhang VI ausgerüstet sein.

6.19.3.4 Zur Klarstellung sei erwähnt, dass das Chassis in allen Fahrzeugen eine Herkunft gemäß Sektion 2 der Wettbewerbsbestimmungen für die FIA Lurani Trophy – Zulässige Fahrzeuge haben muss. Falls es notwendig ist, ein Chassis zu ersetzen oder neu aufzubauen, muss so viel Material wie möglich vom ursprünglichen Chassis beibehalten und dem „neuen“ Chassis hinzugefügt werden, wobei dieses „neue“ Chassis als unmittelbare Kopie des ursprünglichen Chassis, einschließlich der verwendeten Materialien und der Konstruktionsmethoden, gefertigt werden muss.

6.19.4 Vordere und hintere Radaufhängung

6.19.4.1 Uniballgelenke dürfen nur verwendet werden, wenn sie eine Periodenspezifikation sind. Uniballgelenke dürfen auch an Stabilisatoren von Fahrzeugen der Periode F verwendet werden, vorausgesetzt die Geometrie der Radaufhängung wird nicht beeinflusst.

6.19.4.2 Kugelförmige Lager an den Stoßdämpfern sind für Fahrzeuge der Periode E nicht zulässig, es sei denn, sie waren für dieses Fahrzeug eine Periodenspezifikation.

6.19.4.3 Siehe Anlage 1

Zweirohr-Stahlkörper mit zweifach einstellbarer Dämpfung sind unzulässig.

6.19.5 **Motor**

- 6.19.5.1 Der Hubraum darf 1100 ccm nicht überschreiten, gemessen am Punkt des maximalen Hubs am Kolbenring.
- 6.19.5.2 Die Motorspezifikation gilt für die gesamte Periode der Formel Junior und ist nicht beschränkt auf die Periode der beiden einzelnen Kategorien. Zum Beispiel:
- 6.19.5.2.1 Die Ford 109E und 105E Motorblöcke sind beide zulässig für die FJ/1 Kategorien.
- 6.19.5.2.2 1100 ccm Ford, B.M.C. und D.K.W. Motoren sind alle in den Kategorien FJ/1 anstelle ähnlicher 1000 ccm Motoren zulässig, obwohl die Bewerber bestärkt werden, den 1000 ccm Motor beizubehalten, wenn er ursprünglich in dem Chassis eingebaut war.
- 6.19.5.3 Fahrzeuge mit einem BMC Motor dürfen die Zylinderkopf mit der Gussnummer 12G940 als Ersatzteil für den ursprünglichen Zylinderkopf verwenden.
- 6.19.5.4 Die zulässigen Motoren sind nachfolgend aufgeführt:

	cm ³	Hub (mm)	Ursprüngliche Bohrung (mm)
Morris Minor/A35/ Sprite	948	76,2	62,92
Mini Cooper 61-63	997	81,5	62,42
Morris Minor Sprite/Midget	1098	83,72	64,58
Mini Cooper XSP FJ	1071	68,26	70,61

- 6.19.5.5 Die Verwendung einer Kurbelwelle mit einem Hub von 62mm, wie im Cooper 970'S' Motor aus 1964 (F3) verwendet, ist nicht zulässig.
- 6.19.5.6 Für Fahrzeuge mit einem Fiat Motor dürfen Motorblöcke der 103 Typen „D“ und „H“ mit einer Standardbohrung von 68mm (entspricht 1098 ccm) verwendet werden, um den Original 1100/103 Block zu ersetzen. Die Verwendung der späteren 103P und 103R Blöcke ist verboten.
- 6.19.5.7 Der Fiat 1100 Motorblock 103 Typ G (mit einer Standardbohrung von 72mm, vorausgesetzt, diese wird auf 69mm verringert) darf auch verwendet werden, um den 1100/103 Block mit der Seriennummer 103H zu ersetzen.
- 6.19.5.8 Fahrzeuge mit Ford Motoren müssen Motorblöcke mit der Gussnummer 105E oder 109E verwenden. Die Verwendung von späteren Blöcken mit fünf Lagern ist verboten.
- 6.19.5.9 Die Verwendung des von Geoff Richardson Engineering nachgebauten Ford 109E Blocks gemäß der Originalspezifikation ist in FJ1 und FJ2 zulässig.
- 6.19.5.10 Alle Fahrzeuge der Klassen B oder C, die mit einem Richardson Zylinderkopf ausgerüstet sind, der in diesen Klassen zulässig wäre, wenn es nicht der Richardson Zylinderkopf wäre, werden in der Klasse D zugelassen.

- 6.19.5.11 Eine Motorabdeckung muss eingebaut und ordnungsgemäß befestigt sein.
- 6.19.5.12 In der Periode E (FJ1) muss die Nockenwelle kettengetrieben sein; eine Nockenwelle mit Zahnradantrieb ist für kein Fahrzeug zulässig, es sei denn, es kann nachgewiesen werden, dass dies in der Periode im Fahrzeug eingebaut war.
- 6.19.5.13 In der Periode E (FJ1) ist es nicht erlaubt, Zahnriemen für die Wasserpumpe zu verwenden. Die einzig zugelassene Antriebsriemen für die Wasserpumpe sind V-Riemen.
- 6.19.6 **Zündung**
 - 6.19.6.1 Eine elektronische Zündung ist für Fahrzeuge, die nach dem 31.12.1960 gebaut wurden (d.h. nur FJ2) zulässig, sofern das System durch Unterbrecherkontakte betätigt wird oder magnetisch gesteuert ist (Magnetschalter) und ein Verteiler sowie ein Verteilerfinger zum Steuern der Hochspannung verwendet wird. Das Lucas AB 14 System ist das einzige zugelassene elektronische Zündsystem und die Spule muss einen Mindestwiderstand von 1 Ohm haben.
 - 6.19.6.2 Zündspulen für FJ1-Fahrzeuge müssen einen Mindestwiderstand von 3 Ohm haben.
 - 6.19.6.3 Für alle historischen Formel Junior Fahrzeuge darf ein elektronischer Drehzahlbegrenzer verwendet werden.
- 6.19.7 **Schmierung**
 - 6.19.7.1 Die Anzahl und der Typ der Ölumpen sowie die Länge der verwendeten äußeren Ölleitungen müssen der Periodenspezifikation entsprechen.
 - 6.19.7.2 Die Ölpumpe muss sich an ihrer ursprünglichen Position befinden. Der Ölpumpenantrieb sollte original sein.
 - 6.19.7.3 Bei Motoren mit Naßsumpfschmierung (Periode FJ1) ist es nicht zulässig, eine vorne eingebaute Ölpumpe zu verwenden.
 - 6.19.7.4 Für die Kategorie FJ1 (vor 1961) ist es nicht zulässig, das Motorschmiersystem von Naßsumpf in Trockensumpf zu ändern.
- 6.19.8 **Kraftstoffsystem**
 - 6.19.8.1 Dem Kraftstoff dürfen Schmierstoffe hinzugefügt werden, deren Anteil darf aber 2% nicht überschreiten, ausgenommen im Falle von 2-Takt Motoren.
 - 6.19.8.2 Die Position des Kraftstofftanks darf nicht verändert werden.
- 6.19.9 **Vergaser und Luftfilter**
 - 6.19.9.1 Es wird streng empfohlen, dass für Fahrzeuge sowohl der FJ/1 als auch FJ2 die ursprüngliche Marke, Modell und Typ der Vergaser, wie in der Periode eingebaut, beibehalten wird; vorbehaltlich der weiteren Bestimmungen dieses Artikels 6.19.9 ist es jedoch zulässig, periodenspezifischen Weber Vergaser zu verwenden, um einen SU oder AMAL Vergaser zu ersetzen.
 - 6.19.9.2 Die maximal zulässige Größe des Vergasers bei Verwendung eines Paares von Doppel-Flachstromvergäsern ist 40, z.B. 40DCOE.

- 6.19.9.3 Die maximal zulässige Größe des Vergasers bei Verwendung eines einzelnen Doppel-Flachstromvergasers ist 45.
- 6.19.9.4 Die maximal zulässige Größe des Vergasers bei Verwendung eines Paares von SU Vergasern ist 11/2 Zoll.
- 6.19.9.5 Die maximal zulässige Größe des Vergasers bei Verwendung eines einzelnen SU Vergasers ist 13/4 Zoll.
- 6.19.9.6 Es ist nicht zulässig, den Weber 42DCOE oder die entsprechende Vergasergröße eines anderen Herstellers zu verwenden.
- 6.19.9.7 Einlasskrümmer dürfen aus Leichtmetall, Stahl oder Edelstahl sein und sie dürfen als Guss- oder Schweißkonstruktion ausgeführt sein.
- 6.19.9.8 Es ist nicht zulässig, den Cosworth/Richardson Fallstrom F3 MAEKopf zu verwenden. Es ist lediglich erlaubt, Fallstromvergaser bei Fahrzeugen zu verwenden, wenn diese auch in der Periode so ausgerüstet waren (z.B. Terrier T4 S2 oder Ausper T4).
- 6.19.9.9 Äußere Drosselklappenschieber sind verboten
- 6.19.10 Es ist nicht zulässig, eine Lambdasonde einzubauen.
- 6.19.10 **Kühlsystem**
- 6.19.10.1 Es wird streng geraten, dass keine Flüssigkeiten durch die Chassisrohre in Fahrzeugen mit Rohrchassis geleitet werden.
- 6.19.10.2 Es ist nicht zulässig, eine elektrische Wasserpumpe anstelle einer mechanisch angetriebenen einzubauen.
- 6.19.11 **Getriebe**
- 6.19.11.1 Vorbehaltlich der Bestimmungen der Artikel 6.19.11.3 und 6.19.11.4 ist es für Fahrzeuge mit Heckmotoren, die nach dem 31.12.1960 (Kategorie FJ2) gebaut wurden und ursprünglich mit anderen als Hewland oder VW Getrieben ausgerüstet waren, nicht zulässig ein VW oder Hewland Getriebe einzubauen.
- 6.19.11.2 Alle Fahrzeuge, die im Gegensatz zur Periodenspezifikation einen FIA HTP in dieser Konfiguration besitzen, werden streng darin bestärkt, zu ihren korrekten und ursprünglichen Getrieben zurückzukehren und müssen dies in allen Fällen bis zum 1. Januar 2015 tun.
- 6.19.11.3 Ungeachtet der allgemeinen Bestimmungen des Anhang K 6.9.5 kann als besondere Ausnahme in einem Lotus 20 oder 22 oder einem B.M.C. Mk 2, der nachgewiesenermaßen mit einem VW oder einem Hewland Getriebe an oder vor dem 31.12.2000 ausgerüstet war, ein VW oder Hewland Getriebe eingebaut werden, vorausgesetzt die Anzahl der Vorwärtsgänge ist identisch mit der Anzahl, wie sie in der Periode verwendet wurde.
- 6.19.11.4 Ungeachtet der allgemeinen Bestimmungen des Anhang K 6.9.5 ist für Fahrzeuge mit Heckmotor, die nach dem 31.12.1960 gebaut wurden (Kategorie

FJ2) und ursprünglich mit einem VW oder Hewland Getriebe ausgerüstet waren, das Hewland Mk6 oder das Hewland Mk8 Getriebe, das das Volkswagen Käfer Gehäuse verwendete, zulässig, vorausgesetzt die Anzahl der Vorwärtsgänge ist identisch mit der Anzahl, wie sie in der Periode verwendet wurde. In allen Fällen wird die Verwendung des ursprünglichen Getriebes für diese Fahrzeuge empfohlen.

6.19.11.5 Getriebe Renault Typ 318

Das vorstehende, in Fahrzeugen der Periode „E“ FJ1 eingebaute Getriebe darf geändert werden, um geradverzahnte Zahnräder unterzubringen, jedoch unter Beachtung der nachfolgenden Bedingungen:

1. Das äußere Renault Standard-Getriebegehäuse muss beibehalten werden. Das von J.R. Mitchell oder einem vergleichbarem Hersteller gelieferte Endplatten-Guss-Teil darf verwendet werden (aber es sind keine Änderungen am Gussprofil des Getriebes zulässig).
2. Die Endplatten der Antriebswelle müssen der Ausführung wie in der Periode entsprechen (d.h. wie die ursprüngliche Renault Lotus Ausführung).
3. Die Übersetzungen (Renault) des Standard-Differential-Tellerrads und -Zahnrad müssen beibehalten werden.
4. Die Eingangswelle muss eine Muffenkupplung beibehalten.
5. Die Achse zwischen der Vorgelegewelle und der Ritzelwelle muss wie ursprünglich bleiben.
6. Die Position der Gangschaltstangen muss die gleiche sein wie in dem Standardgehäuse.
7. Der Schaltmechanismus muss aus dem Getriebegehäuse an der gleichen Stelle austreten wie in der ursprünglichen Ausführung (d.h. an der rückwärtigen Seite des Gehäuses).
8. Es sind nur vier Vorwärtsgänge zugelassen (ausgenommen für die Fahrzeuge, bei denen nachgewiesen werden kann, dass sie mit der Fünfgang-Nachrüstung von Jean Redele ausgerüstet waren).
9. Die gepressten Stahlabdeckungen dürfen durch gefräste oder Gussdeckel aus Leichtmetall ersetzt werden.

6.19.11.6 Ein Rückwärtsgang ist nicht vorgeschrieben.

6.19.11.7 Alle Fahrzeuge der Klassen A, B oder C, die im Vergleich zum ursprünglichen Getriebe mit einem alternativen Getriebe ausgerüstet sind, wobei beide die gleiche Marke sind und vor 1963 gefertigt wurden und das in diesen Klassen zulässig wäre, wenn es nicht ein alternatives Getriebe wäre, werden in der Klasse D zugelassen.

6.19.11.8 Als besondere Ausnahme darf für ein Fahrzeug mit Frontmotor, das mit einem B.M.C. Getriebe

der Serie „A“ ausgerüstet ist, ein Getriebe mit Rippengehäuse („rib case“) anstelle eines Getriebes mit glattem Gehäuse („smooth case“) verwenden, vorausgesetzt die Anzahl der Vorwärtsgänge ist identisch mit der Anzahl, wie sie in der Periode verwendet wurde.

6.19.12 Achsantrieb und Kupplung

6.19.12.1 Falls ursprünglich eingebaut, ist es nicht zulässig, Kupplungen der Antriebswelle „doughnut“ aus Metalastic Gummi durch eine Kreuzgelenkkupplung des Typs Hardy-Spicer und eine Antriebswelle mit Keilverzahnung / Gabel zu ersetzen.

6.19.12.2 Es ist nicht zulässig, für die Antriebswellen den modernen Typ von Gleichlaufgelenken zu verwenden.

6.19.13 Bremsen

6.19.13.1 Scheibenbremsen sind nur zulässig, wenn sie periodenspezifisch sind und (mit einer Ausnahme) sind nur für FJ2 Fahrzeuge erlaubt. Größe und Typ der Bremsen müssen der Original-Spezifikation entsprechen und dürfen nicht vergrößert werden. Dies betrifft sowohl Fahrzeuge mit Scheibenbremsen als auch mit Trommelbremsen.

6.19.13.2 Belüftete Scheibenbremsen sind nicht zulässig. Die Bremscheiben dürfen nicht verändert werden, d.h. Kerben und/oder Rillen in der Scheibenoberfläche sowie Querbohrungen sind nicht erlaubt.

6.19.14 Räder

6.19.14.1 Die maximal zulässige Felgenbreite für Formel Junior ist 5 Zoll (127 mm oder 5 J) für Fahrzeuge der Periode E (FJ1) und 6,5 Zoll (165 mm oder 6,5 J) für Fahrzeuge der FIA Periode F (FJ2).

Die vorgenannten Felgenbreiten stellen die MAXIMAL-Maße für die Kategorie dar, die Fahrzeuge MÜSSEN die gleichen oder geringere Felgenbreiten verwenden wie sie ursprünglich in der Periode an dem Fahrzeug verwendet wurden.

6.19.14.2 Es ist nicht zulässig, Speichenräder gegen Scheibenräder auszutauschen.

6.19.14.3 Mehrteilige Felgen sind nicht erlaubt, es sei denn sie entsprechen der Periodenspezifikation.

6.19.5 Reifen

6.19.15.1 Für Formel Junior Fahrzeuge müssen entweder Dunlop Vintage Reifen mit Profil R5 oder älter oder mit „L“-Querschnitt und der Mischung 204 sowie dem Profil CR65 oder früher verwendet werden.

6.19.15.2 Fahrzeuge mit Rädern mit einer Felgenbreite von 3,5“ (88,9 mm) oder weniger und für welche keine Dunlop-Vintage-Reifen in der entsprechenden Spezifikation mehr erhältlich sind, dürfen frei käufliche Radial- oder Diagonal-Straßenreifen mit einem Höhen-Breitenverhältnis von mindestens 75 %, einer Geschwindigkeitsklasse „S“ oder höher und mit einer „E“ oder „DOT“ Kennzeichnung verwenden. Der Hersteller sollte bezüglich der Eignung des Reifens für den Wettbewerb konsultiert werden.

ANMERKUNG: Dies betrifft nur einige Stanguellini, Volpini und andere frühe italienische Fahrzeuge.

6.19.16 Gewicht

6.19.16.1 Das Mindestgewicht beträgt 880lbs (400 kg). Dieses Gewicht wird für Fahrzeuge mit einem Hubraum von 1000 ccm oder weniger jedoch auf 794lbs (360 kg) verringert. Die vorstehenden Gewichte werden mit dem rennfertigen Fahrzeug gemessen, d.h. einschließlich allem, durch diese Bestimmungen vorgeschriebenem Zubehör, aber mit leerem Kraftstofftank.

6.19.17 Bodenfreiheit

6.19.17.1 Alle Teile der gefederten Masse des Fahrzeugs müssen eine Mindestbodenfreiheit von 2,36 Zoll (60 mm) haben, so dass jederzeit während eines Wettbewerbs ein Block von 60mm Höhe von jeder Seite unter das Fahrzeug geschoben werden kann. Die Messung kann ohne Fahrer durchgeführt werden, jedoch mit den Rädern und Reifen, wie sie im Wettbewerb verwendet werden.

6.19.17.2 Das Maß bezieht sich auf alle gefederten Teile, einschließlich der „nassen“ Ölwanne bei Fahrzeugen der Periode FJ1, Auspuffrohre, innere Aufnahmepunkte der Radaufhängung, die gesamte Karosserie und die am Boden befestigten Schrauben.

Art. 7 TECHNISCHE BESTIMMUNGEN FÜR SERIEN-STRASSENFAHRZEUGE

7.1 Allgemeines

7.1.1 Die vorliegenden Bestimmungen beziehen sich auf: Tourenwagen, Renn-Tourenwagen, Grand-Tourisme-Wagen, Renn-Grand-Tourisme-Wagen und Spezial Tourenwagen wie in Artikel 2.2 und 2.3 beschrieben.

7.1.2 Alle Fahrzeuge müssen den Vorschriften des Artikels 5 (Sicherheit) entsprechen.

7.1.3 Alle Fahrzeuge mit Frontmotor und Heckantrieb, welche im Original mit einer Getriebeglocke aus Aluminium ausgerüstet waren, dürfen ein Ersatzteil aus Stahl oder Gusseisen mit derselben Seriennummer, Position und Größe der Befestigung verwenden.

7.2 Homologationsblätter und Zertifikate

7.2.1 Als die FIA im Jahre 1954 den Anhang J für Touren- und GT-Fahrzeuge einführte, wurde die Spezifikation eines Fahrzeugs durch Zertifikate oder Homologationsblätter bestimmt, die von den ASNs ausgestellt wurden. Ab dem Jahr 1958 (GTWagen) und 1960 (Tourenwagen) stellten die ASNs die Daten für diese Dokumente zur Verfügung, die durch die CSI der FIA ausgestellt wurden. Alle von der FIA genehmigte Zertifikate oder Homologationsblätter werden nachstehend unter dem Begriff Homologationsblätter zusammengefasst.

7.2.2 Es ist bekannt, dass einige Touren- und GT-Wagen der Periode E (1. 1947–31. 12. 1961) nicht in der Periode homologiert waren oder, dass in den Papieren nicht alle Optionen der Periode aufgeführt waren.

7.2.3 Nachträgliche Homologationsblätter werden für solche Fahrzeuge, für die in der Periode keine Pa-

piere ausgestellt wurden, auf Antrag der HMSC Technischen Arbeitsgruppe ausgestellt, aufgrund von Daten, die durch die ASN des ursprünglichen Hersteller-Landes zur Verfügung gestellt werden.

- 7.2.4 Nachträglich ausgestellte Homologationsblätter müssen dann durch die Historic Motor Sport Commission genehmigt werden. Sie werden der Liste der FIA-Homologationsblätter hinzugefügt.
- 7.2.5 Die Periodenspezifikation von nichthomologierten Produktionstourenwagen sowie straßenzugelassenen Sportwagen und GT-Fahrzeugen ohne internationale Wettbewerbsgeschichte, welche aber von der HMSC zugelassen wurden, wird für jedes Fahrzeugmodell ausführlich in speziellen Datenblättern beschrieben. Diese Datenblätter werden durch die ASN mit der Empfehlung erstellt das Modell anzuerkennen. Diese Datenblätter werden durch die Technical Working Group und die Vehicle Compliance Sub Commission der HMSC geprüft und von der HMSC genehmigt.
- 7.3 Allgemeine Technische Bestimmungen für Serien-Straßenfahrzeuge**
- 7.3.1 Tourenwagen, Renn-Tourenwagen, GT- und GTS-Fahrzeuge der Perioden E, F und G1 (1. 1. 1947–31. 12. 1969) müssen den Bestimmungen der Anhänge VIII und IX des Anhangs K entsprechen.
- 7.3.2 Tourenwagen, Renn-Tourenwagen, GT- und GTS-Fahrzeuge ab der Periode G2 (1.1.1970) müssen den internationalen Wettbewerbsbestimmungen des Anhangs J des letzten Jahres ihrer Periode wie in Artikel 3 aufgeführt entsprechen. Dies betrifft im Speziellen den möglichen Koeffizient und die Abmessungen des Luftbegrenzers bei Fahrzeugen mit Turboladern in den Perioden J1 bzw. J2.
- a) Fahrzeuge der Periode J1 und J2 müssen gemäß einer Periodenspezifikation und in Übereinstimmung mit der Homologation und dem Anhang J eines bestimmten Jahres innerhalb der Periode aufgebaut sein.
- b) ungeachtet der oben stehenden Option a) können bei Rallyes Fahrzeuge der Periode J2 mit einem größeren Hubraum als der im Anhang J 1990 erlaubt ist ausschließlich gemäß Spezifikationen des Anhang J 1989 zugelassen werden.
- 7.3.3 Tourenwagen müssen ihrem Homologationsblatt entsprechen, es ist jedoch keine Homologationsvariante mit der Aufschrift „nur gültig für Gruppe 2“ zulässig.
- 7.3.4 Ein GT-Fahrzeug muss seinem Homologationsblatt entsprechen, es ist jedoch keine Homologationsvariante mit der Aufschrift „nur gültig für Gruppe 4“ zulässig.
- 7.3.5 Für Renn-Touren- und Renn-Grand-Tourisme-Fahrzeuge ab Periode G2 sind ausschließlich Original-FIA-Homologationspapiere mit in der betreffenden Periode homologierten Erweiterungen und Varianten sowie solche Änderungen, die ausdrücklich durch die in der Periode gültigen Bestimmungen des Anhangs J erlaubt waren, gültig.
- 7.3.6 Für Renn-Tourenwagen ab Periode G, die gemäß den technischen Bestimmungen eines ASN für eine nationale TOP-Mehrmarken-Meisterschaft für Tourenwagen (Gegenstand einer Genehmigung der HMSC) gebaut wurden, nur der Anhang J der Periode mit Anhängen, Meisterschaftsbestimmungen der Periode und original FIA-Homologationen, mit Nachträgen und Varianten in der betreffenden Periode homologiert, sind gültig. Es sind nur Änderungen anwendbar, die ausdrücklich in den Bestimmungen der Periode erlaubt waren und legal bei dem betreffenden Modell verwendet wurden. Für alle homologierten und/oder nicht-homologierten Bauteile und/oder Änderungen ist ein Nachweis über die Periodenspezifikation erforderlich.
- 7.3.7 Zusätzlich gilt für Renn-Tourenwagen, Renn-Grand-Tourisme-Fahrzeuge und Spezial-Tourenwagen:
- a) Die Servountersützung der Bremsen darf jedoch abgeschaltet oder entfernt werden.
- b) Ab Periode E bis einschließlich Periode I: Die Heckscheiben, Türscheiben und die hinteren Seitenfensterscheiben müssen aus Sicherheitsglas oder einem starren, transparentem, mindestens 4 mm dicken Material bestehen (ein Material des Typs FAA, z.B. Lexan 400 ist empfohlen). Vertikal zu öffnende Seitenscheiben dürfen durch horizontal gleitende Scheiben ersetzt werden. Falls die originalen Scheiben ersetzt werden, dürfen auch die Fensterheber entfernt werden.
- c) Es ist erlaubt das Chassis und/oder die Karosserie durch hinzufügen von Material zu verstärken. Das hinzugefügte Material muss der Originalstruktur folgen und muss an jedem Punkt mit dieser in Kontakt sein. Andere Formteile, Profile, Knotenbleche oder Verstrebungen sind nicht zulässig, es sei denn es ist nachgewiesen, dass diese in der Periode verwendet wurden und zulässig waren.
- d) Wenn durch die Bestimmungen des Anhangs J aus der Periode der Ersatz von Scheibenbremsen unter bestimmten Bedingungen erlaubt war, muss der Scheibentyp beibehalten werden (unbelüftet, genutet, belüftet).
- e) Boden- und Dachverkleidungen dürfen entfernt und Türverkleidungen ersetzt werden.
- f) Es ist erlaubt, verstellbare Scheinwerfer festzustellen und ihren Mechanismus zu entfernen, die Beleuchtung muss jedoch funktionsfähig sein.
- g) Kurbel-, Getriebe- und Antriebswellen, die im Original nicht mit einem Wellendichtring ausgerüstet waren, dürfen mit einem Wellendichtring nachgerüstet werden. Die existierenden Bauteile dürfen dafür geändert werden und/oder es darf ein Dichtungsgehäuse hinzugefügt werden.
- h) Fahrzeuge der Periode F, die mit elektronischen Zündsystemen homologiert sind, und Fahrzeuge der Perioden G1 und G2 dürfen ein nichtperiodenspezifisches elektronisches Zündsystem verwenden, sofern das System durch Unterbrecherkontakt(e) betätigt wird, eine Zündspule mit einem Mindestwiderstand von 3 Ohm verwendet wird, der Zündfunke durch ei-

nen Verteilerfinger gesteuert wird und der Zündzeitpunkt völlig mechanisch gesteuert wird. Mehrfachzündsysteme und Systeme, bei denen der Zündzeitpunkt elektronisch verstellt wird, sind unzulässig.

Fahrzeuge der Perioden G1 und G2 mit elektronischen Zündsystemen dürfen mit einer magnetischen oder einer optischen Steuerung ausgerüstet werden.

Fahrzeuge ab Periode H1 dürfen mit Zündspulen, die weniger als 3 Ohm Widerstand haben, und/oder mit Mehrfachzündsystemen ausgerüstet sein.

Elektronische Zündsysteme, die den Zündzeitpunkt steuern, sind nur dann erlaubt, wenn diese periodenspezifisch sind.

7.3.8 Bei allen neuen HTP für Produktions-Straßenfahrzeuge der Periode H, die am oder nach dem 01.01.2011 ausgestellt werden, ist die Verwendung von Karosserieteilen aus Fiberglas, die am 01.01.1972 aus der relevanten Homologation gestrichen wurden, nicht zulässig.

Bei Fahrzeugen, für die vor dem 01.01.2011 ein HTP ausgestellt wurde, wird dieser Satz mit Wirkung ab dem 01.01.2012 aus dem Anhang K gestrichen.

7.3.9 Varianten gegenüber der Serienkarosserie oder der homologierten Karosserie, wie gemäß Anhang J der Periode erlaubt, dürfen ausgeführt werden. Solche Karosserieänderungen müssen mit der vollständigen Konfiguration übereinstimmen, wie sie für das betreffende Modell bei internationalen Wettbewerben gemäß FIA-Bestimmungen in der Periode verwendet wurde. Der Nachweis hierüber muss gemäß einem Foto aus der Periode im HTP des Fahrzeugs erbracht werden und vom ausstellenden ASN abgestempelt sein.

Insbesondere müssen Änderungen an der Spurweite, welche in bestimmten Fällen für CT- und GTS-Fahrzeuge zulässig waren, in der Periode für dieses Modell nachweislich verwendet worden sein. Außerdem muss die Lauffläche der Reifen durch die Karosserie abgedeckt sein (siehe Anhang J der Periode).

7.3.10 Original-Räder, die aus mehreren Materialien bestehen, dürfen durch Räder ersetzt werden, welche aus einem dieser Materialien bestehen, vorausgesetzt, die ursprünglichen Abmessungen und die Ausführung werden beibehalten.

7.3.11 Bei CT- und GTS-Fahrzeugen der Perioden H2 und I ist der Einbau von Verstärkungsstreben (Domstreben) zwischen den oberen Befestigungen der vorderen Radaufhängung und zwischen denen der hinteren Radaufhängung erlaubt.

7.4 Fahrzeuge der Gruppe B

7.4.1 Diejenigen Gruppe B-Fahrzeuge, die in der Periode aus Sicherheitsgründen bei Rallies verboten wurden, dürfen nur an Rundstreckenrennen, an Bergrennen und Demonstrationen / Paraden teilnehmen, und ihr HTP muss vor Ausstellung von der Historic Motor Sport Commission überprüft werden. Diese sind folgende Fahrzeuge:

Marke	Typ	Hom.-Nr.
Audi	Sport Quattro S1	B-264
Austin Rover	MG Metro 6R4	B-277
Citroën	BX 4TC	B-279
Ford	RS 200	B-280
Fuji	Subaru XT 4WD Turbo	B-275
Lancia	Delta S4	B-276
Peugeot	205 T16	B-262

Für die Teilnahme der anderen Gruppe-B-Fahrzeugen an Wettbewerben gibt es keine Einschränkungen.

7.4.2 Die technischen Besonderheiten, die von der FIA für diesen Zeitraum verboten sind, dürfen lediglich bei Fahrzeugen genutzt werden, die bei Demonstrationen oder Paraden teilnehmen.

Art. 8 REIFEN

8.1 Allgemeines

8.1.1 Alle Fahrzeuge, die an Wettbewerben teilnehmen, die im internationalen Kalender eingetragen sind, müssen mit den nachfolgenden Reifenbestimmungen übereinstimmen, es sei denn, die jeweils genehmigten besonderen Wettbewerbs- oder Serienvorschriften weichen davon ab. Solche Abweichungen können durch die FIA, welche im Streitfall die endgültige Entscheidung trifft, genehmigt werden.

8.1.2 Es liegt in der Verantwortung des Bewerbers, die Eignung des Reifens für seine spezielle Verwendung zusammen mit dem Reifenhersteller zu prüfen.

8.1.3 Außer wenn es im Anhang K anders bestimmt ist und im Rahmen der Verfügbarkeit und Anwendbarkeit muss die Breite, der Außendurchmesser, das äußere Erscheinungsbild und das Profilmuster der Reifen mit solchen übereinstimmen, wie sie an diesem oder gleichem Fahrzeug während der relevanten Periode montiert waren. Alle gültigen Bestimmungen hinsichtlich Karosserie und Felgen müssen beachtet werden und es liegt in der Verantwortung der Bewerber sicherzustellen, dass die gewählten Reifen mit den verwendeten Felgen zusammenpassen.

8.1.4 Die Verwendung von Reifenheizdecken ist nicht erlaubt.

8.1.5 Das Hinzufügen jeder Substanz, welche die Hysterese, den Modul oder die Härte der Reifenlauffläche beeinflusst, ist nicht erlaubt.

8.1.6 Die Reifenmischung muss an der Seitenwand des Reifens gelb unterstrichen sein.

Avonreifen haben nur eine Codennummer und keine Mischung.

8.2 Fahrzeuge bei Rundstreckenrennen und Bergrennen (mit Ausnahme von Formelfahrzeugen abgedeckt durch Artikel 8.3)

8.2.1 **Perioden A bis B** müssen Reifen in einer Größe verwenden, die der Periode des Fahrzeugs entspricht.

8.2.2 **Perioden C bis E** müssen Dunlop Vintage Reifen mit der Mischung 204 und dem Profil R5 oder früher verwenden. Andere frei käufliche Straßenreifen mit einem Höhen-Breitenverhältnis von mindestens 75 %, einer Geschwindigkeitsklasse S oder höher, dürfen nur dann verwendet werden, wenn solche Dunlop-Reifen in der entsprechenden Spezifikation nicht mehr erhältlich sind.

T-, CT-, GT-, GTS- und GTP-Fahrzeuge bei Bergrennen dürfen Reifen mit „E“ oder „DOT“ Kennzeichnung gemäß der in dem Land zulässigen Norm, in dem der *Wettbewerb* stattfindet, mit einem Höhen-Breitenverhältnis von mindestens 70 % oder gemäß Periodenspezifikation, je nach dem welches größere ist, verwenden. CT-, GTS- und GTP-Fahrzeuge dürfen Dunlop Rennreifen mit „L“ Querschnitt und CR65-Profil oder früher, die eine 204er Mischung oder wenn das Rennen zum Regenrennen erklärt ist, eine 404er Mischung haben.

8.2.3 **Periode F** müssen Rennreifen des Typs Dunlop Vintage, „L“ oder „M“ Querschnitt mit Reifenprofil CR65 oder früher und 204er Mischung verwenden. Wenn das Rennen zum Regenrennen erklärt ist, darf eine 404er Mischung verwendet werden. T-, CT-, GT-, GTS- und GTP-Fahrzeuge bei Bergrennen dürfen Reifen mit „E“ oder „DOT“ Kennzeichnung gemäß der in dem Land zulässigen Norm, in dem der Wettbewerb stattfindet, mit einem Mindestaußendurchmesser gemäß Artikel 8.4.2, verwenden.

8.2.4 **Perioden G1, G2 und GR** dürfen Rennreifen des Typs Dunlop Vintage, „L“ und „M“ Querschnitt und 204er Mischung oder wenn das Rennen zum Regenrennen erklärt ist, eine 404er Mischung und posthistorische Reifentypen mit 484er Mischung oder Goodyear „Blue Streak“ Rennreifen oder handgeschnittene Avon Slicks mit „historischem All-Wetter-Profil“ verwenden. T-, CT-, GT-, GTS- und GTP-Fahrzeuge dürfen Reifen mit „E“ oder „DOT“ Kennzeichnung gemäß der in dem Land zulässigen Norm, in dem der Wettbewerb stattfindet, mit einem Mindestaußendurchmesser gemäß Artikel 8.4.2, verwenden.

8.2.5 **Ab Periode H1 und HR** dürfen Slick- und Regenreifen verwendet werden. T-, CT-, GT-, GTS- und GTP-Wagen dürfen auch Reifen mit „E“ oder „DOT“ Kennzeichnung gemäß der in dem Land zulässigen Norm, in dem der Wettbewerb stattfindet, mit einem Mindestaußendurchmesser gemäß Artikel 8.4.2, verwenden.

8.2.6 Fahrzeuge mit Rädern mit einer Felgenbreite von 3,5“ oder weniger und für welche keine Dunlop-Vintage-Reifen in der entsprechenden Spezifikation mehr erhältlich sind, dürfen frei käufliche Radial- oder Gürtel-Straßenreifen mit einem Höhen-Breitenverhältnis von mindestens 75 %, einer Geschwindigkeitsklasse „S“ oder höher und mit einer „E“ oder „DOT“ Kenn-

zeichnung gemäß der in dem Land zulässigen Norm, in dem der Wettbewerb stattfindet, verwenden.

8.2.7 Fahrzeuge, die für „Can-Am“ Wettbewerbe gebaut wurden, dürfen Slick-Reifen verwenden.

8.2.8 Widi, Gilby und Rejo Fahrzeuge der Spezifikation vor dem 31.12.1960 dürfen Reifen des Typs Dunlop mit „L“-Querschnitt und Reifenprofil CR65 und 204er Mischung oder, wenn das Rennen zum Regenrennen erklärt ist, eine 404er Mischung verwenden.

8.2.9 Ab Periode E dürfen T-, CT-, GT-, GTS- und GTP-Fahrzeuge geeignete Straßenreifen in Übereinstimmung mit den nachstehenden Bestimmungen für Asphalt-Rallies in 8.4 verwenden, wenn sie an Langstreckenrennen auf Rundstrecken mit einer festgelegten Dauer von mehr als 2 Stunden teilnehmen (und das entsprechende Training).

8.3 Formel-Fahrzeuge bei Rundstreckenrennen und Bergrennen

8.3.1 **Formel-Junior-Fahrzeuge** müssen entweder Dunlop Vintage Reifen mit Profil R5 oder früher oder mit „L“-Querschnitt und der Mischung 204 und dem Profil CR65 oder älter verwenden.

8.3.2 **Historische Formel 1 Fahrzeuge** müssen mit dem Anhang X – Artikel 13 übereinstimmen.

8.3.3 **Ein-Liter Formel-3-Fahrzeuge der Periode GR** Fahrzeuge, die vor dem 31. Dezember 1965 gebaut wurden und mit Flachstromvergaser sowie mit Felgen mit einem Durchmesser von 13“ und einer maximalen Breite von 6,5“ ausgestattet sind, können entweder Reifen des Typs Avon ACB9 mit A37 Mischung und Mischungs-Codenummer 7660 (vorne) und 7661 (hinten) oder des Typs Dunlop L mit Profil CR65 und 204er Mischung oder, wenn das Rennen zum Regenrennen erklärt ist, einer 404er Mischung verwenden.

Fahrzeuge, die nach dem 31. Dezember 1965 und/oder Fahrzeuge mit Fallstromvergaser und/oder Fahrzeuge mit breiteren Felgen als 6,5“ dürfen entweder Avon oder Dunlop Reifen gemäß nachfolgender Spezifikation verwenden.

Im Trockenen Avon Slickreifen mit A37 Mischung, geschnitten in „historischem All-Wetter“-Profil, Codenummern 7342 (vorne) und 7343 (hinten) oder im Nassen Avon Slickreifen mit A37 Mischung, geschnitten in „klassischem Formel-Nass“-Profil, Codenummern 7714 (vorne) und 7715 (hinten). Alternativ Reifen des Typs Dunlop „L“ oder „M“ mit Profil CR65 oder Post-Historisch, in 204er Mischung oder, wenn das Rennen zum Regenrennen erklärt ist, einer 404er Mischung verwenden.

8.3.4 **1,6 und 2,0 Liter Formel 3 Fahrzeuge (1972 bis 1984)** müssen Reifen des Typs Avon gemäß nachfolgender Spezifikation verwenden: Vorne 7,5/21,0 x 13“, hinten 9,2/22,0 x 13“, Slickreifen in Spezifikation „trocken“ mit A37 Mischung, Codenummern 7342 (vorne) und 7343 (hinten), oder im Nassen Slickreifen geschnitten in „klassischem Formel-Nass“-Profil mit A27 Mischung und Codenummern 7277 (vorne) und 7278 (hinten).

8.3.5 **1,6 und 2,0 Liter Formel 2 Fahrzeuge** Verwendung entweder von - Reifen wie in Artikel 8.2.4 aufgeführt, oder

- Avon Rennreifen gemäß folgender Spezifikation: siehe vorstehend.

8.3.6 Einsitzige Rennwagen gemäß nationaler Formel oder irgendeine andere Formel als in vorstehendem Artikel 8.3 aufgelistet müssen bei allen FIA-Wettbewerben Reifen der entsprechenden Periodenspezifikation wie in Artikel 8.2 beschrieben verwenden.

8.4 Reifen für Rallyes

8.4.1 Reifen, welche bei Rallyewertungsprüfungen auf Asphalt und bei Verbindungsetappen benutzt werden, müssen eine „E“ oder „DOT“ Markierung gemäß entsprechender Norm des Landes, in welchem der Wettbewerb stattfindet, haben. Sie müssen einen der entsprechenden Periode entsprechenden Mindest-Außendurchmesser haben (siehe nachfolgenden Artikel 8.4.2) und dürfen keine Markierung „Not for highway use“ oder „For Racing Only“ haben noch eine Kennzeichnung die eine Einschränkung, Spezifikation oder Empfehlung für Wettbewerb impliziert.

Jede Änderung, Modifikation oder Bearbeitung von Reifen (z.B. das Einschneiden zusätzlicher Rillen) mit Ausnahme der Abnutzung durch normalen Gebrauch ist verboten. Für Wertungsprüfungen auf Schotter, soweit vom Rallyeleiter erklärt, ist keine spezielle „E“ oder „DOT“ Markierung für diese Reifen erforderlich.

8.4.2 Die folgende Tabelle mit Beschreibung des Mindest-Außendurchmessers des kompletten Rades in Abhängigkeit der Periode und des Felgendurchmessers muss beachtet werden.

Felgendurchmesser	Periode	Minstdurchmesser des kompletten Rades
10"	F	490 mm
11" und 12"	F	530 mm
ab 10" bis 12"	G	490 mm
ab 10" bis 12"	H + I	480 mm
13"	F	545 mm
13"	G	530 mm
13"	H	490 mm
13"	I	480 mm
14"	F	580 mm
14"	G	560 mm
14"	H + I	530 mm
15"	F	630 mm
15"	G	590 mm
15"	H	570 mm
15"	I	550 mm
16"	H	580 mm
16"	I	570 mm
17"	H	600 mm
17"	I	580 mm
18"	H + I	625 mm
19"	I	630 mm

8.4.3 Im Falle eines Zweifels bezüglich eines Reifens der von einem Teilnehmer verwendet wird, werden an einem neuen Reifen Messungen durchgeführt, welcher vom Teilnehmer zur Verfügung gestellt werden muss, wobei sich der Reifen im kalten Zustand und mit vom Hersteller empfohlenen Luftdruck befinden muss.

8.4.4 Wenn nachgewiesen werden kann, dass in der Periode Reifen mit einem geringeren Höhen-Breitenverhältnis verwendet wurden, kann die Historic Motor Sport Commission deren Verwendung genehmigen.

8.4.5 Falls die Verwendung von Gürtelreifen mit einer Geschwindigkeitsbezeichnung unter „S“ (Höchstgeschwindigkeit 112 mph oder 180 km/h) in Betracht gezogen wird, sollte der Hersteller über die Eignung befragt werden. Dies ist insbesondere wichtig für das Befahren von Schotterstrecken mit „M & S“-Reifen, da diese nur selten eine Geschwindigkeitsbezeichnung höher als Q haben (Höchstgeschwindigkeit 100 mph oder 160 km/h).

8.4.6 Fahrzeuge der Periode E oder früher, welche einen Felgendurchmesser von 17 Zoll oder mehr oder eine Felgenbreite von 3,5 Zoll oder weniger haben, dürfen Gürtel- oder Radial-Straßenreifen mit einem Höhen-Breitenverhältnis von mindestens 75 % verwenden. Der Hersteller sollte bezüglich der Eignung des Reifens für den Wettbewerb konsultiert werden.

8.4.7 Es wird darauf hingewiesen, dass die Geschwindigkeitsbezeichnung von Reifen in Diagonalaufbauart je nach Felgendurchmesser variiert. Es gibt drei Geschwindigkeitsbezeichnungen für diese Reifen. Es gibt auch Reifen ohne Bezeichnungen, für die deshalb die niedrigste Geschwindigkeitsbezeichnung angenommen wird. Die Bezeichnungen sind nachstehend aufgeführt:

Felgengröße (Zoll):	10	12	13 und mehr
Geschwindigkeitsklasse			
–	120 km/h 75 mph	135 km/h 85 mph	150 km/h 95 mph
S	150 km/h 95 mph	160 km/h 100 mph	175 km/h 110 mph
H	175 km/h 110 mph	185 km/h 115 mph	200 km/h 125 mph
V	nicht gebaut	nicht gebaut	210+ km/h 130+ mph

8.4.8 Diagonal-M+S-Winterreifen haben die niedrigste oben aufgeführte Geschwindigkeitsbezeichnung. Spikes-Reifen müssen den gesetzlichen Bestimmungen der Länder entsprechen, in denen der Wettbewerb durchgeführt wird.

ANHANG I:

LISTE DER ZU INTERNATIONALEN WETTBEWERBEN ZUGELASSENEN KATEGORIEN UND FORMELN

Die Veranstalter sind nicht an die nachfolgend aufgeführten Einteilungen oder Klassen gebunden.

Fahrzeuge in Übereinstimmung mit den in ihrem Herstellungsjahr oder im Jahr ihrer Beteiligung an Wettbewerben gültigen internationalen Bestimmungen des AIACR oder der FIA, sofern nicht anders festgelegt ist, und in Übereinstimmung mit dem Anhang K.

Es werden die nachfolgenden Abkürzungen verwendet:

S: Aufgeladen, U/S: Nicht aufgeladen.

Im Motorsport wurden von Anfang an die Begriffe Sportwagen/Prototypen/Sport-Prototypen in vielerlei Arten verwendet. Um Verwechslungen zu vermeiden, werden diese Begriffe in der Liste der Kategorien nicht verwendet.

Diese Fahrzeuge werden als zweisitzige Rennwagen (TSRC) bezeichnet.

Periode A

Modelle der Periode vor dem 1. 1. 1905

PA/H: Fahrzeuge mit schweren Motoren, gebaut für das Rennen Paris-Amsterdam-Paris 1898, Gewicht über 400 kg.

PA/L: Fahrzeuge mit leichten Motoren, gebaut für das Rennen Paris-Amsterdam-Paris 1898, Gewicht 200 bis 400 kg.

GB/H: Schwere Fahrzeuge, gebaut für den Gordon Bennett Cup, Gewicht unter 1000 kg.

GB/L: Leichte Fahrzeuge, gebaut für den Gordon Bennett Cup, Gewicht 400 bis 650 kg.

GB/V: Voiturettes-Fahrzeuge, gebaut für den Gordon Bennett Cup, Gewicht 250 bis 400 kg.

Periode B

Modelle der Periode zwischen dem 1. 1. 1905 und

31. 12. 1918 einschließlich

GP1: Grand-Prix-Fahrzeuge 1906 gebaut als GB/H

GP2: Grand-Prix-Fahrzeuge 1907 gebaut, keine Gewichtsgrenze, Kraftstoffverbrauch geringer als 30 Liter je 100 km

GP3: Grand-Prix-Fahrzeuge 1908 bis 1910 gebaut, maximale Kolbenfläche 755 cm², Trockengewicht mind. 1100 kg

GP4: Grand-Prix-Fahrzeuge 1911 gebaut

GP5: Grand-Prix-Fahrzeuge 1912 gebaut, maximale Gesamtbreite 1750 mm

GP6: Grand-Prix-Fahrzeuge 1913 gebaut, Gewicht 800 bis 1100 kg
Maximaler Kraftstoffverbrauch 20 Liter je 100 km

GP7: Grand-Prix-Fahrzeuge 1914 gebaut, maximal 4500 ccm, Mindestgewicht 1100 kg

V1: Voiturette-Fahrzeuge 1906 gebaut, Mindestgewicht 700 kg, maximale Zylinderbohrung 120 mm für 1 Zylinder, 90 mm für 2 Zylinder

V2: Voiturette-Fahrzeuge 1908 gebaut, Mindestgewicht 700 kg, maximale Zylinderbohrung 100 mm für 1 Zylinder, 80 mm für 2 Zylinder, 65 mm für 4 Zylinder

V3: Voiturette-Fahrzeuge 1909 gebaut, Mindestgewicht 700 kg

1 Zylindermotor: maximale Zylinderbohrung 120 mm und maximaler Hub 124 mm oder maximal 100 mm x 250 mm

2 Zylindermotor: maximal 95 mm x 95 mm oder maximal 80 mm x 192 mm

4 Zylindermotor: maximal 75 mm x 75 mm oder maximal 65 mm x 145 mm

V4: Voiturette-Fahrzeuge 1911 gebaut, maximal 3000 ccm, Mindestgewicht 800 kg
V5: Voiturette-Fahrzeuge 1913 gebaut, maximal 3000 ccm

IN1: Indianapolis-Fahrzeuge gemäß deren Spezifikation der Jahre 1911 bis 1918

HS1: Historische Spezialfahrzeuge in der Periode gebaut

Periode C

Modelle der Periode zwischen 1. 1. 1919 und

31. 12. 1930 inkl.

GP8: Grand-Prix-Fahrzeuge 1921 gebaut, Mindestgewicht 800 kg, maximal 3000 ccm.

GP9: Grand-Prix-Fahrzeuge, gebaut 1922 bis 1925, Mindestgewicht 650 kg, maximal 2000 ccm.

GP10: Grand-Prix-Fahrzeuge, gebaut 1926 oder 1927, Mindestgewicht 600 kg (1926) und 700 kg (1927). Maximal 1500 ccm, Mindestkarosseriebreite 850 mm.

GP11: Grand-Prix-Fahrzeuge 1928 gebaut, Gewicht 550 kg bis 750 kg.

GP12: Grand-Prix-Fahrzeuge, gebaut 1929 oder 1930, Mindestgewicht 900 kg, Mindestkarosseriebreite 1000 mm.

V6: Voiturette-Fahrzeuge 1920 gebaut, maximal 1400 ccm.

V7: Voiturette-Fahrzeuge, gebaut 1921 bis 1925, maximal 1500 ccm.

IN2: Indianapolis-Fahrzeuge, gemäß deren Bestimmungen des Baujahres oder des Wettbewerbseinsatzes.

HS2: Historische Spezial-Fahrzeuge in der Periode gebaut.

SAL1: Limousinen bis zu 3000 ccm

SAL2: Limousinen über 3000 ccm

OT1: Offene viersitzige Tourenwagen bis zu 3000 ccm

OT2: Offene viersitzige Tourenwagen über 3000 ccm

- OS1: Offene zweisitzige Fahrzeuge bis zu 1100 ccm
- OS2: Offene zweisitzige Fahrzeuge über 1100 ccm bis zu 1500 ccm
- OS3: Offene zweisitzige Fahrzeuge über 1500 ccm bis zu 3000 ccm
- OS4: Offene zweisitzige Fahrzeuge über 3000 ccm

Periode D

Modelle der Periode zwischen dem 1. 1. 1931 und dem 31. 12. 1946 inkl.

Einsitzer:

- GP13: Grand-Prix-Fahrzeuge 1931 bis 1933.
- GP14: Grand-Prix-Fahrzeuge 1934 bis 1937. Mindestgewicht 750 kg, Mindestkarosseriebreite 850 mm.
- GP15: Grand-Prix-Fahrzeuge 1938 oder 1939. Maximal 3000 ccm S, 4500 ccm U/S. Mindestgewicht 850 kg.
- V8: Voiturette-Fahrzeuge, gebaut 1934 bis 1939, maximal 1500 ccm S.
- V9: Voiturette-Fahrzeuge 1946 gebaut, maximal 1100 ccm S, 2000 ccm U/S (Formel B in 1947 und 1948 in einigen Ländern).
- IN3: Indianapolis-Fahrzeuge, gemäß deren Bestimmungen ihres Baujahres oder des Wettbewerbsbesatzes.
- HS3: Historische Spezial-Fahrzeuge gebaut in der Periode.
- SAL3: Limousinen bis zu 3000 ccm
- SAL4: Limousinen über 3000 ccm
- OT3: Offene viersitzige Tourenwagen bis zu 3000 ccm
- OT4: Offene viersitzige Tourenwagen über 3000 ccm
- OS5: Offene zweisitzige Fahrzeuge bis zu 1100 ccm
- OS6: Offene zweisitzige Fahrzeuge über 1100 ccm bis zu 1500 ccm
- OS7: Offene zweisitzige Fahrzeuge über 1500 ccm bis zu 3000 ccm
- OS8: Offene zweisitzige Fahrzeuge über 3000 ccm

Perioden E - J

GT, GTS-Fahrzeuge für Periode E1, 1947 – 1954, werden als GT1 oder GTS1 bis zu zwei Litern und GT2 oder GTS2 über zwei Liter eingeteilt.

Grand-Tourisme (GT) und Renn-Grand-Tourisme (GTS) Fahrzeuge für alle Perioden E2– J2 werden durch die folgende Tabelle verdeutlicht:

	E2	F	G1	G2	H1	H2	I	J1	J2
bis zu 1150 cm ³	3	8	13	18	23	28	33	38	43
1150 – 1300 cm ³	4	9	14	19	24	29	34	39	44
1300 – 1600 cm ³	5	10	15	20	25	30	35	40	45
1600 – 2500 cm ³	6	11	16	21	26	31	36	41	46
über 2500 cm ³	7	12	17	22	27	32	37	42	47

Die Klassen werden mit der Vorsilbe GT oder GTS und der entsprechenden Zahl bezeichnet, z.B. GTS15.

Touren- (T) und Renn-Touren- (CT) Wagen für alle Perioden nach 1947 werden durch folgende Tabelle verdeutlicht:

	E	F	G1	G2	H1	H2	I	J1	J2
Bis zu 1150 cm ³	1	6	11	16	21	26	31	36	41
1150 – 1300 cm ³	2	7	12	17	22	27	32	37	42
1300 – 1600 cm ³	3	8	13	18	23	28	33	38	43
1600 – 2500 cm ³	4	9	14	19	24	29	34	39	44
Über 2500 cm ³	5	10	15	20	25	30	35	40	45

Die Klassen werden mit der entsprechenden Vorsilbe T oder CT bezeichnet, z.B. T15.

Renntourenwagen (CT) gebaut gemäß technischen Bestimmungen eines ASN für die nationalen Tourenwagen Top-Mehrmarken-Meisterschaft (Gegenstand einer Genehmigung der HMSC) werden durch folgende Tabelle bezeichnet:

	G1	G2	H1	H2	I	J1	J2
Bis zu 1150 cm ³	11	16	21	26	31	36	41
1150 - 1300 cm ³	12	17	22	27	32	37	42
1300 – 1600 cm ³	13	18	23	28	33	38	43
1600 – 2500 cm ³	14	19	24	29	34	39	44
Über 2500 cm ³	15	20	25	30	35	40	45

Die Klassen werden mit der entsprechenden Vorsilbe CT bezeichnet, z.B. CT15; und der für das Land zutreffende ISO-Code wird angehängt, z.B. CT15/BEL (Belgien).

Formel-1-Fahrzeuge für die Perioden E-J werden durch die folgende Tabelle bezeichnet:

1946-1953	1954-1960	1961-1965	1966-1985	1986-1988	1989-1990
F1/1	F1/2	F1/3	F1/4	F1/5	F1/6

Formel-2-Fahrzeuge für die Perioden E-J werden durch die folgende Tabelle bezeichnet:

1947-1953	1956-1960	1964-1966	1967-1971	1972-1984
F2/1	F2/2	F2/3	F2/4	F2/5

Indianapolis Fahrzeuge für die Perioden E-J werden durch die folgende Tabelle bezeichnet:

1947-1956	1957-1971	1972-1981	1982-1990
IN4	IN5	IN6	IN/7

Formel-3-Fahrzeuge für die Perioden E-J werden durch die folgende Tabelle bezeichnet:

1946-1960	1964-1970	1971-1973	1974-86	1987-1990
F3/1	F3/2	F3/3	F3/4	F3/5

Anhang K

Formel-Junior-Fahrzeuge für die Perioden E-J werden durch die folgende Tabelle bezeichnet:

Formel Junior	1958-1960		1961-1963	
	FJ/1A	mit Motor vor dem Fahrer und ausgerüstet mit FIAT- oder Lancia-Motor	FJ/2D	mit Motor vor oder hinter dem Fahrer, ausgerüstet mit Trommelbremsen an allen vier Rädern gemäß Originalspezifikation
	FJ/1B	mit Motor vor dem Fahrer und mit anderen Motoren als FIAT oder Lancia ausgerüstet	FJ/2E	mit Motor vor oder hinter dem Fahrer, ausgerüstet mit Scheibenbremse (n)
	FJ/1c	mit Motor <i>hinter</i> dem Fahrer		

Tasman-Fahrzeuge für die Perioden E-J werden durch die folgende Tabelle bezeichnet:

1961-1965	1966-1969	1970-1981
TM/1	TM/2	TM/3

Fahrzeuge, die als zweisitzige Rennwagen für die Periode E-J definiert sind, werden durch die folgende Tabelle bezeichnet:

	E	F	G	H	I	J
Bis zu 750 cm ³	1	7	13	25	37	43
750 – 1100 cm ³	2	8	14	26	38	44
1100 – 1500 cm ³	3	9	15	27	39	45
1500 – 2000 cm ³	4	10	16	28	40	46
2000 – 3000 cm ³	5	11	17	29	41	47
3000 – 5000 cm ³	6	12	18	30	42	48
über 5000 cm ³	49	50	51	52	53	54

Bezeichnung der Klasse mit der entsprechenden Vorsilbe TSRC, z.B. TSRC14.

Grand-Tourisme-Prototyp-Fahrzeuge (GTP) der Perioden E und F

Fahrzeuge gemäß Definition in Art. 2.2.5 und 2.2.6: **GTP 1, GTP 2 und GTP 3.**

Historic Special Fahrzeuge der Perioden E-GR werden durch die folgende Tabelle bezeichnet

Periode E	Periode F	Periode GR
HS4	HS5	HS6

Einsitzige Fahrzeuge, die für nationale Formeln der Perioden E-J gebaut wurden, werden durch die folgende Tabelle bezeichnet:

Periode E	Periode F	Periode G	Periode H	Periode I	Periode J
NF 1	NF 2	NF 3	NF 4	NF 5	NF 6

Gruppe 5 Spezial-Touren-Wagen und Grand-Tourisme-Fahrzeuge

bis zu 1150 ccm	HST1
1150-1300 ccm	HST2

1300-1600 ccm	HST3
1600-2500 ccm	HST4
über 2500 ccm	HST5

Andere einsitzige Rennwagen der Periode F:

IC1: Formel Intercontinental, 1961 bis 1965, 2000 ccm bis 3000 ccm.

Andere einsitzige Rennwagen der Periode G:

FV/1:	Formel Vee Fahrzeuge 1964-1971 (1285 ccm)
FF/1:	Formel Ford Fahrzeuge 1967-1971 (1600 ccm)
F5/1:	Formel 5000 Fahrzeuge 1969-1971 (5000 ccm)
FG/1:	Formel France Fahrzeuge 1966-1971 (1300 ccm)
FA/1:	Formel „A“ Fahrzeuge (USA) 1968-1971 (5000 ccm)
FB/1:	Formel „B“ Fahrzeuge (USA) 1967-1971 (1101 ccm-1600 ccm) & Formel Atlantic Fahrzeuge (Europa) mit Baujahr 1970-1971 (1101 ccm-1600 ccm, jedoch mit zulässigen BDA Motoren)
FC/1:	Formel „C“ Fahrzeuge (USA) 1967-1971 (1100 ccm)
FS/1:	Formel Skoda Fahrzeuge 1970-1971 (1107 ccm)

Fahrzeuge speziell amerikanischer Kategorien der Periode G 1966-1971:

Can-AM(=Canadian-American Challenge Cup)
CAN/1G Can-Am Fahrzeuge
NASCAR(=National Association for Stock Car Auto Racing)
NAC/1 NASCAR Fahrzeuge ($\leq 7030 \text{ cm}^3 = 429 \text{ cu in}$)
NAC/2 NASCAR Fahrzeuge ($\leq 5866 \text{ cm}^3 = 358 \text{ cu in}$)
Trans-Am
TA/U Trans-Am Fahrzeuge ($\leq 2000 \text{ cm}^3$)
TA/O Trans-Am Fahrzeuge ($> 2000 \text{ cm}^3$)

Formelfreie Fahrzeuge (Formula Libre) der Perioden E-J werden durch die Buchstaben FL gekennzeichnet.

Rallyefahrzeuge der Perioden E-J2 gemäß besonderer internationaler Zusatzbestimmungen, welche auf dem afrikanischen Kontinent fahren, werden mit HSA1-HSA9 bezeichnet

Periode	E	F	G1	G2	H1	H2	I	J1	J2
	HSA1	HSA2	HSA3	HSA4	HSA5	HSA6	HSA7	HSA8	HSA9

Periode H

Gruppe 6 – Zweisitzige Rennwagen

S2/1: Sports-2000-Wagen der Jahre 1972-1975 (2000ccm)

Andere einsitzige Rennwagen der Periode H, 1972 – 1976

F5/2a:	Formel-5000-Fahrzeuge (5000 ccm)
FB/2a	Formel „B“ Fahrzeuge (USA) 1972-1976 (1100 ccm-1600 ccm), Formel Atlantic Fahrzeuge (Europa) gebaut 1972-1976 (1100 ccm-1600 ccm, aber der BDA-Motor ist zugelassen) und Formel Mondial
FV/2a:	Formel Vee Fahrzeuge (1285 ccm)
FE/1a:	Formel Easter Fahrzeuge (1600 ccm)

FF/2a: Formel Ford Fahrzeuge (1600 ccm)
 FF/3a Formel Ford 2000 Fahrzeuge (2000ccm – Periode HR 1975-1976)
 FF/3b: Formel Ford Fahrzeuge (2000ccm)
 FW/1a: Formel Super Vee Fahrzeuge der Jahre 1971-1976 (1584 ccm)
 FS/1a: Formel Easter Fahrzeuge der Jahre 1972-1976 (1300 ccm)
 FS/2a: Formel Skoda Fahrzeuge der Jahre 1972-1976 (1107 ccm)

FR/1a: Formel Renault Fahrzeuge (1600 ccm)
 IN/4a: Indianapolis Fahrzeuge der Jahre 1972-1976

Fahrzeuge speziell amerikanischer Kategorien der Periode H 1972-1976

Can-AM(=Canadian-American Challenge Cup)
 CAN/1H Can-Am Fahrzeuge
 IMSA (= International Motor Sports Association)
 IT/1 IMSA Tourenwagen (≈ FIA Gruppe 1)
 IT/2 IMSA Tourenwagen (≈ FIA Gruppe 2)
 IGT/3 IMSA GT-Fahrzeuge (≈ FIA Gruppe 3)
 IGT/4 IMSA GT-Fahrzeuge (≈ FIA Gruppe 4)
 ITO IMSA Tourenwagen (> 2500 cm³)
 ITU IMSA Tourenwagen (≤ 2500 cm³)
 IGTO IMSA GT 2500 Fahrzeuge (> 2500 cm³)
 IGTU IMSA GT 2500+ Fahrzeuge (≤ 2500 cm³)
 IROC (= International Race of Champions)
 IR/1 Porsche Carrera RSR
 NASCAR(= National Association for Stock Car Auto Racing)
 NAC/2 NASCAR Fahrzeuge (≤ 5866 cm³ = 358 cu in)
 Trans-Am
 TA/U Trans-Am Fahrzeuge (≤ 2000 cm³)
 TA/O Trans-Am Fahrzeuge (> 2000 cm³)
 TA/C Trans-Am Challenge Fahrzeuge (2500 cm³)

Periode I

Gruppe 5 – Spezial-Serienfahrzeuge, abgeleitet von den Gruppen 1-4

Gruppe 6 – Zweisitzige Rennwagen

S2/2: Sports-2000-Wagen der Jahre 1976-1981 (2000 ccm)

Andere einsitzige Rennwagen der Periode I, 1977 – 1981

F5/2b: Formel-5000-Fahrzeuge der Jahre 1977-1981 (5000 ccm)
 FB/2b Formel „B“ Fahrzeuge (USA) 1977-1981 (1100 ccm-1600 ccm), Formel Atlantic Fahrzeuge (Europa) gebaut 1977-1981 (1100 ccm-1600 ccm, aber der BDA-Motor ist zugelassen) und Formel Mondial
 FV/2b: Formel V Fahrzeuge der Jahre 1977-1981 (1285 ccm)
 FF/2b: Formel Ford Fahrzeuge der Jahre 1977-1981 (1600 ccm)
 FF/3b Formel Ford 2000 Fahrzeuge (2000ccm – Periode IR1 1977-1980)

FF/3c Formel Ford 2000 Fahrzeuge (2000ccm – Periode IR2 1981-1982)
 FW/1b: Formel Super V Fahrzeuge der Jahre 1977-1981 (1584 ccm)
 FS/1b: Formel Easter Fahrzeuge der Jahre 1977-1981 (1300 ccm)
 FS/2b: Formel Skoda Fahrzeuge der Jahre 1977-1981 (1048-1107 ccm)
 FR/1b: Formel Renault Fahrzeuge der Jahre 1977-1981 (1600 ccm)

FA/2a: Formel Fiat Abarth Fahrzeuge (2000 ccm)

Jedes Fahrzeug, das den Bestimmungen des Anhangs J der jeweiligen Periode entspricht, jede Formel aus der Periode oder homologiert während der Periode.

Für einsitzige und zweisitzige Rennwagen der Periode zwischen dem 1. 1. 1982 und dem 31. 12. 1990, plus Touren- und GT-Wagen der Periode oder mit Homologation vom 1. 1. 1982–31. 12. 1990. Eine vollständige Liste wird im FIA-Bulletin veröffentlicht.

Fahrzeuge speziell amerikanischer Kategorien der Periode I 1977-1981

Can-AM(=SCCA Can-Am Challenge)
 CAN/2 Can-Am Fahrzeuge (≤ 2000 cm³)
 CAN/3 Can-Am Fahrzeuge (2000-5000 cm³)
 IMSA (International Motor Sports Association)
 IGTO IMSA GT 2500+ Fahrzeuge (> 2500 cm³)
 IGTU IMSA GT 2500 Fahrzeuge (≤ 2500 cm³)
 IGTX IMSA GT Versuchsfahrzeuge (≈ FIA Gruppe 5)
 IROC (= International Race of Champions)
 IR/2 Chevrolet Camaro
 NASCAR(= National Association for Stock Car Auto Racing)
 NAC/2 NASCAR Fahrzeuge (≤ 5866 cm³ = 358 cu in)
 Trans-Am
 TRA/1 Trans-Am Fahrzeuge (≤ 2000 cm³)
 TRA/2 Trans-Am Fahrzeuge (> 2000 cm³)

Periode IC

Fahrzeuge speziell amerikanischer Kategorien der Periode IC 1982-1990

IMSA (International Motor Sports Association)
 IGTO IMSA GT 2500+ Fahrzeuge (> 2500 cm³)
 IGTU IMSA GT 2500 Fahrzeuge (≤ 2500 cm³)
 IGTX IMSA GT Versuchsfahrzeuge (≈ FIA Gruppe 5)

Periode J

Gruppe B – Gruppe B Fahrzeuge der Periode 1982-1986

Andere zweisitzige Rennwagen der Periode J

Gruppe C
 S2/3 Sport 2000 Wagen 1982-1990
 GC/1a Gruppe C Wagen 1982-1988
 GC/1b Gruppe C Wagen 1989-1990 (3500 ccm)
 GC/2a Gruppe C Junior und C2 Wagen 1982-1988
 GC/2b Gruppe C2 Wagen 1989-1990
 SN/2500 Sport Nazionale Fahrzeuge 1983-1990 (2500 cm³ Alfa Romeo Motor)

SN/3000 Sport Nazionale Fahrzeuge 1989-1990 (3000 cm³
Alfa Romeo Motor)

Andere einsitzige Rennwagen der Periode J

- F1/5 Formel 1 Wagen 1986-1988
- F1/6 Formel 1 Wagen 1989-1990
- F3000/1a Formel 3000 Wagen 1985-1990 (3000 ccm)
- F3/5 Formel 3 Wagen 1987-1990 (2000 ccm)
- FV/2c Formel VEE Wagen 1982 (1300 ccm)
- FF/2c Formel Ford Wagen 1982-1990 (1600 ccm)
- FF/3d Formel Ford 2000 Wagen (2000 cm³ - Periode JR 1983-1990)
- FW/1c Formel Super Vee Wagen 1982 (1584 ccm)
- FS/1c Formel Easter Wagen 1982-1990 (1300 ccm)
- FR/1c Formel Renault Wagen 1982-1990 (1600 ccm)
- F0/1a Formel Opel Lotus / Vauxhall Lotus / GM / Chevrolet Fahrzeuge 1988-1990 (2000 ccm)
- FM Formel Mondial Wagen (1600 ccm)
- IN/7 Indianapolis Wagen 1982-1990

Fahrzeuge speziell amerikanischer Kategorien der Periode I 1982-1986

- Can-AM (=SCCA Can-Am Challenge)
- CAN/2 Can-Am Fahrzeuge (≤ 2000 cm³)
- CAN/3 Can-Am Fahrzeuge (2000-5000 cm³)

ANHANG II: EMPFOHLENE MATERIALIEN ZUR VERWENDUNG BEI ERSATZTEILEN UND WIEDERAUFBAU

1. Einleitung

Die vorliegende Zusammenstellung soll eine Anleitung darstellen in Bezug auf die Eigenschaften, die Auswahl und die Verwendung von Materialien, die für den Austausch und die Reparatur von Teilen für Formel Eins Fahrzeuge ab 1966 verwendet werden. Ziel hierbei ist die Gewährleistung, dass die Fahrzeuge in sicherem Zustand erhalten bleiben. Das Dokument ist in drei Abschnitte unterteilt:

1. Einleitung
2. Auflistung der Materialien
3. Datenblätter zur Ausführung

Wo auch immer möglich, sollte eine in der Liste aufgeführte Spezifikation verwendet werden. Diese bietet eine Auswahl an Materialien, mit denen praktisch alle Anwendungen an den Fahrzeugen durchgeführt werden können. Der dritte Abschnitt handelt von Datenblättern, in denen der größte Teil der Anwendungen an den Fahrzeugen oder an Fahrzeugbauteilen abgehandelt wird. Jedes Material wird so beschrieben, wie es zumeist beim Kauf beschaffen ist. Metalllegierungen werden in dem Zustand der Wärmebehandlung definiert, in welchem sie meistens verwendet werden.

Die Spezifikation von Materialien ist sehr problematisch, da zahllose Bezeichnungssysteme und sehr unterschiedliche Standards zur Beschreibung von Werten verwendet werden. Aus diesem Grund werden für jedes Material eine „Bezugszeichnung“ und der „Kaufzustand“ aufgeführt. Dies besteht aus einem standardisierten Code für das

Material und, wo erforderlich, einer Beschreibung des Zustands. Hierdurch soll eine schnelle, eindeutige und genaue Beschreibung der Materialanforderungen erzielt werden. Alle mechanischen Eigenschaften werden in SI Einheiten (Internationales Maßeinheitensystem) und Härteangaben nach Vickers angegeben. Aufpralleigenschaften der verschiedenen Metalle wurden alle unter Verwendung des „Charpy“-Tests bewertet, um so einen leichten Vergleich zu ermöglichen.

Es ist besser, Wärmebehandlungen in Form des endgültigen Zustandes anstatt der vollständigen Behandlung zu beschreiben, die als Richtlinie angefügt ist. Dadurch wird mehr Gewicht in Zusammenhang mit der Qualität auf die Wärmebehandlung gelegt anstatt auf den Konstrukteur und erleichtert eine Kontrolle. Trotz des Technologiefortschrittes bleibt häufig die Wärmebehandlung von Metallen „schwarze Kunst“. Bitte stellen Sie sicher, dass jeder Teilgruppe, die einer Wärmebehandlung unterzogen werden soll, ein Probestück beigefügt ist, so dass dieses dann überprüft werden kann.

2. Materialliste

2.1 Eisenlegierungen

2.1.1 Stahlherstellungen

2.1.1a AISI/SAE 4130 Stahlmaterialien unter Beanspruchung (Fahrwerk, Träger usw.)

2.1.1b EN3-Stahl für allgemeine Verwendung

2.1.1c 15 CDV 6

2.1.1d T45.

2.1.2 Gehärteter Stahl

2.1.2a VAR 300M-bearbeitete Teile erfordern eine sehr hohe Festigkeit (Achsen, Antriebswellen usw.)

2.1.3 Einsatzgehärteter Stahl

Für Teile, die eine Einsatzhärtung erfordern (Gänge usw.)

2.1.3a EN 36C

2.1.4 Leicht zu schneidender Stahl

2.1.4a EN1 A Für schnelle Herstellung von nicht belasteten Teilen (Schablonen und Befestigungen usw.)

2.1.4b EN 16T für Teile mit mittlerer Belastung (Wellen, Kurbelwellen, Pleuel, usw.).

2.1.4c EN 24T für Monolithteile und Bolzen usw. unter hoher Belastung

2.2 Aluminiumlegierungen

2.2.1 2014 A T6 – Allgemeine Aluminiumlegierungen mit hoher Belastung für bearbeitete Teile.

2.2.2 5251-H3 Härtelegierungen zur Anfertigung von Blechen.

2.2.3 6082 T6 – Legierungen, die geschweißt und wärmebehandelt werden können.

2.3 Titanlegierungen

2.3.1 Rein genutztes Titan (Stufe 2) für Fertigung von leichtgewichtigen Teilen.

2.3.2 Ti 6Al 4V – Bearbeitete Teile, für die ein hoher spezifischer Widerstand notwendig ist.

2.4 Magnesiumlegierungen

2.4.1 ZE 41 A T5 – für leichten Guss.

2.5 Kupferlegierungen

2.5.1 Phosphor-Bronze, PB1 – für Lager und Buchsen.

3. Technische Datenblätter

Die detaillierten Technischen Datenblätter sind auf Anforderung bei der FIA erhältlich:

FIA Sport
Historic Cars Department
2, chemin de Blandonnet
Case Postale 296
1215 Genève 15 Aéroport, Schweiz

ANHANG III: ZUSTANDSPRÜFUNG

1. ZU ÜBERPRÜFENDE TEILE

- 1.1 Die nachfolgenden Teile müssen bei allen in Artikel 6 aufgeführten Fahrzeuge durch zerstörungsfreie Tests auf ihre strukturelle Unversehrtheit und auf Korrosion überprüft werden:
- Rohr – Radaufhängungsquerlenker
 - Radaufhängungsteile aus Leichtmetall
 - Komplette Lenksäule und Spurstangen
 - Lenkungsteile aus Leichtmetall
 - Räder aus Leichtmetall
 - Rohr – Chassis aus Leichtmetall
- 1.2 Nur für Formel 1 Fahrzeuge ab Periode G müssen an folgenden Teilen zusätzliche Zustandsprüfungen durchgeführt werden:
- Schwingen und Lenker der Radaufhängung
 - Schub-/Zugstreben und Winkelhebel
 - Radnaben
 - Radträger, falls gegossen oder geschweißt
 - Lagerböcke und Aufhängungsbleche der Radaufhängung
 - Bremspedal
 - Wägebalken
 - Schweißnähte des Überrollbügels (Falls der Überrollbügel integraler Bestandteil des Chassis/Monocoques ist, muss der Bügel geprüft werden ohne die Struktur aus dem Chassis/Monocoques zu entfernen).
- 1.3 Es wird streng empfohlen, gleiche Überprüfungen an Teilen durchzuführen, die unter Belastung stehen und für die Unversehrtheit des Fahrzeugs wichtig sind, in oben aufgeführter Liste jedoch nicht enthalten sind.
- 1.4 Neue Teile unterliegen ebenfalls diesem Anhang III und den Testvorschriften.
2. Alle vorgenannten Bauteile (inklusive Ersatzteile) müssen unter Verwendung von für das Material und den Konstruktionstyp des betreffenden Bau-

teils geeigneten Methoden zur Entdeckung von Rissen einem Test unterzogen und entsprechend bestätigt werden. Jedes Teil muss eindeutig gekennzeichnet und markiert oder mit einer unauslöschbaren Einätzung versehen werden.

3. Die Testbescheinigung/Hersteller-Erklärung muss dem FIA-Wagenausweis beigefügt sein.
4. Die Tests müssen gemäß einer der nachfolgenden Normen durchgeführt werden:
- 4.1 Sichtprüfung:
BSEN 970:1997 (oder aktuelle Version oder einer entsprechenden vom ASN des Antragstellers anerkannten Norm)
- 4.2 Aufdeckung von Knautschmängeln:
BSEN 571-1:1997 (oder aktuelle Version oder einer entsprechenden vom ASN des Antragstellers anerkannten Norm)
- 4.3 Aufdeckung von Mängeln durch Magnetflussprüfung: BS 6072:1981(oder aktuelle Version oder einer entsprechenden vom ASN des Antragstellers anerkannten Norm)
- 4.4 Aufdeckung von Mängeln durch Röntgenstrahlprüfung: BSEN 1435:1997(oder aktuelle Version oder einer entsprechenden vom ASN des Antragstellers anerkannten Norm)
5. Jedem neuen Antrag auf Ausstellung eines Historischen Technischen Wagenausweises (siehe entsprechende Kategorien in Artikel 7) muss eine gültige Bescheinigung beigefügt sein, dass die unter Artikel 1 aufgeführten Teile einer Zustandsprüfung mit positivem Ergebnis unterzogen worden sind.
6. Von dieser Norm betroffene Kategorien:
- Zweisitzige Rennwagen über 2 Liter ab der Periode G,
 - Einsitzige Fahrzeuge über 2 Liter ab der Periode G.
7. Sofern nicht anders vom Fahrzeughersteller empfohlen, welcher der Auffassung ist dass die Überprüfung in einem kürzeren Intervall erfolgen sollte, ist das Zertifikat ab Ausstellungsdatum wie folgt gültig:
- 2 Jahre für Formel 1 Fahrzeuge ab der Periode G
 - 3 Jahre für alle anderen Fahrzeuge

ANHANG IV: PRÜFUNG UND REPARATUR VON VERBUNDSTRUKTUREN

Jede Reparatur an der Überlebenszelle oder am vorderen Frontalaufprallschutz muss gemäß Herstellerangaben in einer vom Hersteller anerkannten Einrichtung durchgeführt werden. Ist dies nicht möglich, so muss jede Reparatur gemäß nachfolgenden Bestimmungen in einer von der FIA anerkannten Einrichtung durchgeführt werden.

1. **Es gibt vier Schadentypen, die wirkungsvoll repariert werden können:**
- 1.1 Einschnitte, die Verformungen an beiden Wänden verursachen. Im Allgemeinen können Reparaturen

bis zu 250 cm² auf irgendeiner Fläche in Betracht gezogen werden.

- 1.2 Eindringung durch die äußere Wand, die eine Verformung des inneren Kerns verursacht. Im Allgemeinen können Reparaturen bis zu 20 % der gesamten Fläche des Monocoques in Betracht gezogen werden.
- 1.3 Aufgeblätterte Flächen. Im Allgemeinen können Reparaturen bis zu 20 % der gesamten Fläche des Monocoques in Betracht gezogen werden.
- 1.4 Eindringung durch die gesamte Mehrschichtstruktur. Zufriedenstellende Reparaturen können auf bis zu 125 cm² einer jeden beschädigten Fläche durchgeführt werden.

2. Überprüfung von Verbundstrukturen

- 2.1 Bei Nichtvorhandensein einer Ultraschall-Prüfausrüstung genügt auch ein einfacher Münztest.
- 2.2 Überprüfung der Aufblätterung in der Umgebung der beschädigten Fläche durch Klopfen an der Wand mit einem kleinen Metallgegenstand wie zum Beispiel einer Münze. Eine aufgeblätterte Fläche klingt hohl, während eine unbeschädigte Fläche voll klingt.

3. Verfahrensweise für Reparaturen

- 3.1 Untersuchen Sie die beschädigte Fläche.
- 3.2 Entfernen Sie die beschädigte Wand, indem sie so rund wie möglich ausgeschnitten wird, ohne jedoch eine übermäßig große Menge der unbeschädigten Wand wegzuschneiden und schneiden Sie den beschädigten Wabenkern bis zur anderen Wand aus. Sind beide Wände beschädigt, wählen Sie diejenige mit der größten beschädigten Fläche aus.
- 3.3 Schleifen Sie auf der Oberfläche einen Kreis oder ein Oval schlüsselförmig in einem gleichförmigen Kegel um die beschädigte oder entfernte Fläche ab, bis zu einer Breite von ungefähr 10 cm ab der Flächenkante.
- 3.4 Reinigen Sie die Teile von jedem Schmutz und Schleifstaub mit Aceton oder ähnlichem.
- 3.5 Beschneiden Sie die Wabe und formen Sie einen Einsatz für den vorbereiteten Hohlraum. Geben Sie Klebefolie oder eine Harzmischung auf den Boden

des Hohlraums der intakten Wand als auch eine Aufschümpaste um den Rand des Hohlraums. Nehmen Sie den Einsatz und setzen Sie ihn in den Hohlraum ein. Drücken Sie dabei so stark, dass das Harz in den Wabenkern hineingedrückt wird.

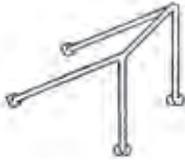
- 3.6 Schneiden Sie Ersatz-Lagen gemäß der Oberflächenform, wobei jede Lage größer als die vorherige wird, bis die letzte Schicht dann ungefähr 10 cm über den Umfang des reparierten Bereichs hinausgeht.
- 3.7 Decken Sie die neue Aufschichtung mit einem Lösegewebe für den überschüssigen Harz und mit einem Auffanggewebe ab. Geben Sie dann Klebefolie um die reparierte Fläche, bedecken Sie sie mit einer Unterdruckmembrane und entlüften Sie sie. Behalten Sie ein Unterdruck von mindestens 500 mm Quecksilbersäule während der Aushärtung bei.

4. Aushärtung

- 4.1 Die Art der Aushärtung hängt von den verwendeten Materialien ab.
- 4.2 Eine erfolgreiche Reparatur kann kalt erfolgen, wenn die zu reparierende Fläche 50 cm² in keinem Bereich überschreitet. Warme Aushärtung kann in einem Ofen oder unter Verwendung einer Wärmemanschette erfolgen.
- 4.3 Die beschriebenen Verfahrensweisen können auch im Bereich der Fahrwerksaufhängung verwendet werden.
- 4.4 Handelt es sich nur um eine Aufblätterung, so kann eine Anzahl an Löchern mit einem Durchmesser von 3 mm um die aufgeblätterte Fläche gebohrt werden. Dann wird einfach ein 2-Komponenten-Kaltkleber auf Basis von Epoxydharz in eines der Löcher gegeben bis dieser in alle Löcher eingedrungen ist. Die Löcher müssen dann für die Dauer der Aushärtung mit Lösegewebe abgedeckt werden.

**Anhang V:
ZEICHNUNGEN**

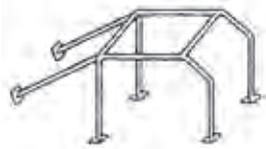
Zeichnungen, auf die in Artikel 5.13 Überrollvorrichtung und/oder Anhang VI Bezug genommen wird.
Beachten Sie, dass sich alle Zeichnungsnummern auf die Zeichnung oberhalb der Nummer beziehen.



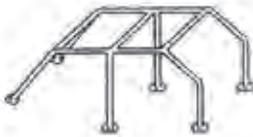
K-1



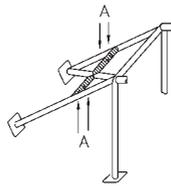
K-2



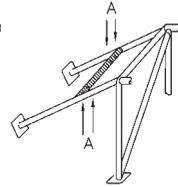
K-3



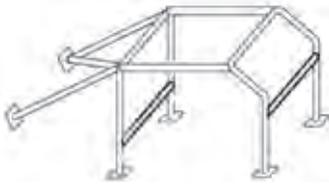
K-4



K-5



K-6



K-7



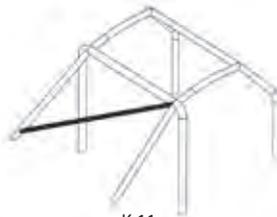
K-8



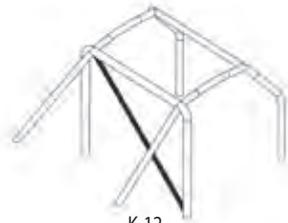
K-9



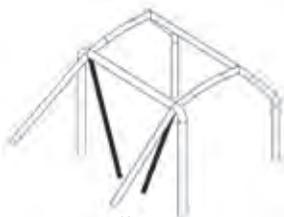
K-10



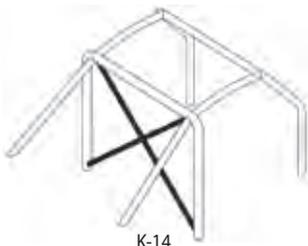
K-11



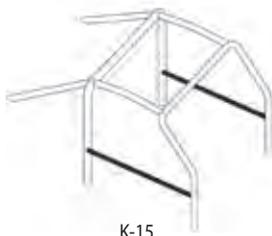
K-12



K-13



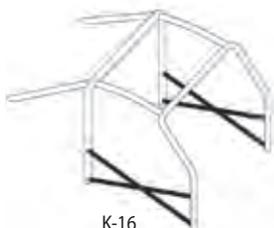
K-14



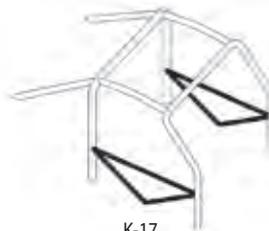
K-15



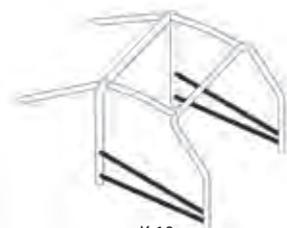
K-15A



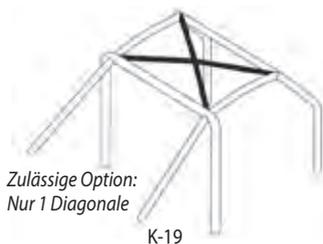
K-16



K-17

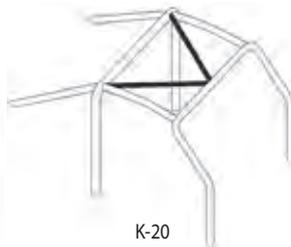


K-18

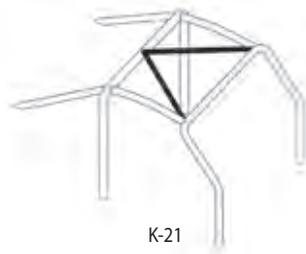


Zulässige Option:
Nur 1 Diagonale

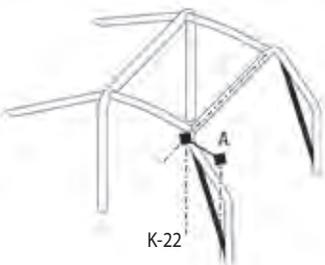
K-19



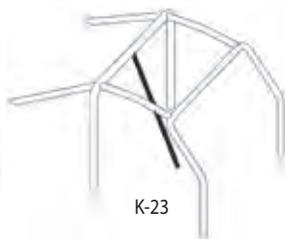
K-20



K-21



K-22

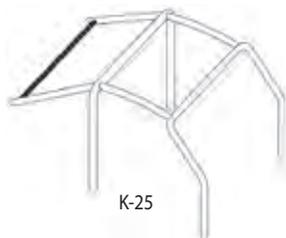


K-23

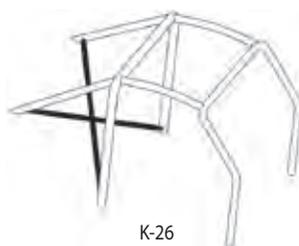


K-24

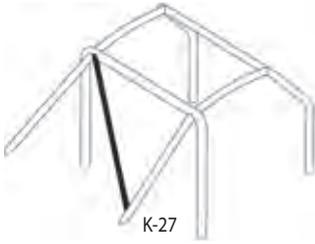
Diese Verbindung darf sich auf Höhe der Flankenschutzstrebe befinden.



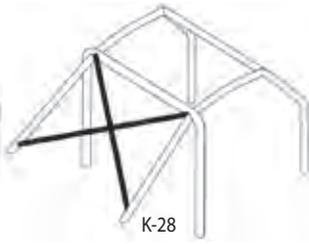
K-25



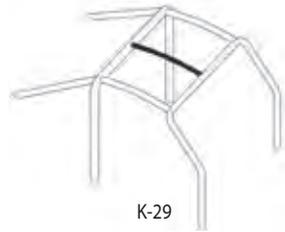
K-26



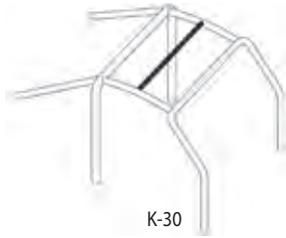
K-27



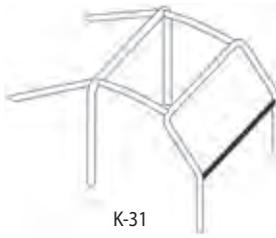
K-28



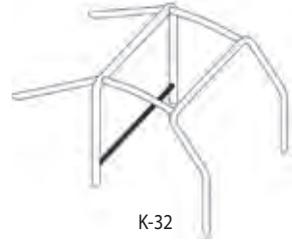
K-29



K-30



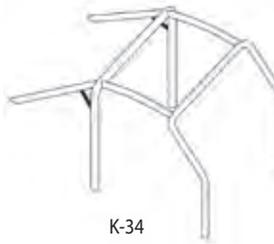
K-31



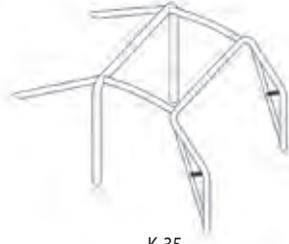
K-32



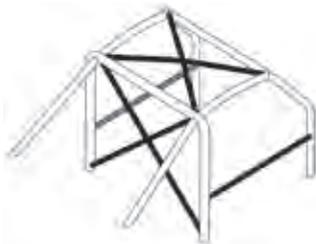
K-33



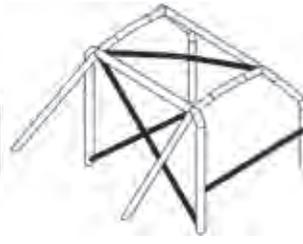
K-34



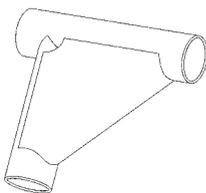
K-35



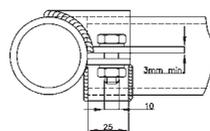
K-36



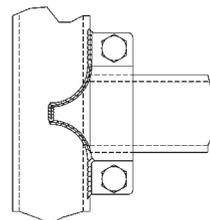
K-37



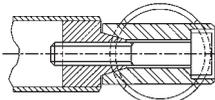
K-38



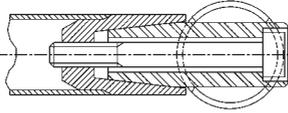
Belastungsrichtung



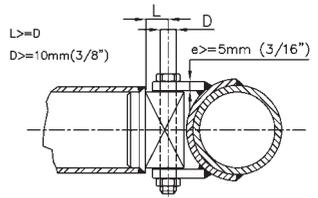
K-39



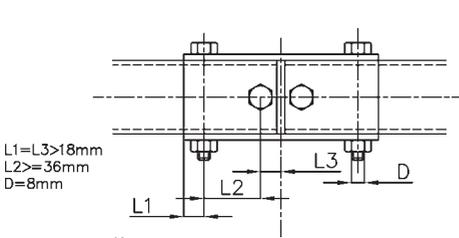
K-40



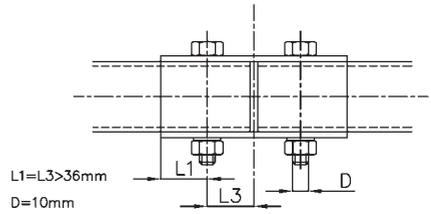
K-41



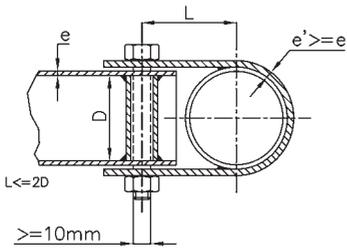
K-42



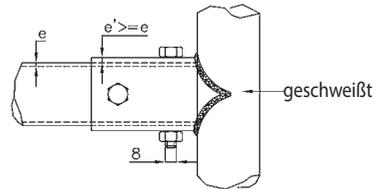
K-43



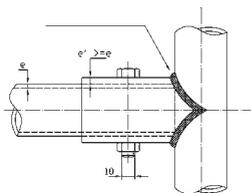
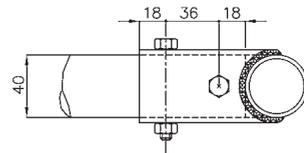
K-44



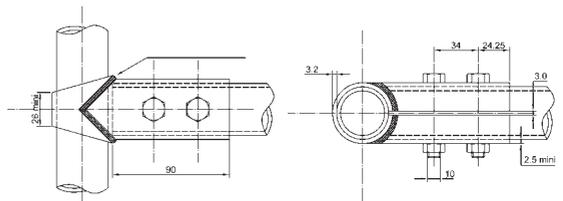
K-45



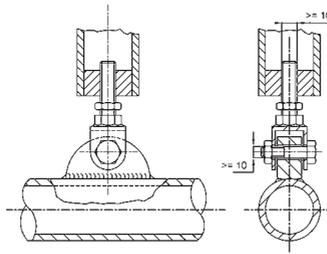
K-46



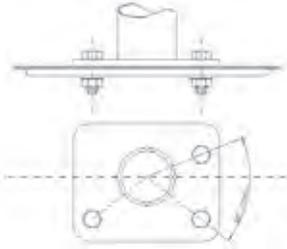
K-47



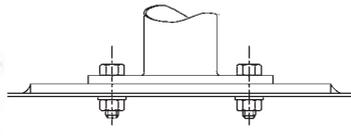
K-48



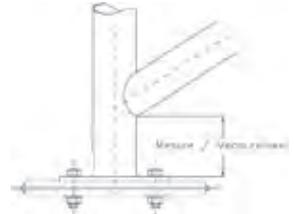
K-49



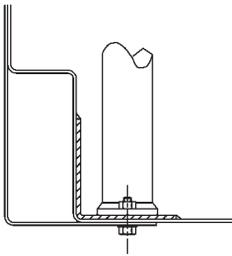
K-52



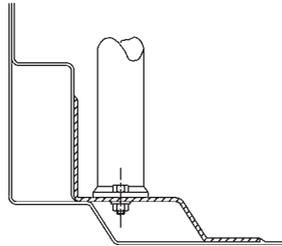
K-53



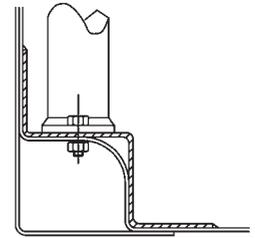
K-54



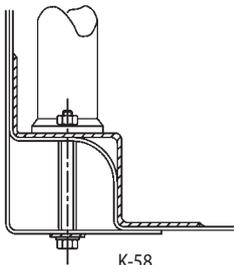
K-55



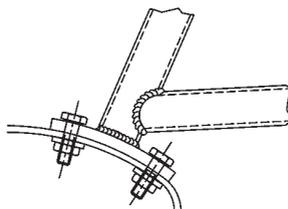
K-56



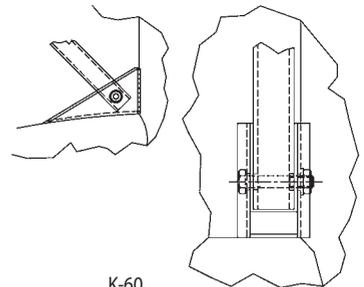
K-57



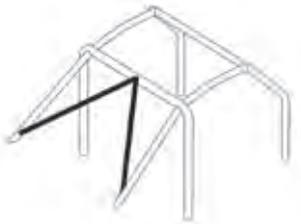
K-58



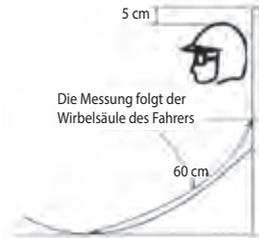
K-59



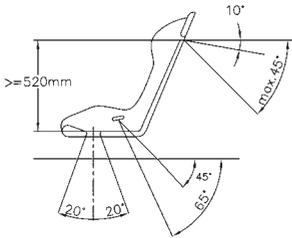
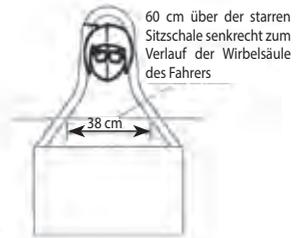
K-60



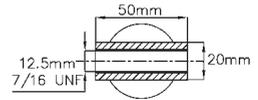
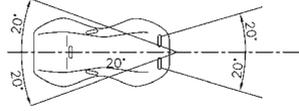
K-61



K-62



K-63



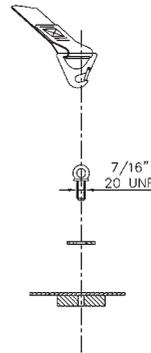
K-64



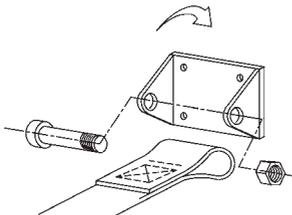
Die Schraube sollte möglichst nur auf Abscherung beansprucht werden (nicht auf Zug).

Verstärkungsplatte aus Stahl an Chassis befestigt.

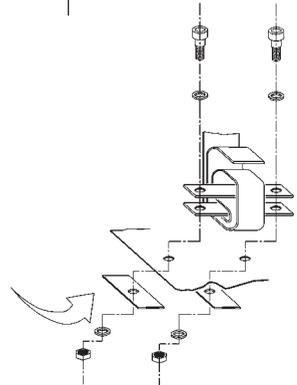
K-65



Aufnahmeplatte befestigt am Chassis und von der anderen Seite mit einer Verstärkungsplatte verbunden.



K-66



K-67

ANHANG VI: ÜBERROLLVORRICHTUNG

1. Vorwort

1.1 Selbst wenn der vorliegende Artikel diese nicht vorschreibt, wird eine geeignete Überrollvorrichtung für alle historischen Fahrzeuge, die an historischem Motorsport teilnehmen, dringend empfohlen.

2. Definition

2.1 Eine Überrollvorrichtung ist eine aus mehreren Rohren bestehende Struktur mit Verbindungen und mit entsprechend geeigneten starren Befestigungspunkten, welche über die Überrollvorrichtung in sie eingeleitete Kräfte aufnehmen kann.

Sie ist ausgelegt, um den Insassen einen angemessenen Schutz zu bieten und im Falle einer Kollision oder eines Überschlags eine schwerwiegende Verformung zu verhindern.

2.2 Eine Überrollvorrichtung kann entweder:

2.2.1 In Übereinstimmung mit den Bestimmungen der folgenden Artikel hergestellt sein. Elemente, die in der Periode bei der betreffenden Marke und dem betreffenden Modell verwendet wurden, dürfen ebenfalls verbaut werden.

2.2.2 Von einem ASN homologiert oder zertifiziert sein, vor dem 31.12.2018 in Übereinstimmung mit den Bestimmungen der Anhänge V & VI oder nach dem 31.12.2018 in Übereinstimmung mit den aktuell gültigen Homologationsbestimmungen für historische Überrollvorrichtungen.

Es dürfen ausschließlich die in Anhang V dargestellten Elemente und verschweißte oder FIA-homologierbare lösliche Verbindungen und in der Periode bei der betreffenden Marke und dem betreffenden Modell verwendete Rohrelemente verbaut werden.

„In der Periode verwendete Elemente“ ist definiert als Design, nicht als Spezifikation des Rohrmaterials und der Rohrabmessungen oder der Verbindungsmethoden.

2.2.3 Durch die FIA in der Periode homologiert sein.

Sie muss ein Nachtrag (VO) zum Homologationsblatt des von der FIA homologierten Fahrzeugs sein.

2.2.4 Periodenspezifikation, welche definiert ist als eine solche, wie sie in der Periode in Wettbewerben bei der gegenwärtigen Fahrzeugmarke und dem gegenwärtigen Fahrzeugmodell verwendet wurde.

Der Bewerber muss auf Nachfrage den Nachweis über die Periodenspezifikation erbringen.

2.2.5 Integral, welche definiert ist als eine solche, die Teil der Fahrzeugstruktur ist und die nicht ohne teilweise oder vollständige Zerstörung des Fahrzeugs oder eines seiner Teile vom diesem getrennt werden kann.

Die Entfernung von Nieten und/oder die Demontage des Monocoques wird nicht als „Zerstörung“ angesehen.

2.3 Im Rahmen dieses Anhangs werden Fahrzeuge definiert als:

2.3.1 Homologiert

Produktionswagen ab Periode E, einschließlich Seerentourenwagen, Rennourenwagen, Grand-Touring-Wagen, Gruppen 1, 2, 3, N, A und B. Je nach Periode kann dies auch für die Gruppen 4 und 5 zutreffen.

2.3.2 Nicht-homologiert

Einsitzige und zweisitzige Rennwagen der früheren Gruppen 4, 5, 6, 7 und 8 sowie Gruppen C, D, E und IMSA GTO, GTU, GTX und GTP.

3. Allgemeine Bestimmungen für alle Fahrzeugkategorien

3.1 Wenn eine Überrollvorrichtung eingebaut ist, muss die Spezifikation der eingebauten Struktur detailliert auf dem Roll-Over-Protection-System-Formular (Seite 23) des Historic Technical Passports beschrieben sein.

Wenn alternativ ein FIA-homologiertes System oder eine ASN-zertifizierte Struktur eingebaut ist, muss der Homologationsnachtrag oder das ASN-Zertifikat zu der Struktur dem HTP beigefügt sein.

3.2 Fahrzeuge der Perioden A bis E: Überrollvorrichtungen gemäß nachfolgender Spezifikationen sind empfohlen, ausgenommen Fahrzeuge, die im Original mit einer Überrollvorrichtung ausgestattet waren; diese müssen Überrollvorrichtungen aufweisen, die mindestens den Spezifikationen entsprechen, wie sie in der Periode bei dem Fahrzeug im Wettbewerb verwendet wurden.

Die Übereinstimmung mit den nachfolgenden Bestimmungen ist deshalb nicht zwingend vorgeschrieben, jede in einem Fahrzeug eingebaute Struktur muss jedoch sicher sein.

3.3 Für Fahrzeuge ab der Periode F: Eine Überrollvorrichtung, die einen angemessenen Schutz bietet, ist vorgeschrieben. Diese Strukturen müssen gemäß den in diesem Artikel aufgeführten Spezifikationen gebaut sein.

3.4 Wenn eine Überrollvorrichtung in einem offenen Fahrzeug eingebaut ist, muss diese jederzeit mindestens 50 mm höher sein als der höchste Punkt des Fahrer- und Beifahrerhelms.

3.5 Erweiterungen, die oberhalb der Hauptstruktur hinzugefügt werden, um eine größere Höhe zu erreichen, sind verboten, es sei denn, sie sind durch ein Zertifikat für Überrollvorrichtungen eines ASN oder der FIA zulässig.

3.6 Wo die Helme der Insassen mit der Überrollvorrichtung in Kontakt kommen könnten und wo technisch möglich, muss eine Polsterung gemäß FIA Norm 8857-2001 Typ A – siehe Technische Liste Nr. 23 für „FIA-homologierte Schutzpolsterung für Überrollvor-

richtungen“ angebracht werden. Wo die Körper der Insassen mit der Überrollvorrichtung in Kontakt kommen können, muss eine schwer entflammable Polsterung angebracht sein.

- 3.7 Wenn eine Überrollvorrichtung eingebaut ist, darf der Sicherungskasten versetzt werden und/oder, mit Ausnahme der Gruppe N, die Rücksitze geändert oder aus dem Fahrzeug entfernt werden, damit die Struktur eingebaut werden kann.
- 3.8 In den Rohren dürfen keine Flüssigkeiten oder andere Dinge geführt werden. Die Überrollvorrichtung darf den Ein- und/oder Ausstieg des Fahrers oder Beifahrers nicht unnötigerweise behindern.
- 3.9 Streben der Überrollvorrichtung dürfen in den Fahrgastraum hineinragen oder durch das Armaturenbrett, die Verkleidung sowie die hinteren Sitze durchgeführt werden.
- 3.10 Eine periodenspezifische Überrollvorrichtung aus Aluminiumlegierung muss durch eine Stahlstruktur ersetzt werden, die in der Ausführung und Bauweise identisch zu dem Originalteil ist, unter Verwendung von Material und Rohrabmessungen gemäß Artikel 9.1.
- 3.11 Angaben zu den Schweißnähten
 - 3.11.1 Diese müssen auf dem gesamten Umfang der Rohre ausgeführt werden.
 - 3.11.2 Alle Schweißstellen müssen von höchstmöglicher Qualität und völlig durchdrungen sein (vorzugsweise Schutzgasschweißen und insbesondere Helium-Schutzgasschweißen).
 - 3.11.3 Bei der Verarbeitung von wärmebehandeltem Stahl müssen die besonderen Anweisungen des Herstellers befolgt werden (speziell Elektroden, Schutzgasschweißung).

4. Spezifikationen für homologierte Fahrzeuge ab Periode F – T, CT, GT, GTS und GTP

- 4.1 Es dürfen ausschließlich drei Typen von Überrollvorrichtungs-Konstruktionen für homologierte Fahrzeuge verwendet werden:
 - 4.1.1 Gefertigt in Übereinstimmung mit der Definition in Artikel 2.2.1.
 - 4.1.2 Homologiert oder zertifiziert in Übereinstimmung mit der Definition in Artikel 2.2.2.
 - 4.1.3 In der Periode homologiert in Übereinstimmung mit der Definition in Artikel 2.2.3.
- 4.2 Die Mindestanforderung ist eine Überrollvorrichtung gemäß Zeichnung K-8, K-9 oder K-10, mit einer vorgeschriebenen Diagonalen (Ausrichtung ist freigestellt) und, sofern in diesen Bestimmungen nicht anders aufgeführt, Flankenschutzstreben in Übereinstimmung mit dem Anhang V.

- 4.3 Jedoch dürfen Fahrzeuge der Periode F in den HTP Kategorien GT, GTS und GTP, die an Rundstreckenrennen und Bergrennen, nicht jedoch an Rallyewettbewerben teilnehmen, als Mindestanforderung mit einer Überrollvorrichtung gemäß Zeichnung K-1 oder K-2 des Anhangs V ausgerüstet sein.
- 4.4 IMSA, Trans Am und NASCAR Fahrzeuge müssen hinsichtlich ihrer Ausführung ihren eigenen Bestimmungen aus der Periode entsprechen. Das Hinzufügen einer horizontalen Strebe zur Befestigung der Sicherheitsgurte, einer Diagonalstrebe (Ausrichtung ist freigestellt) und Flankenschutzstreben ist jedoch zulässig.
- 4.5 Rohre durch die vordere Trennwand und/oder Rohre, die an der Karosserie/dem Chassis im Umkreis von 10 cm um die Aufnahmepunkte der vorderen Rad-aufhängung befestigt sind, sind nicht zulässig, es sei denn es kann ein Nachweis aus der Periode vorgelegt werden, dass diese in der Periode bei dem betreffenden Modell und der betreffenden Marke verwendet wurden.
- 4.6 Bei Fahrzeugen bis und einschließlich Periode G1 darf die Überrollvorrichtung nicht mehr als sechs Befestigungspunkte aufweisen, ausgenommen es handelt sich nachweislich für das betreffende Modell und die betreffende Marke um eine Periodenspezifikation.
- 4.7 Ab Periode G2 darf die Überrollvorrichtung mehr als sechs Befestigungspunkte aufweisen.
- 4.8 Bei Fahrzeugen mit einer homologierten oder zertifizierten Überrollvorrichtung muss eine beglaubigte Kopie des von dem ASN genehmigten Homologationsblattes oder Zertifikates, von einem qualifizierten Techniker des Herstellers unterschrieben, den Technischen Kommissaren eines Wettbewerbs vorgelegt werden.

Jede neue Überrollvorrichtung, die von einem ASN homologiert ist und nach dem 01.01.2003 in den Verkauf kam, muss durch ein vom Hersteller angebrachtes Identifikationszeichen identifizierbar sein (fest angebracht, eingraviert oder selbstzerstörender Aufkleber). Dieses Identifikationszeichen darf weder kopier- noch entfernbar sein.

Dieses Identifikationszeichen muss den Herstellernamen, die Nummer des Homologationsblattes oder ASN-Zertifikats und eine individuelle Seriennummer der Überrollvorrichtung enthalten.

- 4.9 Wenn bei einem Fahrzeug eine in der Periode homologierte Überrollvorrichtung verwendet wird und Aluminiumlegierung Teil der ursprünglichen, von der FIA homologierten Spezifikation war, darf die Struktur nur verwendet werden, wenn in Übereinstimmung mit Artikel 9.1 die Aluminiumlegierung durch Stahl ersetzt wird.

An allen homologierten Überrollvorrichtungen, die nach dem 01.01.1997 verkauft wurden, müssen weiterhin die Identifikation des Herstellers und eine Seriennummer deutlich sichtbar sein. Auf dem Homologationsblatt oder dem Zertifikat der Überrollvorrichtung muss aufgeführt sein, wie und wo diese Information aufgeführt ist.

Jegliche Änderung an einer homologierten oder zertifizierten Überrollvorrichtung ist verboten mit der Ausnahme des Hinzufügens einer horizontalen Strebe zur Befestigung der Sicherheitsgurte, einer Diagonallstrebe (Ausrichtung ist freigestellt) und Flankenschutzstreben.

Mit Ausnahme des Vorgenannten wird jedes zusätzliche Element, jede zusätzliche Schweißung oder jede Bearbeitung als eine Änderung angesehen.

5. Besondere Anforderungen und/oder Freiheiten für homologierte Fahrzeuge

- 5.1 Besondere Konstruktion - Überrollvorrichtungen für Fahrzeuge mit einem Zentralrohrrahmen, Aluminiumrohrchassis oder solche mit einer Fiberglaskonstruktion müssen vom ASN der FIA zur Genehmigung vorgelegt werden.
- 5.2 Fahrzeuge der Gruppe B über 1600ccm und/oder mit Aufladung müssen mit einer Überrollvorrichtung ausgerüstet sein, die mindestens die folgenden sechs Elemente enthalten muss:
 - 5.2.1 Diagonallstrebe, eine Option aus Zeichnungen K-11, K-12, K-13, K-14, K-27 oder K-28 oder alternativ K-61 zusammen mit K-21. K-61 darf ausschließlich dann verwendet werden, wenn keine der anderen Optionen möglich ist.
 - 5.2.2 Flankenschutzstreben, eine Option aus K-15, K-16, K-17 oder K-18.
 - 5.2.3 Dachverstärkungen, 1 Option aus K-19, K-20 oder K-21.
 - 5.2.4 A-Säulen-Verstärkung K-22.
 - 5.2.5 Querstrebe K-31.
 - 5.2.6 Querstrebe K-32.
- 5.3 Besondere, von der FIA HMSC genehmigte Überrollvorrichtungen:
 - Lancia 037 (Homologation Nr. B-210)
 - Lancia Stratos (Homologation Nr. 4-460)

FIA-Überrollvorrichtungen und/oder periodenspezifische Überrollvorrichtung vorbehaltlich der Hinzufügung von FIA-Flankenschutzstreben

 - Renault R5 Turbo (Homologation Nr. B-205/B-234/B-267)
 - Citroen Visa 1000 Pistes (Homologation Nr. B-258)
 - Lotus Elan (Homologation Nr. GT-127/3-527/3-3026/3-3027):

- Safety Devices – E01X von 1993
- Sassa Roll Bar SAS – von 2000
- Custom Cages – MSA-Zertifikat 15/2435 von 2017
- Andy Robinson Race Cars – MSA-Zertifikat 15/2415 von 2015
- Wiechers – DMSB-Zertifikat 2-784-67 von 2017.

- 5.4 Für homologierte Fahrzeuge, die nicht vollständig mit den oben angeführten Anforderungen übereinstimmen können, kann vorbehaltlich der Genehmigung durch die TWG ausnahmsweise eine besondere Befreiung erteilt werden, wobei die Bestätigung über diese Befreiung dem HTP des Fahrzeugs beigefügt sein muss.

6. Konstruktion der Überrollvorrichtung für homologierte Fahrzeuge

- 6.1 Allgemeine Vorschriften
 - 6.1.1 Alle Rohre der Überrollvorrichtung dürfen in Kontakt mit der Karosserie sein. Dies wird nicht als ein Befestigungspunkt angesehen, sofern zwischen der Überrollvorrichtung und der Karosserie keine Befestigung, Verklebung (mit Ausnahme von Dichtungsmitteln als Feuerschutz) oder Verschweißung vorhanden ist.
 - 6.1.2 Keine Strebe (eine „Strebe“ ist eine Verbindung, die die Überrollvorrichtung zwischen den Schnittpunkten mit anderen Rohren oder zwischen einem Schnittpunkt und einem Befestigungspunkt bildet) darf seitlich verlaufen, ausgenommen in Höhe des Daches oder zwischen den senkrechten Bügeln auf jeder Seite der vorderen Türöffnungen für Fahrer oder Beifahrer, mit der Ausnahme wie in den Zeichnungen des Anhangs V aufgeführt.
 - 6.1.3 Flankenschutzstreben dürfen beim Ein-/Aussteigen nicht behindern.
 - 6.1.4 Die Befestigung darf keine Vorspannung der Überrollvorrichtung ermöglichen.
 - 6.1.5 Jede Strebe mit Befestigungen mit Links- und Rechtsgewinden, die eine Vorspannung der Überrollvorrichtung ermöglichen könnten, müssen durch Verschweißen eines der Gewinde neutralisiert werden.
 - 6.1.6 Kein Schnittpunkt oder Befestigungspunkt darf eine verstellbare Vorrichtung beinhalten, die eine Vorspannung der Überrollvorrichtung ermöglicht. Ist ein solcher vorhanden, muss er durch Schweißen fixiert werden.
- 6.2 Befestigungen
 - 6.2.1 Mindestanforderungen für die Befestigung der Überrollvorrichtung am Fahrgestell:
 - 1 für jeden Träger des Hauptbügels oder des seitlichen Bügels
 - 1 für jeden Träger des Vorderbügels
 - 1 für jeden Träger der hinteren Längsstrebe.

6.2.2 Sofern nicht anders homologiert oder zertifiziert muss die Befestigung der Träger für Vorderbügel, Hauptbügel und seitliche Bügel mit mindestens drei Bolzen erfolgen. Die Befestigung der hinteren Verstrebungen muss mit mindestens zwei Bolzen erfolgen, sofern nicht gemäß K-60 befestigt.

Die Befestigungspunkte des vorderen Bügels und des Hauptbügels an der Karosserie müssen mit einer mindestens 3 mm dicken Stahlplatte mit einer Mindestfläche von 120cm² verstärkt werden. Diese Verstärkungsplatte muss mit der Karosserie verschweißt werden. Die Befestigungspunkte der hinteren Verstrebungen an der Karosserie müssen mit einer mindestens 3 mm dicken Stahlplatte mit einer Mindestfläche von 60cm² verstärkt werden. Diese Verstärkungsplatte muss mit der Karosserie verschweißt werden.

Die verschiedenen Möglichkeiten sind in den Zeichnungen K-52 bis K-60 dargestellt.

6.2.3 Es müssen Sechskant- oder ähnliche Schrauben mit einem Mindestdurchmesser von 8 mm (Mindestqualität 8.8 nach ISO-Normen) verwendet werden. Die Muttern müssen selbstsichernd oder mit Sicherungsscheiben gesichert sein.

6.2.4 Als Alternative zur Verschraubung dürfen die Träger und hinteren Verstrebungen mit der Verstärkungsplatte verschweißt werden.

6.2.5 Diese Befestigungen stellen das Minimum dar. Eine Erhöhung der Anzahl von Schrauben ist zulässig.

6.3 Verstärkungen

6.3.1 Der Durchmesser, die Stärke und das Material der Verstärkungen müssen den für die Überrollvorrichtung festgesetzten Normen entsprechen. Sie müssen entweder angeschweißt oder mit einer lösbaren Verbindung befestigt werden.

6.3.2 Es ist erlaubt, die oberen Ecken zwischen dem Hauptbügel und den Längsverbindungen mit dem vorderen Bügel bzw. die oberen hinteren Ecken der seitlichen Bügel in den Zeichnungen K-33 und K-44 darzustellen, zu verstärken.

6.3.3 Sofern in Artikel 4 nicht anders aufgeführt sind Bügel und Verstärkungen gemäß Zeichnungen K-19 bis K-28 und K-29 bis K-35 sowie K61 freigestellt und dürfen wunschgemäß eingebaut werden. Bei Verwendung von K-61 muss diese in Kombination mit K-21 verwendet werden. Sie müssen entweder verschweißt oder mittels demontierbarer Verbindungen eingebaut werden. Alle vorgenannten Streben und Verstärkungen dürfen einzeln oder in Kombination untereinander verwendet werden.

6.4 Abnehmbare Verbindungen

6.4.1 Falls abnehmbare Verbindungen in der Konstruktion der Überrollvorrichtung verwendet werden, müssen

sie mit einem von der FIA genehmigten übereinstimmen (s. Zeichnungen K-39 bis K-49).

6.4.2 Die Schrauben und Muttern müssen einen ausreichenden Mindestdurchmesser haben und von bester Qualität sein (mindestens ISO Festigkeitsklasse 8.8).

7. Spezifikationen für nicht homologierte Fahrzeuge ab Periode F

7.1 Einsitzige und zweisitzige Rennwagen ab Periode F müssen, sofern eine Überrollvorrichtung vorgeschrieben war, mit einer Überrollvorrichtung gemäß Periodenspezifikation – in Übereinstimmung mit der Definition in Artikel 2.2.4 – oder gemäß nachfolgenden Bestimmungen ausgerüstet sein.

7.2 Mit der Ausnahme von Überrollvorrichtungen mit freier baulicher Gestaltung und mit einer Bestätigung, dass sie mindestens der Belastung gemäß Art. 8.1.1 dieses Anhangs standhalten, müssen die Rohre des Hauptüberrollbügels und die Streben mindestens die Maße aufweisen wie in Artikel 8.1.2 aufgeführt.

7.3 Fahrzeuge, die vollständig einer Spezifikation nach 1968 entsprechen: Die Breite muss mindestens 38 cm, gemessen im Inneren des Überrollbügels zwischen zwei senkrechten Seitenbügeln, betragen. Die Messung muss horizontal und parallel zu den Schultern des Fahrers, in einem Abstand von 60cm (entlang der Wirbelsäule des Fahrers) oberhalb der Kontur der starren Schale des Sitzes, erfolgen.

Dieses Maß wird für alle Fahrzeuge empfohlen, die vollständig einer Spezifikation vor 1969 entsprechen.

Das auf dem HTP aufgeführte Spezifikationsjahr wird zur Bestimmung der geforderten Spezifikation der Überrollvorrichtung herangezogen – Weitere Informationen siehe Zeichnung K-62.

7.4 Falls in der Periode ein vorderer Überrollbügel verwendet wurde, muss ein solcher gemäß Periodenspezifikation eingebaut sein.

7.5 Überrollvorrichtungen aus Aluminiumlegierung sind nicht zulässig, es sei denn es handelt sich nachweislich um ein integriertes Chassisteil gemäß Definition in Artikel 2.2.4 und 2.2.5.

7.6 Überrollvorrichtungen aus Titan sind nicht zulässig, es sei denn, es kann nachgewiesen werden, dass sie in dem entsprechenden Modell in der Periode verwendet wurden gemäß Definition in Artikel 2.2.4.

7.7 Wenn die Beibehaltung von Überrollvorrichtungen aus Aluminiumlegierung und/oder Titan zulässig ist, so muss dies im HTP des Fahrzeugs, Seite 23, Abschnitt 1.6 eingetragen sein.

7.8 Fahrzeuge der Gruppen C und IMSA GTP/IGTO/IGTU/IGTX der Periode IC dürfen ihre periodenspezifische Überrollvorrichtung beibehalten.

8. Konstruktion der Überrollvorrichtungen für nicht homologierte Fahrzeuge ab Periode F

8.1 Dem Hersteller sind zwei Möglichkeiten überlassen:

8.1.1 Freie bauliche Gestaltung für Überrollvorrichtungen
Überrollvorrichtungen mit komplett freier baulicher Gestaltung müssen einer Mindestbelastung von drei gleichzeitig eingeleiteten Kräften wie nachfolgend aufgeführt standhalten können:

- 1,5 G seitlich
- 5,5 G längs in beide Richtungen
- 7,5 G vertikal
- Wobei G dem Gewicht des Fahrzeugs +75kg entspricht.

Falls eine Überrollvorrichtung geändert wird, wird sie nicht länger als Periodenspezifikation angesehen. Es liegt in der Verantwortung des Bewerbers, dass das Fahrzeug entweder den Bestimmungen des Artikels 8.1.2 entspricht und/oder eine vollständige Bestätigung und einen Belastungstest mit der Bestätigung, dass die Struktur dem Artikel 8.1.1 entspricht, vorzulegen.

Solche Überrollvorrichtungen mit freier baulicher Gestaltung werden nur mittels einer Zertifizierung anerkannt (siehe Technische Liste No. 4 und/oder 35).

Jegliche Änderung an einer homologierten oder zertifizierten Überrollvorrichtung ist verboten mit der Ausnahme des Hinzufügens einer horizontalen Strebe zur Befestigung der Sicherheitsgurte, einer Diagonalstrebe (Ausrichtung ist freigestellt) und Flankenschutzstreben. Mit Ausnahme des Vorgenannten wird jedes zusätzliche Element, jede zusätzliche Schweißung oder jede Bearbeitung als eine Änderung angesehen.

8.1.2 Gefertigte Überrollvorrichtungen

Gefertigte Überrollvorrichtungen müssen bestehen aus:

- (a) Entweder einem Hauptbügel mit einer einzelnen hinteren Verstrebung, oder
- (b) Einem Hauptbügel mit zwei hinteren Verstrebungen.

- Wenn die Option (a) verwendet wird, müssen die Rohre und Strebe(n) einen Durchmesser von mindestens 35 mm (1 3/8 Zoll) sowie eine minimale Wanddicke von 2 mm (0,080 Zoll) aufweisen. Vom obersten Punkt des Überrollbügels muss mindestens eine, an der Struktur des Fahrzeugs befestigte Abstützung nach hinten führen und zwar in einem Winkel, der nicht mehr als 60 Grad zur Horizontalen beträgt. Durchmesser und Material der Abstützung müssen gleich denen des eigentlichen Überrollbügels sein.

- Wenn die Option (b) verwendet wird, müssen die Streben an oder oberhalb des Punktes befestigt werden, der sich bei einem Drittel der vertikalen Strecke von ihrem obersten Punkt bis zu ihrem untersten Befestigungspunkt der am Chassis befestigten Struktur

befindet. Diese Streben dürfen den Ein- und Ausstieg der Insassen aus dem Fahrzeug nicht behindern. Im Falle von zwei Abstützungen nach hinten kann der Durchmesser einer jeden einzelnen auf mindestens 26 mm reduziert werden mit einer Wandstärke von mindestens 3 mm oder ein Durchmesser von 1 Zoll und 1/8 Zoll Wandstärke. Die Streben dürfen einen Winkel von 60 Grad zu der an der Fahrzeugstruktur befestigten Horizontalen nicht überschreiten.

- Lösbare Verbindungen zwischen dem Hauptbügel und dessen Abstützung müssen den Zeichnungen K-39 bis K-49 entsprechen.

- Abstützungen nach vorne dürfen angebracht werden, sofern diese der Periodenspezifikation entsprechen und/oder wenn eine Abstützung nach hinten nicht möglich ist.

9. Abmessungen & Materialien

9.1 Ausschließlich für homologierte Fahrzeuge

Es sind nur Rohre mit kreisförmigem Querschnitt zugelassen.

Spezifikationen für die verwendeten Rohre:

Material	Mindestzugfestigkeit	Mindestmaße (in mm)	Verwendung
		Perioden F- G2	Ab Periode H1
Nahtloser, kaltverformter, unlegierter (siehe unten) Kohlenstoffstahl mit maximal 0,3% Kohlenstoffgehalt	350 N/mm ²	38 x 2,5 (1,5" x 0,095") oder 40 x 2,0 (1,6" x 0,083")	45 x 2,5 (1,75" x 0,095") oder 50 x 2,0 (2,0" x 0,083")
			38 x 2,5 (1,5" x 0,095") oder 40 x 2,0 (1,6" x 0,083")
			Hauptbügel oder seitliche Bügel gemäß Konstruktion
			Seitliche Halbbügel und andere Teile des Überrollkäfigs (sofern in den vorstehenden Artikeln nicht anders aufgeführt)

9.2 Ausschließlich für nicht homologierte Fahrzeuge

Es sind nur Rohre mit kreisförmigem Querschnitt zugelassen.

Spezifikationen für die verwendeten Rohre:

Material	Mindestzugfestigkeit	Mindestmaße (in mm)	
Das Material muss Chrom-Molybdän (z.B. SAE 4130 oder 4125 und/oder gleichwertig in DIN, NF usw.) oder nahtloser, kaltverformter, unlegierter Kohlenstoffstahl (siehe unten) mit maximal 0,3% Kohlenstoffgehalt sein	350 N/mm ²	Hauptbügel oder seitliche Bügel gemäß Konstruktion 35 x 2,0 (1 3/8" x 0,080")	1 <u>Strebe</u> 35 x 2,0 (1 3/8" x 0,085") 2 <u>Streben</u> 26 x 3,0 (1" x 1/8")

ANHANG VII: BESONDERHEITEN FÜR BESTIMMTE FAHRZEUGE

Hinweis: Aus praktischen Gründen bedeutet der Begriff „Homologation“ im vorliegenden Anhang VII FIA-Homologationsblatt.

Bull. 414: Abarth

Der Motorblock und der Zylinderkopf des Autobianchi A-112 Abarth der ersten Serie, Typ A112 A1, Homologations-Nr. 5518, werden als Ersatzteil für alle Abarth-Fahrzeuge mit einem 982,2 ccm-Motor akzeptiert.

Der Motorblocktyp A112 A2, Homologationsnummer 1486, ist auch als Ersatzteil akzeptiert, vorbehaltlich der Zylinderbuchsen mit der Bohrung Ø 65 mm um den Hubraum von 982,2 cm³ zu erhalten.

Die Befestigung des Ansaugkrümmers darf nur auf Höhe des Zylinderkopfs geändert werden. Der Auspuffkrümmer muss original bleiben.

Bull. 401: ACE Bristol und ACE 2.6

ACE Bristol: Periode E

ACE 2.6: Periode F

Bull. 326: Alfa-Romeo GTA

Die Änderung der Einlaßkanäle der Zylinderköpfe des Doppelzündung-GTAM durch Hinzufügung von Metall, um auf die GTA-Dimensionen zu kommen, ist verboten.

Alfa Romeo 1750 GT Am

Der 2000 GT Veloce Motor (Homologation Nr. 1623) mit seinem original Zylinderkopf oder mit dem schmalen Zylinderkopf des Doppelzündung-Motors, darf ab der Periode G2 als *alternativer Motor* für den 1750 GT Am (Homologation Nr. 1576) verwendet werden.

Bull. 326: Alfa Romeo 1900 SS

Wenn die erlaubten 15"-Felgen anstelle der originalen 400 mm verwendet werden, ist eine Toleranz von 3 Zoll für die Spurweite zulässig, vorausgesetzt, dass die Räder von der unveränderten Karosserie überdeckt werden.

Alfa Romeo Giulietta Ti

Die Fahrzeuge dürfen mit folgenden Rädern ausgerüstet werden (Homologation Nr. 1138):

- Originale Serienstahlräder für 1963er Alfa Romeo Giulia 1600 (4,5"x15" – Gewicht 8 kg)
- Leichtmetallräder vom „Giulietta Italien Cup“ (4,5"x15" – Gewicht 6 kg, Hersteller: Techno-Meccanica-Bedin)

Bull. 326: Alpine A110 1300 (1296 ccm)

- Das Fahrzeug muss als GTS-Fahrzeug in der Periode F dem Homologationsblatt-Nr. 222 von 1966 entsprechen.
- Spurweite und Felgenreöße müssen dem Homologationsblatt, Nr. 222 entsprechen: Spurweite vorne 1250 mm und hinten 1222 mm. Maximal homologierte Felgenreite: 4,5 Zoll.

Aston Martin DB35

Der originale Lockheed Bremsattel darf durch einen aus einer Stahlbrücke bestehenden Dunlop Bremsattel mit einem Kolbendurchmesser von Ø 44,5 mm ersetzt werden.

Bull. 326: Aston Martin DB4 GT Zagato

Die Spurweite darf hinten max. 144 cm betragen. Das Mindestgewicht beträgt 1206 kg.

Bull. 326: Aston Martin DB4

Alle DB4-Typen dürfen die Motoren des GT-Typs verwenden.

Aston Martin DB4 GT

Sowohl die Girling C Bremsättel aus Stahl als auch die Girling CR Bremsättel aus Aluminium sind für die Vorderachse als periodenspezifisch akzeptiert.

Bull. 326: Austin-Healey 100 und 3000

Bei allen Modellen der Typen Austin-Healey 100 und 3000 beträgt in den Perioden E und F die max. zulässige Spurweite vorne 1270 mm und hinten 1285 mm.

Bull. 336, 393 und 401 und 411: Austin Healey 3000 MKII und MK III

- Infolge eines Nachbaus von „Denis Welch Racing“-Zylinderköpfen ist es zulässig, diese Zylinderköpfe bei diesen Fahrzeugen zu verwenden. Dies gilt jedoch nur, wenn sie dem FIA-Homologationsblatt Nr. 57 oder Nr. 163 entsprechen.

Diese Zylinderköpfe müssen deutlich sichtbar mit den Worten „Denis Welch Racing“ im Guss gekennzeichnet sein.

- Austin-Healey 3000-Fahrzeuge der Periode F dürfen in der GT-Kategorie (Homologation-Nr. 57) entweder Weber- oder SU-Vergaser verwenden.
- Austin-Healey 3000-Fahrzeuge der Periode E (Homologations-Nr. 25) dürfen ausschließlich in der GT-Kategorie SU-Vergaser verwenden.

Wo es bewiesen ist, dass ein bestimmtes Fahrzeug der Periode E mit Weber-Vergasern ausgestattet und im Wettbewerb vor dem 31. 12. 1961 eingesetzt war, darf das betreffende Fahrzeug in der Periode E in die Gruppe GTP-1 oder GTP-2 eingestuft werden.

Wenn dies nicht bewiesen ist, wird das Fahrzeug (mit Webevergaser) in der Periode F eingestuft. Jede Änderung der Periode und/oder Gruppe muss vom ASN (DMSB) genehmigt und im HTP (Wagenausweis) angegeben sein.

Bull. 326: Austin-Healey Sprite MKI

- Für Mark 1-Fahrzeuge der Periode E oder F ist eine Toleranz von 1 Zoll zur Spurweite zulässig.
- Bremssättel des Typs GM/ATE (Serienausstattung an den hinteren Bremsen des Vauxhall/Opel Carlton 2,0 liter Estate der späten 80er Jahre, die mit 38 mm-Kolben ausgestattet sind), sind der einzige erlaubte Ersatz, der für die existierenden vorderen Bremsscheiben akzeptiert wird.

Sprite Mk2 und Turner Climax

Für die vorhandenen vorderen Bremsscheiben sind die einzig erlaubten Ersatzteile Bremskolben des Typs GM/ATE (Standardausrüstung an den hinteren Bremsen für den Vauxhall/Opel Carlton 2.0 Liter Estate der späten 80er Jahre, der 38-mm-Kolben verwendete).

AWE – Automobilwerk Eisenach

AWE Wartburg 312 (Homologation 5078)

Es ist erlaubt in der Periode G1 Weber 40 DCOE Vergaser zu verwenden.

Bill Thomas Cheetah

Cheetah GT

Zulässig als zweisitziger Rennwagen in der Periode F.

Bull. 338: BMC

Der Zylinderkopf mit der Guss-Nr. 12G940 ist nur bei Cooper-S-Motoren mit 970 ccm, 1070 ccm und 1275 ccm Hubraum als Alternative zulässig.

Durch die Nachfertigung des „Swiftune“ 12G940 Zylinderkopfes ist es zulässig, diesen *alternativen Zylinderkopf* für den 970, den 1070 und den 1275S, 1275 Sprite/Midget und den BL Marina zu verwenden. Diese Zylinderköpfe müssen deutlich mit dem Wort „Swiftune“ auf dem Guss gekennzeichnet sein.

BMC Mini Cooper S

Der Motorblock mit der Guss-Nr. 12G1279, der bei dem Austin 1300 mit der Homologationsnummer 5335 verbaut wurde, ist als *Alternative* für den originalen Motorblock des BMC Mini Cooper S zulässig.

Die oben genannten alternativen Zylinderköpfe und Motorenblöcke sind auch in allen anderen Fahrzeugen zugelassen, die den BMC Cooper S Motor in der Periode verwendet haben.

Zylinderblock AEG 312 – Formel Junior S970 und 1071

Der AEG 312 Zylinderblock ist als *Alternative* für den originalen AEG 151 Zylinderblock zugelassen, vorausgesetzt, die Dichtfläche zum Zylinderkopf ist bearbeitet um eine maximale Blockhöhe von 219 mm zu erreichen.

BMC, British Leyland, Innocenti Mini

Da die originalen hydropneumatischen Radaufhängungseinheiten nicht mehr verfügbar sind, dürfen alle Mini-Varianten, die original mit hydropneumatischer Radaufhängung ausgerüstet waren, das frühere Gummikegel- und Teleskopdämpfer-System verwenden.

BMW 2002

In der Periode H sind Felgen mit einem Durchmesser von 14" und 15" erlaubt.

Bull. 326: BMW 328

Das Getriebe des Volvo M40 darf nicht benutzt werden. Der BMW 328 muss mit seinem Originalgetriebe oder dem von ZF Tradition (für BMW-Group-Classic) als *Alternative* produzierten BMW-Hurth-Getriebe mit der Nr. 23 00 0 035 317 ausgestattet sein.

Chevrolet Monza

In der Periode H sind Felgen mit einem Durchmesser von 15" erlaubt.

Chevron B16

Für dieses Modell wird nur noch die Bremsenkonfiguration akzeptiert, welche der Homologation aus der Periode entspricht. Diese besteht aus soliden Bremsscheiben, sowie 2-Kolben Girling AR Bremssättel vorn und hinten.

Chevron B 19

Die AP Lockheed 2361 und /oder Girling AR5 Bremssättel und innenbelüftete Bremsscheiben sind vorn und hinten zulässig.

Mit Ford Cosworth BDG Motor: In Periode HR

Chevron B 23

Mit Ford Cosworth FVC Motor oder Ford Cosworth BDG Motor: in Periode H

Chrysler Plymouth Valiant

Die korrekte Zylinderbohrung des Plymouth Valiant mit Homologations-Nr. 1249 ist $\varnothing 92,1$ mm und nicht $\varnothing 90,6$ mm.

Cooper Mini

Kotflügelverbreiterungen an Fahrzeugen vor 1966 sind nicht erlaubt.

Bull. 326: DKW-F12 (Hom.-Nr. 1164)

Es sind die Vergaser Solex 40C1B, Weber 45DCOE und Weber 42DCOE genehmigt.

Bull. 326: DIVA 1650 ccm

Dieses Modell wird nicht als GTS-Fahrzeug anerkannt.

Era

Grand Prix (E-Typ)

Anstelle des ursprünglichen Zoller Turboladers darf ein Turbolader des Typs Roots verwendet werden.

Bull. 326: Ferrari 250 GT

Die max. zulässigen Spurweiten sind wie folgt:

Periode E: 143,5 cm vorne, 141,4 cm hinten

Periode F: 144,5 cm vorne, 145 cm hinten

Bull. 341: Ferrari 275LM, 330P2 Spyder, 330P4 Spyder

Bei diesen Fahrzeugen, im Herstellungszeitraum (Periode) F, können anstelle der im Art. 5.13 des Anhangs K geforderten Ausführungen die originalen Überrollkäfige/-bügel beibehalten werden.

Bull. 326: Fiat-Motorblöcke

Die Fiat-1100-Motorblöcke der Serien D und R werden als Ersatz für den 1100/103-Motorblock mit der Serien-Nr. 103 H akzeptiert.

Fiat 8V

Wenn als GTS die zulässigen 15-Zoll-Felgen verwendet werden, ist eine Toleranz von 3 Zoll für die Spurweiten vorn und hinten zulässig, solange die Räder von der unveränderten Karosserie abgedeckt werden.

Bull. 408: Formel Junior

In der Formel Junior Kategorie FJ/2 wird der Zylinderkopfnachbau durch Richardson gemäß den Spezifikationen des Ford Cosworth 105E/109/E Zylinderkopf wird als Ersatz für den originalen Zylinderkopf mit den gleichen Spezifikationen akzeptiert.

Bull. 326: Ford/Lotus Twin Cam-Motoren

Für Fahrzeuge der Periode F sind nur die halbkreisförmigen Hauptlagerdeckel gemäß Original-Periodenspezifikation zugelassen. Die von der Firma Classic Motorsport Ltd. aus Gusseisen gefertigten Hauptlagerdeckel für Ford/Lotus Twin Cam-Motoren werden als *Alternativteile* akzeptiert. Alle *Alternativteile* müssen die Nummer 95.1 aufweisen

Bull. 326: Ford BDG-Motorblöcke

Ford BDG-Motorblöcke aus Stahl, verwendet in nicht-homologierten Fahrzeugen, können bei Fahrzeugen in der Periode H gegen Aluminiumblöcke aus dieser Periode ersetzt werden.

Bull. 326: Ford Cosworth FVA/FVC-Motoren

Der von der Firma Geoff Richardson Engineering Ltd gefertigte Motorblock wird bei Formel 2-Fahrzeugen und Sportwagen in der Periode G als *Alternativteil* akzeptiert. Alle *Alternativteile* weisen die Nummer 95.3 auf.

Bull. 338: Formel 2

Die Verwendung des Ford BDA-Motors ist in Fahrzeugen der Periode G erlaubt.

Ford 289 Motoren/Getriebeglocke

Bei allen Fahrzeugen mit Ford 289 Motor, kombiniert mit dem korrekten homologierten Getriebe, darf die Getriebeglocke aus Stahl gegen eine aus Aluminium ersetzt werden.

Ford GT40 Getriebe

Beim Ford GT40 und De Tomaso Pantera darf das RBT-ZF 5DS25-2 Getriebe als *Alternativteil* für das Originalgetriebe verwendet werden.

Bull.393 und 401: Ford 289 V8 Motor

Für Fahrzeuge der Perioden F und G ist nur der für Fo-MoCo-Motoren hergestellte originale, aus Gusseisen und auf einer Halbkugel drehende Kipphebel zulässig. Die Ventilsteuerung muss durch Kette erfolgen, ohne Verstellvorrichtung.

Die folgende Zündfolge muss unverändert bleiben: 1-5-4-2-6-3-7-8 (der erste Zylinder ist der auf der rechten Seite, welcher dem Kühler am nächsten ist).

Ford Capri RS 2600 LW (Homologation 1609)

Karosserieteile wie Motorhaube, Kofferraumdeckel und Türen aus GfK sind als originale Hersteller-ausrüstung in den Perioden G und H für das betreffende Modell zulässig.

GfK-Kotflügelverbreiterungen müssen im Erscheinungsbild und in der Befestigungsmethode der Homologation entsprechen.

Ford Capri RS 3100 (Homologation 1660)

Karosserieteile wie Motorhaube, Kofferraumdeckel und Türen aus GfK sind verboten. Karosserieteile aus Stahl sind beizubehalten.

GfK-Kotflügelverbreiterungen und der Heckspoiler müssen im Erscheinungsbild und in der Befestigungsmethode der Homologation entsprechen.

Bull. 356: Ford Cortina GT

Hinterradbremzen, die mit den in Homologationsblatt Nr. 5024 (Ford Cortina GT) beschriebenen übereinstimmen, können in Periode F, anstatt den, die in Homologationsblatt Nr. 1225 für Ford Cortina GT beschriebenen, verwendet werden.

Escort RS 1600 / 1800 / 2000

Der maximale Durchmesser für Räder der Periode H sind wie folgt:

- RS 2000 (Homologations-No. 5566): 13"
- RS 1600 / 1800 (Homologations-No. 1605): 15".

In der Periode H1 ist beim Ford Escort 1600/1800 gemäß Homologation 1605 die Verwendung eines Aluminiumkühlers zulässig.

Escort 1000, Escort Twin Cam and Escort 1300 GT

Es ist erlaubt die Alfa Romeo Alfetta Bremssättel als *Alternative* für die wie folgt abgebildeten zu verwenden:

- in Homologation Nr. 1524 (Nachtrag 29/28V)
- in Homologation Nr. 5211 (Nachtrag 32/31V)
- in Homologation Nr. 5256 (Nachtrag 23/22V)

Die Teilenummern für diese *Alternativbremsmittel* sind ATÉ 132384-0003.2 Li und 132384-0004.2 Re.

Ford Escort

Die originalen Maße der Karosseriebreiten sind wie folgt:

- Ford Escort Mk 1: vorn 1550 mm, hinten 1572 mm
- Ford Escort Mk 2, außer Homologation 650: vorn 1565 mm, hinten 1600 mm
- Ford Escort Mk 2, Homologation 650: vorn 1664 mm, hinten 1700 mm

Bull. 348: Ford Falcon

Räder des Typs „Cragar“ mit fünf Speichen können an Fahrzeugen der Periode F verwendet werden.

Bull. 393: Ford Falcon

Das einzig zulässige Getriebe für Fahrzeuge der Periode F ist das Ford Borg-Warner wie im Homologationsblatt No. 1250 aufgeführt.

Bull. 382/396: Ford GT40 Mark 1

Für Fahrzeuge der Periode F gelten die folgenden maximalen Felgenreößen:

GTP: Vorne: 6,5 x 15" Hinten: 8 x 15"

TSRC: Vorne 8x15" Hinten: 10x15"

In der Periode GR ist das Fahrzeug als TSRC eingestuft.

Bull. 326/382: Ford Lotus Cortina

Jeder Bremsbelag, der kompatibel ist mit dem originalen Bremsmittel, ist bei Serien-Tourenwagen erlaubt, wenn die Bremsfläche der homologierten Größe entspricht.

Bull. 348: Ford Mustang

Räder des Typs „Cragar“ mit fünf Speichen können an Fahrzeugen der Periode F verwendet werden.

Bull. 393: Ford Mustang

Das einzig zulässige Getriebe für Fahrzeuge der Periode F ist das Ford T&C.

Bull. 378: Ford Mustang 289

In Periode F ist ausschließlich die Verwendung der Kurbelwelle erlaubt, welche einen Hub von 72,8 mm ergibt.

Bull. 393: Ford Mustang 289

Das einzig zulässige Getriebe für Fahrzeuge der Periode F ist das Ford T&C.

Bull. 291 und 326: Ford-Mustang-Fastback

Dieses Modell ist nicht zulässig als GT, GTS, Tourenwagen oder Renn-Tourenwagen, sofern es als Basis für einen Shelby GT350 verwendet wird.

Ford Sierra Cosworth 4x4 (Homologation 5414)

Da die AP Racing Bremsmittel CP3720 und CP3326 gemäß Homologationsnachtrag 01/01VO nicht mehr verfügbar sind, werden folgende *Alternativteile* akzeptiert:

- Vorn: CP5040-30S4 und CP5040-31S4
- Hinten: CP5040-2 & CP5040-3 und/oder CP6720-6S4 & CP6720-7S4

Hillman IMP DL & Super und Californian /Chamois Coupé

Die früher als Optionsvariante für den Hillman IMP DL & Super (Homologation 5016, 8/6V) und den Hillman Californian/Chamois Coupé (Homologation 5160, 15/4V) homologierten Girling D12R Bremsmittel dürfen durch die Girling Typ 12 (SP) Bremsmittel ersetzt werden.

Bull. 378: Jaguar Typ E

Getriebegehäuse aus Leichtmetalllegierung sind nicht erlaubt.

Bull. 326: Getriebe Jaguar D bzw. E

Da das Getriebe des Jaguar E eine handelsübliche Version des Getriebes des Jaguar D war und sich daraus keine Leistungssteigerung ergibt, ist es nach der Auslegung des Reglements möglich, alle Fahrzeuge mit einem Jaguar-E-Getriebe auszurüsten, auch dann, wenn original ein Jaguar-D-Getriebe eingebaut war.

Bull. 326: Jaguar Typ E

Homologationsblätter: Fahrzeuge der Periode E müssen dem Hom.-Blatt Nr. 34 (6A) von 1961 entsprechen, und Fahrzeuge der Periode F dem Hom.-Blatt Nr. 100 (6B) von 1963 oder dem FIA-Homologationsblatt No. 184 von 1964.

Ventile: Jede der Ventilgrößen, die auf dem Homologationsblatt angegeben sind, darf in jedem der homologierten Zylinderköpfe verwendet werden.

Die Abgassammelrohre müssen innerhalb der vorderen Hilfsrahmenseite verlaufen, wenn keine Nachweise für eine andere Konstruktion aus der damaligen Zeit vorliegen.

Die Lage des hinteren Hilfsrahmens darf nicht modifiziert werden. Die Aufhängung kann mit Nylonbuchsen ausgeführt sein, jedoch ist die Verwendung von Uniball-Gelenken (Rosejoint) nicht zulässig.

Maximal homologierte Dimensionen zur Homologation Nr. 100:

Felgenreite: 203,2 mm/8 Zoll

Spurweite vorne: 1350 mm

Spurweite hinten: 1410 mm

Der von der Firma ATS-Evolution (Arcueil, Frankreich) für den Jaguar-E in Aluminium gefertigte Motorblock mit 3781 ccm wird als *Alternativteil* akzeptiert. Vorstehendes gilt für GTS-Fahrzeuge der Periode F. Alle *Alternativteile* tragen eine Seriennummer des nachfolgenden Typs: ATS 95/02/***

Bull. 326: Jaguar-E, Hom.-Nr. 100

Nur die im Blatt Nr. 100/A homologierten Getriebeübersetzungen sind zulässig. Es wird nur das periodenspezifische ZF-5-Gang-Getriebe mit dem Gusseisengehäuse akzeptiert. Vorstehendes gilt für GTS-Fahrzeuge der Periode F.

Bull. 328: Jaguar-E

Für die GTS-Fahrzeuge mit der Hom.-Nr. 100 der Periode F wurde folgendes klargestellt:

- Die Benutzung des Weitwinkel-Zylinderkopfes ist erlaubt.
- Falls ein Einspritzsystem verwendet wird, muss es der Lucas-Drosselklappen-Periodenspezifikation entsprechen.

Das Entfernen der Stoßfänger für Rundstreckenrennen oder Bergrennen ist nicht vorgeschrieben (Anhang VIII, Art. 12.1).

Bull. 326: Lancia Aurelia

Die Spurweite darf eine Toleranz von 1 Zoll aufweisen.

Lancia Beta Monte Carlo (Homologation 3074)

Aufgrund der Nichtverfügbarkeit der Bremssättel gemäß Homologationsnachtrag 01/01V, sind folgende Ersatzteile akzeptiert:

Vorn: CP2271 und 2361

Lancia Flaminia Zagato

Weber 35 DCNL Vergaser sind als *Alternative* für den Solex Einfachvergaser oder den Solex 35 Dreifachvergaser zugelassen.

Lancia Fulvia (Homologation 3020, Gruppe3)

Der 302 Motorblock ist als *Alternative* für den 303 Motorblock zugelassen.

Bull 401: Lancia Stratos

Das Höhen-Breiten-Verhältnis der Reifen beträgt in allen Perioden mindestens 40 %.

Bull. 356: Lola Mark I

Wird als Periode E-Fahrzeug akzeptiert, wenn er über Trommelbremsen und 15 Zoll-Räder verfügt. Es wird als Periode F-Fahrzeug angesehen, wenn er entweder 13 Zoll-Räder oder Scheibenbremsen oder beides hat.

Bull. 410: Lola Mk I Motoren

Für Lola Mk1-Fahrzeuge sind nur die Coventry Climax Motoren FWA (1100 ccm) oder FWE (1220 ccm) zugelassen.

Lola T 70 Mk I

Darf entweder mit Hewland LG500- oder LG600-Mk1-Getriebe ausgerüstet sein.

Fahrzeuge der Periode F, welche mit einem Chevrolet-Motor ausgerüstet sind, dürfen Weber-Vergaser nur in Verbindung mit Querstrom-Einlasskrümmer verwenden.

Bull. 326: Lola T 70 Mk II

Dieser Fahrzeugtyp ist für die Periode F zulässig.

Darf entweder mit Hewland LG500- oder LG600-Mk1-Getriebe ausgerüstet sein.

Fahrzeuge der Periode F, welche mit einem Chevrolet-Motor ausgerüstet sind, dürfen Weber-Vergaser nur in Verbindung mit Querstrom-Einlasskrümmer verwenden.

Lola T70 Mk3 und Mk3 GT

Darf entweder mit Hewland LG500- oder LG600-Mk1-Getriebe ausgerüstet sein.

Lola T70 Mark III B

Mindestgewicht: 860 kg

Die Abgasanlage muss als 4 in 1 Primärrohr ausgeführt sein, wenn das Fahrzeug ohne Schalldämpfer eingesetzt

wird. Das 4 in 2 in 1 Primärsystem darf verwendet werden, wenn die Fahrzeuge geräuschgedämpft werden müssen. Darf entweder mit Hewland LG500- oder LG600-Mk1-Getriebe ausgerüstet sein.

Bull. 326: Ford/Lotus Twin Cam-Motoren

Für Fahrzeuge der Periode F sind nur die halbkreisförmigen Hauptlagerdeckel gemäß Original-Periodenspezifikation zugelassen. Die von der Firma Classic Motorsport Ltd. aus Gusseisen gefertigten Hauptlagerdeckel für Ford/Lotus Twin Cam-Motoren werden als *Alternativteile* akzeptiert. Alle *Alternativteile* müssen die Nummer 95.1 aufweisen.

Lotus 11

- Motoren, die für den Lotus 11 – Serie 1 verwendet werden dürfen: Coventry Climax FWA (1098 ccm) – FWB (1460 ccm) – FWE (1216 ccm)
- Motoren, die für den Lotus 11 – Serie 2 verwendet werden dürfen: Coventry Climax FWA (1098 ccm) – FWB (1460 ccm) – FWE (1216 ccm) – PPF (1475 ccm)

Bull. 326: Lotus 23

Der maximal zulässige Hubraum für Ford-Twin-Cam-Motoren beträgt 1600 ccm.

Lotus 23B

Die „Hardy Spicer“ und „Juboflex“-Gelenke sind als *Alternativteile* für die originalen Gelenke der Antriebswellen akzeptiert.

Bull. 326/382: Lotus Cortina

Die Anbringung der Hinterachse darf nur an den originalen Aufnahmen erfolgen (Verstärkungsstreben sind nicht erlaubt).

Bull. 326: Lotus Elite

Die Benutzung von Uniball-Gelenken wird nur an dem hinteren, unteren Querlenker an der inneren Befestigung akzeptiert.

Der minimale Felgendurchmesser beträgt 15“.

Die äußeren Zierleisten (z.B. um Fenster und Windschutzscheibe) dürfen nicht entfernt werden.

Bull. 326: Lotus Elan (Homologation 127 GT)

Für den in Periode F in Gruppe GTS eingestuftes Lotus Elan mit der Hom.-Nr.127 sind nur folgende Räder zulässig:

- das auf dem Homologationsblatt Nr. 127 aufgeführte originale Stahlrad,
- Minilite- bzw. Minilite-gestylte Leichtmetallräder mit den Breiten 4,5“ oder 5,5“,
- die auf dem Homologationsblatt Nr. 127 im Nachtrag B/V angegebenen 6-Zoll-Leichtmetallräder,
- Die Schweinwerfer müssen funktionstüchtig sein; sie dürfen mit einem Schild aus transparentem Acrylharz befestigt und abgedeckt sein.
- Trockensumpfschmierung ist für GTS-Fahrzeuge in der Periode F nicht zulässig.
- Lotus Elan in der Periode F, Homologation 127, dürfen Girling AR Mk2 oder Mk3 Bremssättel an den Bremsen vorn verwenden.

Bull. 326: Mc Laren M1

Folgende Typen sind in der Periode F zulässig:

- M1 A mit Oldsmobile-5500-ccm-Motor
- M1 A mit Ford-4700-ccm-Motor
- M1 A mit Chevrolet-5500-ccm-Motor
- M1 B mit Oldsmobile-4500-ccm-Motor
- M1-A-Modelle mit belüfteten Brems scheiben und M1-B-Modelle mit Ford- und Chevrolet-Motoren sind in der Periode F nicht zulässig.

Bull. 326: Marcos GT (Volvo)

Das Modell wird als Spezial-GT-Fahrzeug (GTP) in der Periode F von der Historischen-Fahrzeug-Kommission genehmigten Spezifikation zugelassen.

Bull 363: Mercedes-Benz 300 SL M 198 I Roadster

Als Mindestgewicht gilt die Angabe im Homologationsblatt Nr. 86, auch für Fahrzeugausführungen, deren Aufbau keinen Stahl enthält.

Mercedes-Benz 500 SL (R107) (Homologation 673)

Aufgrund der Nichtverfügbarkeit der vorderen Bremssättel gemäß Homologationsnachtrag 01/01VO sind folgende Alternativteile von ATE akzeptiert:

- links vorn: ATE 24.9442-8003.5 230053

- rechts vorn: ATE 24.9442-8004.5 230054

Bull. 326: Morgan

Nur der „Plus Four Super Sport“ darf in der Periode F in Übereinstimmung mit der FIA-Homologation Nr. 64 aus dem Jahr 1962 mit dem 2,2 Liter-Motor ausgerüstet sein.

Überrollvorrichtung: Morgans der Perioden F und G dürfen anstelle des vorderen Bügels eine Querstrebe auf Ebene des Armaturenbretts haben.

Bei Fahrzeugen gemäß Homologation Nr. 64 dürfen die Spurweiten vorn und hinten um 25 mm vergrößert werden, wenn 5,5" Räder verwendet werden.

Mitsubishi Galant VR-4 (E39A) (Homologation 5364)

Aufgrund der Nichtverfügbarkeit der AP Racing Bremssättel CP3440 gemäß Homologationsnachtrag 06/06VO sind folgende Alternativteile akzeptiert:

- vorn: CP5040-2/3/4/5

- hinten: CP5040-10/11/12/13

Nissan Cherry X-1 (Datsun 100A)

Der Bremssattel für den Nissan Cherry X-1 (Datsun 100A), Homologation 5472, homologiert mit dem Nachtrag 6/5V, darf durch den Serienbremssattel des Nissan Sunny Datsun 1200 (Homologation Nr. 5356) ersetzt werden.

Nissan Datsun Sport 240Z – H(L)S 30**–Homologationsnummer 3023**

Bei Fahrzeugen gemäß Homologation Nr. 3023 (Gruppen 3 und B) dürfen 15-Zoll-Räder verwendet werden.

Norton

In Periode E Formel 3, Die von R. Utley und C. Banyard-Smith gemäß der Spezifikation des Norton 500 cm³-Langhub-

Motors (79,6 mm x 100 mm) reproduzierte Motoren sind als Ersatz für den originalen Motor mit derselben Spezifikation zugelassen.

NSU

In den Homologationen 1488, 1501 und 5226 fehlen Angaben. Die konstante Getriebeübersetzung der 4-Gang-Schaltgetriebe ist 41:20.

Bull. 338: NSU-Prinz 1000 L, Typ 67

In der Periode F sind für den NSU Prinz 1000 L (Hom.-Nr. 1313) in der Gruppe Renn-Tourenwagen (TC) bei der Verwendung der homologierten, 4,5 x 12-Zoll-Leichtmetall-Räder folgende Spurweiten zulässig:

vorne: 1259 mm hinten: 1248 mm

Opel Ascona A 1900

Fahrzeuge der Periode H1 und gemäß Homologationsblatt 5398 dürfen 15" Räder verwenden.

Opel Ascona B 1900

Aufgrund der Nichtverfügbarkeit der Bremssättel gemäß Homologation 5612 Nachträge 21/18V und 23/20V sind folgende Alternativteile akzeptiert:

- hinten: AP Racing CP2577

Opel Kadett B Coupé F

Es ist erlaubt, die Opel Commodore/Omega Bremssättel (Teile Nummern 93 173 152 und 93 173 150, Kolbendurchmesser 35 mm) als Alternativteile für die im Nachtrag 12/9V der Homologation 5209 und im Nachtrag 5/4V der Homologation 5362 aufgeführten Teile zu verwenden.

Opel Kadett C GT/E

Bei GT/E-Fahrzeugen der Periode H1 gemäß Homologation Nr. 644 ist die Verwendung von einem Aluminiumkühler zulässig.

Vordere Bremssättel gemäß Homologation 5624 Nachtrag 10/10V nur gültig für Gruppe 2, sind 2-Kolben-Bremssättel.

Hintere Bremssättel gemäß Homologation 5624 Nachtrag 10/10V, nur gültig für Gruppe 2, sind 1-Kolben-Bremssättel.

Osca

Bei Formel Junior Wettbewerben dürfen diese Fahrzeuge Vorder- und Hinterräder mit den folgenden maximalen Abmessungen verwenden: 4,5" x 15".

Peugeot

309 GTI (Homologation 5332)

Da die AP Racing Bremssättel CP3345-88/89S4 gemäß Homologationsnachtrag 01/01VO nicht mehr erhältlich sind, werden folgende Alternativteile akzeptiert:

- Vorn: CP6628 und CP5040

Bull. 370: Porsche 356

Die homologierten Abmessungen der Spurweite sind wie folgt:

Fahrzeuge mit Standard-Bremstrommel:

vorne: 1306 mm hinten: 1315 mm

Fahrzeuge mit der homologierten Bremstrommelbreite von 60 mm:

vorne: 1346 mm hinten: 1315 mm

Für 356-Fahrzeuge für die keine periodenspezifische Homologationsblätter vorhanden sind, gelten in Gruppe GTS folgende Mindestgewichte, wenn gemäß Artikel 6.18 im Anhang K gemessen wird:

Coupé, Cabriolet, Hardtop:

1100, 1300, 1300 S, 1500, 1500 S Super	750 kg
A/ 1300, 1300 A	805 kg
A/ 1500 GS Carrera/Carrera GT	780 kg
A/ 1600 S, 1600 GS, Carrera GT/de Luxe	780 kg
A/ 1600	810 kg
B (T5)/ 1600, 1600 S, 1600 S 90	830 kg
B (T5) Modelle GT / 1600, 1600 S, 1600 S90	750 kg
B (T5) Cabriolet / 1600, 1600S, 1600 S 90	780 kg
B (T6)/ 1600, 1600 S, 1600 S 90	750 kg
B (T6)/ 1600 GS/GT/GT Abarth	780 kg
B (T6)/ 2000 GS/GT/GT Carrera 2	770 kg
B (T6)/ 2000 GS Abarth Carrera	770 kg
C/ 1600 C, 1600 SC	900 kg
Speedster, Roadster:	
1500 S	700 kg
A/ 1600 GS	700 kg
B (T5)/ 1600 S	800 kg
B (T6)/ 1600 S, 1600 S 90	740 kg

In Gruppe GTP gelten folgende Gewichte:

356 B (T5) 1600 S 90, Coupé, Cabriolet, Hardtop	788 kg
356 B (T6) 1600 S 90, Coupé, Cabriolet, Hardtop	712 kg
356 B (T6) 1600 S 90, Speedster, Roadster	703 kg

Bull. 326: Porsche 901/911

Das Modell 901/911 mit kurzem Radstand, das 1963 eingeführt wurde, wird als GTS in der Periode F gemäß den Spezifikationen des Homologationsblattes FIA Nr. 183 mit Stand bis 31.12.1965 zugelassen (d.h. ohne die nachträglichen Erweiterungen).

Die im Homologationsblatt-Nr. 503 beschriebenen Weber-Vergaser sind nur in der Periode G zulässig.

Fahrzeuge der Periode F dürfen die ab Fahrgestellnummer 302695 verwendete Sturz-Anpassungsvorrichtung an den oberen Befestigungen der vorderen Aufhängung aufweisen.

Bull. 328: Porsche 911

Für den Porsche 911 mit der Hom.-Nr. 183, Gruppe GTS, in der Periode F sind folgende Teile zulässig:

- Legierte 5,5-Zoll-Räder der Marke Fuchs
- Löbro-Antriebswellen

Bull. 370: Porsche 911

Der Motortyp 901/20 und die dazugehörigen Rollenkippebeln dürfen nur im 911 R nach 1966 eingesetzt werden.

Bull. 396: Porsche 901/911

- Beim 911 Carrera Modell G des Jahres 1974 und später dürfen in der Gruppe 3 vorne 7"-Felgen und hinten

8"-Felgen verwendet werden, wie sie vom Händler ausgeliefert werden.

- Das 915 Getriebe ist in 911er Fahrzeugen vor 1972 nicht zulässig.
- 911 2,7 / 3,0 RS oder RSR ab 1974: Das Kurbelgehäuse darf ersetzt werden durch das für den 930er Turbo 3,0 (Gussnummern: 930 101 101 4R & 930 101 102 4R, oder 930 101 013 4R & 930 101 104 4R), vorausgesetzt, der ursprüngliche Hubraum wird beibehalten.

Porsche 911 Carrera 3,0 RS/RSR Homologation 3053

Radaufhängungen mit Schraubfedern und Raddome mit einem Durchmesser von 100 mm sind nicht zulässig vor Evolution 3053-15/4E für das G-Modell.

Es dürfen die Bremssättel vom 911 Turbo 3,3 (Homologation 3076, Nachtrag 6/3E) als *Alternativteil* verwendet werden.

Porsche RSR 1975/76 und 934

Es dürfen Felgen mit einem Durchmesser von 16" verwendet werden.

Shelby American

Bull. 326/396: Shelby GT 350

Zwei Original-Homologationsblätter werden als gültig anerkannt:

- 1.) Periode F: FIA-Nr. 191 „Mustang Shelby GT 350“ mit einer Spurweite für vorne und hinten von 144,78 cm.
- 2.) Periode G: FIA-Nr. 504 „Ford Shelby GT 350“ mit einer Spurweite für vorne von 148,8 cm und für hinten von 147,3 cm. Die Seite 11 dieses Homologationsblattes, welche von der FIA nicht gestempelt oder datiert ist, wird mit Ausnahme folgender gestrichener Teile als gültig anerkannt:

- S2MR-9510-D Holley Dual 4 Barrel Ansaugkrümmer und Vergaser
- XEO-200 – Weber 4x2 Barrel Ansaugkrümmer und Vergaser

Shelby Cobra 289 und 427

Es ist zulässig die Radaufhängung an diesem Fahrzeug mit Uniballgelenken auszurüsten.

Singer Chamois

Die früher als Optionsvariante für den Singer Chamois (Homologation 5022, 8/6V) homologierten Girling D12R Bremssättel dürfen durch die Girling Typ 12 (SP) Bremssättel ersetzt werden.

Bull. 326: Skoda

Folgende Modelle sind als GT-Fahrzeuge zugelassen:

- Skoda Felicia-Typ 994 (1959-61), 1150 ccm
- Skoda Felicia Super-Typ 996 (1961-64), 1150-1300 ccm
- Skoda 450 (1958-59), 1150 ccm.

Skoda 120 S und 130 RS

Der bis 1983 von Skoda hergestellte Motorblock mit einem Hubraum vom 1300 cm³ und Kurbelwellenbohrungen mit dem Durchmesser 60 mm darf als Ersatz für die originalen Blöcke des Skoda 120 S (Homologationen 1636 und 1675) und des Skoda 130 RS (Homologationen 1668 und 1676) verwendet werden; Teilenummer 114000083 oder 0070010702.

Bull. 370: Stanguellini 1100 Corsa

Falls in der Formel Junior vorne 1 Zoll breitere Felgen verwendet werden, darf sich vorne die Spurweite von 1220 mm auf 1240 mm erhöhen.

Studebaker 62V-Lark VIII (FIA Homologation Nr. 1078)

Die Verwendung von vorderen Scheibenbremsen (Typ Bendix), wie sie original von Studebaker in der Periode verkauft, aber nicht speziell homologiert wurden, ist zulässig.

Subaru Legacy Sedan 4WD Turbo (Homologation A-5399)

Aufgrund der Nichtverfügbarkeit der AP-Racing-Bremssättel CP3720-12 und CP 3720-13 gemäß Homologationsnachtrag 07/07V sind folgende Alternativteile akzeptiert:

- vorn und hinten: CP5040-30, CP5040-31, CP5040-2/3S4

Sunbeam IMP Sport und Stiletto

Die früher als Optionsvariante für den Sunbeam IMP Sport (Homologation 5161, 4/2V) und den Sunbeam Stiletto (Homologation 1490, 4/3V) homologierten Girling D12R Bremssättel dürfen durch die Girling Typ 12 (SP) Bremssättel ersetzt werden.

Toyota Celica 1900 RA20L-KA

Die Bremssättel für diese Toyota Celica (Homologationsnummer 5437) dürfen durch die des Ford Escort RS 1600 (Homologationsnummer 1605) ersetzt werden.

Turner Sports Cars

Climax Sports (Homologation 81)

Folgende Korrekturen müssen beim Getriebe dieses Modells angewendet werden:

1. Gang – 11:28 / 2,448
2. Gang – 19:32 / 1,619
3. Gang – 22:29 – 1,267
4. Gang – 25:26 – 1,000 – Konstant

Bull. 326: TVR-Radstand

Berichtigung eines Fehlers in der Originalhomologation.

Die korrekte Bezeichnung lautet wie folgt:

TVR Grantura MK1, MK2 und MK2a: 213,36 cm

TVR Grantura MK3 und Griffith: 217,17 cm

Bull. 340: TVR Grantura

In Periode E beträgt der zulässige Felgendurchmesser 15"

Bull. 344: TVR Grantura

In der Periode E ist nur eine Schneckenlenkung erlaubt.

Volvo

Folgende Korrekturen müssen bei Getriebeübersetzungen der hier aufgeführten Modelle angewendet werden:

Für den 122 S (Homologation 5012), 144 S (Homologation 5151), 123 GT (Homologation 5152) und 1800 S (Homologation 544):

Artikel 277: Konstante=27:19

3. Gang: 22:23 (anstatt 23:22)

Für den 142 S (Homologation 5289), 122S (Homologation 5290) und 1800 S (Homologation 3036):

Artikel 277: Konstante=27:19

Für den 142 S (Homologation 5208), 122 S (Homologation 5313), 142 S (Homologation 5314) und 142 GL (Homologation 5410):

Artikel 277: Konstante=27:19

Alternative manuelle Konstante=25:21

Für den 164 E (Homologation 5465):

Artikel 277: Konstante=33:23

Volvo 544, 122, P100, 123GT, 1800

Für die Fahrzeuge mit den Homologationsnummern 39, 544, 1086, 1092, 1129, 1408, 5012, 5313 wird noch immer empfohlen, anstelle der Original-Teile die von „NorDrive“ (NL) gebauten Halbwellen zu verwenden.

Bull. 370/396: Volvo 122

Falls 5,5-Zoll-Räder verwendet werden, welche als Option im Blatt Nr. 1408 homologiert waren, darf die Spurweite bis max. 1345 mm erhöht werden.

Der Nachtrag 01/01 ET darf nicht für Fahrzeuge vor Periode G verwendet werden.

Volvo122S

Für Fahrzeuge gemäß Homologationen 5290 und 5313 sind die homologierten hinteren Scheibenbremsen optional. Trommelbremsen gemäß folgender Spezifikationen sind zulässig:

Artikel 93: Anzahl der Zylinder pro Rad:	1
Artikel 94: Bohrung des Radzylinders:	25,4 mm
Artikel 95: Innendurchmesser:	228,6 mm
Artikel 96: Länge der Bremsbeläge	20x2
Artikel 97: Breite der Bremsbeläge	50,8 mm
Artikel 98: Anzahl der Bremsbacken	2
Artikel 99: Wirksame Bremsfläche je Bremse	22300 mm ²

Bull. 326: Volvo PV 544 Sport, Hom.-Nr. 1086

Die auf dem Nachtrag C homologierte Scheibenbremse für vorne wird nur für Fahrzeuge der Periode F akzeptiert.

Volvo 242 DL (Homologation 5626)

Die folgenden ATE-Bremssättel sind als Alternativteile akzeptiert:

- links: ATE 1359229-0

- rechts: ATE 1359230-8

Bull. 340: VW Käfer

Dieses Fahrzeug ist als GT einzustufen, wenn es von Oettinger gemäß Homologationsblatt Nr. 138 umgebaut wurde.

ANHANG VIII: ERLAUBTE ÄNDERUNGEN AN FAHRZEUGEN DER PERIODEN E, F UND G1, FÜR SERIEN-TOURENWAGEN UND SERIEN GRAND TOURING FAHRZEUGE

Es sind keine anderen Änderungen erlaubt

Falls nicht ausdrücklich anderweitig zugelassen, dürfen im allgemeinen Teile, die durch Verschleiß oder Unfall beschädigt wurden, nur durch solche Teile ersetzt werden, die in ihrer Spezifikation mit dem zu ersetzenden Teil identisch sind (genau übereinstimmen).

1. Elektrische Ausrüstung

1.1 Beleuchtung (Straßen-Wettbewerbe):

Alle Beleuchtungs- und Signalvorrichtungen müssen den gesetzlichen Bestimmungen des Landes, in dem der Wettbewerb stattfindet, oder der Konvention zum internationalen Straßenverkehr entsprechen.

1.2 Die Anbringung zusätzlicher Scheinwerfer bis zur Gesamtzahl von 6 ist zulässig, wobei Standlichter nicht mitgezählt werden.

1.3 Zusätzliche Scheinwerfer dürfen, falls notwendig, im vorderen Teil der Karosserie oder im Kühlergrill angebracht werden; die durch den Einbau bedingten Öffnungen müssen allerdings vollständig durch die zusätzlichen Scheinwerfer ausgefüllt sein.

1.4 Die vorderen Scheinwerfergläser, Reflektoren und die Glühlampen sind freigestellt. Nur Glühlampen, Wolfram- oder Quarz-Halogenlampen, die 12 Volt nicht überschreiten, dürfen verwendet werden.

1.5 Die Anbringung von Rückfahrscheinwerfern ist erlaubt, falls notwendig auch in die Karosserie eingesenkt. Sie dürfen sich jedoch nur einschalten, wenn der Rückwärtsgang eingelegt wird.

Sie müssen den Straßenverkehrsbestimmungen des Landes, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, entsprechen.

1.6 Ein verstellbarer Suchscheinwerfer darf angebracht werden, vorausgesetzt dies entspricht den gesetzlichen Bestimmungen aller Länder, durch die das Fahrzeug eventuell fährt.

1.7 Zündspule, Kondensator und Verteiler: Die Marken sind freigestellt, vorausgesetzt, die Anzahl der Zündkerzen pro Zylinder, die Zündspulen, der Kondensator, der Verteiler und der Zündkerzentyp entsprechen der Hersteller-Spezifikation für das betreffende Modell.

1.8 Die Hinzufügung eines elektronischen Systems oder eines Drehzahlbegrenzers ist nicht erlaubt.

1.9 Batterie und Lichtmaschine: Der Typ und die Marke sind freigestellt, eine Gleichstromlichtmaschine darf jedoch nicht durch eine Drehstromlichtmaschine ersetzt werden. Die Lichtmaschine muss Strom liefern und bei laufendem Motor die Batterie laden.

1.10 Die Spannung aller elektrischen Einrichtungen darf von 6 Volt auf 12 Volt umgerüstet werden. Die Kapazität der Batterie (Amperestunden) ist freigestellt.

1.11 Der ursprüngliche Einbauort der Batterie muss beibehalten werden, es sei denn, sie soll aus Sicherheitsgründen vom Fahrgastraum in einen anderen Raum verlegt werden.

1.12 Wird die Batterie im Fahrgastraum belassen, muss sie sicher befestigt werden und mit einer gesonderten, flüssigkeitsundurchlässigen Abdeckung versehen werden.

Bull. 291: Klappscheinwerfer:

Seit 1. 1. 1995 müssen Klappscheinwerfer inkl. der Betätigungsverrichtung der Originalausführung entsprechen.

2. Vorderrad-/Hinterradaufhängungen

2.1 Stoßdämpfer

2.1.1 Die Marke ist freigestellt, die Anzahl und das Funktionsprinzip dürfen gegenüber der Periodenspezifikation jedoch nicht abgeändert werden (Teleskop- oder Hebelstoßdämpfer, Hydraulik-, Gasdruck- oder Reibungsprinzip) und das Funktionssystem muss in Fahrzeugen der Periode verwendet worden sein.

2.1.2 Modelle, die zusätzlich zum Original mit Gasdruckbehältern ausgerüstet sind, gleich ob außerhalb oder innerhalb des Dämpfergehäuses, sind nicht erlaubt.

2.1.3 Die ursprünglichen Halterungen und Befestigungen dürfen in keiner Weise geändert werden.

2.1.4 Fahrwerksfedern: Die Abmessungen der Fahrwerksfedern können geändert werden. Sie können durch andere ersetzt werden unter der Bedingung, dass Bauart, Anzahl, Werkstoff und Federrate identisch sind mit jenen Federn der Periodenspezifikation, die sie ersetzen. Die Zahl der Windungen/Blätter ist freigestellt.

Bull. 291: Verstärkungsstreben

(Querstreben/Domstreben):

Verstärkungsstreben sind verboten, es sei denn, sie waren im Homologationsblatt des betreffenden Fahrzeugs enthalten.

Bull. 291:

Die Anbringung von zusätzlichen Streben an der hinteren Radaufhängung ist verboten, es sei denn, sie waren im Homologationsblatt des betreffenden Fahrzeugs enthalten.

3. Räder und Reifen

3.1 Räder

3.1.1 Die Räder müssen in ihrer Spezifikation den vom Hersteller für das entsprechende Modell gelieferten entsprechen.

3.1.2 Sie sind durch ihren Durchmesser, die Felgenbreite und die Einpresstiefe definiert. Räder mit einem Durchmesser von 400 mm dürfen jedoch durch Räder mit einem Durchmesser von 15 Zoll und Felgen mit einer Breite bis zu 4 Zoll durch solche mit einer Breite von 4 Zoll für Wettbewerbe, bei denen ausschließlich Reifen der Marke Dunlop erforderlich sind, ersetzt werden.

- 3.1.3 Der Anbringungsort des Ersatzrades darf nicht geändert werden, die Art der Befestigung ist jedoch freigestellt.
- 3.2 Reifen: Müssen den Bestimmungen des Artikels 8 entsprechen.
- 4. Sitze**
Sitzhalterungen dürfen geändert werden. Bei Fahrzeugen mit einer Überrollvorrichtung dürfen die hinteren Sitze entfernt werden.
- 5. Motor**
- 5.1 Aufbohren**
- 5.1.1 Erlaubt bis zu einer maximalen Übergröße von 0,6 mm über der Originalbohrung unter der Voraussetzung, dass die Vergrößerung die in Anhang I festgelegte Hubraumklasse des Fahrzeugs nicht übersteigt.
- 5.2 Kolben: Änderungen an den Kolben sind nicht zulässig. Sie dürfen durch andere vom Hersteller oder anderweitig gelieferten Kolben ersetzt werden, sofern sie der Periodenspezifikation entsprechen (Form, Gewicht).
- 5.3 Nockenwellen: Nockenwellen dürfen nicht geändert werden.
- 5.4 Ventile: Die Länge darf nicht verändert werden.
- 5.5 Auswuchten: Das Auswuchten ist erlaubt, sofern das Gewicht jeden Teils um nicht mehr als 5 % reduziert wird.
- 5.6 Luftfilter: Der Luftfilter darf geändert oder entfernt werden.
- 5.7 Vergaser: Nur die Vergaserdüsen und Lufttrichter dürfen geändert werden, homologierte Marke und Typ sowie die Herstellerspezifikation des Vergasers müssen beibehalten werden.
- 5.8 Kurbelwelle: Die Kurbelwelle darf durch ein aus einem anderen eisenhaltigem Material gefertigten Teil ersetzt werden, sofern die Ausführung und die Maße mit dem Originalteil identisch sind. Die ursprünglichen Hauptlagerdeckel oder nach dem gleichen Muster und im gleichen Material wie das ursprüngliche Teil nachgebaute Deckel müssen beibehalten werden.
- 6. Kühlsystem**
- 6.1 Kühler**
- 6.1.1 Jeder vom Hersteller für das betreffende Modell vorgesehene Kühler ist zulässig, sein Befestigungssystem und sein Anbringungsort darf jedoch nicht geändert werden.
- 6.1.2 Die Hinzufügung einer festen oder beweglichen Kühlerabdeckung ist, unabhängig von ihrem Betätigungssystem, zulässig.
- 6.1.3 Heizungskühler bei wassergekühlten Motoren und Wärmetauscher bei luftgekühlten Motoren dürfen entfernt werden, eine Änderung ihres Anbringungsortes ist jedoch verboten.
- 6.1.4 Die Verlegung von Wasserleitungen ist freigestellt.
- 6.2 Lüfter**
- 6.2.1 Vollständige Freiheit besteht in Bezug auf die Anzahl und Größe der Schaufeln (oder auch deren komplette Entfernung)
- 6.2.2 Es besteht die Möglichkeit einer temporären Funktionsunterbrechung mittels einer Kupplung.
- 6.2.3 Das ursprüngliche Gebläse kann durch ein elektrisches ersetzt werden.
- 6.3 Thermostat: Marke und Typ des Thermostats sind freigestellt.
- 7. Federn**
Mit Ausnahme der Fahrwerksfedern können andere Federn ersetzt werden unter der Bedingung, dass Anzahl, Werkstoff und Federrate identisch ist mit der Feder, die sie ersetzen.
- 8. Kraftübertragung, Kupplung, Getriebe und Achsantrieb**
- 8.1 Maximal zwei Sätze alternativer Getriebeübersetzungen und Achsuntersetzungen wie in der Herstellerspezifikation in der Gruppe 1 für Seriengrand-Tourenwagen und in der Gruppe 3 für Serien-Grand-Tourisme-Fahrzeuge aufgeführt, dürfen verwendet werden.
- 8.2 Getriebe, bei denen der Gangwechsel mittels Klauenkupplung erfolgt, sind nicht zugelassen.
- 8.3 Die Anbringung eines Overdrive-Systems zusätzlich zu dem vorhandenen Getriebe ist zulässig, wenn es der Periodenspezifikation entspricht.
- 8.4 Das originale Kupplungsbetätigungssystem darf nicht verändert werden.
- 9. Bremsen**
- 9.1 Eine Druckbegrenzungsvorrichtung zwischen den Vorder- und Hinterradbremse darf nur angebracht werden, wenn sie in der Periodenspezifikation vorgesehen ist.
- 9.2 Bremsleitungen dürfen durch eine gepanzerte Ummantelung geschützt werden.
- 9.3 Der Ersatz verschlissener Beläge ist zulässig, wobei jedoch nur normale Wartungsarbeiten zulässig sind.
- 9.4 Wenn normalerweise eine Bremskraftverstärkung vorgesehen war, darf diese nicht abgestellt werden.
- 10. Radstand, Spurweite, Bodenfreiheit**
- 10.1 Radstand und Spurweite:
- 10.1.1 Radstand und Spurweite müssen der Homologation oder, falls das betreffende Modell nicht homologiert war, der ursprünglichen Herstellerspezifikation entsprechen.
- 10.1.2 Die Toleranz beträgt +/- 1%.
- 10.2 Bodenfreiheit: Alle Teile der gefederten Masse des Fahrzeugs müssen eine Mindestbodenfreiheit von 100 mm haben, so dass jederzeit während eines Wettbewerbs ein Block von 800 mm x 800 mm x 100 mm von jeder Seite unter das Fahrzeug geschoben werden kann.

- 10.2.1 Die Bodenfreiheit kann zu jedem Zeitpunkt während eines Wettbewerbs auf einer Oberfläche, die vom Technischen Delegierten bestimmt wird, und in Übereinstimmung mit dem von der FIA im Jahre 1993 veröffentlichten Homologations-Handbuch gemessen werden.
- 11. Gewicht**
- Das Fahrzeuggewicht darf während eines Wettbewerbs zu keinem Zeitpunkt das im HTP angegebene Mindestgewicht unterschreiten.
- 12. Stoßfänger**
- 12.1 Soweit sie nicht integraler Bestandteil der Karosserie sind und außer bei Rallyes, müssen bei homologierten Fahrzeugen die Stoßfänger und ihre Befestigungsvorrichtungen entfernt werden.
- 12.2 Die folgenden Fahrzeuge werden als solche mit in der Karosserie integrierten Stoßfänger angesehen:
- 12.2.1 Jaguar Mark 1 und 2
- 12.2.2 Austin- und Morris-Mini und all deren Ableitungen
- 12.2.3 Ford Falcon
- 12.2.4 Ford Mustang
- 12.2.5 Alle Volvo-120-Typen
- 12.2.6 Alle Typen des VEB Wartburg
- 12.2.7 Abarth 850TC und 1000
- 12.2.8 Porsche 911, alle Typen
- 12.2.9 Lotus Elan
- 12.3 Fahrzeuge, die bei Rallyes eingesetzt werden, müssen mit Stoßfängern ausgerüstet sein, die der Periodenspezifikation des Modells entsprechen, *es sei denn das Modell war in der Periode ohne Stoßfänger homologiert.*
- 13. Ersatzräder**
- Ersatzräder dürfen aus den Fahrzeugen unter der Bedingung entfernt werden, dass:
- bei einer Überprüfung das homologierte Mindestgewicht zu jedem Zeitpunkt eingehalten wird,
 - bei Rallyes die Straßenverkehrsbestimmungen eingehalten werden.
- 14. Zusatzausstattung**
- 14.1 Nicht in der Periodenspezifikation oder im Homologationsblatt enthaltene, ergänzende Zubehörteile sind uneingeschränkt zulässig unter der Voraussetzung, dass sie das Fahrzeugverhalten nicht beeinflussen und sich in keiner Weise, auch nicht indirekt, auf Motorleistung, Lenkung, Kraftübertragung, Straßenlage oder Bremsverhalten auswirken. Solche Zubehörteile betreffen die Ästhetik oder den Innenraumkomfort (Beleuchtung, Heizung, Radio usw.) oder ermöglichen ein leichteres oder sichereres Fahren des Fahrzeugs (Geschwindigkeitsanzeige, Scheibenwischer usw.).
- 14.2 Die Silhouette des Fahrzeugs, wie in Artikel 3.4.1 definiert, darf nicht geändert werden.
- 14.3 Die Position des Lenkrades (Rechts- oder Linkslenkung) ist freigestellt, sofern das Modell von einem Hersteller mit dieser Spezifikation angeboten wurde.
- 14.4 Folgendes ist zulässig:
- 14.4.1 Die Hupe darf geändert oder durch eine zusätzliche Einheit ergänzt und zur Betätigung durch den Beifahrer modifiziert werden.
- 14.4.2 Die Windschutzscheibe darf durch eine andere aus dem gleichen Werkstoff ersetzt werden, die eine Beheizungs-/Enteisungsvorrichtung umfasst.
- 14.4.3 Die Heizung darf durch eine im Herstellerkatalog aufgeführte Alternativeinheit ersetzt werden.
- 14.4.4 Äußere Karosserieteile dürfen entfernt werden (ausgenommen Kühlergrill, solche um Kühlergrill und Scheinwerfer), soweit dadurch keine scharfen Ecken freigelegt werden.
- 14.4.5 Der Originaltachometer darf durch einen anderen ersetzt werden, vorausgesetzt, dass sich das Ersatzteil exakt an der selben Stelle befindet, in das gleiche Gehäuse passt und ein analoges Gerät ist. Zusätzliche analoge Instrumente sind ebenfalls erlaubt.
- 14.4.6 Ein elektrisches Kühlwasserthermometer darf durch ein Kapillarthermometer und ein Standardmanometer durch ein Präzisionsmanometer ersetzt werden.
- 14.4.7 Die Wagenheberaufnahmepunkte dürfen verstärkt, ihre Anordnung geändert oder zusätzliche Ansatzpunkte angebracht werden.
- 14.4.8 Stoßfängerhörner dürfen entfernt werden, die Stoßfänger müssen aber in der Originalposition verbleiben (sofern sie nicht in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Art. 12 des vorliegenden Anhangs entfernt werden).
- 14.4.9 Handschuhfach und Türtaschen dürfen geändert werden, jedoch nur, sofern sie vergrößert werden.
- 14.4.10 Wenn durch eine Wettbewerbsausschreibung die Anbringung eines Motorunterschutzes zulässig ist, dürfen Brems- und Kraftstoffleitungen gleichermaßen geschützt werden.
- 14.4.11 Anordnung und Aussehen von polizeilichen Kennzeichen sind freigestellt, sofern sie den gesetzlichen Vorschriften des Landes des Fahrzeughalters entsprechen.
- 14.4.12 Ein alternatives Lenkrad darf montiert werden, jedoch muss die originale Befestigungsmethode an der Lenksäule beibehalten werden.
- 14.4.13 Zusätzliche Relais und Schalter dürfen der elektrischen Anlage hinzugefügt und die Batteriekabel verlängert werden.
- 14.4.14 Alle elektrischen Schalter dürfen hinsichtlich ihrer Funktion, Anordnung und, im Falle zusätzlicher Zubehörteile, ihrer Anzahl beliebig geändert werden.
- 14.4.15 Radzierteile dürfen entfernt und Räder ausgewuchtet werden.
- 14.4.16 Muttern und Schrauben dürfen ausgetauscht und/oder mit Splinten oder Draht gesichert werden.

- 14.4.17 Scheinwerfer-Schutzkappen dürfen angebracht werden, sofern sie keinen aerodynamischen Einfluss auf das Fahrzeug ausüben.
- 14.4.18 Die Handbremse darf für eine sofortige Lösestellung („fly-off“) geändert werden.
- 14.4.19 Ein abnehmbares Hardtop aus der Periode der Klasse derart, wie es entweder vom Fahrzeug-Hersteller oder einem externen Zulieferer geliefert wurde, darf verwendet werden.

**ANHANG IX:
ERLAUBTE ÄNDERUNGEN AN FAHRZEUGEN DER
PERIODEN E, F UND G1, FÜR RENN-TOURENWAGEN
UND RENN-GRAND-TOURING-WAGEN**

Zusätzlich zu den Änderungen und/oder Anforderungen des Anhang VIII sind folgende Änderungen für Renn-Tourenwagen und Renn-Grand-Touring-Wagen der Perioden E, F und G1 zulässig.

Alle anderen Änderungen sind verboten

1. Fahrgestell

Muss Artikel 7.3.6 des Anhang K entsprechen.

2. Vorderrad-/Hinterradaufhängung

2.1 Stabilisator

- 2.1.1 Die Anbringung eines Stabilisators ist zulässig, vorausgesetzt, er stellt keine zusätzliche Radaufnahmeverrichtung dar.
- 2.1.2 Der Stabilisator darf nicht verstellbar sein und muss eine einteilige Konstruktion aus einem massiven Stab sein.
- 2.1.3 Uniballgelenke dürfen verwendet werden, sofern dadurch die Aufhängungsgeometrie nicht verändert wird.

2.2 Stoßdämpfer: Einstellbare Stoßdämpfer des gleichen Typs wie die Periodenspezifikation sind zulässig.

2.3 Federaufnahmen:

- 2.3.1 Einstellbare Federaufnahmen und Höhenverstellung sind verboten, es sei denn, sie gehören zu einer Periodenspezifikation für den Fahrzeugtyp.
In diesem Fall können nur die originalen Mittel zur Verstellung verwendet werden.
- 2.3.2 Die Original-Federaufnahmen dürfen nicht verändert werden.

2.4 Fahrwerksfedern

- 2.4.1 Diese können durch andere Federn ersetzt werden unter der Bedingung, dass Bauart und Anzahl identisch sind mit den Federn der Periodenspezifikation, die sie ersetzen.
- 2.4.2 Die Anzahl der Windungen/Blätter ist freigestellt.
- 2.4.3 Progressive Federn können nur verwendet werden, wenn dies bereits eine Periodenspezifikation war.
- 2.5 Aufhängungsverstrebungen/Verstärkungsbügel oder Streben und Aufhängungslenker: Verboten, sofern sie nicht eine Periodenspezifikation für das betreffende Modell darstellen.

3. Federn

Mit Ausnahme der Fahrwerksfedern können andere Federn ersetzt werden unter der Bedingung, dass Anzahl, Werkstoff und Federrate identisch sind mit den Federn, die sie ersetzen.

4. Lichtmaschine und Zündung

Der Ersatz einer Gleichstrom- durch eine Drehstromlichtmaschine gemäß der Periodenspezifikation gleicher oder höherer Leistung ist zulässig, aber das System und das Antriebsverfahren der Lichtmaschine muss unverändert bleiben.

Zahnriemenscheiben sind nicht erlaubt. Zündkerzen mit einem kleineren Durchmesser als die Standardspezifikation dürfen mit passenden Adaptern verwendet werden, sofern ein Beweis über deren Verwendung in der Periode erbracht werden kann.

5. Motor

5.1 Aufbohren

Erlaubt bis zu einer maximalen Übergröße von 1,2 mm über der Originalbohrung unter der Voraussetzung, dass die Vergrößerung die für die Periode festgelegte Hubraumklasse des Fahrzeugs nicht übersteigt.

5.2 Zylinderkopf und Zylinderblock

Das Verdichtungsverhältnis kann verändert werden durch Bearbeitung der Planflächen des Zylinderkopfs und des Zylinderblocks und/oder durch Weglassen der Dichtung oder Verwendung einer Dichtung mit einer anderen Dicke.

Nur homologierte Kipphebel dürfen verwendet werden.

5.3 Kolben, Nockenwellen und Ventildfedern

Falls die zum Einsatz kommenden Teile die Anzahl im homologierten Motor nicht übersteigen, können diese geändert werden oder andere Kolben, Nockenwellen und Ventildfedern mit unterschiedlicher Bau- oder Herstellungsart zum Einsatz kommen.

5.4 Feinbearbeitung

Bearbeitung, Polieren und Auswuchten von Motorteilen ist erlaubt, wenn

- 5.4.1 diese Vorgänge ohne Hinzufügung von Material ausgeführt werden.
- 5.4.2 es immer zweifelsfrei möglich ist nachzuweisen, dass diese Teile aus der Serienherstellung stammen, gemäß diesen Vorschriften erlaubt und/oder homologiert sind.
- 5.4.3 die Maße und Gewichte gemäß Homologationsblatt für das Fahrzeug werden beibehalten unter Berücksichtigung der im Homologationsblatt oder im Anhang J der Periode aufgeführten Toleranzen. Wenn diese Toleranzen nicht im Wagenausweis angegeben sind, wird ausschließlich für Gewichte eine Toleranz von +/- 5% berücksichtigt, für Abmessungen siehe Artikel 3.8 des Anhang K.

6. Ölkreislauf

- 6.1 Ausschließlich für das Motoröl dürfen ein Ölfilter und/oder ein Ölkühler hinzugefügt werden.
- 6.2 Ölkühler müssen, von oben gesehen, innerhalb des Karosserieumfanges untergebracht sein.
- 6.3 Feste oder mobile Ölwannen-Schwallbleche und -Klappen sind zugelassen.

7. Abgasanlage

- 7.1 Der Auslasskrümmer muss identisch mit dem Original sein, Schalldämpfer und Abgasrohr sind jedoch freigestellt.
- 7.2 Der sich ergebende Geräuschpegel muss innerhalb der gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte des Landes liegen, in dem der Wettbewerb stattfindet.
- 7.3 Die Mündungen der Abgasrohre müssen in einem Abstand von höchstens 45 cm und mindestens 10 cm vom Boden platziert sein. Der Ausgang des Abgasrohrs muss sich innerhalb der äußeren Begrenzungslinie des Fahrzeugs, in weniger als 10 cm Entfernung davon und hinter der Lotebene durch die Mitte des Radstandes befinden. Der Ausgang darf sich nur dann außerhalb der äußeren Begrenzungslinie befinden, falls dies mit der Periodenspezifikation für das Modell übereinstimmt.
Darüber hinaus ist ein angemessener Schutz vorzusehen, um Verbrennungen durch heiße Abgasrohre zu vermeiden.
- 7.4 Die Abgasanlage darf nicht provisorischer Art sein. Abgase dürfen nur am Ende der Anlage austreten. Es dürfen keine Teile des Fahrgestells zur Führung von Abgasen benutzt werden.

8. Kraftstoffsystem

- 8.1 Elektrische Kraftstoffpumpen dürfen durch mechanische ersetzt werden sowie umgekehrt und ihre Anzahl und ihre Anordnung darf geändert werden.
- 8.2 Jeglicher Kraftstofftank darf benutzt werden, vorausgesetzt, er entspricht den Bestimmungen des Artikel 5.5, das ursprünglich homologierte oder spezifizierte Fassungsvermögen wird nicht überschritten und er befindet sich an seinem ursprünglichen Einbauort oder aber im Kofferraum.
- 8.3 Die Anordnung von Kraftstoffleitungen ist freigestellt.

9. Vergaser

- 9.1 Der/die Vergaser darf/dürfen durch Vergaser anderer Größe als der/die im Homologationsblatt für das betreffende Modell angegebene/n ersetzt werden, sofern:
 - 9.1.1 Die Marke und alle Einzelheiten der Konstruktion und der Funktionsprinzipien mit denen des/der Vergaser/s entsprechend der Periodenspezifikation für das betreffende Modell identisch bleiben (Anzahl der Luftklappen, Düsen, Drosselklappen, Pumpen, usw.),

- 9.1.2 der/die Vergaser kann/können direkt am Einlasskrümmer unter Verwendung der ursprünglichen Befestigungsschrauben oder -bolzen und -löchern und ohne jegliches Zwischenteil befestigt werden.
- 9.1.3 Nur für Fahrzeuge der Periode G1: Im Hinblick auf die vorstehenden Bestimmungen und da die Marke des Vergasers in der Periode G1 freigestellt war, kann jede Vergasermarke verwendet werden, vorausgesetzt diese wurde in der Periode des betreffenden Fahrzeugmodells verwendet
- 9.2 Luftfilter und deren Gehäuse dürfen durch periodenspezifische Lufttrichter ersetzt werden.

10. Kraftübertragung

- 10.1 Getriebe: Nur ein (Handschaft- oder Automatik-) Getriebe und seine Übersetzungen, die der Periodenspezifikation entsprechen, darf benutzt werden. Schrägverzahnte Zahnräder dürfen durch geradeverzahnte ersetzt werden.
- 10.2 Achsantrieb: Nur die in der Periodenspezifikation aufgeführten Untersetzungen dürfen benutzt werden.
- 10.3 Differential: Ein Sperrdifferential des in der Periodenspezifikation für das betreffende Modell aufgeführten Typs darf benutzt werden.

11. Räder und Reifen

- 11.1 Räder: Müssen der Homologation oder einer in der Periode erhältlichen Periodenspezifikation entsprechen.
 - 11.1.1 Die Räder dürfen verstärkt werden, was eine Änderung des Befestigungssystems notwendig machen kann, vorausgesetzt, dass ein solches Befestigungssystem in der Periode für das betreffende Modell verwendet wurde.
 - 11.1.2 Renn-Tourenwagen und Renn-Grand-Touring-Wagen der Perioden F und G1 dürfen mit Leichtmetallrädern des Typs „Minilite“ mit den originalen Radabmessungen unter der Bedingung ausgestattet sein, dass kein alternatives Leichtmetallrad gemäß Periodenspezifikation erhältlich ist. Die maximal zulässige Spurweite muss eingehalten werden.
- 11.2 Reifen: Die Reifen müssen den Bestimmungen des Artikels 8 entsprechen.

12. Bremsen

- Die Bremsanlage muss voll und ganz der Periodenspezifikation entsprechen mit nachfolgenden Ausnahmen:
 - 12.1 Die Bremsanlage darf auf ein Zweikreisssystem umgebaut werden, so dass es über zwei getrennte Hydraulikkreise gleichzeitig auf alle vier Räder wirkt unter der Bedingung, dass weder Position oder die Befestigung der Pedale noch die Struktur oder die Karosserie des Fahrzeugs beeinflusst werden. Ein Bremskraftverstärker darf eingebaut oder stillgelegt werden.
 - 12.2 Druckbegrenzungsvorrichtungen dürfen in der hydraulischen Bremsanlage nur eingebaut werden,

falls dies in der Periodenspezifikation vorgesehen war. Eine Vorrichtung, die die Bremskraftverteilung zwischen Vorder- und Hinterrädern ermöglicht, darf nicht vom Fahrersitz aus betrieben werden können.

- 12.3 Brems scheiben dürfen nicht verändert werden.
 12.4 Bremsbelagmaterial und dessen Befestigungsverfahren sind freigestellt, aber die Abmessungen der Reibungsflächen dürfen gegenüber dem Homologationsblatt nicht geändert werden.

13. Fahrgastraum

13.1 Windschutzscheiben

13.1.1 Windschutzscheiben müssen aus Verbundglas sein, sofern keine Ausnahmegenehmigung zur Verwendung eines alternativen Materials für das betreffende Fahrzeug erteilt wurde.

13.1.2 Für offene Fahrzeuge, die vor 1955 gebaut wurden, sind die Windschutzscheiben freigestellt.

Sie müssen jedoch senkrecht mindestens 20 cm über die Oberfläche der Motorraumrückwand hinausragen.

13.1.3 Für Fahrzeuge mit Baujahr zwischen 1955 und 1961 einschließlich müssen die Windschutzscheiben die folgende Mindestmaße aufweisen:

13.1.3.1 senkrechte Höhe über Motorraumrückwand-Oberfläche: 20 cm

13.1.3.2 Breite: 90 cm für Fahrzeuge bis zu 1000 ccm, 100 cm für Fahrzeuge über 1000 ccm.

13.1.4 Änderungen an Zusatzteilen der Windschutzscheibe (Rahmen, Befestigungen, Dichtungen, usw.) sind nicht erlaubt.

13.2 Heckscheiben, Tür- und Ausstellfenster müssen aus Sicherheitsglas oder einem starren, transparenten Material von mind. 4 mm Dicke sein (Material Typ FAA, z.B. Lexan 400 wird empfohlen). Falls die originalen Scheiben ersetzt werden, dürfen die Fensterheber entfernt werden.

13.3 Senkrecht zu öffnende Seitenfenster dürfen durch waagrecht zu öffnende Schiebefenster ersetzt werden.

Jede andere Art von Öffnung und/oder Belüftung ist verboten, außer wenn diese homologiert ist oder nachgewiesen ist, dass diese in der Periode verwendet wurde.

13.4 Mit Ausnahme der Regelung in vorstehendem Artikel 13.3 sind Änderungen an Zusatzteilen der Scheiben (Rahmen, Befestigungen, Dichtungen, usw.) nicht erlaubt.

13.5 Die Vordersitze können geändert, Beifahrersitze und Rücksitze ausgebaut werden.

DMSB-Hinweis: Der Artikel 5.22.1 im Anhang K ist zu beachten.

13.6 Fußboden- und Dachverkleidung dürfen entfernt und Türverkleidungen ersetzt werden.

13.7 Die Bedienungselemente und ihre Funktionen müssen der Herstellerspezifikation entsprechen, aber sie können geändert werden, um sie bedienungsfreundlicher zu gestalten.

Dies betrifft das Tieferlegen der Lenksäule, die Verlängerung der Handbremse, deren Wiedereinbau innerhalb des Fahrgastraumes und ihre Umstellung auf „fly off“-System.

14. Unterbodenschutz

Das Hinzufügen einer Schutzvorrichtung für die Fahrzeugunterseite ist zulässig, sofern eine solche Vorrichtung im ursprünglichen Homologationsblatt aufgeführt ist oder durch die Wettbewerbsausschreibung erlaubt wird.

15. Aerodynamische Vorrichtungen

Aerodynamische Vorrichtungen sind nicht zulässig.

16. Ballast

Das Gewicht eines Fahrzeugs kann Ballastelemente umfassen unter der Voraussetzung, dass es sich um feste, einteilige Blöcke handelt, die mit Werkzeugen am Boden des Cockpits befestigt, sichtbar und durch die Technischen Kommissare versiegelt sind. Ein sicher befestigtes Ersatzrad kann als Ballastelement benutzt werden.

17. Karosserie

17.1 Nur bei Renn-Grand-Touring-Fahrzeugen (GTS) sind die Karosserie betreffend Änderungen zugelassen, die auch im Rahmen der wie unter Art. 2.3.7 aufgeführten damals gültigen internationalen Bestimmungen für Renn-Grand-Touring-Fahrzeuge in der Periode durchgeführt wurden.

Die Karosserie muss mit einer KOMPLETTEN Ausführung übereinstimmen, wie sie an dem betreffenden Modell für einen internationalen Wettbewerb gemäß FIA-Bestimmungen der Periode verwendet wurde.

17.2 Falls Änderungen an der homologierten Karosserie durchgeführt wurden, so muss dies bei der Geschichte des Fahrzeugs auf dem FIA-Wagenausweis mit Datum, Beschreibung und Angabe des Grundes für die Änderung aufgeführt sein.

17.3 Klappscheinwerfer und deren Mechanismus müssen original sein.

ANHANG X: TECHNISCHE BESTIMMUNGEN FÜR FORMEL EINS FAHRZEUGE AB 1966

1. Allgemeines

Ein Formel Eins Fahrzeug ist ein einsitziger Formel Eins-Rennwagen der Periodeneinteilung ,GR', ,HR' oder ,JR'.

(,GR' – Einsitziger Rennwagen der Periode 1. 1. 1966 bis 31. 12. 1971)

(HR' – Einsitzige Rennwagen der Periode 1. 1. 1972 bis 31. 12. 1976)

(JR' – Einsitzige Rennwagen der Periode 1. 1. 1977 bis 31. 12. 1982 und 3-Liter F1 vom 1. 1. 1977 bis 31. 12. 1985.

Die Fahrzeuge müssen den Bestimmungen für die FIA Formel Eins entsprechen, wie sie im Herstellungsjahr des Fahrzeugs oder während ihrer Teilnahme an internationalen Wettbewerben gültig waren.

Das Fahrzeug muss bei einem internationalen Formel Eins Wettbewerb zwischen dem 1. 1. 1966 und dem 31. 12. 1985 genannt gewesen und für diese abgenommen worden sein und für die ein Periodennachweis vorhanden ist.

Formel Eins Prototypen, die in der Periode (1. 1. 1966 bis 31. 12. 1985) von einem Grand Prix Team gebaut wurden und die den im Herstellungsjahr gültigen Formel Eins Bestimmungen der FIA entsprechen, können auch für zulässig erklärt werden, vorausgesetzt, es kann der Nachweis erbracht werden, dass es in der Periode von dem Grand Prix Team als Test- oder Entwicklungsfahrzeug eingesetzt wurde und dass sein Ursprung, seine ursprünglichen Spezifikationen und seine Geschichte nachgewiesen wird.

Fahrzeuge, die ausschließlich für die Formel 3000 gebaut wurden oder nur in dieser verwendet wurden, sind nicht zulässig. Fahrzeuge mit Gasturbinen-Motoren, 3500 ccm Saugmotoren oder 1500 ccm Turbomotoren sind nur für Paraden und Demonstrationen zugelassen. Formel Eins Fahrzeuge müssen den betreffenden Abschnitten des Anhangs K entsprechen.

Wenn es aufgrund der Bauweise des Fahrzeugs möglich ist, müssen alle Fahrer ein FIA-genehmigtes Kopfrückhaltesystem verwenden.

2. Fahrgestell

Das Fahrgestell muss der Ausführung und der Konstruktion des Originals entsprechen. Zur Reparatur von Verbundwerkstoff-Fahrgestellen darf Material hinzugefügt werden. Ein solches Fahrgestell muss jedoch einer professionellen technischen Inspektion unterzogen werden und eine entsprechende Bestätigung muss dem FIA-Wagenausweis beigefügt werden.

Am Fahrgestell dürfen keine anderen Änderungen durchgeführt werden und alle Sicherheitsbestimmungen der Periode, in der das Fahrzeugs an internationalen Wettbewerbsserien (nachfolgend „Internationales Leben“ genannt) teilgenommen hat, müssen beachtet werden, ausgenommen wie in Artikel 5.13.4 des Anhang K aufgeführt.

3. Vordere und hintere Radaufhängung

Die Radaufhängung muss der Hersteller-Spezifikation oder einem System mit Periodennachweis entsprechen.

Es sind nur Einzelfedern und mit linearer Rate zugelassen, es sei denn, es kann der Beweis erbracht werden, dass in der Periode Federn mit verstellbarer Rate oder Doppelfedern verwendet wurden. Für alle an dieser Meisterschaft teilnehmenden Fahrzeuge sind Gasdruck-Stoßdämpfer oder Dämpfer mit getrenntem Vorratsbehälter verboten.

Fahrzeuge, die ursprünglich mit einer aktiven Radaufhängung ausgerüstet waren, dürfen auf ein statisches System zurückgerüstet werden, das in der Periode an dem entsprechenden Modell verwendet wurde. Die Stoßdämpfer müssen eines Typs sein, wie er in der Periode verwendet wurde.

4. Motor

Der eingebaute Motor muss von gleicher Marke und von gleichem Modell und Typ sein, der einer Herstellerspezifikation entspricht, für die Periodennachweis besteht. Die Motor-Kategorien sind wie folgt:

- i) Saugmotoren bis zu 3000 ccm
- ii) Turbomotoren bis zu 1500 ccm (NUR FÜR PARADEN UND DEMONSTRATIONEN)
- iii) Saugmotoren bis zu 3500 ccm (NUR FÜR PARADEN UND DEMONSTRATIONEN)
- iv) Gasturbinenmotoren (NUR FÜR PARADEN UND DEMONSTRATIONEN)

Bei Motoren, die unterhalb des Hubraumlimits der Periode lagen, darf der Hubraum nicht über den während der aktiven internationalen Wettbewerbsteilnahme des Fahrzeugs benutzten Hubraum hinaus vergrößert werden.

Zur Teilnahme an Rennen sind ausschließlich Formel Eins Fahrzeuge mit Saugmotoren bis zu 3000 ccm zulässig. Der Motor muss der gleiche Typ sein wie der ursprünglich, während seiner Teilnahme an internationalen Wettbewerben in dem Wagen eingebaute und für den ein Periodennachweis vorliegt (zum Beispiel Cosworth DFV, Ferrari falt und V12, Alfa Romeo V8, BRM V12, usw.). Fahrzeuge, die ursprünglich mit einem Cosworth DFV (langhubig) ausgestattet waren, dürfen einen Cosworth DFV ss (kurzhubig) verwenden. Jedoch dürfen nur Fahrzeuge, die auch ursprünglich mit einem Cosworth DFY Motor ausgestattet waren, auch einen Cosworth DFY Motor verwenden.

Auf der ersten Seite von FIA-Wagenausweisen der Fahrzeuge gemäß i), ii), iii) und iv) muss aufgedruckt sein "FOR PARADES AND DEMONSTRATIONS ONLY".

(Anmerkung: Die Verwendung von Titanium für jedes Motorenteil, ausgenommen Ventildeckel, ist verboten, es sei denn, es gibt einen Periodennachweis für die Verwendung).

5. Zündung

Das Zündsystem muss dem Typ entsprechen, wie er während des internationalen Lebens des Fahrzeugs verwendet wurde. An jedem Fahrzeug darf ein elek-

tronischer Drehzahlbegrenzer eingebaut werden. Die Verwendung von elektronischen Motor-Management-Systemen an DFV/DFY Motoren ist verboten.

6. Starter

Zum Starten des Motors in der Startaufstellung und in den Boxen darf eine vorübergehend mit dem Fahrzeug verbundene, zusätzliche externe Energiequelle verwendet werden.

7. Instrumentierung

Elektronische Instrumente dürfen verwendet werden, jede Datenerfassung dieser Instrumente ist jedoch auf die folgenden Aufzeichnungsfunktionen begrenzt:

Motordrehzahl, Motor-Öldruck, Motor-Öltemperatur, Motor-Wassertemperatur und Kraftstoffdruck.

Raddrehzahl-Sensoren dürfen nur bei privaten Tests verwendet werden und müssen von dem Fahrzeug für die Dauer der TGP Veranstaltung einschließlich der ungezeigten freien Trainings entfernt werden.

8. Schmierung

Die Position der Motorölkühler dürfen geändert werden, sie dürfen jedoch die Silhouette des Fahrzeugs nicht verändern. Es muss ein Catch-Tank mit einem Fassungsvermögen von 3000 ccm eingebaut sein.

9. Kraftstoffsystem

Kraftstoffbehälter müssen den Sicherheitsbestimmungen des Artikels 253.14 des Anhangs J entsprechen.

Wenn der Bewerber einen Sicherheits-Kraftstoffbehälter verwendet, so muss diese immer von einem von der FIA anerkannten Hersteller stammen.

Um die Anerkennung der FIA zu erlangen, muss ein Hersteller den Beweis gleich bleibender Qualität seines Produktes sowie der Übereinstimmung mit den von der FIA genehmigten Spezifikationen geliefert haben. Die von der FIA anerkannten Hersteller von Sicherheits-Kraftstoffbehälter verpflichten sich, an ihre Kunden ausnahmslos Kraftstoffbehälter zu liefern, die mit den genehmigten Normen übereinstimmen.

Aus diesem Grund muss auf jedem gelieferten Kraftstoffbehälter der Name des Herstellers, das Herstellungsdatum und die Seriennummer aufgedruckt sein. Die FIA behält sich das Recht vor, nach Prüfung der von dem interessierten Hersteller eingereichten Unterlagen ein vollständig anderes Konzept von technischen Spezifikationen zu genehmigen (die technischen Spezifikationen für FT3-1999, FT3,5 oder FT5 Kraftstoffbehälter können beim Sekretariat der FIA angefordert werden).

Die Sicherheits-Kraftstoffbehälter aller Fahrzeuge der Perioden GR, HR und IR müssen mit Sicherheitsschaum gemäß amerikanischer Militärspezifikation MIL-B-83054 gefüllt sein. Für die Fahrzeuge dürfen Kraftstoffbehälter mit reduzierter Kapazität verwendet wer-

den, vorausgesetzt der Kraftstoffbehälter ist von einem FIA anerkannten Hersteller gebaut und die Ausführung und Methodik des Kraftstoffbehälters ist von dem Hersteller genehmigt. Kraftstoffbehälter mit reduziertem Fassungsvermögen müssen in das Volumen passen, in dem der ursprüngliche Tank untergebracht war und jeder Hohlraum um den Behälter muss vollständig mit Schaum gemäß oben aufgeführter Spezifikation gefüllt sein.

Nach etwa 5 Jahren kann das Altern des Sicherheits-Kraftstoffbehälters zu einer merklichen Herabsetzung der Festigkeitseigenschaften des Materials führen. Jeder Kraftstoffbehälter muss spätestens 5 Jahre nach Herstellungsdatum durch einen neuen ersetzt werden, es sei denn, der Hersteller nimmt eine erneute Prüfung vor und stelle eine neue Bescheinigung aus, die eine Gültigkeitsdauer von höchstens 2 Jahren hat.

Keinesfalls darf ein Kraftstoffbehälter länger als sieben Jahre ab Herstellungsdatum verwendet werden.

10. Getriebe

Fahrzeuge, die ursprünglich mit Halbautomatik-Getrieben ausgestattet waren, dürfen auf manuelle Getriebe umgerüstet werden. Die Getriebe müssen vom gleichen Typ und der gleichen Spezifikation sein wie die des Fahrzeugs während seiner Wettbewerbsgeschichte.

11. Achsantrieb

Der Achsantrieb einschließlich Differential muss der Herstellerspezifikation für diesen Fahrzeugtyp entsprechen und von einem Typ sein, für den ein Periodennachweis vorhanden ist.

12. Bremsen

Nur Fahrzeuge, die für Paraden und Demonstrationen verwendet werden, dürfen mit Karbonbremsen ausgestattet sein. Fahrzeuge, die ursprünglich mit Karbonbremsen ausgerüstet waren, dürfen auf Eisen/Stahlscheiben mit zeitgenössischem Sattel und konventionellen Belägen umgerüstet werden.

13. Räder

Die Räder müssen den Abmessungen gemäß dem internationalen Lebens des Fahrzeugs entsprechen.

Die Felgenbreiten dürfen nicht verbreitert werden, es dürfen aber schmalere Felgen verwendet werden, damit verfügbare Reifen montiert werden können.

Die Räder müssen den Zustandsprüfungs-Vorschriften des Anhangs K entsprechen.

14. Reifen

Der benannte Einheitsreifen ist der Avon Diagonalreifen mit Mischung A11 und nur diese dürfen verwendet werden. Bei Regen dürfen nur Avon-Diagonal-Rennreifen mit der „klassischen Formel Nass“ Profilierung verwendet werden. Es dürfen höchstens ein Satz Slick-Reifen bei jedem Wettbewerb in die Meisterschaft eingeführt werden. Fahrzeuge der Ka-

tegorie G dürfen Dunlop Reifen mit CR65 Profil verwenden.

Die Verwendung von Reifenwärmern oder die Anwendung irgendeines künstlichen Stoffes, welcher die Hysterese des Reifens beeinflusst, ist strikt verboten.

15. Karosserie

Die Karosserie des Fahrzeugs muss der Ausführung entsprechen, wie sie während seines aktiven internationalen Lebens verwendet wurde. Die Karosserie muss die entsprechende Originalwerbung gemäß aktivem Leben des Fahrzeugs aufweisen, vorbehaltlich jedoch der gesetzlichen Bestimmungen des Landes, in welchem der Wettbewerb stattfindet. Feuerlöschsysteme des Typs, wie sie während des internationalen Lebens des Fahrzeugs verwendet wurden, müssen eingebaut und funktionstüchtig sein. Die Feuerlöschsysteme dürfen gemäß Standards des Anhangs J, Artikel 274.14.1 ergänzt werden.

16. Aerodynamische Vorrichtungen

Aerodynamische Vorrichtungen dürfen an einem Fahrzeug nur angebracht werden, wenn diese Vorrichtungen auch während seines internationalen Lebens verwendet wurden. Die Vorrichtungen müssen in Ausführung, Anbringungsort und Abmessungen so sein, wie sie während des internationalen Lebens des Fahrzeugs verwendet wurden.

Aerodynamische Vorrichtungen, die an ungefederten Teilen des Fahrzeugs angebracht waren und/oder vom Cockpit aus regulierbar sind, sind nicht erlaubt.

Ursprünglich vorhandene aerodynamische Vorrichtungen dürfen auch entfernt werden.

Für Fahrzeuge, die mit festen aerodynamischen Schürzen in der Periode (während der Jahre 1981 und 1982) fahren, müssen die ursprüngliche Befestigung und Designausführung beibehalten werden.

Die Schürze muss jedoch so geändert werden, dass die vorgeschriebene statische Bodenfreiheit von mindestens 40 mm eingehalten wird. An den Schürzen befestigte Gleitleisten und/oder Gleitblöcke sind verboten.

Jede Vorrichtung um den Raum zwischen Karosserie und Boden zu überbrücken ist verboten. Kein gänzlich gefedertes Teil des Fahrzeugs darf weniger als 40 mm vom Boden entfernt liegen, wenn das Fahrzeug in normalem Renntrimm und mit Fahrer an Bord steht. Abgesehen von der gesamten Front und der Hinterräder darf kein Teil des Fahrzeugs systematisch oder kontinuierlich den Boden berühren, wenn sich das Fahrzeug bewegt. Wenn ein Fahrzeug kontinuierlich gegen diese Bestimmung verstößt, wird dies den Sportkommissaren gemeldet.

Jede Vorrichtung am Fahrzeug, die vorhanden ist, um die Bodenfreiheit während der Fahrt zu verringern, ist verboten.

Ground Effect Fahrzeuge, die original in der Periode mit nicht-feststehenden oder feststehenden (bis Ende 1982) Schürzen, sowie mit oder ohne Frontflügel führen, dürfen als einzige Alternative zur Periodenspezifikation mit einem Frontflügel gemäß Spezifikation folgender Zeichnung ausgerüstet werden. Die einzige zulässige Änderung am Design gemäß folgender Zeichnung (siehe Artikel 19) ist das Hinzufügen eines einzelnen Gurneys, maximale Höhe 10mm, der 90° gebogen sein muss und mit der Rückseite des Gurneys an der hinteren Kante des Flügels befestigt sein muss.

Das Material des Flügels darf entweder Aluminium oder Karbon sein. Flache Aluminium-Endplatten, die nicht mehr als 20 mm über die vorderen, hinteren, niedrigsten und höchsten Punkte hinausragen, dürfen angebracht werden.

17. Beleuchtung

Alle Fahrzeuge müssen während der gesamten Dauer des Wettbewerbs mit einem funktionstüchtigen roten Rücklicht ausgestattet sein, das ein von der FIA genehmigtes Modell ist (siehe Technische Liste No. 19). Das Licht muss in 90° zur Fahrzeug-Mittelachse nach hinten weisen, von hinten deutlich sichtbar sein, nicht mehr als 100 mm von der Mittelachse des Fahrzeugs und in einer Höhe von nicht weniger als 350 mm angebracht sein, sich höchstens 450 mm hinter der Mittellinie der Hinterräder befinden und muss vom Fahrer aus seiner normalen Sitzposition eingeschaltet werden können. Wenn LEDs (Leuchtdioden) verwendet werden, müssen mindestens 90 % dieser Elemente funktionstüchtig sein.

18. Abmessungen, Radstand, Spurweite und Gewicht

Der Radstand darf nicht um mehr als 1,1 % (höchstens 1"/25,4 mm) gegenüber einem Maß, für das ein Periodennachweis vorhanden ist, abweichen. Die Spurweite darf gegenüber einem Maß, für das ein Periodennachweis vorhanden ist, nicht höher liegen.

Das Fahrzeuggewicht, ermittelt ohne Kraftstoff, jedoch mit Öl, darf nicht weniger betragen als das in den technischen Bestimmungen der FIA Formel Eins Weltmeisterschaft für das Jahr, in welchem das Fahrzeug ursprünglich an Wettbewerben teilnahm, aufgeführte Mindestgewicht wie in Punkt 18 angegeben.

Wenn ein Fahrzeug zum Wiegen bestimmt wurde, darf außer Kraftstoff nichts von dem Fahrzeug entfernt werden und es dürfen keine flüssigen, festen oder gashaltige Stoffe hinzugefügt werden.

Zu jedem Zeitpunkt des Wettbewerbs darf die statische Höhe aller aufgehängten Teile des Fahrzeugs nicht weniger als 40 mm betragen.

19. Tabelle mit Abmessungen und technische Zeichnung

Siehe Tabelle 1 und Tabelle 2.

Tabelle 1

Formel Eins Fahrzeuge Periodenabmessungen

Jahr	Gesamtgewicht ohne Kraftstoff	Frontflügel max. Breite	Frontflügel max. Höhe	Frontflügel max. Überhang	Heckflügel max. Breite	Heckflügel max. Höhe	Heckflügel max. Überhang
1966	500 kg						
1967	500 kg						
1968	500 kg						
1969	500 kg						
1970	530 kg	1500 mm	Höhe Frontfelge		1100 mm	800 mm ¹	
1971	550 kg	1500 mm	Höhe Frontfelge		1100 mm	800 mm ¹	
1972	550 kg	1500 mm	Höhe Frontfelge		1100 mm	800 mm ¹	
1973	575 kg	1500 mm	Höhe Frontfelge		1100 mm	800 mm ¹	
1974	575 kg	1500 mm	Höhe Frontfelge		1100 mm	800 mm ¹	1000 mm
1975	575 kg	1500 mm	Höhe Frontfelge		1100 mm	800 mm ¹	1000 mm
1976	575 kg	1500 mm	Höhe Frontfelge	1200 mm	1100 mm	800 mm ¹	800 mm
1977	575 kg	1500 mm	Höhe Frontfelge	1200 mm		900 mm	800 mm
1978	575 kg	1500 mm	Höhe Frontfelge	1200 mm	1100 mm	900 mm	800 mm
1979	575 kg	1500 mm	Höhe Frontfelge	1200 mm	1100 mm	900 mm	800 mm
1980	575 kg	1500 mm	Höhe Frontfelge	1200 mm	1100 mm	900 mm	800 mm
1981	585 kg	1500 mm	Höhe Frontfelge	1200 mm	1100 mm	900 mm	800 mm
1982	585 kg	1500 mm	Höhe Frontfelge	1200 mm	1100 mm	900 mm	800 mm
1983	540 kg	1500 mm	Höhe Frontfelge	1200 mm	1000 mm	1000 mm	600 mm
1984	540 kg	1500 mm	Höhe Frontfelge	1200 mm	1000 mm	1000 mm	600 mm
1985	540 kg	1500 mm	Höhe Frontfelge	1200 mm	1000 mm	1000 mm	600 mm

Tabelle 2

**Formel Eins Fahrzeuge
Periodenabmessungen**

Jahr	Vorderräder max. Breite	Hinterräder max. Durchmesser	Hinterräder max. Breite	Fahrzeughöhe über dem Heckflügel	Gesamthöhe des Fahrzeuges	Bodenfreiheit
1966						
1967						
1968						
1969						
1970						
1971						
1972						
1973						
1974						
1975						
1976	21"	13" Felge	21"	50 mm		
1977	21"	13" Felge	21"	50 mm		
1978	21"	13" Felge	21"		900 mm	
1979	21"	13" Felge	21"		900 mm	
1980	21"	13" Felge	21"		900 mm	
1981	18"	26" AD	18"		900 mm	60 mm ²
1982	18"	26" AD	18"		900 mm	60 mm ²
1983	18"	26" AD	18"		1000 mm	60 mm ²
1984	18"	26" AD	18"		1000 mm	60 mm ²
1985	18"	26" AD	18"		1000 mm	60 mm ²

- 1 Dieses Maß wird von der gefederten Ebene gemessen.
Toleranz von 100 mm erlaubt für Messung zum Boden
- 2 Bodenfreiheit ursprünglich 60 mm, 40 mm Minimum erlaubt für alle Fahrzeuge, unabhängig von deren Periode
AD Außendurchmesser

Technische Zeichnung – Standard Frontflügel für Ground Effect Fahrzeuge

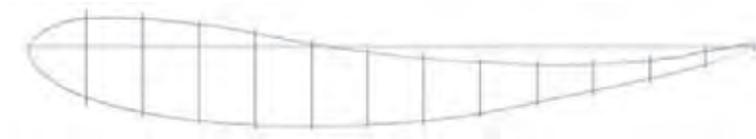
Gesamtmaß von vorn nach hinten: 321 mm

Radius an der vorderen Kante: 10,5 mm

Oberflächen Maße von der Mittellinie, von vorn nach hinten, 25 mm Schritte

	Untere Fläche	Obere Fläche
25	23	15
50	30	14
75	34	11,5
100	36	8
125	36,5	2
150	36	-2,5
175	24	-5,5
200	30,5	-7,5
225	25,5	-8,5
250	20	-8
275	14,5	-7
300	8	-2,5

Zeichnung ist nicht maßstäblich – Alle Maße in Millimeter, gerundet auf 0,5 mm



ANHANG XI

Bestimmungen für Fahrzeuge der Periode J1 und J2 bei Sportrallyes und Bergrennen

1. Zugelassene Fahrzeuge

1.1 Nur folgende Fahrzeuge der Perioden J1 und J2 (01.01.1982 bis 31.12.1985 und 01.01.1986 bis 31.12.1990) sind zugelassen:

- Gruppe B Fahrzeuge – über 1600 ccm und/oder mit Aufladung
- Gruppe B Fahrzeuge – bis zu einschließlich 1600 ccm
- Gruppe A Fahrzeuge
- Gruppe N Fahrzeuge

1.2 Die Historic Motor Sport Commission behält sich das Recht vor die Liste der zugelassenen Fahrzeuge zu ändern und/oder zu erweitern.

1.3 Es ist zu beachten, dass einige Gruppe-B-Fahrzeuge in der Periode bei Rallyes aus Sicherheitsgründen verboten wurden. Aus demselben Grund ist deren Verwendung nach wie vor bei dieser Art von Wettbewerben nicht erlaubt (siehe Artikel 7.4.1 des Anhang K).

2. Technische Bestimmungen

2.1 Die in Artikel 1.1 aufgeführten Fahrzeuge müssen dem Artikel 7 des Anhang K und den folgenden Artikeln entsprechen:

2.1.1 Gewicht

Das durch den Anhang J der Perioden J1 und J2 vorgeschriebene Mindestgewicht ist um 25 kg angehoben, um die jetzt zusätzlich vorgeschriebene Sicherheitsausrüstung auszugleichen.

2.1.2 Elektronik

Fahrzeuge, original homologiert oder zugelassen mit elektronischen Steuergeräten, Motormanagementsystemen und/oder Sensoren, müssen dasselbe System, angeschlossen und in voll funktionsfähigen Zustand, wie in der Periode oder gemäß Anhang J umgebaut, verwenden.

2.1.3 Luftbegrenzer

Alle Fahrzeuge der Periode J2 mit Aufladung müssen mit einem Luftbegrenzer ausgerüstet sein, der am Kompressor Gehäuse befestigt ist, *mit Ausnahme von Fahrzeugen, die original mit einem Kompressor-Einlassdurchmesser gleich oder kleiner als 36 mm für Gruppe N (Seriend Tourenwagen) und 38 mm für Gruppe A (Renn-tourenwagen) ausgerüstet sind, was der Homologation entsprechen muss.*

Dieser bei Rallyes vorgeschriebene Luftbegrenzer ist bei anderen Wettbewerben nicht verboten, wenn ein Teilnehmer sich dazu entscheiden sollte diesen zu verwenden.

Die gesamte Luft, die zur Versorgung des Motors notwendig ist, muss durch diesen Luftbegrenzer geführt werden, der den folgenden Abmessungen entsprechen muss:

Der innere Durchmesser des Luftbegrenzers darf maximal 36 mm für die Gruppe N (Serien-Produktions-Tourenwagen) und 38 mm für die Gruppe A

(Wettbewerbs-Touren-Wagen) betragen. Er muss über eine Mindestdistanz von 3 mm aufrechterhalten sein, gemessen stromabwärts von einer Ebene senkrecht zur Symmetrieachse, die sich maximal 50 mm stromaufwärts zu einer Ebene durch die äußere obere Kante der Kompressor schaufeln befinden muss. Dieser Abstand ist entlang der neutralen Achse des Einlasskanals zu messen (siehe folgende Zeichnung).

Der Durchmesser muss jederzeit eingehalten werden, unabhängig von den Temperaturbedingungen.

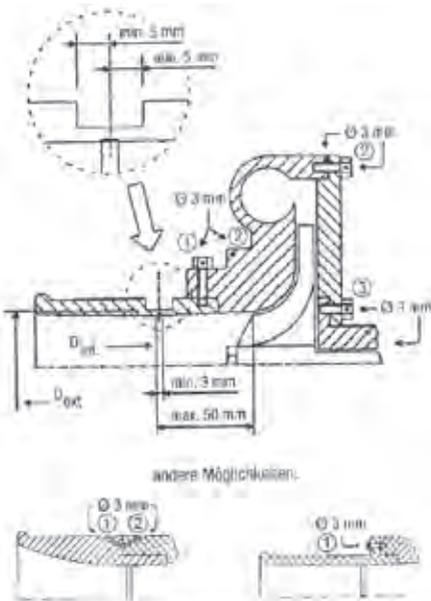
Der äußere Durchmesser des Luftbegrenzers muss an seinem engsten Punkt unter 42 mm für Gruppe N und 44 mm für Gruppe A liegen. Dieser Wert muss über eine Distanz von 5 mm auf jeder Seite eingehalten werden.

Die Befestigung des Luftbegrenzers am Turbolader muss so ausgeführt werden, dass zwei Schrauben komplett vom Kompressor Gehäuse oder vom Luftbegrenzer entfernt werden müssen, um den Luftbegrenzer vom Kompressor zu entfernen. Eine Befestigung mit einer Nadelsschraube ist nicht zulässig.

Ausschließlich zum Zwecke der Montage des Luftbegrenzers ist es erlaubt Material am Kompressor Gehäuse zu entfernen oder hinzuzufügen.

Die Köpfe der Schrauben müssen gebohrt sein, so dass eine Verplombung möglich ist.

Der Luftbegrenzer muss aus einem einzigen Material gefertigt sein und darf ausschließlich zum Zwecke der Verplombung gebohrt sein. Die Anbringung muss möglich sein zwischen den Befestigungsschrauben, zwischen dem Luftbegrenzer (oder der Befestigung Luftbegrenzer/Kompressor Gehäuse), dem Kompressor Gehäuse (oder der Gehäuse-/Flanschbefestigung) und dem Turbinengehäuse (oder der Gehäuse-/Flanschbefestigung) (siehe folgende Zeichnung).



1 - Bohrung für Luftbegrenzer oder Luftgepresstes Kompressorgehäuse

2 - Bohrung für Kompressor oder anderer Getriebe/Fan etc.

3 - Bohrung für Türverriegelung oder Gehäuse/Fan etc.

Hinweis: Der effektive Hubraum von Fahrzeugen der Periode J1 mit aufgeladenem Motor wird mit dem Koeffizient 1,4 und der effektive Hubraum von Fahrzeugen der Periode J2 mit aufgeladenem Motor wird mit dem Koeffizient 1,7 multipliziert.

3. Sicherheitsvorschriften

3.1 Fahrzeuge, die in Artikel 1.1 aufgeführt sind, unterliegen dem Artikel 5 (Sicherheit), wenn dieser mit folgenden Artikeln vereinbar ist.

3.2 Fahrzeuge, die in Artikel 1.1 aufgeführt sind, müssen wie folgt ausgerüstet sein:

3.2.1 Seitenscheiben Anti-Splitter-Folie

An Fahrzeugen der Perioden J1 und J2 muss an der inneren Oberfläche von Glasscheiben klar durchsichtige Splitterschutzfolie angebracht werden. Eine kleine Öffnung in der Folie ist vorgeschrieben, damit diese bei der technischen Abnahme besser erkennbar ist.

3.2.2 Windschutzscheibenfolie

Alle Fahrzeuge mit Verbundglaswindschutzscheibe dürfen eine durchsichtige Schutzfolie aus Kunststoff verwenden um Beschädigungen zu vermeiden. Diese Folie muss dieselbe Größe und Form wie die Windschutzscheibe haben und muss mit dieser komplett in Kontakt sein.

3.2.3 Überrollkäfig

Siehe Anhang V für Zeichnungen und Anhang VI für Bestimmungen.

3.2.4 Sitze

Für Fahrzeuge der Perioden J1 und J2, Sitze müssen eine Homologation gemäß FIA-Norm 8855/1999 oder 8862/2009 haben, mit Ausnahme des Lancia 037, für den ausschließlich die Norm 8862/2009 akzeptiert ist.

Die Befestigung muss den homologierten Anforderungen entsprechen.

3.2.5 Abnehmbares Lenkrad

Die Montage eines abnehmbaren Lenkrades ist bei Fahrzeugen der Perioden J1 und J2 vorgeschrieben (abhängig von der örtlichen/nationalen amtlichen Genehmigung).

3.2.6 Kraftstoff- und Ölleitungen - Kraftstoffproben

Bei Fahrzeugen der Perioden J1 und J2 müssen die serienmäßigen Öl- und Kraftstoffleitungen durch metallummantelte (Flugzeugbau/Aeroquip oder ähnlich) Leitungen gemäß aktuellem Anhang J Artikel 253-3.2. ersetzt werden. Das Kraftstoffsystem muss mit einer Trockentrennkupplung für Kraftstoffproben gemäß FIA technischer Liste Nr. 5 ausgerüstet sein.

3.2.7 Feuerlöcher

Fahrzeuge der Perioden J1 und J2 müssen mit einem Feuerlöschsystem gemäß Artikel 7.2 des aktuellen Anhang J und einem Handfeuerlöcher gemäß Artikel 253-7.3 des aktuellen Anhang J ausgerüstet sein.

3.3 Kopfrückhaltesystem und Sicherheitsgurte

Fahrer und Beifahrer von Fahrzeugen der Perioden J1 und J2 müssen ein Kopfrückhaltesystem gemäß aktuellem FIA Anhang L, Kapitel 3, Artikel 3 und aktuell FIA-homologierte 6-Punkt-Sicherheitsgurte gemäß Artikel 253-6 des aktuellen FIA Anhang J, welche mit FIA homologierten Kopfrückhaltesysteme kompatibel sind, verwenden.

ANHANG XII

Tabellen – Aluminiumlegierungen: Normen und Eigenschaften

Tabelle 1 – Normbezeichnung von Aluminiumlegierungen

Obwohl anzunehmen ist, dass derjenige, der Reparaturen oder Rekonstruktionen mechanischer Teile oder Strukturen ausführt, Kenntnisse über die Materialeigenschaften und die relevanten Fertigungsverfahren hat, sind hier einige Informationen und Daten als Richtlinie für die geeignete Materialauswahl aufgeführt.

Material	Europa CEN NF EN 573-3	USA	Deutschland DIN	Frankreich NF	UK BS	Italien UNI	ISO	Typische Verwendung
Aluminium Serie 1000	En Aw - 1200	1200	Al99		1C	P-Al99.0	Al99	Leichtbeanspruchte Teile mit guter Korrosionsbeständigkeit, Überdachung und Verkleidung, Kochgefäße, Verpackungen, kleine Befestigungen, Spezielle Anwendung in der Chemieindustrie
	En Aw - 1100	1100		A45			Al99.0Cu	
	En Aw - 1070A	1070A	Al99.7	A7				
	En Aw - 1080A	1080A						
Al-Cu-Legierungen Serie 2000	En Aw - 2117	2117	AlCu2.5Mg0.5	A-U2G	L86	P-AlCu2.5MgSi	AlCu2Mg	Draht für Niete, Hitzebeständige Teile, mechanische Teile, Flugzeugkomponenten, hochbeanspruchte Teile, Maschinengestänge
	En Aw - 2017	2017	AlCuMg1	A-U4G	H14	P-AlCu4MgMn	AlCuMgSi	
	En Aw - 2024	2024	AlCuMg2	A-U4G1	L97	P-AlCu4.5MgMn	AlCu4Mg1	
	En Aw - 2014	2014	AlCuSiMn	A-U4SG	H15	P-AlCu4.1SiMnMg	AlCu4SiMg	
	En Aw - 2011	2011	AlCuBiPb	A-USPbBi		P-AlCu5.5PbBi		
Al-Mn-Legierungen Serie 3000	En Aw - 3105	3105						Verkleidungen, Kochgefäße, Verpackungen, Überdachungen, Rohre, Tiefziehen
	En Aw - 3003	3003	AlMnCu	A-M1	N3	P-AlMn1.2Cu	AlMn1Cu	
	En Aw - 3004	3004	AlMn1Mg1	A-M1G		P-AlMn1.2Mg		
Al-Si-Legierungen Serie 4000	En Aw - 4032	4032	AlSi12			P-AlSi12Mg-CuNi		Schmiedeteile, Kolben, Anwendung, die gute Hitzebeständigkeit und geringe Ausdehnung fordert
	En Aw - 4043	4043	AlSi5		N21			
Al-Mg-Legierungen Serie 5000	En Aw – 5005	5005	AlMg1	A-G0.6	N41	P-AlMg0.8	AlMg1	korrosionsbeständige Verkleidungen und Überdachungen mit moderater Belastung, geschweißte Strukturen mit Beanspruchung und Seewasserkorrosionsbeständigkeit, Schiffsbau, Niete, Spezialverschraubungen
	En Aw – 5050	5050	AlMg1.5	A-G1	3L.44	P-AlMg1.5	AlMg2.5	
	En Aw – 5454	5454	AlMg2.7Mn	A-G2.5MC	N51		AlMg3Mn	
	En Aw – 5083	5083	AlMg4.5Mn	A-G4.5MC	N8	P-AlMg4.5	AlMg4.5Mn	
	En Aw - 5086	5086	AlMg4Mn	A-G4MC		P-AlMg4	AlMg4	

Material	Europa CEN NF EN 573-3	USA	Deutschland DIN	Frank- reich NF	UK BS	Italien UNI	ISO	Typische Verwendung
Al-Mg-Si- Legierun- gen Serie 6000	En Aw - 6181	6181						unbeanspruchte eloxierbare Strukturen, Tür- und Fensterrahmen, Möbelbeschläge, Dekora- tionszwecke, Strukturen mit moderater Belastung und guter Korrosionsbe- ständigkeit
	En Aw - 6082	6082	AlMgSi1	A-SGM0.7	H30	P-AISi1MgMn	AlMgSi1	
	En Aw - 6061	6061	AlMg1SiCu	A-GSUC	H20	P-AlMg1SiCu	AlMg1SiCu	
	En Aw - 6063	6063	AlMgSi0.5	A-GS	H9	P-AISi0.4Mg	AlMgSi	
Al-Zn-Le- gierungen Serie 7000	En Aw - 7075	7075	AlZnMgCu1.5	A-Z5GU	L95	P-AlZn5.8MgCu	AlZn6MgCu	geschweißte Strukturen mit hoher mechanischer Festigkeit (Legierungen ohne Kupfer), Hochbe- anspruchte Strukturen, Hochfeste Verkleidungen
	En Aw - 7020	7020	AlZn4.5Mg1	A-Z5g	H17	P-AlZn4.5Mg		
	En Aw - 7003	7003				P-AlZn5.8Mg0.8Zr		
Spezial- legierun- gen Serie 8000	En Aw - 8005	8005				P-AlFe0.6Si0.4		elektrische Leiter, Tiefziehteile
	En Aw - 8079	8079				P-AlFe1Si0.2		

Mechanische Eigenschaften von Aluminiumlegierungen

Tabelle 2 – Mechanische und physikalische Eigenschaften einiger wichtiger Aluminiumlegierungen im Vergleich mit andern Werkstoffen

Aluminiumlegierungen	Bezeichnung der Legierungen und Behandlungen	Mechanische Eigenschaften				Physikalische Eigenschaften			
		Rm (N/mm ²)	Re (N/mm ²)	e (%)	E-Modul (N/mm ²)	Schmelzpunkt (°C)	Spezifisches Gewicht (g/cm ³)	Ausdehnungskoeffizient ($\Delta l/l \times 10^{-3}$)	Elektrische Leitfähigkeit (% IACS)
Al 99.5 weichgeglühtes Blech	1050-0	90	50	40	68000	658	2,70	24,5	63
Al 99.5 Kaltverfestigtes Blech	1050-H18	120	90	14	68000	658	2,70	24,5	60
Al-Mn 1.2 Kaltverfestigtes Blech	3103-H14	160	130	15	69000	643	2,73	24,2	40
Al-Mg 3.5 Kaltverfestigtes Blech	5154-H14	260	210	12	69000	580	2,67	23,5	35
Al-Mg0.7-Si0.4 Stangenpressen, vergütet	6060-T5	230	180	14	69000	600	2,70	23	53
Al-Mg0.6-Si1 Stangenpressen, vergütet	6082-T6	310	270	13	69000	582	2,70	23,5	40
Al-Cu4.5-Mg1.5 Stangenpressen, vergütet	2024-T4	420	300	16	72000	513	2,79	23	30
Al-Cu4.5-Mg0.5-Si0.8 Vergütetes Blech	2014-T6	470	400	10	72000	510	2,80	23	40
Al-Zn5-Mg1 Stangenpressen, vergütet	7020-T6	370	290	15	71500	615	2,80	24,1	30

Al-Zn5,5-Mg2,5-Cu1,5 Stangenpressen, vergütet	7075-T6	580	500	10	71500	475	2,80	23,5	30
Al-Si7Mg Guss, vergütet	356-T6	280	190	6	73000	559	2,68	21,5	40
Al-Si13 Im Gusszustand	A-413-F	180	90	7	75000	575	2,65	20	25
andere Metalle als Referenz	Bezeichnung der Legierungen und Behandlungen	Mechanische Eigenschaften				Physikalische Eigenschaften			
		Rm (N/mm ²)	Re (N/mm ²)	e (%)	E-Modul (N/mm ²)	Schmelzpunkt (°C)	Spezifisches Gewicht (g/cm ³)	Ausdehnungskoeffizient ($\Delta l/l \times 10^{-3}$)	Elektrische Leitfähigkeit (% IACS)
unbehandeltes Kupfer		350	315	6		1062	8,9	16,5	95
Grauguss		210	175	0,5		1200	7,1	10,1	1
18/8 Stahl, weichgeglüht		630	280	55		1400	7,9	17,3	1,4
warmgewalzter Stahl		420	260	30		1400	7,8	11,7	10
gewalztes Magnesium		310	225	14		650	1,8	25,9	35

Diese Tabellenart kann bei der Auswahl von Ersatzmaterial helfen, sobald die mechanischen Eigenschaften des Originalmaterials bekannt sind.

Mechanische Eigenschaften von Füllstoffgeschweißten 6082 Aluminiumlegierungen

Tabelle 3 – Zugversuchsergebnis

	Probe	Zugfestigkeit (MPa)	Bruchstelle	Dehnung (%)
1	Basismaterial	276	-	8,9
2	Basismaterial	269	-	8,8
3	in geschweißtem Zustand	177	WEZ	7,0
4	in geschweißtem Zustand	178	WEZ	6,5
5	in geschweißtem Zustand	180	WEZ	5,5
6	in geschweißtem Zustand	154	WEZ	6,3
7	in geschweißtem Zustand	165	MW	5,6
8	in geschweißtem Zustand	158	WEZ	6,3

Hinweis:

Die Zugfestigkeit ist durch Schweißen in der Wärmeeinflusszone (WEZ) herabgesetzt.

Beim Punktschweißen ist die Festigkeit abhängig von der Anzahl der Punkte in der Verbindung. Bei der Verwendung von Punktschweißverfahren muss der ausführende Arbeiter darauf achten die Oxidschicht zu entfernen, um die Qualität der Verbindung zu garantieren.

ANLAGE 1

Periodenspezifikation für Stoßdämpfer

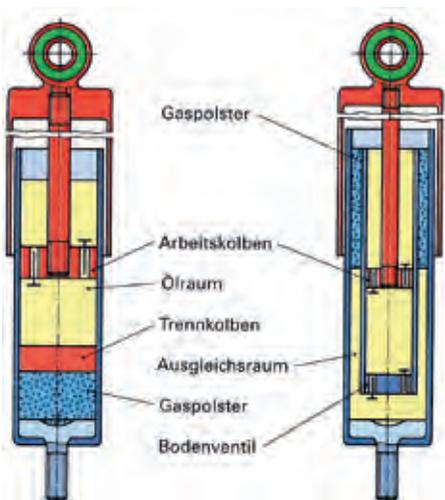
Im Anhang K sind die Spezifikation von Ersatzteilen auf eine Periodenspezifikation mit entsprechendem Nachweis beschränkt und Richtlinien zu Ersatzteilen aufgeführt. (Anhang K, Artikel 3.3). Seit 1946 hat sich die Stoßdämpfer-Technik gewaltig verändert und dieses Dokument zeigt auf, was in der Periode verfügbar war und wie man erkennen kann, was verwendet werden darf.

Die folgenden Punkte sollten vor dem Kauf von Stoßdämpfern sorgfältig geprüft werden:

- Zweirohrbauweise oder Einrohrbauweise
- Atmosphärisch, Niederdruckgas oder Hochdruckgas
- Gehäusematerial
- Starre, einfach einstellbare oder zweifach einstellbare Dämpfung
- Getrennter Vorratsbehälter
- Typ des Einbaus

Zweirohr-Teleskopdämpfer haben eine zentrale Ölkammer mit einem sich auf- und abwärts bewegenden Kolben, so dass das Öl durch Ventile gespült wird und ein Dämpferwiderstand erzeugt wird. Da das gesamte Öl- und Metallvolumen innerhalb des Dämpfergehäuses sich entsprechend der Kompression des Dämpfers erhöht, ist der Zentralzylinder von einem Öl und Gas (traditionell bei atmosphärischem Druck, in jüngerer Zeit jedoch bei Niederdruck) enthaltenden Behälter umgeben und bietet einen Raum, in welchen sich das Öl ausdehnen kann.

Einrohrbauweise gegenüber Zweirohrbauweise



Einrohrbauweise

Zweirohrbauweise

Ein Einrohrdämpfer ist ein Dämpfer, bei dem es keine Öl-Gas-Verbindungsstelle gibt und der normalerweise nur ein Rohr aufweist. Das Öl wird unter Druck gehalten durch einen Trennkolben, hinter dem sich eine Kammer mit Hochdruckgas befindet. Der Kompression des Dämpfers entsprechend wird der Raum mit dem Gaspolster reduziert. Die Aufrechterhaltung eines Hochdrucks in der Öl Kammer reduziert oder verhindert das Aufschäumen des Öls oder die Durchdringung des Öls mit Luft. Ausführungen aus jüngerer Zeit beinhalten Hochdruckgas in einer Zweirohrausführung; diese Technologie ist von einem späteren Zeitpunkt als die Technologie einer jeden, gegenwärtig im historischen Motorsport teilnehmende Kategorie.

Es kann sich als schwierig erweisen herauszufinden, welcher Dämpfertyp in einem Fahrzeug eingebaut ist, als allgemeine Regel gilt jedoch, dass sich ein Einrohrdämpfer, bei voller Kompression und anschließender Entlastung, bei Entlastung zumindest teilweise öffnen. Falls er „umgedreht“ oder horizontal eingebaut ist, handelt es sich um einen Einrohrdämpfer (oder er arbeitet nicht!). McPherson Federbeine, die scheinbar eine Kolbenstange mit großem Durchmesser haben, sind tatsächlich Einrohrdämpfer, die umgekehrt eingebaut sind und die sichtbare bewegliche Stange ist lediglich die Außenseite der Dämpferpatrone. Dies hat einen Festigkeitsvorteil, weil das Rohr mit großem Durchmesser gegenüber Verformung (beim Bremsen oder in Kurven) einen größeren Widerstand aufweist als die viel kleinere Kolbenstange eines Zweirohrdämpfers.

Ein Dämpfer, der zwei Einstellvorrichtungen in einem Lagerauge (wie in untenstehendem Bild zu sehen, es gibt jedoch zahlreiche Versionen) beinhaltet, ist ein Einrohrdämpfer. Zur Verdeutlichung des Maßstabs - die Öffnungen in den Einstellrädern bei diesem Beispiel haben einen Durchmesser von knapp über 1mm.



Doppelt einstellbare Einrohrbauweise

Bei den aktuellen Einrohrdämpfern sind die Einstellvorrichtungen unter der oberen Überwurfschraube oder unter dem Boden verborgen oder eingebaut. Dies wäre nicht akzeptabel für eine Periode, in der eine Einstellmöglichkeit nicht als Periodenspezifikation anerkannt ist.

Zweirohrdämpfer können Ventile im Boden, der oberen Überwurfschraube und dem Kolben beinhalten. Es ist relativ einfach, einen Dämpfer mit einem einstellbaren Druckdämpfungsventil im Boden herzustellen und diese Technologie wurde ab Mitte der 1950er verwendet.

Schon im Jahr 1957, und möglicherweise auch schon früher, verfügte Armstrong über ein höher entwickeltes System, durch das die Druckdämpfung und die Rückfederung zusammen über einen Einstellknopf am Boden der Einheit eingestellt werden konnte, wie unten dargestellt. Eine fast bündige Einstellvorrichtung war ebenfalls verfügbar. Das Verhältnis Druckdämpfung / Rückfederung wurde bei der Herstellung festgelegt und die Einstellvorrichtung veränderte beide gleichzeitig.



Armstrong einfach einstellbar

Die Möglichkeit der Einstellung von Druckdämpfung und Rückfederung unabhängig voneinander war schwieriger zu realisieren, wobei Koni die ersten waren, die dies mit ihrem 8211 Dämpfer erreichten. Einrohrdämpfer, bei denen beide Ventile in dem beweglichen Kolben eingebaut sind, stellten für die Hersteller eine Herausforderung dar. Bis in die 1980er Jahre gab es keine einstellbaren Einrohrdämpfer und erst im Jahr 1983 waren zweifach einstellbare Einrohrereinheiten verfügbar. Es folgten bald getrennte Vorratsbehälter für Einrohrdämpfer und gegenwärtig haben wir vierfach einstellbare Gasdruck-Zweirohrereinheiten, die natürlich für keine Art von historischem Motorsport geeignet sind.

McPherson Federbeine gibt es in zwei Arten: Die ersten und jetzt relativ seltenen Federbeine, bei denen das sichtbare äußere Gehäuse das äußere Rohr der Stoßdämpfereinheit bildet. Die Bauteile sind in das Gehäuse montiert und es gibt immer einen auf dem Gehäuse des Federbeins sichtbaren Einfüllstopfen (Foto unten links);

weiter verbreitet ist die Einheit mit einem kompletten, im Federbein untergebrachten Stoßdämpfer, der durch eine Überwurfschraube an seiner Position gehalten wird (Foto unten rechts). Diese beiden Einheiten sind nicht einstellbare Zweirohre.



McPherson Federbein

Bei Verwendung von McPherson Federbeinen mit Einrohr-Patroneneinsätzen (umgedrehter Einbau) muss der Durchmesser des sichtbaren Rohrs (nicht des Federbeingehäuses) dem Durchmesser der Periode entsprechen. Bei Escorts, sowohl dem Mark 1 und 2, wurden in der Periode üblicherweise Bilstein Einsätze, Einrohr, nicht einstellbar, mit einem Rohrdurchmesser von 41 mm, verwendet. Für den Lancia Stratos und den Fiat 131 wurden 50 mm Einsätze verwendet. Eine Einstellvorrichtung auf der Oberseite der Feder weist auf eine einstellbare Einrohr-Ausführung hin. Getrennte Vorratsbehälter sind eine spätere Spezifikation.

Federaufnahmen müssen der Periodenspezifikation entsprechen. Das Reglement unterscheidet nicht zwischen Federaufnahmen, die in den Stoßdämpfer integriert sind, und anderen Befestigungsarten der Federn am Fahrgestell. Was homologierte Fahrzeuge betrifft, so ist für viele Perioden im Anhang J festgelegt, dass die ursprünglichen Federbefestigungen beibehalten werden müssen; das bedeutet, dass einstellbare Federaufnahmen nicht verwendet werden dürfen, es sei denn, der Hersteller hat diese homologiert. Anhang K, Anhang IX Artikel 2.3.1 regelt diesen Punkt ebenfalls für CT und GTS Fahrzeuge der Perioden E, F und G1. Rennwagen ab Periode F waren häufig mit einstellbaren Federaufnahmen an Schraubenfeder-Dämpfereinheiten ausgestattet. Es gibt bislang keinen Nachweis, dass es in der Periode F ein homologiertes Fahrzeug mit homologierten einstellbaren Aufnahmen gab.

Periode	E	F	G	H	I	J
Befestigungsösen, alle Kategorien, Metalastic Buchse	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Befestigungsösen, Uniball, homologierte Fahrzeuge	nein	nein	Reg	Reg	Reg	Reg
Befestigungsösen, Uniball, einsitzige und zweisitzige Rennwagen	nein	ja	ja	ja	ja	ja
Zweirohrdämpfer, Stahlkörper mit einer einfach einstellbaren Dämpfung	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Zweirohrdämpfer, Stahlkörper mit einer einfach einstellbaren Dämpfung	ab 1957	ja	ja	ja	ja	ja
Zweirohrdämpfer, Stahlkörper mit zweifach einstellbarer Dämpfung	nein	ja	ja	ja	ja	ja
Zweirohrdämpfer, Alukörper mit zweifach einstellbarer Dämpfung	nein	nein	ja	ja	ja	ja
Einrohrdämpfer, Stahlkörper mit nicht einstellbarer Dämpfung	nein	1	ja	ja	ja	ja
Einrohrdämpfer, Alukörper, nicht einstellbare Dämpfung	nein	nein	ja	ja	ja	ja
Einrohrdämpfer, Stahlkörper, einstellbare Dämpfung	nein	nein	nein	nein	nein	ja
Einrohrdämpfer, Aluminiumkörper, einstellbare Dämpfung	nein	nein	nein	nein	nein	ja
Einrohrdämpfer mit getrenntem Vorratsbehälter	nein	nein	nein	nein	nein	ja

Anmerkung 1: Obwohl Einrohr-Stoßdämpfer verfügbar waren, so entsprachen sie einer sehr einfachen Spezifikation und sie wurden in der Periode F im Motorsport nur begrenzt verwendet.

Mit „Reg“ markierte Punkte können „Ja“ oder „Nein“ entsprechen. Uniball-Befestigungsösen wurden in Rennwagen ab Periode F verwendet, ihre Verwendung bei Produktionswagen (normalerweise mit Homologation) hängt von der für das Fahrzeug anzuwendenden Periode und Kategorie ab, da in den gültigen Bestimmungen die Befestigungen der Aufhängung nicht immer freigegeben waren. Vor der Verwendung von Einheiten mit Uniball-Befestigung müssen die anzuwendenden Bestimmungen des Anhang J und die Periodenspezifikation für das entsprechende Fahrzeug geprüft werden.

Es war die ursprüngliche Absicht des Verfassers, die verschiedenen Hersteller mit Hinweisen auf ihre entsprechenden Typen und Zulässigkeiten je Periode aufzulisten. Es wurde jedoch deutlich, dass es für die Liste zu viele Hersteller gibt. Einige Hersteller stellen Doppelrohre und Einrohre mit und ohne Einstellvorrichtungen her und einige Hersteller stellen Einheiten mit verborgenen oder versteckten Einstellvorrichtungen her. Viele Hersteller von Stoßdämpfern haben keine lange Vergangenheit und stellen keine Zweirohreinheiten her. Der Teilnehmer sollte immer nach der Spezifikation fragen, bevor er einen Stoßdämpfer auswählt und im Zweifelsfall Rat einholen.

**Bull. 309 u. 314:
Standardverfahren für die FIA-Anerkennung des
Austausches von mechanischen Teilen für
historische Fahrzeuge**

Neues Verfahren zur sofortigen Anwendung

Das nachfolgende Verfahren muss für die Anerkennung von mechanischen Teilen durch die FIA durchgeführt werden, die von einem anderen Hersteller nachgebaut werden als der, der die Originalteile, die in den betreffenden Fahrzeugen in der entsprechenden Periode gemäß Anhang K eingebaut waren, hergestellt hat oder herstellen ließ.

1. Das Verfahren muss von einem ASN auf Antrag des Teileherstellers oder von einem anderen Vertreter mit dem formellen Einverständnis des Herstellers eingeleitet werden.
2. Der Hersteller des Ersatzteils ist dafür verantwortlich, eine Genehmigung oder Lizenz zu erlangen, die für die Reproduktion des Originals gegebenenfalls erforderlich ist.
3. Die historische Kommission der FIA wird einen Techniker mit der Untersuchung beauftragen. Der technische Beauftragte ist entweder ein Technischer Delegierter der FIA und/oder Mitglied der Technischen Kommission mit entsprechendem technischem Hintergrundwissen oder aber ein unabhängiger Experte, der mit der fachtechnischen Seite des historischen Motorsports vertraut ist.
4. Wenn ein Teil zur Zulassung vorgelegt wird; muss der Antragsteller von der FIA über den ASN über die Vorgehensweise und die damit verbundenen Kosten informiert werden.
5. Am Herstellungsort müssen entsprechende Vorkehrungen getroffen werden, da der technische Beauftragte das neue, fertige Teil mit einem vorzugsweise neuen Muster des vom ASN bereits anerkannten Originalteils aus der Periode vergleichen wird. Falls möglich, sollten außerdem die Originalzeichnungen in Zusammenhang mit der Herstellung vorhanden sein. Das neue Teil wird zusammen mit dem alten genauestens unter-

sucht, und die Maße, Gewicht und Material beider Teile werden schriftlich festgehalten. Fotos, die identische Ansichten des neuen Teils und des Originalteils von allen Seiten zeigen, sollten angefertigt werden.

Alle technischen Zeichnungen des Teils sollten geprüft werden und, falls möglich, Kopien ausgehändigt werden.

Falls das neue Teil ein Gussteil ist, so können Ansichten und Fotos des Musters erforderlich sein

6. Diese Daten werden in einem formalen Bericht des Techn. Komitees der Hist. Fahrzeugkommission der FIA gesammelt, die das Fotodossier und Kopien der betreffenden Zeichnungen enthalten und mit den Empfehlungen des Techn. Komitees enden soll.
7. Die Hist. Fahrzeugkommission wird entscheiden, ob das Teil zur Verwendung im internationalen Motorsport gemäß den Bestimmungen des Anhangs K zum Internationalen Automobil-Sportgesetz zugelassen wird: Diese Zulassung betrifft dann aber lediglich die Übereinstimmung mit dem Originalteil und stellt keine Garantie oder Beurteilung hinsichtlich der Qualität oder Sicherheit bei der Verwendung des Teils dar. Sie beinhaltet auch nicht die Übernahme irgendeiner Verantwortung durch die FIA.
8. FIA anerkannte Teile werden in Übereinstimmung mit den Vorschriften der FIA durch Anbringung eines Codes gekennzeichnet.
9. Alle dem technischen Beauftragten entstandenen Kosten, die vorher mit der FIA abgesprochen wurden, werden ihm ersetzt. Außerdem erhält er von der FIA einen von ihr bestimmten Festbetrag, der maximal 1500 FF beträgt.
10. Dem Antragsteller wird von der FIA eine Standardgebühr in Rechnung gestellt, unabhängig davon, ob das Teil anerkannt worden ist oder nicht.
11. Guss- und Maschinentoleranzen

Äußerer Guss:	+/- 1,5 mm
Innerer Guss:	+/- 2,0 mm
Maschinell bearbeitete äußere Teile:	+/- 0,5 mm

Weitere DMSB-Informationen zum Anhang K:

I. ALLGEMEINES

Historic Technical Passport

Im DMSB-Bereich ist unabhängig von deren Status bei allen Geschwindigkeitswettbewerben für historische Fahrzeuge gemäß Anhang K, mit Ausnahme von Wettbewerben mit FIA-Prädikat, ein gültiger internationaler FIA Historic Technical Passport oder ein nationaler DMSB Historic Technical Passport vorgeschrieben. Gleichmaßen sind auch nationale Historic Technical Passport anderer ASN zulässig.

Bei Wettbewerben mit FIA Prädikat ist ein gültiger internationaler FIA Historic Technical Passport vorgeschrieben. Folgender ursprünglich genehmigte DMSB Historic Technical Passport ist für ungültig erklärt worden: HTP 57/15

Folgende ursprünglich vom DMSB genehmigte FIA Historic Technical Passport sind für ungültig erklärt worden: D-5249, D-5302, D-5484, D-6206

Außerdem sind folgende Historic Technical Passport durch die FIA für ungültig erklärt worden: NL-5284, GB-5758.

Internationale FIA HTP, welche auf der 12-seitigen (im DMSB-Bereich 13-seitigen) Ausführung mit den FIA ID Nummern 20000-35690 ausgestellt wurden, sind ungültig.

Internationale FIA HTP, ausgestellt auf dem 26-seitigen bzw. dem neuesten 27-seitigen Formular, haben eine Gültigkeit von 10 Jahren (siehe auch Artikel 4.2.8 des Anhang K). *Deren Gültigkeitsende ist auf Seite 1 des HTP angegeben.*

Grund- und Wiederholungsabnahmen:

Fahrzeuge mit internationalem FIA Historic Technical Passport:

Alle Fahrzeuge sind gemäß FIA-Bestimmungen im Zusammenhang mit der Erstellung des Historic Technical Passport (HTP) vom zuständigen ASN zu inspizieren. Aus diesem Grund benötigen alle Fahrzeuge, deren HTP vom DMSB ausgestellt sind, eine Grundabnahme von einem DMSB-Sachverständigen, in deren Zusammenhang ein FIA Barcodeaufkleber am Fahrzeug angebracht wird. Bei dieser Grundabnahme ist die Übereinstimmung des Fahrzeugs mit den Angaben und Fotos im HTP und mit den Sicherheitsbestimmungen gemäß Anhang K zu überprüfen.

Fahrzeuge mit nationalem DMSB Historic Technical Passport:

Alle Fahrzeuge benötigen eine Grundabnahme von einem DMSB-Sachverständigen, bei der die Übereinstim-

mung des Fahrzeugs mit den Angaben und Fotos im HTP und mit den Sicherheitsbestimmungen gemäß Anhang K zu überprüfen ist.

Für alle Fahrzeuge, deren Historic Technical Passport vom DMSB erstellt wurden, gilt:

Fahrzeuge ohne Straßenzulassung benötigen alle 24 Monate eine Wiederholungsabnahme von einem DMSB-Sachverständigen.

Die Abnahmen (Grundabnahme oder Wiederholungsabnahme) sind vom DMSB-Sachverständigen auf dem Abnahmeblatt im HTP einzutragen.

Fahrzeuge mit gültiger Straßenzulassung, die in keinem Fall den bei allen Geschwindigkeitswettbewerben vorgeschriebenen HTP ersetzt, müssen über eine gültige Hauptuntersuchung (nicht älter als 24 Monate) verfügen.

Die DMSB-Sachverständigenliste ist auf der DMSB-Internetseite www.dmsb.de im Downloadcenter verfügbar.

Historische Fahrzeuge bei Rallyes

Bei Rallyes mit Wertungsprüfungen auf Bestzeit werden rote 07er Kennzeichen nur dann akzeptiert, wenn ein schriftlicher HU-Nachweis nach § 29 StVZO nachgewiesen werden kann, welcher nicht älter als 24 Monate sein darf. Andere rote Kennzeichen, z.B. 06er oder 04er schwarz-weiß-gelbe Kurzzeitkennzeichen oder Ausfuhr-Kennzeichen sind bei diesen Rallyes nicht zugelassen.

II. ALLGEMEINE TECHNISCHE INFORMATIONEN

Armaturenbrett

Das Armaturenbrett wird durch den Anhang VIII und IX nicht freigestellt, weshalb es in seinem Grundaufbau beibehalten werden muss.

Bremsenkühlung

Der Einbau einer Luftführung/Airbox um die Scheibenbremsen herum zum Zwecke der Kühlung ist erlaubt (Bull. 326).

DMSB-Anmerkung: Vorgenannte Regelung ist dahingehend zu verstehen, dass ausschließlich bei Scheibenbremsanlagen und nur um die Bremsteile herum eine Luftführung gestaltet sein darf. Luftleitungen, Schläuche bzw. Kanäle, welche von der Fahrzeugfront bis zu Bremsanlage reichen, sind nicht zulässig.

Druckregelventile

Die durch den Anhang VIII, Art. 9.1 reglementierten Druckregelventile für die Bremsanlage sind nur zulässig, wenn dies im entsprechenden Fahrzeugmodell in der

zutreffenden Periode zur Anwendung gekommen ist. Die Ventile müssen an einer vom Fahrer/Beifahrer nicht erreichbaren Stelle angebracht sein, so dass eine Verstellung während der Fahrt nicht möglich ist.

Felgen

Die Verwendung von Revolution-Rädern in allen Fahrzeuggruppen ist erst ab Periode G erlaubt, da die Produktion nach 1965 begann.

Handbremse

Gemäß Anhang K ist es bei Renn-Tourenwagen und GTS-Fahrzeugen der Perioden E und F nicht erlaubt, eine Handbremse mit mechanischer Betätigung auf hydraulische Betätigung umzubauen.

Kipphebel in Ford-V8- und Chevrolet-V8-Motoren (Periode F)

In allen Ford-V8- und Chevrolet-V8-Motoren, die in Tourenwagen und GT-Fahrzeugen der Periode F zum Einsatz kommen, sind ausschließlich serienmäßige Kipphebel entsprechend dem Homologationsstandard in Gleitstein-ausführung zulässig. Jede von der Originalausführung abweichende Kipphebelversion ist unzulässig, was auch für jede Form von Rollenstößel gilt.

Kraftstoffbestimmungen

Im DMSB-Bereich sind für historische Fahrzeuge nach Anhang K handelsübliche Blei-Ersatzstoffe zugelassen.

Bei handelsüblichen Blei-Ersatzstoffen handelt es sich um Kraftstoffadditive für den Betrieb normaler straßenzugelassener Serienfahrzeuge, welche von einer Mineralölgesellschaft hergestellt wurden, keine leistungssteigernden Stoffe beinhalten und gegenwärtig an einer Reihe von öffentlichen Tankstellen für jedermann frei erhältlich sind. Im Zweifelsfall muss der Fahrer/Bewerber die Tankstelle nachweisen, von der er das Additiv bezogen hat. Spezial-Additive von einzelnen Händlern angeboten und vertrieben sind daher unzulässig.

Lichtmaschine

Entgegen früheren Bestimmungen ist es gemäß dem Anhang VIII, Artikel 1.9 im Anhang K bei allen Renn-Tourenwagen und GTS-Fahrzeugen erlaubt, eine Gleichstromdurch eine Drehstromlichtmaschine zu ersetzen.

Diese Drehstromlichtmaschine muss jedoch aus der gleichen Zeitperiode stammen, muss mind. die gleiche Leistung wie die Originale bringen und der Antrieb muss beibehalten werden. Neuzeitliche Hochleistungslichtmaschinen sind demnach nicht erlaubt.

Motorblöcke

Es wird daran erinnert, dass gemäß Anhang K nur Motorblöcke zulässig sind, die der Periodenspezifikation entsprechen. Dies sind z.B. bei den Modellen Lotus Cortina, Lotus Elan und Lotus 23 in der Periode F Motorblöcke der Typen 120E-6015 und 116E-6015.

Ölkühler

Bei Renn-Tourenwagen und GTS-Fahrzeugen der Perioden E und F darf ein Ölkühler hinzugefügt werden. Das heißt, falls serienmäßig keiner vorhanden war, darf unter

Beachtung des Artikel 6.1 im Anhang IX ein Ölkühler angebracht werden.

Falls bereits serienmäßig ein Ölkühler vorhanden war, z. B. einige Porsche-Modelle, darf ein zweiter Ölkühler angebracht werden. Der serienmäßige Ölkühler darf nicht durch einen anderen ersetzt werden.

Rotationskolbenmotoren (Wankel)

Vergleichsformel zwischen einem Hubkolbenmotor und einem Rotationskolbenmotor:

Die Äquivalenz ist 2 mal das Kammervolumen, welches durch den Unterschied zwischen dem maximalen und dem minimalen Volumen der Arbeitskammer bestimmt wird.

Spurweite

Hinsichtlich der Messmethode zur Ermittlung der Spurweite hat die FIA festgelegt: Die originale Spurweite muss zu jedem Zeitpunkt des Wettbewerbs eingehalten werden. Das heißt: Mit den gerade im Fahrzeug vorhandenen Verbrauchsstoffen, Sicherheitseinrichtungen usw., ohne Anhebung auf die originale Fahrzeughöhe, jedoch ohne Insassen. Die Spurweite ist auf der Radaufstandsfläche senkrecht unter der Radnabenmitte von Radmitte zu Radmitte zu ermitteln.

III: FAHRZEUGSPEZIFISCHE INFORMATIONEN

Mindestgewichte ab Periode G2

Gemäß Homologationsliste des FIA-Jahrbuches 1971 gelten ab der Periode G2 folgende Mindestgewichte:

Homolog.-nummer	Fahrzeug-hersteller	Fahrzeugmodell	Mindestgew. ab 1971
5331	BMW	2002 TI	920 kg
5310	Chevrolet	Camaro 70-350	1520 kg
5240	Ford	P7/20M	1100 kg
5241	Ford	P7/20M	1100 kg
5298	Ford	Capri 2.3 L	950 kg
5176	Ford	Lotus Cortina	835 kg
5211	Ford	Escort GT	770 kg
5302	Ford	Capri Super 2000	920 kg
5248	Ford	Mustang Fastback	1450 kg
5249	Ford	Mustang Fastback	1485 kg
5250	Ford	Mustang Fastback	1565 kg
5251	Ford	Mustang Hardtop	1345 kg
5252	Ford	Mustang Hardtop	1485 kg
5253	Ford	Mustang Hardtop	1565 kg
5273	Ford	Mustang Boss	1450 kg
5274k	Lincoln-Mercury	Cougar 351	1525 kg
5316	Toyo-Kogyo	Mazda 1800 Luce	1025 kg
5349	Toyo-Kogyo	Mazda 1200 STA	755 kg
1533	Vauxhall	Viva GT	930 kg

Mindestgewichte ab Periode H1

Gemäß Homologationsliste des FIA-Jahrbuches 1972 gelten ab der Periode H1 folgende Mindestgewichte:

Homolog.-nummer	Fahrzeughersteller	Fahrzeugmodell	Mindestgew. ab 1972
1576	Alfa Romeo	1750 GT Am	970 kg
585	Alpine	A110-1300	685 kg
523	Chevrolet	Corvette	1370 kg
583	Chevrolet	Corvette Sting Ray	1340 kg/ 1370 kg
1584	Ford	P7 2600 S	1150 kg
1524	Ford	Escort Twin Cam	790 kg
3002	Lancia	Fulvia Rallye 1,3	880 kg
3006	Lancia	Fulvia 1,6 HF	830 kg
3020	Lancia	Fulvia 1,3 S	880 kg
3024	Lancia	Fulvia 1,3 HF	810 kg
3031	Lancia	Fulvia Sport 1,3 S	850 kg
620	Lancia	Fulvia Sport 1,3	850 kg
5316	Toyo-Kogyo	Mazda 1800 Luce	1000 kg
1541	Toyo-Kogyo	M 10 A FR Coupé	850 kg

Elva Courier Mk I

In der Periode E ist der MGA-MkII-Motor mit 1622 ccm nicht erlaubt. Zulässig ist der MGA-MkI-Motor mit 1588 ccm (Minutes 15. 7. 96).

Jaguar E-4,2I

Für den Jaguar E in der 4,2 I-Version ist das Homologationsblatt Nr. 506 maßgeblich. Hiernach sind nur Speichenräder zulässig.

BMW 328

Beim BMW 328 der Periode D ist ausschließlich die Verwendung von Hebelstoßdämpfern zulässig.

Lancia Fulvia Coupe; Hom.Nr. 5045

Auch mit dem homologierten 5,5 Zoll-Felgen beträgt die max. zulässige Spurweite vorne 1300 mm und hinten 1280 mm.

Porsche 911, Hom.-Nr. 183

Für den Porsche 911 existieren im DMSB-Archiv zwei Homologationsblätter mit der Nr. 183, welche sich in einigen Details unterscheiden. Die eine Version ist auf Seite 1 mit dem ONS-Stempel sowie mit einem zweiten Stempel versehen, der die Aufschrift „Federation Internationale“ trägt. Die zweite Version trägt nur den ONS-Stempel. Es wurde nun herausgefunden, dass lediglich die erste Version, welche beide

Stempelaufdrucke hat, die damals genehmigte Version ist.

Aus diesem Grunde ist das Homologationsblatt, das ausschließlich den ONS-Stempel trägt, als ungültig zu betrachten.

Die zulässigen Radgrößen sind 4,5 x 15; 5 x 15 und 5,5 x 15. Fuchs-Räder sind erlaubt. Auch bei Verwendung der 6 mm-Beilagscheiben an den Rädern darf die Spurweite von vorne 1337 mm und hinten 1317 mm nicht überschritten werden.

Es wird klargestellt, dass in der Periode F in der Gruppe GT und GTS nur Ventildeckel und Nockenwellengehäuse zulässig sind, welche durch 6 Schrauben befestigt sind.

Renault Alpine A110-1,15 I

Bei dem Alpine mit der Homologation-Nr. 156 sind in der Periode F Felgen in den Größen 4,5 x 15", 5 x 13" und 5,5 x 13" in den Gruppen GT und GTS erlaubt.

Renault Alpine A110-1,3 I

Bei dem Alpine mit der Hom.-Nr. 222 sind in der Periode F Felgen in der Größe 4,5 x 15" in den Gruppen GT und GTS erlaubt. Die Felgenreöße 4,5 x 13" führt zu der Einstufung als GTP.

Jaguar E-4,2 I

Auch für die Periode F ist hinsichtlich des Jaguar E-4,2 I das Homologationsblatt Nr. 506 gültig.

Bull. 290: Ford-Cosworth-Motorblöcke

Die Ausnahmegenehmigung hinsichtlich der Benutzung von Ford-Cosworth-BDG-Aluminium-Motorblöcken anstelle der originalen Ford-Cosworth-FVA/FVC-Motorblöcke in 2,0 I-Zweisitzer-Sportwagen der Periode G galt bis zum 31. 12. 1994. Eine Ausnahmegenehmigung wird nicht mehr erteilt.

Austin-Healey Sprite

Für Mark 1-Fahrzeuge der Perioden E und F wird eine Toleranz von 1 Zoll zur Spurweite und zur Felgenreite (max. 4,5") akzeptiert.

Jaguar E-4,2 I

Für den Jaguar E in der 4,2 I-Version ist das Homologationsblatt Nr. 506 maßgeblich. Hiernach sind nur Speichenräder zulässig.

Nationale Fahrzeuggruppen (DMSB-Gruppen)

Inhaltsverzeichnis

Gruppe G.....	Seite 2
Gruppe F.....	Seite 22
Gruppe H.....	Seite 40
Gruppe FS.....	Seite 57
Gruppe CTC (Classic-Touring-Cars) und CGT (Classic-GT).....	Seite 65
Gruppe CSC (Classic-Sports-Cars).....	Seite 75

DMSB-Reglements, welche nicht im DMSB-Handbuch abgedruckt sind, können beim DMSB per E-Mail an technik@dmsb.de angefordert werden oder stehen auf der DMSB-Homepage als Download zur Verfügung.

FIA-Reglements stehen auf der FIA-Homepage unter www.fia.com als Download zur Verfügung. Diese FIA-Reglements sind nur in englischer oder französischer Sprache erhältlich.

Technische DMSB-Bestimmungen 2019 für die Gruppe G*

Stand: 01.11.2018 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

Inhaltsverzeichnis:

Art. 1	Serienfahrzeuge	Art. 17	Unterschutz
Art. 2	Zugelassene Fahrzeuge/ Teilnahmebedingungen	Art. 18	Zusatzrüstung, Behinderten-Umbauten, Bordwerkzeug
Art. 3	Anerkennung durch den DMSB	Art. 19	Kraftstoff
Art. 4	Schadstoffnormen	Art. 20	Elektrische Ausrüstung
Art. 5	Fahrzeughersteller, Re-Importe und Fahrzeugaumbauten	Art. 21	Sicherheitsausrüstung
Art. 6	Klasseneinteilung/Gewicht	Art. 21.1	Abschleppösen
Art. 7	Umstufung	Art. 21.2	Sicherheitsgurte
Art. 8	Motor	Art. 21.3	Überrollkäfig
Art. 9	Abgasanlage	Art. 21.4	Außenspiegel
Art. 10	Kraftübertragung	Art. 21.5	Scheiben
Art. 11	Bremsen	Art. 21.6	Hauptstromkreisunterbrecher
Art. 12	Radaufhängung	Art. 21.7	Feuerlöscher
Art. 13	Räder (Radschüssel + Felge) und Reifen	Art. 22	Nennungsangaben
Art. 13.1	Räder	Art. 23	Technische Prüfung
Art. 13.2	Reifen	Art. 23.1	Prüfung der Motorleistung
Art. 13.3	Rad-/Reifenkombination	Art. 23.2	Prüfung des Fahrzeug-Mindestgewichts
Art. 13.4	Reserverad	Art. 23.3	Prüfung des Steuer-Hubraumes
Art. 14	Karosserie	Art. 23.4	Prüfung der Fahrzeughöhe und der Boden- freiheit
Art. 15	Fahrzeughöhe	Art. 24	Einschränkung des Protestrechts
Art. 16	Fahrgastraum	Art. 25	Definitionen/Abkürzungen

* s. a., „Allgemeine Bestimmungen, Definitionen und Klarstellungen zu technischen Reglements“ im blauen Teil

Dieses Reglement tritt am 1. Januar 2019 in Kraft und ersetzt alle früheren Fassungen des Gruppe-G-Reglements. Die Bestimmungen des Anhangs J zum Internationalen Sportgesetz der FIA (ISG) sind nur in den nachfolgenden Regelungsbereichen anwendbar, wenn dort ausdrücklich darauf verwiesen wird.

Alles nicht ausdrücklich durch dieses Reglement Erlaubte ist verboten. Erlaubte Änderungen dürfen keine unerlaubten Änderungen oder Reglementverstöße nach sich ziehen.

Durch Verschleiß oder Unfall beschädigte Teile dürfen, falls nachfolgend nicht anders reglementiert, nur durch identische Originalersatzteile oder Identteile, gemäß Definition im Art. 25, ausgetauscht werden.

Art. 1 Serienfahrzeuge

Die Fahrzeuge müssen, außer wenn es für einzelne Bauteile in diesem Reglement anders bestimmt wird, in serienmäßigem Zustand sein, d. h. wie sie vom Herstellerwerk in Übereinstimmung mit der Allgemeinen Betriebserlaubnis (ABE) bzw. EWG Betriebserlaubnis/EWG-Übereinstimmungsbescheinigung (COC) geliefert werden. Vom Fahrzeughersteller für bestimmte Fahrzeugserien (z. B. Pokal-Wettbewerbe, Cups) vorgesehene Fahrzeugteile, die von der Großserie abweichen, sind in der Gruppe G nicht zugelassen.

Jedes Zubehör und alle Sonderausstattungen, die beim Fahrzeugkauf auch gegen Aufpreis vom Werk für die EU-Länder geliefert werden können, gelten als serienmäßig im Sinne des Gruppe G-Reglements, sofern im Übrigen keine Einschränkungen vorliegen. Nachträglich eingebaute Teile gelten als serienmäßig, wenn sie ab Herstellerwerk für die betreffende Fahrzeugvariante lieferbar sind oder waren (beachte auch Art. 3).

Achsgtriebe bzw. Differenziale mit Sperrwirkung sind nur dann zulässig, wenn diese im Rahmen der EG-Erstausrüstung ab Werk lieferbar sind oder waren (siehe auch Art. 10). Als nicht serienmäßig gelten Teile, die nur über Sportabteilungen der Herstellerwerke, Tuningfirmen usw. geliefert werden. Die Nachweispflicht für die Serienmäßigkeit der Fahrzeugteile liegt allein beim Bewerber/Fahrer.

Art. 2 Zugelassene Fahrzeuge/ Teilnahmebedingungen

Die Fahrzeuge müssen zum öffentlichen Straßenverkehr in der Bundesrepublik Deutschland oder durch einen DMSB-Wagenpass ausgestellt für die Gruppe G (Ausnahme: Rallye-Fahrzeuge) zugelassen sein und im Fahrzeugbrief bzw. in der Zulassungsbescheinigung den Tag der Erstzulassung aufweisen.

Nicht startberechtigt sind Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechniken, z. B. Elektro-/Hybridfahrzeuge oder gasbetriebene Fahrzeuge. Diese Technik darf auch dann nicht in den Fahrzeugen vorhanden sein, wenn sie außer Betrieb gesetzt ist.

Das Fahrzeugmodell muss in der G-Fahrzeuginstanz mit Typschlüssel-, Hersteller-Schlüssel- und ABE/EWG-Nummer enthalten sein.

Des Weiteren muss bei jeder Veranstaltung ein Auszug aus der G-Fahrzeuginstanz für das betreffende Fahrzeug vorgelegt werden.

Die Fahrzeuge müssen in allen Teilen uneingeschränkt und zu jeder Zeit der Veranstaltung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) entsprechen (Ausnahme: Art. 13.2.1). D.h., die Daten und Angaben des Fz.-Briefes, Fz.-Scheins, der Allgemeinen Betriebserlaubnis (ABE), EG-Betriebserlaubnis und die Bau- und Betriebsvorschriften der StVZO müssen eingehalten sein.

Die Zulässigkeit nachträglicher Änderungen an den Fahrzeugen muss durch Eintrag in den Fz.-Papieren oder durch ABE-Papiere oder durch EWG-Papiere, deren Gültigkeit nicht von einer Abnahme abhängig gemacht wird, nachgewiesen werden.

Seit 1. Oktober 2005 werden von den Zulassungsstellen neue Fahrzeugpapiere ausgegeben: Die neue Zulassungsbescheinigung Teil I (ZB I) ersetzt den alten Fahrzeugschein, die Zulassungsbescheinigung Teil II (ZB II) ersetzt den alten Fahrzeugbrief.

Die Zulässigkeit nachträglicher Eintragungen kann auch durch die Vorlage des alten (entwerteten) Fahrzeugbriefes nachgewiesen werden.

Alternativ zur Kopie des Fahrzeugbriefes bzw. der Zulassungsbescheinigung Teil I wird ein Gutachten zur Erlangung der Betriebserlaubnis gemäß § 21 StVZO oder ein Gutachten zur Erlangung einer Einzelgenehmigung nach § 13 EG-FGV akzeptiert, in dem die eintragungspflichtigen Fahrzeugänderungen unter Ziffer 22 eingetragen sind. Diese Gutachten müssen im Original vorgelegt werden.

Im Zweifelsfalle muss der Teilnehmer die Übereinstimmung mit der StVZO nachweisen, z. B. durch Vorlage von Gutachten, ABE, ABG oder Anbaubescheinigungen.

2.1 Fahrzeuge mit Straßen-Zulassung (Fahrzeugbrief und Fahrzeugschein)

Diese Fahrzeuge müssen eine gültige Hauptuntersuchung nach Paragraph 29 StVZO aufweisen (HU-Prüfplakette).

Für die Fahrzeuge muss eine gültige Originalbescheinigung über die Durchführung der Untersuchung der Abgase vorgelegt werden. Dabei ist zu beachten, dass seit der Änderung der gesetzlichen Vorschriften vom 01.04.2006 für Fahrzeuge mit OBD-System eine Untersuchung des Motormanagement-/Abgassystem (UMA) durchzuführen ist. Die Nachweispflicht entfällt bei Fahrzeugen, die nicht älter als 3 Jahre sind.

Hinweis: Seit dem 01.01.2010 wird die AU-Plakette entfernt und der Nachweis erfolgt ausschließlich über die gültige HU Plakette mit den Prüfbericht.

2.2 Fahrzeuge mit sportrechtlicher Zulassung (DMSB-Wagenpass)

Alternativ zu einem Fahrzeug mit gültiger Straßenzulassung sind auch Fahrzeuge ohne Straßenzulassung (Ausnahme Rallyesport) unter folgenden Voraussetzungen startberechtigt:

- Fahrzeuge ohne Straßenzulassung benötigen einen DMSB-Wagenpass ausgestellt auf die Gruppe G.
- Eine Wagenpass-Wiederholungsabnahme ist alle 24 Monate erforderlich.
- Für die Fahrzeuge muss eine gültige Originalbescheinigung über die Durchführung der Untersuchung der Abgabe vorgelegt werden. Dabei ist zu beachten, dass seit der Änderung der gesetzlichen Vorschriften vom 01.04.2006 für Fahrzeuge mit OBD-System eine Untersuchung des Motormanagement-/Abgassystem (UMA) durchzuführen ist. Die Nachweispflicht entfällt bei Fahrzeugen, die nicht älter als 3 Jahre sind.
- Eintragungspflichtige Fahrzeugänderungen müssen im Fahrzeugbrief bzw. in der Zulassungsbescheinigung Teil I eingetragen sein.
- Bei den Veranstaltungen muss der DMSB-Wagenpass und eine Kopie des Fahrzeugbriefs bzw. der Zulassungsbescheinigung Teil I oder der Originalbrief bzw. Zulassungsbescheinigung Teil I vorgelegt werden. Alternativ zur Kopie des Fahrzeugbriefs bzw. der Zulassungsbescheinigung Teil I wird ein Gutachten zur Erlangung der Betriebslaubnis gemäß § 21 StVZO oder ein Gutachten zur Erlangung einer Einzelgenehmigung nach § 13 EG-FGV akzeptiert, in dem die eintragungspflichtigen Fahrzeugänderungen unter Ziffer 22 eingetragen sind. Diese Gutachten müssen im Original vorgelegt werden. Im Einzelfall kann auch die Vorlage von ABE-Unterlagen und ähnliches erforderlich sein. Ein HU-Nachweis ist nicht erforderlich.

2.3 Fahrzeuge mit folgenden Zulassungen sind nicht startberechtigt:

- ausländische Zulassung,
- Fahrzeuge mit roten Kennzeichen (Ausnahme: rote Oldtimer-Kennzeichen, beginnend mit „07“, falls ein schriftlicher HU-Nachweis nach § 29 – nicht älter als 24 Monate – sowie eine AU nachgewiesen werden können),
- Kurzzeit-Kennzeichen (schwarz, weiß, gelb),
- Ausfuhr-Kennzeichen (schwarz, weiß, rot),
- Erprobungsfahrzeuge nach § 19, Abs. 6 (früher Abs. 3) StVZO (siehe Fz.-Schein).

Art. 3 Anerkennung durch den DMSB

Es sind nur Personenkraftwagen zugelassen, die in der G-Fahrzeugliste erfasst sind. In der G-Fahrzeugliste kann vom DMSB jedes Fahrzeug mit ABE- oder EWG-Gesamtbetriebslaubnis erfasst werden, welches in einer Stückzahl von mindestens 200 identischen Fahrzeugen in 12 aufeinanderfolgenden Monaten hergestellt wurde, eine Serienhöhe von 1600 mm nicht überschreitet und dessen Erstzulassung ab dem 01.01.1988 erfolgte.

Die G-Fahrzeugliste ist im „Downloadcenter“ auf der DMSB-Internetseite www.dmsb.de abrufbar.

In der G-Fahrzeugliste sind nur die Seriendaten eingetragen, welche für die betreffende Fahrzeugvariante serienmäßig sind und durch die Fahrzeug-ABE bzw. die Fahrzeug-EWG-Gesamtbetriebslaubnis für die jeweilige Typ-Schlüssel-Nummer freigegeben sind.

In der G-Fahrzeugliste sind sowohl das niedrigste als auch das höchste Leergewicht laut ABE bzw. EWG-Betriebslaubnis aufgenommen. Bei Fahrzeugen mit EWG-Betriebslaubnis sind die darin enthaltenen 75 kg (Pauschale für Fahrer) beim Eintrag in die G-Fahrzeugliste bereits abgezogen worden.

In der G-Fahrzeugliste ist die für die jeweilige Fahrzeugvariante niedrigste Serienhöhe laut ABE/EWG-Betriebslaubnis aufgeführt.

Sammelpositionen für Hersteller, z. B. HSN 0900 oder 0901, bei denen die Voraussetzungen nicht gegeben sind, eigene nationale Herstellerschüsselnummern zu erhalten, werden nicht akzeptiert.

Der DMSB behält sich das Recht vor, für bestimmte Fahrzeuge die Aufnahme in die G-Fahrzeugliste auch ohne Angabe von Gründen abzulehnen.

3.1 Aktualisierung der G-Fahrzeugliste/Ansprechpartner

Es ist jederzeit möglich, Fahrzeugmodelle in der G-Fahrzeugliste zu ergänzen. Dazu muss ein schriftlicher Antrag an die DMSB-Geschäftstelle erfolgen. Das hierfür erforderliche Antragsformular ist im „Downloadcenter“ auf der DMSB-Internetseite www.dmsb.de verfügbar.

3.2 Nachweis-Pflicht

Die Nachweispflicht bei einer Veranstaltung, ob das entsprechende Fahrzeugmodell in der G-Fahrzeugliste enthalten ist, liegt beim Teilnehmer/Fahrer. Der Nachweis muss durch Vorlage einer Kopie eines Auszugs aus der G-Fahrzeugliste erbracht werden. Außerdem muss eine Kopie des Fahrzeugbriefes bzw. Zulassungsbescheinigung Teil I vorgelegt werden.

Art. 4 Schadstoffnormen

4.1 Es sind Fahrzeuge zugelassen, welche die in der Anlage XXIII (= US-Norm) oder XXV (= Euronorm) zur StVZO beschriebenen Schadstoffnormen erfüllen.

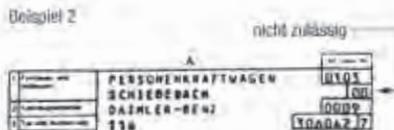
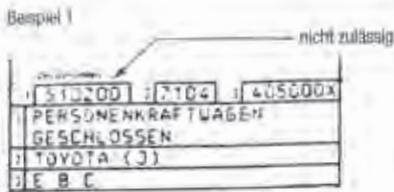
Fahrzeuge, welche in den Fahrzeugpapieren unter Ziffer 1 „Fahrzeug- und Aufbauart“ (Zeile 2) die Schlüsselendnummern 00, 05, 06, 07, 08, 09 und 10 (Zulassung vor 30.9.1990) und keinen entsprechenden Hinweis unter Ziffer 33 „Bemerkungen“, wie z. B.:

„Fahrzeug entspricht Anlage XXIII“ (= US-Norm) oder

„Fahrzeug entspricht Anlage XXV“ (= Euronorm) oder

„Fahrzeug hält Grenzwerte nach Anlage XXIII“ ein oder

„Fahrzeug hält Grenzwerte nach Anlage XXV“ ein“ aufweisen, sind nicht startberechtigt.



- 4.2 Es sind Fahrzeuge zugelassen, die mit einer die US- oder Euro-Norm erfüllende Abgasentgiftung nachgerüstet wurden.
- 4.3 Es sind Fahrzeuge zugelassen, die mit einer gültigen „ONS/DMSB-Abgasbestätigung“ (Typ B oder C) ausgestattet sind. Diese Bestätigung wird vom DMSB ausgehändigt, wenn das Fahrzeug die Abgaswerte analog der Euronorm nach Anlage XXV der StVZO erfüllt.
- 4.4 Die Nachrüstung von Systemen zur Abgasentgiftung (z. B. Katalysator, Kaltlaufregler oder Abgasrückführung) ist zulässig. Die dabei zur Verwendung kommenden Teile müssen keine Serienteile sein.

Es dürfen dabei nur jene Teile verwendet bzw. ausgetauscht werden, die unbedingt für die Abgasentgiftung notwendig sind. Solche Nachrüstungen sind eintragungspflichtig.

Art. 5 Fahrzeughersteller, Re-Importe und Fahrzeugumbauten

Hersteller: Für die Gruppe G werden nur Fahrzeughersteller als solche anerkannt, die in der DMSB-Fahrzeug-Herstellerliste aufgeführt sind. Der DMSB behält sich das Recht vor, Ausnahmen zu dieser Regelung zu genehmigen.

Für Re-Import-Fahrzeuge kann die Übereinstimmung mit einem einer ABE oder EWG-Übereinstimmungsbescheinigung (COC) entsprechenden Fahrzeug durch einen DMSB-Sachverständigen bei DEKRA und TÜV (TÜH) bescheinigt werden.

Hierzu werden spezielle Formblätter („Bescheinigungen für Fahrzeuge der Gruppe G“ bzw. „G-Bescheinigungen“) verwendet, die der DMSB-Sachverständige direkt aushändigt.

Eine von einem DMSB-Sachverständigen ausgestellte „Bescheinigung für Fahrzeuge der Gruppe G“ bzw. „G-Bescheinigung“ ist vorgeschrieben, wenn im Fz.-Brief die Typschlüssel- oder ABE-Nr. fehlt.

Eine Fahrzeugmodellvariante darf nicht auf eine andere Fahrzeugvariante z. B. Astra F GSi 2,0 auf Astra F GSi 2,0 16 V umgebaut werden. Eine Änderung der Typschlüssel-Nr. bzw. ABE-Nummer z. B. durch einen Sachverständigen ist nicht möglich bzw. zulässig.

5.1 Fahrzeug-Eigenbauten

Bei Fahrzeugen, die aus Neu- und/oder Altteilen auf- oder umgebaut wurden (Rohkarosserie), ist im Fahrzeugbrief/-schein (Ziffer 2) an erster Stelle nicht ein Automobilwerk genannt, sondern die Firma oder Person, die für den Zusammenbau verantwortlich war.

Solche, bereits existierende, Fahrzeuge können in der Gruppe G starten, wenn die Übereinstimmung mit einem der ABE entsprechenden und in der damaligen ONS-Fahrzeugliste aufgeführten Typ von einem DMSB-Sachverständigen bestätigt wurde.

Die Startmöglichkeit für vorgenannte Fahrzeuge wird für solche begrenzt, für die bis zum 31.12.1995 eine „Bescheinigung für Fahrzeuge der Gruppe G“ oder eine „G-Bescheinigung“ von einem DMSB-Sachverständigen ausgestellt wurde.

Für nach 1995 auf Rohkarosserie aufgebaute Fahrzeuge wird keine G-Bescheinigung durch einen DMSB-Sachverständigen erstellt.

Art. 6 Klasseneinteilung/Gewicht

Die Fahrzeugtypen werden entsprechend ihrem Leistungsgewicht in die jeweilige DMSB-Fahrzeugklasse 1–7 eingeteilt. Das Leergewicht wird dem Fahrzeugbrief bzw. der Zulassungsbescheinigung I, die Motorleistung der G-Fahrzeugliste entnommen (s. Artikel 3).

$$\text{Leistungsgewicht} = \frac{\text{Leergewicht lt. Fahrzeugpapieren} * \text{Motorleistung in kW aus G-Fahrzeugliste}}{\text{Motorleistung in kW aus G-Fahrzeugliste}}$$

LG-Klasse	Leistungsgewichtsbereich	
1		unter 9
2	ab 9	kleiner 11
3	ab 11	kleiner 13
4	ab 13	kleiner 15
5	ab 15	kleiner 18
6	ab 18	kleiner 21
7	ab 21	

Das Leistungsgewicht eines Fahrzeuges gilt nur dann als eingehalten, wenn

- das Mindestgewicht nach Art. 6.1 nicht unterschritten wird und
- die in der G-Fahrzeugliste eingetragene Motorleistung + 5 % (StVZO-Toleranz) nicht überschritten wird.

Eine freie Wahl der Einstufung ist nicht möglich.

Der DMSB behält sich das Recht vor, im Falle technischer Über- oder Unterlegenheit eines Fahrzeugmodells eine Um- bzw. eine Neueinstufung vorzunehmen.

Rallye: Falls das in Artikel 4 des DMSB-Rallye-Reglements (siehe DMSB-Handbuch, grüner Teil) geforderte Mindestgewicht höher sein sollte als das vorstehend geregelte Gewicht, so muss das Mindestgewicht gemäß Rallye-Reglement beachtet werden. Das max. zulässige Gesamtgewicht des jeweiligen Fahrzeugs darf nicht überschritten werden.

Motorleistung: Die Leistungsangabe im ursprünglichen Fz.-Brief und Fz.-Schein bzw. Zulassungsbescheinigung Teil I und II darf nicht geändert werden.

Gewichtserhöhung: Eine Gewichtserhöhung, die sich durch den Einbau von Sicherheitseinrichtungen bzw. erlaubten Zubehör im Rahmen des Reglements (wie Überrollvorrichtung, Domstrebe, Feuerlöscher, Zusatzinstrumente, Musikanlage, bei Rallyes und Cross-Slalom: Unterschutz) ergibt, ist um max. 100 kg bezogen auf das höchste Fahrzeugleergewicht laut G-Fahrzeugliste statthaft.

Die Hinzufügung jeglicher Art von Ballast (auch Ballast in versteckter Form) ist nicht zulässig.

Gewichtsreduktion: Eine Gewichtsreduktion, die sich durch den Austausch der Seriensitze durch Sportsitze, den Ausbau der hinteren Gurte oder andere, durch dieses Reglement erlaubte Änderungen ergibt, ist statthaft.

Jedoch ist diese zulässige Gewichtsreduktion um max. 20 kg, bezogen auf das niedrigste Fahrzeugleergewicht laut G-Fahrzeugliste, begrenzt. Davon abweichende Fahrzeugmindestgewichte werden nicht anerkannt.

Der DMSB behält sich das Recht vor, Gewichtsangaben von einem DMSB-Sachverständigen überprüfen und bestätigen zu lassen.

Achtung: Die in der G-Fahrzeugliste aufgeführte LG-Klasse stellt nur eine Orientierungshilfe dar. Es bleibt bei der Möglichkeit durch ein geändertes Fahrzeuggewicht gemäß den vorstehenden Bedingungen, in einer anderen LG-Klasse zu einer Veranstaltung zu nennen und teilzunehmen.

6.1 Fahrzeuggewicht

Das Fahrzeugmindestgewicht muss dem im Fahrzeugbrief bzw. in der Zulassungsbescheinigung Teil I eingetragenen Leergewicht* als auch für die genannte LG-Klasse notwendigem Gewicht entsprechen. Eine Kopie des Fahrzeugbriefes bzw. der Zulassungsbescheinigung Teil I muss bei der Veranstaltung mitgeführt werden. Die Gewichtsprüfung erfolgt gemäß Artikel 23.2.

Das im Fahrzeugbrief bzw. der Zulassungsbescheinigung Teil I eingetragene Fahrzeugleergewicht* muss sich in folgenden Bereichen bewegen (siehe auch Art. 6):

- Zulässiges Fahrzeug-Maximal-Gewicht:

Das Fahrzeuggewicht darf um maximal + 100 kg vom höchsten Leergewicht (nach oben) gemäß G-Fahrzeugliste (aus ABE bzw. EWG-Gesamtbetriebslaubnis entnommen; s. a. Original-Fz.-Brief bzw. Zulassungsbescheinigung Teil I) abweichen.

- Zulässiges Fahrzeugmindestgewicht:

Das Fahrzeuggewicht darf um maximal 20 kg vom niedrigsten Leergewicht (nach unten) gemäß G-Fahrzeugliste (aus ABE bzw. EWG-Gesamtbetriebslaubnis entnommen; s. a. Original-Fz.-Brief bzw. Zulassungsbescheinigung Teil I) abweichen.

Hinweis: Sollte eine Gewichtsänderung in den Fahrzeugpapieren erfolgen, so ist bei Fahrzeugen mit EWG-Gesamtbetriebslaubnis darauf zu achten, dass die 75 kg Pauschale für den Fahrer berücksichtigt wird. Beispiel: Fahrzeug bringt vollgetankt ohne Insassen 1000 kg auf die Waage, so ist ein Eintrag von 1075 kg im Fahrzeugbrief bzw. Zulassungsbescheinigung Teil I erforderlich.

***) Achtung:** Bei Fahrzeugen mit EWG-Gesamtbetriebslaubnis ist die Pauschale von 75 kg (Fahrergewichts-Pauschale) vorher abzuziehen! In der G-Fahrzeugliste ist diese Pauschale bei Fahrzeugen mit EWG-Gesamtbetriebslaubnis bereits abgezogen.

Art. 7 Umstufung

7.1 Höherstufung

Sollte eine der beiden nachfolgend aufgeführten Modifikationen am Fahrzeug vorgenommen worden sein, so erfolgt eine Höherstufung um eine LG-Klasse. Andere als die nachfolgend aufgeführten zwei Höherstufungsvarianten (d. h. Radbreite und Kotflügelverbreiterung) sind nicht zulässig.

7.1.1 Räder: (Radschüssel + Felge):

Bei der Verwendung von nichtserienmäßigen Felgenbreiten, größer als 7,0 Zoll (Maulweite), welche nicht in der G-Fahrzeugliste erfasst sind, erfolgt eine Umstufung in die nächsthöhere LG-Klasse. Darüber hinaus müssen die Bestimmungen des Art. 13.1 eingehalten werden.

Im Umkehrschluss heißt das, dass bei Verwendung eines Rades mit einer Maulweite von über 7 Zoll eine Höherstufung nur dann nicht erfolgt, wenn die betreffende Maulweite in der G-Fahrzeugliste für diese Fahrzeugvariante steht.

7.1.2 Kotflügelverbreiterung:

Die Verwendung von Kotflügelverbreiterungen (s. a. Definition in Art. 25) führt zur Umstufung in die nächsthöhere LG-Klasse. Darüber hinaus müssen Kotflügelverbreiterungen den Bestimmungen des Art. 14 entsprechen.

7.1.3 Für die Kombination der in Art. 7.1.1 und 7.1.2 aufgeführten technischen Änderungen wird lediglich die Umstufung in die nächsthöhere LG-Klasse vorgenommen; es erfolgt keine weitere Höherstufung.

Fahrzeuge, die nach Gruppe G-Reglement in der LG-Klasse 1 eingestuft sind, bleiben in dieser Klasse, auch wenn Änderungen gemäß Art. 7.1 und 7.2 vorgenommen worden sind. Für die ordnungsgemäße Angabe der LG-Klasse bei der Nennung zu einer Veranstaltung ist alleine der Fahrer/Bewerber verantwortlich.

Art. 8 Motor

Zylinderbohrungen und Kolben dürfen nur im Rahmen der Werkstoleranzen (laut Werkstatthandbuch bzw. Ersatzteillisten) verändert werden. Übermaßkolben laut Werkstatthandbuch sind erlaubt. Vorstehende Maßnahme ist nicht eintragungspflichtig.

Die Zylinderkopfdichtung ist frei unter der Bedingung, dass sich das Verdichtungsverhältnis nicht ändert.

Falls nicht anders durch dieses Reglement ausdrücklich festgelegt, müssen alle Teile des Motors einschließlich dessen Hilfs- und Nebenaggregaten, wie z. B. Luftfilter inklusive Luftfiltereinsatz, Lichtmaschine, Kraftstoffpumpe, Ventildeckel, Ölwanne, Ölschleuderbleche, Wasser- und Ölkühler serienmäßig sein.

8.1 Motor – Zündanlage
Fabrikat und Typ der Zündkerzen und Hochspannungskabel sind freigestellt.

Der Umbau einer konventionellen mechanisch kontaktgesteuerten Zündanlage auf eine elektronisch gesteuerte Zündanlage ist erlaubt.

Ein Fahrzeug mit elektronischer Zündanlage (z. B. Motronic) muss diese ohne Änderung beibehalten.

8.2 Motor – Kühlsystem

Der Thermostat sowie die Zu- und Abschaltung des Kühler-Lüfters sind freigestellt. Ebenso ist der Verschlussdeckel des Kühlsystems freigestellt. Das Kühlsystem muss beibehalten werden, d. h. ein riemengetriebener Lüfter darf nicht durch einen Elektroantrieb ersetzt werden.

8.3 Ventilsitz

Sollte es bei der Nachrüstung eines Katalysators, bedingt durch den unverbleiten Kraftstoff unbedingt notwendig sein, gehärtete Ventilsitze zu verwenden, so dürfen solche eingebaut werden.

Diese gehärteten Ventilsitze müssen keine Serienteile sein.

Art. 9 Abgasanlage

Ab Auslasskrümmerende dürfen nichtserienmäßige Abgasanlagen mit ABE, EG-Betriebserlaubnis oder einer EWG-Übereinstimmungsbescheinigung (COC) eingebaut werden.

Änderungen an Serien-, ABE-, EG- oder EWG-Anlagen sind nicht zulässig, auch wenn sie in den Fahrzeugpapieren beschrieben sein sollten. Ebenso sind variable Steuerungen des Abgasstroms, z. B. mittels Klappen unzulässig, es sei denn, diese Ausführung entspricht der Serie.

Abgasanlagen, bei denen der serienmäßige Auspuffkrümmer durch einen Fächerkrümmer ersetzt wird, sind auch dann nicht zulässig, wenn sie eine ABE besitzen.

Ebenso sind Abgasanlagen, die anhand eines „Technischen Berichts“ von einem Sachverständigen einer Technischen Überwachungsorganisation in die Fahrzeugpapiere eingetragen wurden, nicht erlaubt.

Die Verwendung von bauartgenehmigten Auspuffblenden (Endrohrblenden) ist zulässig, sofern diese ohne wei-

tere Änderungen der Abgasanlage mittels Schraubverbindung angebracht sind (z. B. Klemmschellen).

Änderungen, die für den Einbau einer Abgasreinigungsanlage notwendig sind, sind erlaubt.

Die Abgasvorschriften gemäß DMSB-Handbuch, blauer Teil, müssen beachtet werden.

Die Fahrzeuge müssen mindestens die Euronorm nach Anlage XXV zur StVZO erfüllen bzw. mit einer DMSB-Abgasbestätigung des Typs B oder C ausgestattet sein.

Partikelfilter für Fahrzeuge mit Dieselmotor

Grundsätzlich ist die Verwendung eines vom DMSB homologierten Partikelfilters vorgeschrieben. Die auf dem Homologationsblatt beschriebenen Kraftstoffadditive dürfen verwendet werden.

Alternativ zum DMSB-homologierten Partikelfilter darf der serienmäßige Partikelfilter verwendet werden, wenn das Fahrzeug die Abgasnorm EURO 4, Schlüssel-Nr. 62 in Ziffer 1 des Fahrzeugbriefes bzw. in Ziffer 14.1 der ZB I, enthält.

Art. 10 Kraftübertragung

Es sind nur die Getriebe und Achsantriebe bzw. Differenziale mit Sperrwirkung erlaubt, die für die betreffende Fahrzeugvariante im Rahmen der EG-Erstausrüstung serienmäßig vom Hersteller lieferbar sind bzw. waren.

Schaltgetriebe, Achsgetriebe und Differenziale mit Sperrwirkung müssen der Serie entsprechen.

Die Kombination von Getriebe- und Differentialübersetzung muss serienmäßig ab Werk lieferbar sein bzw. lieferbar gewesen sein und in einer Stückzahl von mindestens 200 Einheiten bei der betreffenden Fahrzeugvariante vom Fahrzeughersteller verbaut worden sein.

Art. 11 Bremsen

Bremsbeläge sind freigestellt. Nicht serienmäßige Bremsbeläge sind jedoch nur mit ABE, amtlichen Prüfzeichen (z. B. ECE R90), Prüfbericht mit Eintrag oder Teilegutachten zulässig.

Art. 12 Radaufhängung

Grundsätzlich müssen die typgerechten Fahrwerksdaten (z. B. Sturz, Spur, Nachlauf etc.) beibehalten werden.

Jedoch sind Abweichungen, die sich bei Änderung der Fahrzeughöhe durch Verwendung eines anderen Fahrwerks bzw. durch Verwendung von anderen Rädern gemäß Artikel 13.1 ergeben, zulässig. Darüber hinaus dürfen die vom Fahrzeughersteller vorgesehenen Verstellmöglichkeiten ausgenutzt werden. Der serienmäßige Lenkwinkel muss beibehalten werden.

12.1 Radaufhängung – Verstärkungen

Die Befestigungspunkte der Radaufhängungen, einschließlich die der Stoßdämpfer und der Federn am Fahrgestell, dürfen örtlich nur durch Schweißen verstärkt werden. Diese Verstärkung darf nicht

mehr als 5 cm über den Umriss der Originalschweißung hinausgehen. Die Federbeindome dürfen mit im Ersatzteilkatalog für Originalteile angebotene Reparaturblechen verstärkt werden.

Querstreben zwischen gleichen Achs-Anlenkpunkten rechts und links dürfen oben und unten montiert werden, jedoch müssen sie abnehmbar und an den Befestigungspunkten der Radaufhängung angeschraubt sein, wobei oben zusätzlich je Seite drei Bohrungen eingebracht werden dürfen. Die Querstreben sind nicht eintragungspflichtig.

- 12.2 Radaufhängung – Stoßdämpfer und Federn
In Stufen oder stufenlos höhenverstellbare Fahrwerke (Gewindefahrwerke), welche der StVZO entsprechen, sind zulässig.

Eine nicht serienmäßige Verstellmöglichkeit des Fahrwerkes vom Fahrgastraum aus ist unzulässig.

Falls serienmäßig eine Verstellung vom Fahrgastraum aus vorhanden ist, darf diese Verstellmöglichkeit nur unter Beibehaltung des serienmäßigen Fahrwerkes verwendet werden.

Die Fahrwerke dürfen auch mit einer in Reihe angeordneten Zusatzfeder (Helperfeder) ausgestattet sein.

Stoßdämpfer sind unter Beachtung nachfolgender Bestimmungen freigestellt, jedoch müssen Anzahl, Typ, Arbeitsprinzip und die Befestigungspunkte beibehalten werden.

Das Stoßdämpferrohr muss eine durchgehende Mittelachse aufweisen, welche identisch bzw. parallel zur Mittelachse der im Dämpferrohr befindlichen Kolbenstange verläuft, d.h. asymmetrische oder in sich versetzte Stoßdämpferrohre sind nicht zulässig.

Gasdruckstoßdämpfer sind vom Arbeitsprinzip her als Hydraulikdämpfer zu betrachten.

Die Radfedern sind freigestellt, jedoch müssen Einbauposition und Typ (z. B. Blattfeder, Spiralfeder) beibehalten werden.

Die Verwendung von Radfedern, welche nicht in die serienmäßigen Federaufnahmen passen (z. B. Sportfedern mit kleinerem Außendurchmesser), ist ohne Höherstufung zulässig.

Die Federaufnahmen sind freigestellt, jedoch darf an der Karosserie nichts verändert werden.

Darüber hinaus müssen alle Teile der Radaufhängung, welche nicht durch das vorliegende Reglement freigestellt sind, serienmäßig sein.

Nicht serienmäßige Federn und Federaufnahmen müssen in den Fahrzeugpapieren eingetragen sein. Nicht serienmäßig sind Federn, die vom Hersteller für diesen Typ ab Werk nicht lieferbar sind oder abgeänderte Serienfedern.

- 12.3 Domlager

Die oberen Domlager sind freigestellt. Es muss jedoch gewährleistet sein, dass sich die Position der Stoßdämpfer-Mittellinie (gedachter Durchstoßpunkt) in der Domöffnungs-Ebene in der gleichen Position befindet wie in der Serie. Der Austausch der Domlager alleine darf also keine Sturzveränderung bewirken.

Der Austausch der Domlager ist eintragungspflichtig oder es muss ein entsprechendes Gutachten, z. B. ABE- oder EG-Betriebslaubnis, vorgelegt werden. Änderungen an der Karosserie zum Zwecke des Einbaus anderer Domlager bzw. Federbeine sind nicht erlaubt.

Das karosserie seitige originale Lochbild für die Domlagerbefestigung muss beibehalten werden.

Die durch das Reglement erlaubten zusätzlichen Bohrungen zur Befestigung von Domstreben dürfen dementsprechend nicht verwendet werden.

- 12.4 Niveauregulierung

Falls eine Fahrzeugvariante serienmäßig wahlweise mit und ohne Niveauregulierung angeboten wird, so darf das Fahrzeug mit oder ohne diesem Reguliersystem eingesetzt werden.

Wird eine Fahrzeugvariante serienmäßig nur mit Niveauregulierung ausgeliefert, so muss dieses System ohne Änderung beibehalten werden, was auch z. B. auf die Stoßdämpfer zutrifft.

In diesem Fall ist auch eine Stilllegung nicht gestattet.

Art. 13 Räder und Reifen

- 13.1 Räder (Radschüssel + Felge)

Mit Ausnahme der Radbreite sind die Räder in allen Parametern freigestellt, somit sind auch Felgen-Durchmesser, Einpresstiefe, Felgenform, Material und Gewicht frei und es erfolgt keine Höherstufung. Vorstehende Freiheiten gelten auch für Räder mit nichtserienmäßigen Felgenbreiten bis einschließlich 7 Zoll (Maulweite). Die Radbreite ist bis zu max. 7 Zoll (Maulweite) ohne Höherstufung freigestellt.

Räder mit einer Breite (Maulweite) größer als 7 Zoll, welche nicht in der G-Fahrzeugliste erfasst sind, führen zur Umstufung in die nächsthöhere LG-Klasse (s. a. Art. 7).

Die Räder müssen für das betreffende Fahrzeug durch

- ABE, EG-Gesamtbetriebslaubnis, EWG-Übereinstimmungsbescheinigung (Certificate of Conformity COC) des Fahrzeugherstellers, oder
- Teilegutachten des Fahrzeugherstellers, oder
- ABE oder Teilegutachten des Räderherstellers freigegeben sein.

Die Räder nach b) und c) müssen im Fahrzeugbrief und Fahrzeugschein bzw. der Zulassungsbescheinigung Teil I und II eingetragen sein, sofern für das betreffende Fahrzeug weder eine Räder-ABE (ohne Auflage einer Anbauprüfung und Eintrag in die Fahrzeugpapiere) noch eine Anbaubestätigung nach §19 (3) Nr. 4 StVZO (ohne Auflage der Berichtigung der Fahrzeugpapiere) vorliegt, welche mitzuführen sind.

Distanzscheiben: Nichtserienmäßige spurverbreiternde Distanzscheiben sind unzulässig. Dies gilt auch dann, wenn diese bei Verwendung einer bestimmten Rad-/Reifenkombination als Auflage vorgeschrieben sind.

13.2 Reifen

13.2.1 Veranstaltungen mit dem Status

National A oder NEAFP – außer Rallye

Bei allen Veranstaltungen mit dem Status National A oder NEAFP – außer Rallye (d. h.: Rundstreckenrennen, Slalom, Bergrennen, Leistungsprüfungen) sind die Reifen (z. B. Slicks) unter der Bedingung freigestellt, dass sie auf den im Art. 13.1 beschriebenen Rädern montiert sind. Eine Eintragungspflicht in die Fz.-Papiere besteht hierbei nicht.

13.2.2 Rallyesport

Abweichend von vorstehenden Bestimmungen sind bei Rallye-Veranstaltungen die Reifen unter folgenden Bedingungen freigestellt:

- Montage auf in Art. 13.1 beschriebene Räder

- Erfüllung nachstehender Vorschriften

Profillose Reifen (Slicks) sind nicht zugelassen.

Die Reifen müssen wie nachfolgend beschrieben profiliert sein:

- Profiltiefe: mind. 1,6 mm

- Profilbreite: mind. 2 mm

- Profilabstand: max. 50 mm

- Profilabstand zur Reifenflanke: max. 50 mm

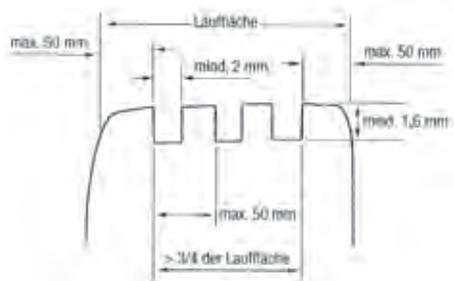
- Anzahl der Profilrillen: variabel

- Die Breite zwischen den beiden äußeren Profilrillen eines Reifens darf 3/4 der Lauffläche nicht unterschreiten.

Zu keinem Zeitpunkt während der Veranstaltung darf die Profiltiefe der am Fahrzeug montierten Reifen weniger als 1,6 mm betragen. Dies gilt für mindestens 3/4 der gesamten Profilfläche.

Ein Protest gegen die Profiltiefe und/oder das E-Kennzeichen (ECE/EG-Genehmigungs-Prüfzeichen) ist nicht zulässig.

Darüber hinaus müssen die Reifen der StVZO entsprechen.



13.2.3 Für alle Veranstaltungsarten mit dem Status National

Reifengröße: Die Reifengröße ist unter Einhaltung der nachfolgenden Bestimmungen ohne Höherstufung freigestellt.

Zulässigkeit: Es sind nur Reifen zulässig, die uneingeschränkt der StVZO entsprechen und für das betreffende Fahrzeug durch den Hersteller, durch ABE, EG-Gesamt-Betriebserlaubnis, EWG-Übereinstimmungsbescheinigung (COC) oder einen Bericht eines Technischen Dienstes freigegeben und mit vollständiger ECE-Bezeichnung (z. B. 175/70R13 82S) im Fahrzeugschein bzw. Fahrzeugbrief eingetragen sind.

Kennzeichnung: Auf der Reifenflanke muss in erhabener Schrift die vollständige ECE-Bezeichnung mit dem E-Genehmigungszeichen deutlich lesbar angegeben sein, z. B.:

175/70R13 82S  (gemäß ECE)

185/70R13 84H  (gemäß EWG)

Grundsätzlich muss der komplette Reifen formgehezt sein. Ausschließlich hinsichtlich der E-Kennzeichnung werden auch bestimmte Reifen akzeptiert, bei denen die E-Kennzeichnung nachträglich durch den Reifen-Hersteller oder General-Importeur aufvulkanisiert wurde. Diese Reifen benötigen eine individuelle Freigabe durch den DMSB. Eine Liste dieser Reifen ist im „Downloadcenter“ auf der DMSB-Internetseite www.dmsb.de verfügbar.

Andere Kennzeichnungen, z. B. durch Einbrennen, Einschneiden, Aufkleben, etc. werden nicht anerkannt. Zusätzliche Beschriftungen wie "Not for highway service", "Not for highway use" oder "N.H.S." sind unbedeutend, da sie nur den Export in die USA und Kanada betreffen.

Symbol für die Geschwindigkeitskategorie: Die Verwendung von Reifen mit höherwertigem Geschwindigkeitssymbol (z. B. T, H, V, W), als in den Fahrzeugpapieren eingetragen, ist erlaubt. Nur bei M+S-Reifen darf die Geschwindigkeitskategorie (siehe Symbolangabe) niedriger sein.

Profilierung: Es sind nur im Vulkanisationsverfahren (formgeheizte) hergestellte Profile zulässig. Geschnittene Profile sind verboten. Abgefahrene Reifen dürfen nicht nachgeschnitten werden.

Die Reifen müssen im Neuzustand ein Negativprofilanteil von mindestens 17 % aufweisen.

Die Reifenprofiltiefe muss beim Start mindestens 2 mm betragen.

Zu keinem Zeitpunkt während der Veranstaltung darf die Profiltiefe der am Fahrzeug montierten Reifen weniger als 1,6 mm betragen. Dies gilt für mindestens 3/4 der gesamten Profilfläche.

Ein Protest gegen die Profiltiefe ist nicht zulässig.

Die Reifenbauart (z. B. radial, diagonal) aller am Fahrzeug zum Einsatz kommenden Reifen muss einheitlich sein. Die gleichzeitige Benutzung von Sommer- und Winter-Reifen (M+S) ist unzulässig.

An einer Achse müssen Reifen gleichen Fabrikats mit gleichem Profilbild benutzt werden. Das Fabrikat und das Profilbild der Reifen für Vorder- und Hinterachse dürfen unterschiedlich sein.

M+S-Reifen: Alle in den Fahrzeugpapieren eingetragenen Reifengrößen können auch als M+S-Reifen gefahren werden. Steht in den Fahrzeugpapieren allerdings hinter einer Reifenbezeichnung der Zusatz "M+S", so ist diese Reifengröße nur als M+S-Reifen zulässig.

Auch auf M+S-Reifen muss die vollständige ECE-Bezeichnung (mit Geschwindigkeitsindex und E-Kennzeichnung) in erhabener Schrift vorhanden sein.

13.3 Rad-/Reifenkombination

Die Nachweispflicht für die Zulässigkeit der verwendeten Rad-/Reifenkombination liegt beim Bewerber/Fahrer. Der DMSB behält sich das Recht vor, die Zulässigkeit von Rad-/Reifen-Größen sowie deren Eintrag in den Fahrzeugpapieren zu überprüfen.

13.4 Reserverad

Das Reserverad kann während der Veranstaltung weggelassen werden, wenn das in der G-Fahrzeugliste eingetragene Fahrzeugmindestgewicht eingehalten wird (s. a. Art. 23.2). Zur Ermittlung des Fahrzeugmindestgewichtes für den Eintrag in die Fahrzeugpapiere muss jedoch das Fahrzeug mit Reserverad gewogen werden.

Auch bei Verwendung des oder der Reserveräder (Rallyesport) müssen alle Regelungen gemäß Artikel 13.2.2 bis 13.3 beachtet werden.

Noträder dürfen als Reserverad eingebaut sein, sie dürfen jedoch, solange sich das Fahrzeug im Wettbewerb befindet, nicht am Fahrwerk montiert werden.

Art. 14 Karosserie

Nichtserienmäßige Schiebe-/Sonnendächer sind erlaubt, wenn sie eingetragen sind bzw. eine ABE oder EG-Betriebserlaubnis vorliegt. Die Schiebe-/Sonnendächer oder Cabriodächer müssen während der Veranstaltung geschlossen sein.

Falls eine Fahrzeugvariante alternativ mit und ohne einem Schiebe-/Sonnendach ausgeliefert wird bzw. wurde, darf ein vorhandenes Schiebe-/Sonnendach unter der Bedingung entfernt werden, dass die entstandene Öffnung durch das gleiche Material mit gleicher Materialdicke (Toleranz: 10 %) wie das des Seriendaches durch Schweißung verschlossen wird.

Front-, Heck- und Seitenspoiler dürfen hinzugefügt oder durch andere ersetzt werden. Nichtserienmäßige Spoiler dürfen den Fahrzeugumriss, von vorne gesehen, nicht überragen, sie müssen also innerhalb der Frontalprojektion (evtl. mit Kotflügelverbreiterung, jedoch ohne Außenspiegel) liegen.

Spoiler müssen eine ABE oder EG-Betriebserlaubnis haben oder in den Fahrzeugpapieren eingetragen sein.

Statt der Serienstoßfänger dürfen zugelassene Spoiler mit integriertem Stoßfänger montiert werden. Sie dürfen jedoch nicht weggelassen oder durch andere Stoßfänger ersetzt werden.

Die amtlichen Kennzeichen müssen an den serienmäßigen vom Fahrzeughersteller vorgesehenen Stellen angebracht sein. Bei Fahrzeugen mit DMSB-Wagenpass können alternativ zu den amtlichen Kennzeichen auch andere Blechschilder (mit durchgehender Oberfläche) angebracht werden. Für das vordere Kennzeichen bzw. Blechschild ist eine Höhe von 110 +/- 10 mm und eine Länge zwischen 340 bis 530 mm vorgeschrieben.

Zierleisten können, nicht verschraubte Radkappen und Radzierblenden müssen entfernt werden. Nach dem Entfernen von Zierleisten und Radkappen dürfen keine scharfen Kanten (z. B. Befestigungsklammern) erscheinen. Zusätzliche Haubenhalter sind empfohlen.

Kotflügel: Die Originalkontur der Kotflügel muss beibehalten werden.

Oberhalb der Radmitte müssen die Kotflügel, senkrecht gemessen, die gesamte Reifenlauffläche abdecken.

Kotflügelverbreiterungen führen automatisch zu einer Höherstufung des Fahrzeuges (s. Art. 7). Darüber hinaus müssen Kotflügelverbreiterungen den nachfolgenden Bestimmungen entsprechen.

Die Radhaus-Ausschnittskanten der Kotflügel dürfen nachgearbeitet und/oder durch aufgesetzte Formteile verbreitert werden. Hierbei darf die Verbreiterung/Nacharbeitung nur innerhalb des an die ursprünglichen Rad-

haus-Ausschnittskanten angrenzenden Radhausbereichs von max. 60 mm (+ 20 mm Toleranz*) vorgenommen werden (s. nachfolgende Skizze). Die Messung ist hierbei unter Berücksichtigung der Karosseriekontur durchzuführen. Darüber hinaus darf die Verbreiterung max. 30 mm (+ 20 mm Toleranz*) je Kotflügel – in Fahrzeugquerachse, horizontal gemessen – nicht überschreiten (s. Skizze).

* Die Toleranz berücksichtigt alle Messunsicherheiten (mit Ausnahme der Messmittel-Toleranz), insbesondere die Toleranz, die sich aus der Ermittlung des Messpunktes durch die nachträgliche Formgebung ergibt sowie die Serienfertigungsabweichungen.

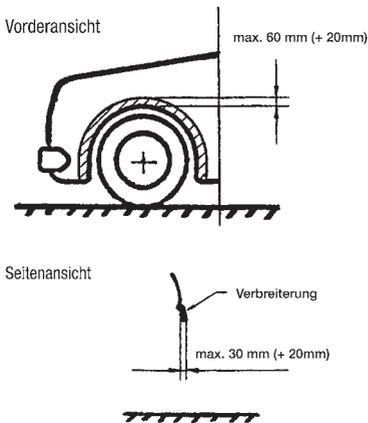
Kotflügelverbreiterungen müssen immer in den Fahrzeugpapieren eingetragen sein.

Das Umbördeln der Kotflügelinnenkanten ist (ohne Höherstufung) zulässig. Bei Vorhandensein von Kotflügelrändern aus Kunststoff dürfen diese zum Zwecke der Freigängigkeit der Reifen umgelegt oder abgeschnitten werden, wobei keine scharfen Kanten entstehen dürfen.

Die Schnittfläche muss abgerundet und mit einem Kantenschutz abgedeckt werden.

Aufgrund einer vorgenommenen Kotflügelverbreiterung dürfen die originalen Radhausschalen/Innenkotflügel auf das Notwendige angepasst, jedoch nicht weggelassen werden.

Skizze:



Zur Scheibentönung gelten folgende Bestimmungen:

Für alle Wettbewerbsarten:

Die Windschutzscheibe, die Heckscheibe sowie die Scheiben der Fahrer- und Beifahrertür müssen klar durchsichtig und dürfen demnach nicht getönt sein, es sei denn, es handelt sich um das serienmäßige getönte Wärmeschutzglas, welches der StVZO entspricht.

Bei Rundstreckenrennen und Leistungsprüfungen:

- a) Getönte Folien (auch bauartgeprüfte), Aufkleber und Besprühung sind mit Ausnahme der hinteren Seitenscheiben nicht erlaubt.
- b) Sämtliche Fahrzeugscheiben mit Ausnahme der hinteren Seitenscheiben dürfen nicht getönt sein, es sei denn, es handelt sich um das serienmäßig getönte Wärmeschutzglas, welches der StVZO entspricht.

Art. 15 Fahrzeughöhe

Die in der G-Fahrzeughöhe eingetragene Fahrzeughöhe darf um maximal 50 mm über- oder unterschritten werden (s. a. Art. 23.4).

Art. 16 Fahrgastraum

Die Innenausstattung des Fahrgastraumes und die Instrumentierung sind freigestellt. Jedoch müssen Innenausstattung und Instrumentierung – mit Ausnahme von Airbag-Systemen, welche freigestellt sind – mindestens der einfachsten serienmäßigen Fahrzeugvariante (siehe Art. 25) entsprechen.

Fahrzeug-Spezialausführungen, die z. B. aufgrund besonderer Einsatzbedingungen vom Hersteller um- bzw. ausgerüstet wurden – wie z. B. Werkstattfahrzeuge, Fahrzeuge der Post, Paketdienste oder Transportfirmen mit ausgebauten Sitzen – gelten i. S. dieses Reglements nicht als serienmäßig.

D. h. es dürfen keine Sitze ausgebaut werden, auch wenn der Eintrag in den Fahrzeugpapieren eine wahlweise Sitzplatzanzahl beinhaltet.

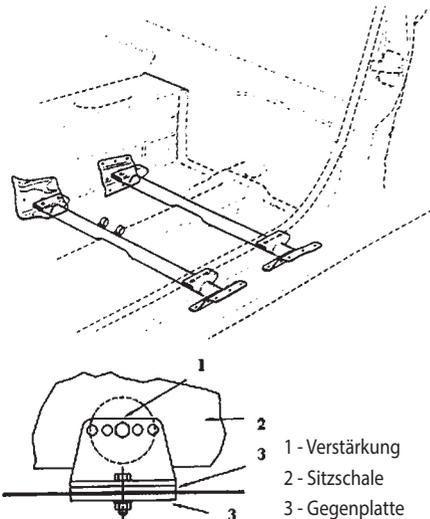
Die vorderen Sitze dürfen durch nichtserienmäßige Sportsitze ersetzt werden.

Bei Rundstreckenrennen, Bergrennen, Leistungsprüfungen und Rallyes sind für die Insassen FIA-homologierte bzw. ehemals FIA-homologierte Sitze gemäß FIA-Normen 8855-1999 oder 8862-2009 vorgeschrieben.

Falls ein FIA-homologierter Sitz zur Anwendung kommt, darf dessen Alter maximal 10 Jahre betragen.

FIA-homologierte Sitze müssen, mit Ausnahme des Rallyesports, nicht zwingend in den Fahrzeugpapieren eingetragen sein. Alternativ zu einem Eintrag in den Fahrzeugpapieren genügt ein Eintrag eines DMSB-Sachverständigen im DMSB-Wagenpass.

Die Sitzbefestigung muss der Serie, dem Art. 253-16 im Anhang J zum ISG, der FIA-Sitzhomologation oder einer der nachstehenden Zeichnungen entsprechen.



- 1 - Verstärkung
- 2 - Sitzschale
- 3 - Gegenplatte

Das verwendete Rohrmaterial muss aus Stahl bestehen und mit einem Durchmesser von mind. $\varnothing 38 \times 2,5$ mm bzw. $\varnothing 40 \times 2$ mm oder mit einem Vierkantquerschnitt von mind. $35 \times 35 \times 2$ mm ausgeführt sein oder, falls gegeben, der Homologation entsprechen.

Darüber hinaus sind adäquate, von den vorstehenden Möglichkeiten abweichende Sitzbefestigungen zulässig, falls diese konkret oder in Zusammenhang mit einem Sitzeintrag in den Fahrzeugpapieren eingetragen wurde.

Die serienmäßige Sitzbefestigung darf hierzu entfernt werden.

Bei Sitzen der Norm 8862/2009 muss die von der FIA homologierte Befestigung verwendet werden. Bei Sitzen der Norm 8855-1999 muss die betreffende Angabe in der technischen Liste Nr. 12, falls angegeben, berücksichtigt werden.

Die serienmäßige hintere Sitzbank muss an ihrem originalen Einbaort im Fahrzeug verbleiben.

Das Lenkrad und der Schalthebel sind freigestellt. Ein nachträglich montiertes Lenkrad muss entweder in den Fahrzeugpapieren eingetragen sein oder eine ABE bzw. EG-Betriebserlaubnis besitzen.

Für Rallye: Die komplette Rücksitzbank/Rücksitze dürfen entfernt werden. Die Seriengurte, die Hutablage, der Teppichboden und das Dämmmaterial am Fahrzeugboden dürfen entfernt werden. Die serienmäßige Türinnenverkleidung sowie die hinteren Seiteninnenverkleidungen dürfen aus Metallblech mit einer Stärke von mindestens 0,5 mm, aus Kohlefaser mit einer Stärke von mindestens 1 mm oder aus einem anderen festen und nicht brennbaren Material mit einer Mindestdicke von 3 mm bestehen. Die Mittelkonsole, Armaturenbrett und der Fahrzeughimmel müssen unverändert bestehen bleiben. Das ursprüngliche Fahrzeuggewicht gem. Fahrzeugliste Gruppe G in Verbindung mit Art. 6 darf nicht unterschritten werden. Das Fahrzeug muss weiterhin vollumfänglich der StvZO entsprechen.

Art. 17 Unterschutz

Nur bei Rallye- und Cross-Slalom-Veranstaltungen ist es erlaubt, unter dem Motor, dem Getriebe und/oder dem Kraftstoffbehälter einen demontierbaren Unterschutz anzubringen.

Ein Eintrag in den Fahrzeugpapieren ist nicht notwendig.

Art. 18 Zusatzausrüstung, Behinderten-Umbauten, Bordwerkzeug

Alles Zubehör ist erlaubt, das weder direkt noch indirekt einen Einfluss auf die Motorleistung, Lenkung, Kraftübertragung, Bremsen und Straßenlage hat.

Das Mitführen von Verbandskasten, Warnweste und Warn-dreieck ist – außer im Rallyesport – nicht erforderlich.

Auf Antrag können für körperlich behinderte Teilnehmer besondere Fahrzeugeinrichtungen vom DMSB genehmigt werden.

Das Bordwerkzeug kann während der Veranstaltung weggelassen werden, wenn das in der G-Fahrzeugliste eingetragene Fahrzeugmindestgewicht – welches jedoch mit serienmäßigem Bordwerkzeug zu ermitteln ist – eingehalten wird.

Ballast, wie z. B. Bleiplatten, mit Wasser gefülltes Ersatzrad und ähnliches wird nicht als erlaubte Zusatzausrüstung akzeptiert.

Art. 19 Kraftstoff

Der Kraftstoffbehälter muss der Serie entsprechen.

Beim Start ist die Füllmenge des Kraftstoffbehälters freigestellt.

Es darf nur handelsüblicher unverbleiter Otto-Kraftstoff nach DIN EN 228, unverbleiter Otto-Kraftstoff E10 nach DIN 51626-1, Diesel-Kraftstoff nach EN 590 oder Biodiesel nach DIN EN 14214 verwendet werden. Darüber hinaus sind auch die Bestimmungen gemäß Artikel 252.9 Anhang J zum ISG einzuhalten.

Bioethanol E 85 gemäß DIN EN 15376 ist nur dann zulässig, wenn dies die jeweilige Veranstaltungsausschreibung erlaubt und die eingetragene Motorleistung +5% (StvZO-Toleranz) nicht überschritten wird. Dieser Kraftstoff muss einen Ethanolanteil von mindestens 85 Vol% haben. Die restlichen Anteile müssen handelsüblicher Ottokraftstoff nach DIN EN 228 sein.

Art. 20 Elektrische Ausrüstung

Zusätzliche Scheinwerfer sind erlaubt.

Diese Scheinwerfer können in die Frontseite der Karosserie oder in die Fronthaube eingelassen werden, jedoch müssen hierfür die geschaffenen Öffnungen durch die Scheinwerfer vollständig ausgefüllt sein.

Die Leistung bzw. Kapazität [Ah] der Batterie und der Lichtmaschine muss mindestens mit der Grundaustattung des einfachsten Modells des Typs übereinstimmen.

Art. 21 Sicherheitsausrüstung

21.1 Abschleppösen

Bei allen Wettbewerbsarten mit Ausnahme des Slalomsports muss jedes Fahrzeug vorn und hinten mit jeweils einer wie folgt beschriebenen Abschleppöse bzw. einem Abschleppband ausgerüstet sein. Jede Abschleppöse bzw. Abschleppband muss einen Innendurchmesser von mindestens 60 mm und max. 100 mm bzw. einen adäquaten freien Querschnitt von mindestens 29 cm² und max. 79 cm² aufweisen. Durch die Abschleppöse bzw. Abschleppband muss ein Bolzen mit einem Durchmesser von 60 mm bewegt werden können.

Im Slalomsport muss vorn und hinten eine Abschleppöse bzw. ein Abschleppband vorhanden sein, deren Ausführung freigestellt ist.

Die Abschleppösen bzw. Abschleppbänder müssen fest mit den tragenden Teilen der Karosserie verbunden sein.

Die Abschleppösen bzw. Abschleppbänder müssen so positioniert sein, dass ihre Vorderkante über die äußere Peripherie der Karosserie hinausragt und mit dieser abschließt.

Sie dürfen z. B. auch klappbar ausgeführt sein.

Darüber hinaus müssen die Abschleppösen bzw. Abschleppbänder stabil genug und zugänglich sein, um das Fahrzeug bergen zu können, wenn es in einem Kiesbett zum Stillstand kommt.

Jede Abschleppöse bzw. Abschleppband muss selbst oder durch einen Pfeil an dem darüber liegenden Karosserieteil kontrastierend zum Fahrzeug in gelb, rot oder orange gekennzeichnet sein.

21.2 Sicherheitsgurte

Bei Rundstreckenrennen, Leistungsprüfungen, Bergrennen und Rallyes sind für die Insassen FIA-homologierte bzw. ehemals FIA-homologierte Sicherheitsgurte mit Dreh- oder Druckverschluss gemäß FIA-Normen 8853/98, 8853-2016 oder 8854/98 vorgeschrieben.

Im Slalomsport muss an den vorderen Sitzen mindestens ein 3-Punkt-Gurt vorhanden sein. FIA-homologierte Sicherheitsgurte sind empfohlen.

Anstelle der serienmäßigen Dreipunktgurte dürfen Gurte mit mindestens vier Befestigungspunkten oder Hosenträger-(Y)-Gurte (mit 3 Befestigungspunkten) mit amtlichem Prüfzeichen montiert sein. Das amtliche Prüfzeichen ist nicht erforderlich, wenn der Gurt in den Fahrzeugpapieren eingetragen ist.

Falls FIA-homologierte Sicherheitsgurte zur Anwendung kommen, darf deren Alter max. 10 Jahre betragen.

FIA-homologierte Gurte müssen, mit Ausnahme des Rallyesports, nicht zwingend in den Fahrzeugpapieren eingetragen sein. Alternativ zu einem Eintrag in den Fahrzeugpapieren genügt ein Eintrag eines DMSB-Sachverständigen im DMSB-Wagenpass.

Sind in den Fahrzeugpapieren die hinteren Sitzplätze ausgetragen, so dürfen die hinteren Gurte ausgebaut werden.

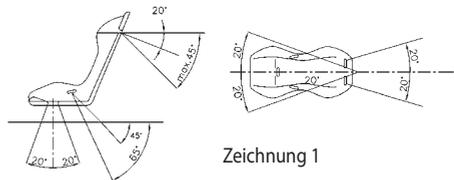
Bei Rallyes müssen an Bord jederzeit zwei Gurtmesser mitgeführt werden. Diese müssen für Fahrer und Beifahrer leicht erreichbar sein, wenn sie angeschnallt in ihrem Sitz sitzen.

Gurtbefestigung

Die Befestigung von Sicherheitsgurten am Sitz oder an der Sitzbefestigung ist zulässig, wenn diese Gurtbefestigung der Serie entspricht, in den Fahrzeugpapieren eingetragen ist oder wenn für die Sitzkonsole mit den Gurtbefestigungspunkten eine ABE besteht.

Die empfohlenen Stellen der Befestigungspunkte sind in folgender Zeichnung dargestellt.

Nach unten gerichtete Schultergurte müssen so



Zeichnung 1

nach hinten geführt werden, dass der Winkel zur horizontalen Linie an der Oberseite der Rückenlehne nicht größer als 45° ist.

Es ist empfohlen, dass Schultergurte so angebracht werden, dass der Winkel zur horizontalen Linie an der Oberseite der Rückenlehne ca. 20° beträgt. Auf keinen Fall dürfen die nach hinten geführten Schultergurte bezogen auf die horizontale Linie an der Oberseite der Rückenlehne nach oben geführt werden.

Der (empfohlene) maximale Winkel zur Mittellinie des Sitzes beträgt 20° divergent oder konvergent. Die Becken- und Schrittgurte dürfen nicht seitlich entlang der Sitze geführt werden, sondern durch den Sitz hindurch, damit eine größtmögliche Fläche des Beckens abgedeckt und gehalten wird.

Die Beckengurte müssen genau in die Grube zwischen dem Beckenknochen und dem Oberschenkel angepasst werden. Auf keinen Fall dürfen sie über dem Bauchbereich getragen werden.

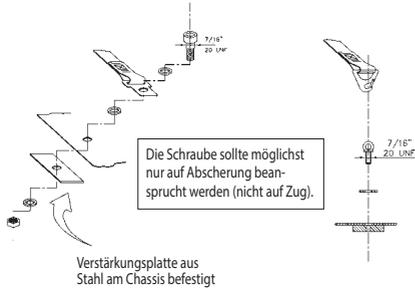
Es muss besonders darauf geachtet werden, dass die Gurte nicht durch Reiben an scharfen Kanten beschädigt werden können.

Jeder Befestigungspunkt muss einer Kraft von mindestens 720 daN für die Schrittgurte und mindestens 1470 daN für jeden anderen Befestigungspunkt widerstehen können. Falls für zwei Gurte nur ein Befestigungspunkt vorhanden ist, errechnet sich die Kraft aus der Summe für die beiden vorgeschriebenen Kräfte.

a) **Befestigung an der Karosserie/dem Fahrgestell**

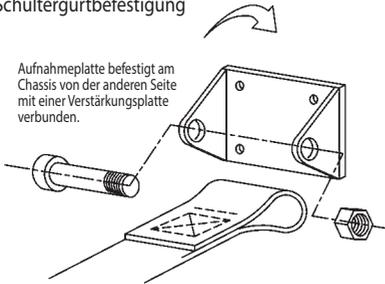
Die Sicherheitsgurte dürfen an den Befestigungspunkten des Serienfahrzeugs angebracht werden. Für jeden neuen Befestigungspunkt muss eine Verstärkungsplatte aus Stahl mit einer Mindestfläche von 40 cm² und einer Stärke von mindestens 3 mm gemäß den Zeichnungen 2 und 3 verwendet werden.

1. Allgemeines Befestigungssystem



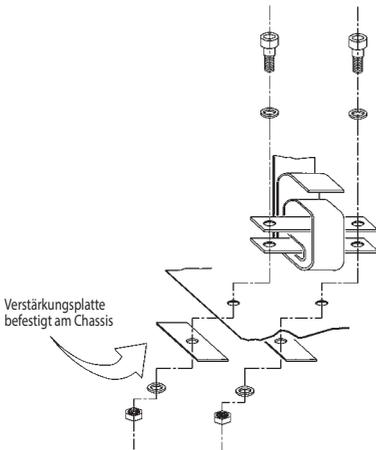
Zeichnung 2

2. Schultergurtbefestigung



Zeichnung 3

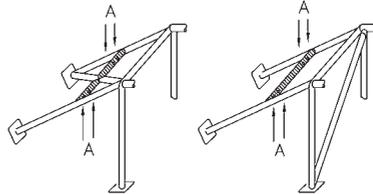
3. Schrittgurtbefestigung



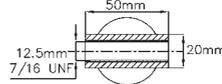
Zeichnung 4

b) **Gurtbefestigungsstreben an der Überrollvorrichtung**

Die Schultergurte dürfen auch durch eine Schlaufenbefestigung oder Hülsenbefestigung an Querstreben des Überrollkäfigs befestigt werden (siehe Zeichnung 5). Bei den sogenannten Eigenbaukäfigen müssen die Querstreben verschweißt sein.



Zeichnung 5



Zeichnung 6

In diesem Fall ist bei sogenannten Eigenbaukäfigen die Verwendung einer Querstrebe unter folgenden Bedingungen erlaubt:

Die Verstärkungsstrebe muss aus einem Rohr mit den Mindestabmessungen $\varnothing 38 \text{ mm} \times 2,5 \text{ mm}$ oder $\varnothing 40 \text{ mm} \times 2 \text{ mm}$ aus nahtlos kaltgezogenem Kohlenstoffstahl mit einer Mindestzugfestigkeit von 350 N/mm² (analog Art. 253-8.3.3) bestehen.

Bei einer Verschraubung muss ein verschweißter Einsatz (Hülse) für jeden Befestigungspunkt vorhanden sein (siehe Zeichnung 6 für die Maße).

Diese Einsätze (Hülsen) müssen sich in der Querstrebe befinden und die Gurte müssen an dieser mittels M12-Schrauben der Festigkeitsklasse 8.8 bzw. mit Schrauben der Spezifikation 7/16 UNF befestigt sein.

An Überrollkäfigen mit ASN-Zertifikat oder FIA-Homologation sind solche Hülsenbefestigungen nur zulässig, wenn sie auch entsprechend zertifiziert oder homologiert sind.

c) **Separate Gurtbefestigungsstrebe an der Karosserie/dem Fahrgestell**

Eine von der Überrollvorrichtung unabhängige, mittig abgestützte Gurtstrebe aus nahtlosem, kaltverformtem, unlegiertem Kohlenstoffstahl mit den Mindestabmessungen $\varnothing 38 \text{ mm} \times 2,5 \text{ mm}$ oder $\varnothing 40 \text{ mm} \times 2,0 \text{ mm}$ und einer Mindestzugfestigkeit von 350 N/mm² (analog Art. 253-8.3.3) darf hinter dem Hauptbügel (B-Säule

– bezogen auf die Fahrtrichtung) an der Karosserie/dem Fahrgestell unter Einhaltung dieser Bestimmungen angebracht werden.

Die Gurtstrebe muss gemäß Zeichnung 7 mit einem mittig angeschweißten Rohr gleicher Materialspezifikation in einem Winkel von mindestens 30° zur Vertikalen schräg nach unten (nach vorn oder nach hinten gerichtet) zum Fahrzeugboden abgestützt werden.



Zeichnung 7

An den Enden der Gurt- und Stützstrebe muss jeweils eine angeschweißte Verstärkungsplatte aus Stahl mit den Mindestabmessungen 100 mm x 100 mm x 2 mm (L x B x H) vorhanden sein, welche entweder mit der Karosserie/dem Fahrgestell verschweißt oder mittels mindestens 4 Schrauben M8 (Festigkeitsklasse 8.8 oder 10.9) mit dieser/diesem verschraubt werden muss.

Auch hier dürfen die Gurte wie unter b) beschrieben mittels Schlaufen oder Schrauben an der Gurtstrebe befestigt sein.

21.3 Überrollkäfig

In allen Fahrzeugen – mit Ausnahme des Slalomsports – muss ein Überrollkäfig aus Stahl gemäß dem aktuellen Anhang J, Artikel 253-8 eingebaut sein.

Für Fahrzeuge mit einer Erstzulassung vor 1996 darf abweichend zum aktuellen Anhang J, Artikel 253-8 der Hauptbügel die Mindestabmessungen \varnothing 38 mm x 2,5 mm oder \varnothing 40 mm x 2 mm aufweisen.

Jede Veränderung an einem homologierten oder zertifizierten Überrollkäfig ist verboten.

Im Slalomsport ist eine Überrollvorrichtung grundsätzlich empfohlen. Allerdings müssen Cabriofahrzeuge mit Stoffdach im Slalomsport mindestens mit einer serienmäßigen Überrollvorrichtung des Fahrzeugherstellers oder mit einem Überrollbügel gemäß nachstehenden Zeichnungen ausgerüstet sein.

Dach-Verstärkungsstreben:

Die Verwendung von Dachdiagonalstreben gemäß Zeichnungen 253-12, 253-13 oder 253-14 sind bei Überrollvorrichtungen gemäß so genannter Eigenbauvorschriften empfohlen.

Flankenschutz (s. a. blauer Teil):

An Überrollkäfigen, welche nach den so genannten Eigenbauvorschriften gebaut sind, müssen mit Ausnahme des Slalomsports an der Fahrerseite mindestens zwei Flankenschutzstreben gemäß den Zeichnungen 253-9, 253-10 oder 253-11 im Anhang J vorhanden sein. Bei gekreuzten Flankenschutzstreben (Zeichnung 253-9), bei denen mindestens eine Strebe unterbrochen ist, müssen im Kreuzungsbereich der Streben mindestens zwei gegenüberliegende U-förmige Knotenbleche gemäß Art. 253.8.2.14 und Zeichnung 253-34 im Anhang J vorhanden sein. Gleiche Vorschrift gilt dann bei Veranstaltungen mit Beifahrer auch für die Beifahrerseite.

Diagonalstreben im Hauptbügel (s. a. blauer Teil):

An Überrollkäfigen, welche nach den so genannten Eigenbauvorschriften gebaut sind, muss mit Ausnahme des Slalomsports im Hauptbügel mindestens eine Diagonalstrebe gemäß Zeichnungen 253-5 oder 253-20 des Anhang J vorhanden sein. Die Zeichnungen 253-5 und 253-20 gelten für links gelenkte Fahrzeuge. Für rechts gelenkte Fahrzeuge müssen die Streben rechts oben befestigt sein.

Für Rallyes sind mindestens folgende Diagonalstreben vorgeschrieben:

- im Hauptbügel zwei Diagonalstreben gemäß Zeichnung 253-7 oder
- in den hinteren Abstützungen zwei Diagonalstreben gemäß Zeichnung 253-21 oder
- eine Kombination aus 253-4 und 253-5 oder umgekehrt.

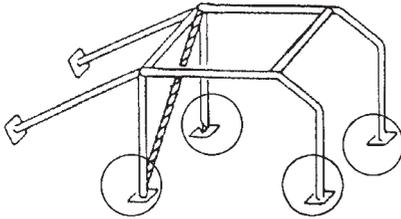
Bei gekreuzten Diagonalstreben (Zeichnung 253-7 und 253-21), bei denen mindestens eine Strebe unterbrochen ist, müssen im Kreuzungsbereich der Streben grundsätzlich mindestens zwei gegenüberliegende U-förmige Knotenbleche gemäß Art. 253.8.2.14 und Zeichnung 253-34 im Anhang J vorhanden sein. Falls am Hauptbügel zwei Kreuzverstreben (Zeichnung 253-7 kombiniert mit Zeichnung 253-21) vorhanden sind, kann in diesen beiden Kreuzen auf die Knotenbleche verzichtet werden.

Stützstrebe in der A-Säule (s. a. blauer Teil):

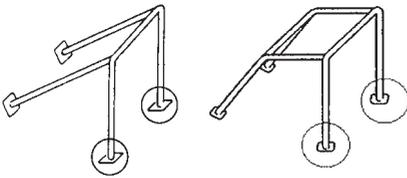
Mit Ausnahme des Slalomsports muss an Überrollkäfigen, welche nach den so genannten Eigenbauvorschriften gebaut sind, grundsätzlich eine Stützstrebe gemäß Zeichnung 253-15 auf beiden Fahrzeugseiten vorhanden sein, wenn das Maß A größer als 200 mm ist. Alternativ zu Stützstreben gemäß Zeichnung 253-15 können verkürzte Streben gemäß Artikel 1.8.3 b oder Sonderkonstruktionen gemäß Artikel 1.8.3 c der allgemeinen Bestimmungen und Erläuterungen zu Sicherheitsvorschriften (siehe blauer Teil) zur Anwendung kommen.

Die Befestigungspunkte der Überrollvorrichtung an der Karosserie müssen mit einer min. 3 mm dicken

Stahlplatte, die eine Mindestfläche von 120 cm² haben muss, verstärkt werden. Diese Verstärkungsplatte muss an allen vorhandenen Überrollvorrichtungen eingebaut sein, also auch bei Veranstaltungen, bei denen eine Überrollvorrichtung nicht vorgeschrieben ist. Der Einbau dieser Platte muss nach Artikel 253-8 des Anhangs J zum ISG erfolgen.



Überrollbügel - nur für Slalom zulässig:



Die in diesen Sicherheitsbestimmungen geforderte Verstärkungsplatte mit einer Fläche von mindestens 120 cm² ist an den auf den nachstehenden Zeichnungen eingekreisten Befestigungspunkten vorgeschrieben und muss sowohl innerhalb als auch außerhalb des Fahrgastraumes angebracht sein. Alternativ zu den außenliegenden Verstärkungsplatten ist es ausreichend, wenn die innen vorgeschriebenen Platten mit der Karosserie verschweißt sind.

Die Fläche für die Befestigungspunkte der hinteren Abstützungen muss gemäß Art. 253-8.3.2.6 mindestens 60 cm² aufweisen (Ausnahme: Überrollvorrichtungen gemäß ASN-Zertifikat oder FIA-Homologationsblatt).

Darüber hinaus ist die Fläche der anderen Befestigungspunkte freigestellt, wobei an diesen Punkten die Rohre auch direkt mit der Karosserie verschweißt werden dürfen.

Fußbefestigung der Überrollkäfige bzw. Überrollbügel

Bei sogenannten Eigenbaukonstruktionen müssen die in obenstehenden Zeichnungen eingekreisten Füße mit jeweils mindestens drei Schrauben der Größe M8 befestigt sein und dürfen zusätzlich verschweißt sein. Die Position der Schrauben ist freigestellt.

Um einen wirksamen Einbau der Überrollvorrichtung zu ermöglichen ist es gestattet, die direkt an der Vorrichtung liegenden Verkleidungsteile örtlich zu ändern (z. B. durch Freischneiden oder Eindrücken). Es dürfen jedoch nur die Partien (örtlich) entfernt werden, die den Durchgang der Überrollvorrichtung behindern.

Die zuvor beschriebene Überrollvorrichtung kann auch für alle Slalomveranstaltungen und alle Veranstaltungen im nat. Lizenzsport vorgeschrieben werden. Der Veranstalter hat für diesen Fall eine entsprechende Sicherheitsbestimmung in seine Ausschreibung aufzunehmen.

Die Überrollvorrichtung muss in den Fahrzeugpapieren eingetragen sein, wobei der Eintrag „wahlweise“ ausreicht.

21.4 Außenspiegel

Im Slalom sport ist ein Außenspiegel an der Fahrerseite vorgeschrieben. Bei allen anderen Wettbewerbsarten muss auf der Fahrer- und Beifahrerseite je ein Außenspiegel angebracht sein.

Mit Ausnahme der serienmäßigen Außenspiegel muss jeder Spiegel eine Spiegelfläche von mind. 90 cm² haben. Weiterhin muss ein Quadrat von 6 cm x 6 cm in diese Spiegelfläche gelegt werden können. Darüber hinaus ist die Ausführung der Spiegel freigestellt.

Jeder Außenspiegel muss seine Funktion dahingehend erfüllen, dass der Fahrer in normaler Sitzposition und angeschnallt ein seitlich versetzt hinter ihm fahrendes oder stehendes Fahrzeug sehen können muss. Dieser Test kann jederzeit von einem Technischen Kommissar durchgeführt werden.

21.5 Scheiben

Eine Windschutzscheibe aus Verbundglas ist vorgeschrieben.

Zusätzliche Befestigungen sind empfohlen.

Im Slalom sport sind bauartgeprüfte Tönungsfolien an der Heckscheibe zulässig, sofern das Fahrzeug über je einen Außenspiegel an Fahrer- und Beifahrerseite verfügt.

21.6 Hauptstromkreisunterbrecher

Ein Hauptstromkreisunterbrecher ist empfohlen. Falls ein Hauptstromkreisunterbrecher eingebaut wird, muss dieser dem Artikel 253-13 des Anhangs J (ISG) entsprechen.

21.7 Feuerlöscher

Ein Feuerlöscher mit mindestens 4 kg Löschpulver oder einer gleichwertigen in Deutschland erlaubten Substanz (in max. 2 Behältern) ist außer bei Slalom-Veranstaltungen vorgeschrieben.

Alternativ zu 4 kg Löschpulver kann ein Handfeuerlöscher mit mindestens 2,25 Liter eines von der FIA zugelassenen AFFF-Löschmittels verwendet werden (gemäß Techn. Liste Nr. 6).

Der/die Handfeuerlöscher muss/müssen im Fahrgastraum für den Fahrer leicht erreichbar angebracht sein.

Die Befestigung der Handfeuerlöcherbehälter muss mit zwei Metallbändern pro Behälter mit Schnellspanverschlüssen aus Metall ausgeführt sein und ein schnelles Lösen des Behälters ermöglichen. In Längsrichtung der Löschbehälter müssen diese grundsätzlich mit einer sogenannten Anti-Torpedo-Halterung gesichert sein. Diese Halterung kann entfallen, wenn bereits ein Anschlag, z.B. durch den Tunnel oder Türschweller, vorhanden ist.

Eine für Tourenwagen und GT-Fahrzeuge FIA-homologierte Feuerlöschanlage ist empfohlen. Mit Ausnahme von Rallyes kann eine für Tourenwagen und GT-Fahrzeuge FIA-homologierte Feuerlöschanlage den vorgeschriebenen Feuerlöscher ersetzen.

Die Unterbringung von Löschmittelbehältern solcher Feuerlöschanlagen im Kofferraum ist zulässig. Der Mindestabstand dieser Löschmittelbehälter zur Karosserieaußenkante muss dann in allen horizontalen Richtungen 30 cm betragen.

Die Befestigung der Behälter einer Feuerlöschanlage muss mindestens mit jeweils zwei verschraubten Metallbändern erfolgen.

Die Befestigung aller Löschmittelbehälter muss eine Verzögerung von 25 g in jede Richtung aushalten.

Art. 22 Nennungsangaben

Auf dem Nennformular sind u. a. folgende Angaben zu machen. Ebenso muss eine Kopie des Fahrzeugbriefes bzw. der Zulassungsbescheinigung Teil I und der Seite der G-Fahrzeufliste beigefügt werden, auf dem das betreffende Fahrzeug erfasst ist.

(Werden diese Angaben bzw. Unterlagen nicht zur Verfügung gestellt, erfolgt keine Dokumentenabnahme).

- Fabrikat: Typ:
- Hersteller-Schlüssel-Nr.:
- (HSN, Ziffer 2 im Fz.-Schein bzw. Ziffer 2.1 in der ZB I)
- Typ-Schlüssel-Nr.:
- (TSN, Ziffer 3 im Fz.-Schein bzw. Ziffer 2.2 in der ZB I)
- ABE bzw. EWG-Betriebserlaubnis-Nr.:
- (im Fz.-Brief bzw. unter Feld K in der ZBI)
- Felgenbreite:.....Zoll
- LG-Klasse (in der gestartet wird):

Die Fahrzeugklasseneinstufung erfolgt gemäß den Angaben in der Nennung. Eine Änderung durch den Veranstalter am Veranstaltungstag ist im Slalomspor nicht möglich.

Allein der Fahrer/Bewerber ist für die ordnungsgemäße Einstufung (LG-Klasse) unter Berücksichtigung der ordnungsgemäßen Anwendung der möglichen Umstufungskriterien verantwortlich.

Art. 23 Technische Prüfung

Die zulässigen Toleranzen der jeweiligen Messeinrichtung sind zu berücksichtigen.

Toleranz bedeutet „zulässige Messwertabweichung“.

Die Abweichung kann von Messeinrichtung zu Messeinrichtung unterschiedlich groß sein und kann auf der Plus- oder auf der Minus-Seite liegen (+, – oder ±) und in

absoluten Zahlen (z. B. ± 2 kg) oder in Prozenten (z. B. + 3 %) angegeben sein.

23.1 Prüfung der Motorleistung

Wichtiger Hinweis: Da aus den Fahrzeugpapieren nicht hervorgeht, ob die Leistung nach DIN oder EG ermittelt wurde, muss in der Gruppe G die gemessene Leistung nach den unten beschriebenen EG-Verfahren auf die Normleistung umgerechnet werden.

Die Prüfung der Motorleistung muss ohne weitere Umbauten im eingebauten Zustand des Motors auf einem Radleistungsprüfstand vorgenommen werden. Die Messung der Motorleistung ist in Anlehnung an die EG-Ratsrichtlinie 80/1269/EWG in der jeweils gültigen Fassung durchzuführen:

Die atmosphärischen Verhältnisse (barometrischer Druck und Ansauglufttemperatur) sind bei der Berechnung der Normleistung nach den unten angegebenen Formeln zu berücksichtigen, wobei die Lufttemperatur analog EG-Richtlinie 80/1269/EWG 15 cm vor dem Lufteintritt am äußersten Punkt des Ansaugtrakts zu ermitteln ist:

Normleistung $P_{norm EG} =$
gemessene Leistung P · Korrekturfaktor $k_{f(...)}$ (siehe unten).

Die Korrektur ist erforderlich, um die gemessene Leistung mit den Angaben in den Fahrzeugpapieren vergleichen zu können, die bei einer Temperatur von 25° C (= 298 Kelvin) und einem Luftdruck von 99 kPa (Kilo-Pascal) ermittelt wurden. In die Formeln sind ferner die folgenden Werte einzusetzen:

- P_{Luft} Barometrischer Druck in der Prüfhalle, gemessen in kPa (Kilo-Pascal).
10 mbar (Millibar) = 1 kPa,
z. B. 946 mbar = 94,6 kPa
- t Ansauglufttemperatur, gemessen in °C am Lufteintritt zum Ansaugstutzen des Motors, z. B. 44 °C (nicht Raumtemperatur!)
- T Ansauglufttemperatur in Kelvin [K]
 $T = 273 + t [°C]$,
z. B. 317 [K] = 273 + 44 [°C]

23.1.1 Motoren mit Fremdzündung (Otto- bzw. Benzinmotoren), selbstansaugend oder aufgeladen
Normleistung $P_{norm EG} =$ _____

Korrekturfaktor $k_f \cdot$ gemessene Leistung P
Korrekturfaktor $k_f = \left\{ \frac{99}{P_{Luft}} \right\}^{1,2} \cdot \left\{ \frac{T}{298} \right\}^{0,6}$

23.1.2 Kompressionszündungsmotoren (Dieselmotoren), selbstansaugend oder aufgeladen

Normleistung $P_{norm EG} =$ _____
Korrekturfaktor $k_{DS} \cdot$ gemessene Leistung P
Korrekturfaktor $k_{DS} = \left\{ \frac{99}{P_{Luft}} \right\}^{1,0} \cdot \left\{ \frac{T}{298} \right\}^{0,7}$

23.1.3 Kompressionszündungsmotoren (Dieselmotoren), mit Turbolader, mit und ohne Ladeluftkühlung
 Normleistung $P_{norm\ EG} =$

Korrekturfaktor $k_{DS} \cdot$ gemessene Leistung P
 Korrekturfaktor $k_{DS} = \left\{ \frac{99}{P_{Luft}} \right\}^{0,7} \cdot \left\{ \frac{T}{298} \right\}^{1,5}$

23.1.4 Toleranzen: Die von den Herstellern der Prüfstände angegebenen Messtoleranzen sind zu berücksichtigen. Diese Toleranzen schließen die Toleranzen der zur Berechnung der Normleistung erforderlichen Messgeräte (Thermometer für die Ansaugluft, Barometer) ein. Das Messergebnis ist auf eine Stelle hinter dem Komma abzurunden (z. B. von 66,15 kW auf 66,1 kW).

Zugelassen sind die folgenden Radleistungsprüfstände:

- Bosch LPS 002 (Messtoleranz $\pm 5\%$)
 Dieser Prüfstand zeigt auf dem Diagrammblatt nur die Radleistung (P_{rad}) und die Verlustleistung (P_{verl}) an. Daraus wird als Summe die gemessene Leistung (P_{gem}) ermittelt. Ein Rechenprogramm für eine Korrekturrechnung nach EWG steht nicht zur Verfügung. Der Korrekturfaktor muss mit einem Taschenrechner mit Exponentialfunktion (y^x) nach Art. 23.1.1 errechnet werden. In Zweifelsfällen ist das vom Prüfstandbetreiber angegebene Ergebnis nachzurechnen.

- Bosch FLA 202, FLA 203, FLA 206
- (Messtoleranz $\pm 5\%$)
- MAHA LPS 2000 oder SUN RAM 2000
- (Messtoleranz $\pm 2\%$)
- MAHA LPS 3000 (Messtoleranz $\pm 2\%$)
- MAHA EINACHS MSR 500/1 (Messtoleranz $\pm 2\%$)
- MAHA ALLRAD MSR/2 (Messtoleranz $\pm 2\%$)
- MAHA ALLRAD MSR/3 (Messtoleranz $\pm 2\%$)
- MAHA MSR 800 (Messtoleranz $\pm 3\%$)
- MAHA MSR 830 (Messtoleranz $\pm 2\%$)
- MAHA MSR 850 (Messtoleranz $\pm 2\%$)
- MAHA MSR 1000 (Messtoleranz $\pm 2\%$)
- MAHA MSR 1050 (Messtoleranz $\pm 2\%$)

Diese Prüfstände nehmen die Korrektur rechnergesteuert vor. Es ist auf die richtige Vorwahl „EWG“ zur Korrektur nach EWG 80/1269 zu achten. (Es kann nämlich auch eine Korrektur nach DIN 70020 angewählt werden.) Außerdem ist wegen der verschiedenen Exponenten für die Ermittlung der Korrekturfaktoren auf die richtige Einstellung der Motorbauart (Otto, Saug-Diesel, Turbo-Diesel) zu achten.

- CARTEC LPS 2020 (Messtoleranz $\pm 2\%$)
- CARTEC LPS 2020-4WD (Messtoleranz $\pm 2\%$)
- CARTEC LPS 2510 (Messtoleranz $\pm 2\%$)
- CARTEC LPS 2510-4WD (Messtoleranz $\pm 2\%$)
- CARTEC LPS 2810 (Messtoleranz $\pm 2\%$)
- CARTEC LPS 2810-4WD (Messtoleranz $\pm 2\%$)

Die Zulassung vorgenannter Prüfstände der Firma CARTEC ist auf solche Prüfstandsbetreiber beschränkt, wo ein Sensor für Ansauglufttemperatur

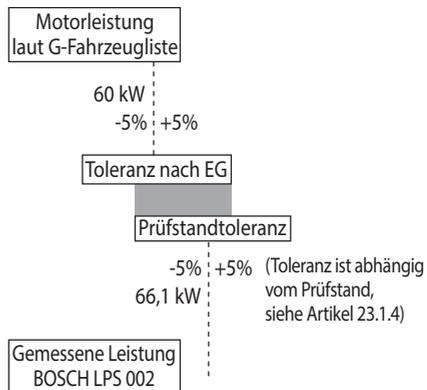
vorhanden ist, der bei den Messungen maximal 15 cm vor Luftfiltereinatz platziert sein muss.

- Superflow SF 880 (Messtoleranz $\pm 5\%$)
- Dynostar W4X (Messtoleranz $\pm 1\%$)

23.1.5 Die Normleistung des geprüften Motors darf um nicht mehr als $\pm 5\%$ vom im Fahrzeugschein (G-Fahrzeugliste) eingetragenen Wert abweichen ($\approx 80/1269$ /EWG, Art. 6.2).

Zusätzlicher Hinweis für die Umrechnung von PS in kW: Es gilt 1 PS = 0,735 kW bzw. 1 kW = 1,36 PS.

23.1.6 Beispiel: Leistungsmessung auf einem BOSCH-LPS 002



Rechnungsgang und Bewertung	Ottomotor, selbstansaugend oder mit Aufladung
Berechnung des Korrekturfaktors k	$k = \left\{ \frac{99}{94,6} \right\}^{1,2} \cdot \left\{ \frac{317}{298} \right\}^{0,6}$ $k = 1,0465^{1,2} \cdot 1,06376^{0,6}$ $k = 1,056 \cdot 1,03778$ $k = 1,0959 [-]$
Berechnung der Normleistung P	$P_{normEG} = k_F \cdot P_{gemessen}$ $= 1,0959 \cdot 60,36 \text{ kW}$ $= 66,15 \text{ kW}$
Abrundung (1/10kW) Abzug der Prüfstandtoleranz (-5%) Leistung laut G-Fahrzeugliste (+5% Streuung)	$P_{normEG} = 66,1 \text{ kW}$ $66,1 \text{ kW} - 5\%$ $66,1 \text{ kW} - 3,31 \text{ kW} = 62,79 \text{ kW}$ $60 \text{ kW} + 5\%$ $60 \text{ kW} + 3 \text{ kW} = 63 \text{ kW}$
Bewertung der Motorleistung	Zulässig, da die errechnete Mindestleistung (62,79 kW) kleiner ist als die maximal zulässige Normleistung (63 kW)

Rechnungsgang und Bewertung	Dieselmotor, selbstansaugend oder mit mech. Lader
Berechnung des Korrekturfaktors k	$k = \left\{ \frac{99}{94,6} \right\}^{1,0} \cdot \left\{ \frac{317}{298} \right\}^{0,7}$ $k = 1,0465^{1,0} \cdot 1,06376^{0,7}$ $k = 1,0456 \cdot 1,0443$ $k = 1,0928 [-]$
Berechnung der Normleistung P	$P_{\text{normEG}} = k_{\text{DS}} \cdot P_{\text{gemessen}}$ $= 1,0928 \cdot 60,36 \text{ kW}$ $= 65,96 \text{ kW}$
Abrundung (1/10kW) Abzug der Prüfstandtoleranz (-5%)	$P_{\text{normEG}} = 65,9 \text{ kW}$ $65,9 \text{ kW} - 5\%$ $65,9 \text{ kW} - 3,295 \text{ kW} = 62,605 \text{ kW}$
Leistung laut G-Fahrzeugliste (+5% Streuung)	$60 \text{ kW} + 5\%$ $60 \text{ kW} + 3 \text{ kW} = 63 \text{ kW}$
Bewertung der Motorleistung	Zulässig, da die errechnete Mindestleistung (62,605 kW) kleiner ist als die maximal zulässige Normleistung (63 kW)

Rechnungsgang und Bewertung	Dieselmotor mit Abgasturbo, mit/ohne Ladeluftkühlung
Berechnung des Korrekturfaktors k	$k = \left\{ \frac{99}{94,6} \right\}^{0,7} \cdot \left\{ \frac{317}{298} \right\}^{1,5}$ $k = 1,0465^{0,7} \cdot 1,06376^{1,5}$ $k = 1,0323 \cdot 1,0971$ $k = 1,13 [-]$
Berechnung der Normleistung P	$P_{\text{normEG}} = k_{\text{TL}} \cdot P_{\text{gemessen}}$ $= 1,13 \cdot 60,36 \text{ kW}$ $= 68,207 \text{ kW}$
Abrundung (1/10kW) Abzug der Prüfstandtoleranz (-5%)	$P_{\text{normEG}} = 68,2 \text{ kW}$ $68,2 \text{ kW} - 5\%$ $68,2 \text{ kW} - 3,41 \text{ kW} = 64,79 \text{ kW}$
Leistung laut G-Fahrzeugliste (+5% Streuung)	$60 \text{ kW} + 5\%$ $60 \text{ kW} + 3 \text{ kW} = 63 \text{ kW}$
Bewertung der Motorleistung	Nicht zulässig, da die errechnete Mindestleistung (64,79 kW) größer ist als die maximal zulässige Normleistung (63 kW)

Das Messprotokoll weist eine Radleistung von 60,36 kW aus, die Temperatur der Ansaugluft betrug 44 °C und der barometrische Druck 946 mbar:

$$P_{\text{Luft}} = 946 \text{ mbar entspricht } 94,6 \text{ kPa}$$

$$t = 44^\circ\text{C entspricht } T[\text{K}] = 273+44=317$$

Für die verschiedenen Motorbauarten (Art. 23.1.1–23.1.3) ergeben sich folgende Werte für die Normleistung nach EG:

23.1.7 Die Leistungskurve von Motoren lässt sich so beeinflussen, dass zwar bei der im Fahrzeugschein angegebenen Motordrehzahl die zugehörige Leistung nicht überschritten wird, mit wachsender Motordrehzahl aber noch weiter zunimmt. Ein derartiger Motor entspricht nicht mehr dem Reglement der Gruppe G.

Eine solche unzulässige Leistungssteigerung wird durch höheres Ausdrehen des Motors erkennbar.

Drehzahlen bis 5% über der Nenndrehzahl sind bei Serienmodellen unbedenklich, d. h. ein Motor mit Nenndrehzahl 5800 min⁻¹ kann bis zu 6100 min⁻¹ ausgedreht werden.

23.1.8 Lehnt der Betreiber des Prüfstandes wegen technischer Schwierigkeiten die Messung ab, so kann eine andere Möglichkeit der Prüfung des Motors auf Übereinstimmung mit dem Reglement veranlasst werden.

23.2 Prüfung des Fahrzeug-Mindestgewichts

Das Gewicht muss auf einer geeigneten und kalibrierten bzw. geeichten Waage festgestellt werden, wobei selbstverständlich die Toleranz der Waage berücksichtigt werden muss. Der angezeigte Wert muss auf ganze Zahlen aufgerundet werden.

Gewogen wird das Fahrzeug in dem Zustand, wie es im Wettbewerb eingesetzt wurde bzw. wird, jedoch:

- ohne Insassen
- mit vollem Kraftstoffbehälter und
- mit den auf Normalniveau aufgefüllten anderen Flüssigkeitsbehältern (Füllstände bzw. -volumina wie vom Hersteller vorgesehenen).
- mit max. 1 Reserverad, falls dieses während der Veranstaltung mitgeführt wurde

23.3 Prüfung des Steuer-Hubraumes

Seit Oktober 1989 wird der Steuer-Hubraum nach zwei unterschiedlichen Berechnungsgrundlagen ermittelt.

a) Alte StVZO-Steuerformel

Gesamthubraum = 0,78 x D² x H x Z

D = Bohrung

H = Hub

Z = Zylinderzahl

Bohrung D und Hub H sind vor der Berechnung auf halbe Millimeter, das Ergebnis auf volle ccm abzurunden.

b) Neue EG-Steuerformel

Gesamthubraum = $\frac{D^2 \times \pi \times H \times Z}{4}$

D = Bohrung

H = Hub

Z = Zylinderzahl

π = 3,1416 (gerundete Kreiszahl)

Die Werte für Bohrung D und Hub H werden auf volle Millimeter auf- oder abgerundet.

Folgt der zu rundenden Stelle eine Ziffer 0 bis 4, so ist abzurunden, folgt eine der Ziffern 5 bis 9, so ist aufzurunden.

Der Hubraum ist entsprechend auf volle Kubikzentimeter auf- oder abzurunden.

Auch bei anderen Volumenberechnungen ist die Kreiszahl π mit 3,1416 anzusetzen.

23.4 Prüfung der Fahrzeughöhe und der Bodenfreiheit Fahrzeughöhe:

Die Fahrzeughöhe wird am höchsten Punkt der Karosserie, evtl. Heckspoiler, ermittelt und in die Fz.-Papiere eingetragen. Das Gruppe G-Reglement erlaubt eine Toleranz von ± 50 mm zu der in der G-Fahrzeugliste eingetragenen Höhe.

Bei Prüfung des Fahrzeugs muss an dem Punkt gemessen werden, der für die Angabe in der der G-Fahrzeugliste relevant war. Sollte die Angabe in der G-Fahrzeugliste z. B. am höchsten Punkt des Daches ermittelt worden sein, so ist bei einem nachträglich montierten Heckspoiler, nicht am Spoiler, sondern am Dach zu messen.

Die Fahrzeughöhe (Art. 15) muss ohne jede Änderung am Fahrzeug gemessen werden, d. h. auch mit den Rädern und Reifen, die bei der Veranstaltung montiert waren. Wird bei der Überprüfung der Fahrzeughöhe die in der G-Fahrzeugliste eingetragene Höhe unter Berücksichtigung der vorgenannten StVZO-Toleranz unter- bzw. überschritten, so muss die Messung mit einer serienmäßigen Rad-/Reifenkombination wiederholt und hierbei die Fahrzeughöhe erreicht und eingehalten werden. Der Luftdruck dieser serienmäßigen Bereifung muss dabei einen atmosphärischen Überdruck von $2,5 \pm 0,2$ bar haben.

Die StVZO-Toleranz zu der in den Fahrzeugpapieren eingetragenen Fahrzeughöhe beträgt ± 50 mm.

Beispiel 1:

- Höhe laut G-Fahrzeugliste: 1370 mm, was einen zulässigen Höhenbereich nach Artikel 15 von 1320 mm bis 1420 mm ergibt.

- Höhe laut Fahrzeugbrief (serienmäßige oder geänderte Höhe nach Tieferlegung): 1390 mm

- Unter Berücksichtigung der 50 mm-StVZO-Toleranz darf die gemessene Höhe 1390 mm – 50 mm = 1340 mm nicht unterschreiten.

Beispiel 2:

- Höhe laut G-Fahrzeugliste: 1370 mm, was einen zulässigen Höhenbereich nach Artikel 15 von 1320 mm bis 1420 mm ergibt.

- Höhe laut Fahrzeugbrief (serienmäßige oder geänderte Höhe nach Tieferlegung): 1350 mm

- Unter Berücksichtigung der 50 mm-StVZO-Toleranz und des Artikel 15 im G-Reglement darf die gemessene Höhe 1320 mm nicht unterschritten werden.

Bodenfreiheit:

Außer der Felge und/oder dem Reifen darf kein Teil des Fahrzeuges den Boden berühren, wenn die Reifen an einer Seite des Fahrzeuges ohne atmosphärischen Luftüberdruck sind. Zur Überprüfung dieser Vorgabe werden die Reifenventileinsätze einer Seite entfernt.

Dieser Test muss auf einer ebenen Fläche durchgeführt werden. Dem Teilnehmer ist freigestellt, vor Überprüfung der Bodenfreiheit die gezeichneten Reifen von den Felgen zu demontieren.

Art. 24 Einschränkung des Protestrechts

Proteste sind nicht zulässig gegen:

- die Konvertierungsrate des Katalysators,
- die Verstärkung der Radaufhängung (Art. 12.1) durch Schweißen und die Anbringung von Reparaturblechen
- die unter Art. 14 (Karosserie) aufgeführten Teile, außer Spoiler,
- die unter Art. 16 (Fahrgastraum) aufgeführten Teile,
- die unter Art. 13.2 (Reifen) geforderte Mindestprofiltiefe und/oder E-Kennzeichnung,
- die Kraftstoffrestmenge.

Art. 25 Definitionen/Abkürzungen

In der Gruppe G werden häufig Begriffe und Abkürzungen verwendet, die nachstehend in alphabetischer Reihenfolge definiert und erläutert werden:

ABE:

Allgemeine Betriebserlaubnis:

Heißt es, dass eine „ABE“ ausreichend ist, so ist darunter eine „Allgemeine Betriebserlaubnis“ des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) zu verstehen, die der Hersteller des betreffenden Fahrzeugteils mitliefert.

Das Vorhandensein einer ABE bedeutet aber nicht in allen Fällen, dass keine Vorführung bei einer Technischen Überwachungsorganisation erforderlich ist. In einer Reihe von ABE steht nämlich, dass der Anbau des Teils trotzdem noch einem Ingenieur einer Technischen Überwachungsorganisation vorzuführen ist.

Eintrag:

Wenn es im Text heißt, dass eine „Eintragung in die Fahrzeugpapiere“ oder schlicht ein „Eintrag“ erforderlich ist, so heißt das, dass mit der beschriebenen Änderung die „Betriebserlaubnis erloschen“ ist und das Fahrzeug einem „amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer“ bei einer Technischen Überwachungsorganisation zu einem

„Gutachten nach Paragraph 19, Abs. 2 StVZO“ vorgeführt werden muss.

Das Mitführen einer Bestätigung des ordnungsgemäßen Anbaus gem. § 19 Abs. 3 StVZO ist dann einem Eintrag in den Fahrzeugpapieren gleichgestellt, wenn dies in der Bestätigung ausdrücklich erwähnt ist (Ausnahme: Reifen).

Der zuständige Verordnungsgeber bzw. der Bundesminister für Verkehr hat über die Eintragungspflicht bestimmter Fahrzeugänderungen mangels Handlungsbedarfs noch nicht entschieden. Die Bewertung der Eintragungspflicht wird in solchen ungeregelten Fällen ersatzweise in Anlehnung an bisherige Entscheidungen und der derzeitigen Handhabung bei den Technischen Prüfstellen vorgenommen. Ein Rechtsanspruch kann hieraus nicht abgeleitet werden; in strittigen Fällen kann ein daraus herbeigeführter Einzelentscheid bzw. eine Gesetzesänderung der derzeitigen Handhabung entgegenstehen.

EWG-Betriebserlaubnis/EWG-Übereinstimmungsbescheinigung (COC):

Amtliche Zulassung für ein bestimmtes Fahrzeugmodell für den öffentlichen Straßenverkehr.

Fahrzeugpapiere:

auch „Fz.-Papiere“ sind Fahrzeugschein und Fahrzeugbrief bzw. alternativ seit 01.10.2005: Zulassungsbescheinigung Teil I und Zulassungsbescheinigung Teil II

Fahrzeugschein und Fahrzeugbrief:

Sofern in den vorliegenden Bestimmungen von Fahrzeugschein und/oder Fahrzeugbrief die Rede ist, gilt:

- Fahrzeugschein oder alternativ Zulassungsbescheinigung Teil I,
- Fahrzeugbrief oder alternativ Zulassungsbescheinigung Teil II, wobei Einträge zu Fahrzeugänderungen i. d. R. durch die Zulassungsbescheinigung Teil I nachzuweisen sind.

Fahrzeugvariante:

Die Fahrzeugvariante eines Fahrzeugs ergibt sich aus Herstellerschlüsselnummer, Typschlüsselnummer und ABE-Nummer bzw. EG-Bescheinigung-Nr. aus der G-Fahrzeugliste.

Beispiele:

- Der VW Polo Coupé mit der Typschlüsselnummer 773 und der ABE-Nr. C292/1 ist im Sinne des Gruppe G-Reglements nicht die gleiche Fahrzeugvariante wie der VW Polo Coupé mit der Typschlüsselnummer 773 und der ABE-Nr. C292/2.
- Der VW Golf mit der Typschlüsselnummer 895 und der ABE-Nr. F804 ist im Sinne des Gruppe G-Reglements nicht die gleiche Fahrzeugvariante wie der VW Golf mit der Typschlüsselnummer 896 und der ABE-Nr. ABE-Nr. F804.

Freigestellt:

Das Teil darf in jeder Hinsicht bearbeitet und verändert werden, wobei es auch gegen ein anderes Teil ersetzt werden darf. Vollkommene Freiheit besteht auch hinsichtlich Material, Form und Anzahl. D. h., das Teil darf auch vollkommen weggelassen werden. Das geänderte oder ersetzte Teil darf jedoch keine anderen Funktionen als das Originalteil übernehmen.

G-Fahrzeugliste:

Vom DMSB erstellte Fahrzeugliste für die Gruppe G.

Höherstufung:

Umstufung des Fahrzeugs in die nächsthöhere LG-Klasse, z. B. von LG-Klasse 3 in LG-Klasse 2

HSN:

Herstellerschlüsselnummer

Kotflügelverbreiterung:

Es handelt sich dann um eine Verbreiterung, wenn der Kotflügel gegenüber der serienmäßigen Version nachträglich verbreitert wurde.

Serienmäßige Kotflügel gelten, unabhängig von ihrer Form oder ihres Materials, nicht als Verbreiterungen.

Somit gilt z. B. der serienmäßige Kunststoffaufsatz beim VW Golf nicht als Verbreiterung i. S. dieses Reglements.

LG-Klasse:

Leistungsgewichtsklasse

Originalersatzteile:

Vom Fahrzeughersteller für das betreffende Fahrzeugmodell angebotene Austauschteile, welche in der offiziellen Ersatzteilliste mit Teilenummer enthalten sind und über den normalen Vertriebsweg (offizielle Händler des betreffenden Fahrzeugherstellers) angeboten werden.

Idententeile:

Bau- und funktionsgleiches Zwillingsteil vom Original, welches nach denselben Kriterien wie das Originalteil vom Kfz-Teilehersteller gefertigt wurde und bei dem lediglich das Logo der Fahrzeugmarke bzw. die Teilenummer (Fahrzeugherstellere kennzeichnung) fehlt. Das heißt mit Ausnahme der Kennzeichnung ist das Idententeil identisch mit dem Original.

StVZO:

Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

Tieferstufung:

Umstufung des Fahrzeugs in die nächsttiefere LG-Klasse, z. B. von LG-Klasse 3 in LG-Klasse 4

TSN:

Typschlüsselnummer

Des Weiteren gelten die Definitionen in Art. 251-2.3 bis 251-2.8 des Anhangs J (ISG) der FIA.

Technische DMSB-Bestimmungen 2019 für die Gruppe F*

Stand 01.11.2018 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

Zugelassene Fahrzeuge; Technische Bestimmungen

- Art. 1 Allgemeines
- Art. 2 Zugelassene Fahrzeuge/Teilnahmebedingungen
- Art. 3 Nichtzugelassene Fahrzeuge
- Art. 4 Definitionen
- Art. 5 Hubraumklassen
- Art. 5.1 Fahrzeuggewichte
- Art. 6 Klasseneinteilung bei aufgeladenen und Rotationskolbenmotoren
- Art. 7 Motor
- Art. 7.1 Gemischtaufbereitung
- Art. 7.2 Für alle Fahrzeuge
- Art. 7.3 Abgasvorschriften
- Art. 8 Abgasanlage/Geräuschbegrenzung
- Art. 9 Kraftübertragung
- Art. 10 Bremsanlage
- Art. 11 Lenkung
- Art. 12 Radaufhängung
- Art. 13 Räder (Radschüssel + Felge) und Reifen
- Art. 14 Ersatzrad
- Art. 15 Karosserie und Fahrgestell
- Art. 15.1 *Fahrzeughöhe*
- Art. 16 Türen, Motor- und Kofferraumhaube
- Art. 17 Kotflügel
- Art. 18 Aerodynamische Hilfsmittel
- Art. 19 Fahrzeugscheiben
- Art. 20 Fahrgastraum/Innenraum
- Art. 21 Leitungen
- Art. 22 Elektrische Ausrüstung, Beleuchtung
- Art. 23 Kraftstoffanlage
- Art. 24 Fassungsvermögen der Kraftstoffbehälter
- Art. 25 Ölkühler
- Art. 26 Besondere Sicherheitsbestimmungen
- Art. 26.1 Abschleppösen
- Art. 26.2 Außenspiegel
- Art. 26.3 Hauptstromkreisunterbrecher
- Art. 26.4 Feuerlöscher/Feuerlöschanlage
- Art. 26.5 Sicherheitsgurte
- Art. 26.6 Feuerschutzwand
- Art. 26.7 Überrollkäfig
- Art. 26.8 Ölsammler
- Art. 26.9 Haubenhalter

Art. 1 Allgemeines

Dieses Reglement tritt am 1. Januar 2019 in Kraft.

Soweit in anderen Reglements, Ausschreibungstexten usw. auf Bestimmungen verwiesen wird, die mit diesem Reglement ungültig werden, treten an deren Stelle die Bestimmungen des neuen Reglements.

Die Bestimmungen des derzeit gültigen Anhang J zum Internationalen Sportgesetz der FIA (ISG) sind nur bei ausdrücklichem Verweis auf diese Bestimmungen anwendbar.

Alles nicht ausdrücklich durch dieses Reglement Erlaubte ist verboten. Durch Verschleiß oder Unfall beschädigte Teile dürfen nur durch baugleiche Ersatzteile ausgetauscht werden.

Erlaubte Änderungen dürfen keine unerlaubten Änderungen oder Reglementverstöße nach sich ziehen.

Art. 2 Zugelassene Fahrzeuge/ Teilnahmebedingungen

Es sind nur Fahrzeuge startberechtigt, welche in einer Stückzahl von mind. 200 identischen Fahrzeugen in 12 aufeinanderfolgenden Monaten hergestellt wurden und über ABE, EWG-Betriebserlaubnis oder EBE verfügen. Im Fahrzeugbrief muss der Tag der Erstzulassung eingetragen sein. Darüber hinaus müssen die Fahrzeuge über den normalen Vertriebsweg für jedermann frei erhältlich gewesen sein. Die Nachweispflicht zu vorstehender Regelung liegt beim Teilnehmer.

Die Fahrzeuge müssen zum öffentlichen Straßenverkehr oder durch einen DMSB-Wagenpass ausgestellt für die Gruppe F (Ausnahme: Rallye-Fahrzeuge) zugelassen sein.

Die Fahrzeuge müssen in allen Teilen uneingeschränkt und zu jeder Zeit der Veranstaltung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) entsprechen (Ausnahme: Art. 13.5). D. h., die Daten und Angaben des Fz-Scheins, der Allgemeinen Betriebserlaubnis (ABE), EG-Betriebserlaubnis und die Bau- und Betriebsvorschriften der StVZO müssen eingehalten sein. Ausnahmen: Gewichte in Art. 5, Sitze in Art. 20 und bestimmte Sicherheitsausrüstungsteile in Art. 26.

Die Zulässigkeit nachträglicher Änderungen an den Fahrzeugen muss durch Eintrag in den Fz-Papieren oder durch ABE-Papiere oder durch EWG-Papiere, deren Gültigkeit nicht von einer Abnahme abhängig gemacht wird, nachgewiesen werden.

Seit 1. Oktober 2005 werden von den Zulassungsstellen neue Fahrzeugpapiere ausgegeben: Die neue Zulassungsbescheinigung Teil I (ZB I) ersetzt den alten Fahrzeugschein, die Zulassungsbescheinigung Teil II (ZB II) ersetzt den alten Fahrzeugbrief.

Die Zulässigkeit nachträglicher Eintragungen kann durch die Vorlage des alten (entwerteten) Fahrzeugbriefes nachgewiesen werden.

Alternativ zur Kopie des Fahrzeugbriefes bzw. der Zulassungsbescheinigung Teil I wird ein Gutachten zur Erlan-

*-s. a. "Allgemeine Bestimmungen, Definitionen und Klarstellungen zu technischen Reglements" im DMSB-Handbuch, blauer Teil

gung der Betriebslaubnis gemäß § 21 StVZO oder ein Gutachten zur Erlangung einer Einzelgenehmigung nach § 13 EG-FGV akzeptiert, in dem die eintragungspflichtigen Fahrzeugänderungen unter Ziffer 22 eingetragen sind. Diese Gutachten müssen im Original vorgelegt werden.

Im Zweifelsfalle muss der Teilnehmer die Übereinstimmung mit der StVZO nachweisen, z. B. durch Vorlage von Gutachten, ABE, ABG oder Anbaubescheinigungen.

2.1 Fahrzeuge mit Straßenzulassung in Deutschland (Fahrzeugbrief und Fahrzeugschein)

Diese Fahrzeuge müssen eine gültige Hauptuntersuchung nach § 29 StVZO aufweisen (HU-Prüfplakette).

Für die Fahrzeuge muss eine gültige Originalbescheinigung über die Durchführung der Untersuchung der Abgase vorgelegt werden. Dabei ist zu beachten, dass seit der Änderung der gesetzlichen Vorschriften vom 01.04.2006 für Fahrzeuge mit OBD-System eine Untersuchung des Motormanagement-/Abgassystems (UMA) durchzuführen ist. Die Nachweispflicht entfällt bei Fahrzeugen, die nicht älter als 3 Jahre sind.

Hinweis: Seit dem 01.01.2010 wird die AU-Plakette entfernt und der Nachweis erfolgt ausschließlich über die gültige HU Plakette mit dem Prüfbericht.

2.2 Fahrzeuge mit ausländischer Straßenzulassung

Fahrzeuge mit ausländischer Straßenzulassung sind ausschließlich unter Vorlage ihrer Fz-Papiere aus dem Herkunftsland und unter Vorlage eines vom DMSB genehmigten DMSB- Identity- Form (DIF) inkl. erfolgter Grundabnahme eines DMSB-Sachverständigen mit Zusatzbefugnis StVZO startberechtigt. Nach der Grundabnahme ist alle 24 Monate ist eine Wiederholungsabnahme vorgeschrieben.

2.3 Fahrzeuge mit sportrechtlicher Zulassung (DMSB-Wagenpass)

Alternativ zu einem Fahrzeug mit gültiger Straßenzulassung sind auch Fahrzeuge ohne Straßenzulassung (Ausnahme Rallyesport) unter folgenden Voraussetzungen startberechtigt:

- Fahrzeuge ohne Straßenzulassung benötigen einen DMSB-Wagenpass ausgestellt auf die Gruppe F.
- Eine Wagenpass-Wiederholungsabnahme ist alle 24 Monate erforderlich. Ein HU-Nachweis ist nicht erforderlich.
- Für die Fahrzeuge muss eine gültige Originalbescheinigung über die Durchführung der Untersuchung der Abgase vorgelegt werden. Dabei ist zu beachten, dass seit der Änderung der gesetzlichen Vorschriften vom 01.04.2006 für Fahrzeuge mit OBD-System eine Untersuchung des Motormanagement-/Abgassystems (UMA) durchzuführen ist. Die Nachweispflicht entfällt bei Fahrzeugen, die nicht älter als 3 Jahre sind.
- Eintragungspflichtige Fahrzeugänderungen müssen wie bisher im Fahrzeugbrief eingetragen sein.

- Bei den Veranstaltungen muss der DMSB-Wagenpass und eine Kopie des Fahrzeugbriefes oder der Originalbrief vorgelegt werden. Im Einzelfall kann auch die Vorlage von ABE-Unterlagen und ähnliches erforderlich sein.

Hinweis: Bei der Wagenpasserstellung ist zunächst eine Grundabnahme bei einem DMSB-Sachverständigen fällig. Die DMSB-Sachverständigenliste ist im „Downloadcenter“ auf der DMSB-Internetseite www.dmsb.de abrufbar.

2.4 Fahrzeuge mit Kennzeichen von in der Bundesrepublik Deutschland stationierten NATO-Angehörigen sind in der Gruppe F zugelassen. Änderungen an diesen Fahrzeugen, die nach den Gruppe F-Bestimmungen zulässig sind, aber nicht der StVZO entsprechen, sind unzulässig.

2.5 Fahrzeuge, deren Motor mit Aufladung versehen ist, sind dann zugelassen, wenn das Grundmodell damit ausgerüstet ist.

2.6 In der Gruppe F sind folgende Fahrzeuge zugelassen:

a) Fahrzeuge von Herstellern, die in der DMSB-Fahrzeug-Herstellerliste oder in der FIA-Homologationsliste aufgeführt sind.

b) Fahrzeuge anderer Hersteller, z. B. eigens auf Rohkarosserie aufgebaute Fahrzeuge, sind nur dann zulässig, wenn das Modell einem Typ eines Herstellers gemäß Art. 2.5a) entspricht, wie es von einem vom DMSB anerkannten Hersteller ausgeliefert wird oder wurde. Den jeweiligen Nachweis hat der Bewerber/Fahrer zu erbringen.

Diese Punkt b) entsprechenden Fahrzeuge benötigen eine F-Bestätigung bzw. Identitätsbescheinigung des DMSB bzw. der ONS; die von einem DMSB-Sachverständigen ausgestellt wird. Diese F-Bestätigung bzw. Identitätsbescheinigung muss nicht jedes Jahr erneuert werden.

2.7 Fahrzeuge mit 07er Oldtimer-Kennzeichen:

Bei Verwendung von Fahrzeugen mit 07er-Kennzeichen müssen alle Fahrzeugänderungen, welche durch die StVZO eintragungspflichtig sind, im Fahrzeugbrief eingetragen sein. Eine Kopie vom Fahrzeugbrief muss mitgeführt werden. Die besonderen Bestimmungen in Art. 2.1 bzw. 2.2 und Art. 3.c) sind zu beachten.

Alternativ zur Kopie des Fahrzeugbriefes bzw. der Zulassungsbescheinigung Teil I wird ein Gutachten zur Erlangung der Betriebslaubnis gemäß § 21 StVZO oder ein Gutachten zur Erlangung einer Einzelgenehmigung nach § 13 EG-FGV akzeptiert, in dem die eintragungspflichtigen Fahrzeugänderungen unter Ziffer 22 eingetragen sind. Diese Gutachten müssen im Original vorgelegt werden.

Art. 3 Nicht zugelassene Fahrzeuge

- a) Nicht startberechtigt sind Fahrzeuge, deren Tag der Erstzulassung vor dem 01.01.1966 liegt.
- b) Nicht startberechtigt sind Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechniken, z. B. Elektro-/Hybrid-

fahrzeuge oder gasbetriebene Fahrzeuge. Diese Technik darf auch dann nicht in den Fahrzeugen vorhanden sein, wenn sie außer Betrieb gesetzt ist.

- c) Nicht startberechtigt sind Fahrzeuge, deren ursprünglich in den Fz.-Papieren angegebene Höhe 1600 mm überschreitet.
- d) Fahrzeuge mit folgenden Zulassungen sind nicht startberechtigt:
 - Fahrzeuge mit roten Kennzeichen (Ausnahme: rote Oldtimer-Kennzeichen, beginnend mit „07“, falls ein schriftlicher HU-Nachweis nach § 29 StVZO – nicht älter als 24 Monate – sowie eine AU nachgewiesen werden können),
 - Kurzzeit-Kennzeichen (schwarz, weiß, gelb)
 - Ausfuhr-Kennzeichen (schwarz, weiß, rot)
 - Erprobungsfahrzeuge nach § 19, Abs. 6 (früher Abs. 3) StVZO (siehe Fz.-Schein).

Art. 4 Definitionen

Grundmodell: Unter Grundmodell sind alle Ausführungen einer Modellreihe zu verstehen, die in einer begrenzten Produktionsperiode vom selben Fahrzeughersteller (nicht Konzern) gemäß „DMSB-Herstellerliste für die Gruppen F und H**“ hergestellt wurden.

Produktionsperiode heißt, dass ein Modell unter einer bestimmten Bezeichnung oder Code (z. B. BMW 3er E30, BMW 3er E46, BMW 3er E90, Mercedes 190er W201, Opel Kadett C, Opel Astra H, VW Golf Typ 17, VW Golf VI) in einem bestimmten Zeitraum hergestellt wurde. VW Polo Typ 86 (Polo 1) und Polo 86C (Polo 2) sind unterschiedliche Grundmodelle. Wird diese Bezeichnung geändert, so handelt es sich um ein anderes Grundmodell.

D. h., wenn sich die Bezeichnung des Grundmodells ändert bzw. die Hersteller-Schlüssel-Nummer (HSN) nicht unter dem betreffenden Fahrzeughersteller in der „Herstellerliste für die Gruppen F und H“ aufgeführt ist, so handelt es sich um ein anderes Grundmodell.

* siehe: www.dmsb.de – Downloadcenter

StVZO: Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

Fahrzeugpapiere: Fahrzeugschein und Fahrzeugbrief bzw. alternativ seit 01.10.2005: Zulassungsbescheinigung Teil I und Zulassungsbescheinigung Teil II

Fahrzeugschein und Fahrzeugbrief: Sofern in den vorliegenden Bestimmungen von Fahrzeugschein und/oder Fahrzeugbrief die Rede ist, gilt:

- Fahrzeugschein oder alternativ Zulassungsbescheinigung Teil I,
- Fahrzeugbrief oder alternativ Zulassungsbescheinigung Teil II,

wobei Einträge zu Fahrzeugänderungen i. d. R. durch die Zulassungsbescheinigung Teil I nachzuweisen sind.

ABE: Allgemeine Betriebserlaubnis

Heißt es, dass eine „ABE“ ausreichend ist, so ist darunter eine „Allgemeine Betriebserlaubnis“ des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) zu verstehen, die der Hersteller des betreffenden Fahrzeugteils mitliefert.

Das Vorhandensein einer ABE bedeutet aber nicht in allen Fällen, dass keine Vorführung bei einer TP erforderlich ist. In einer Reihe von ABE steht nämlich, dass der Anbau des Teils trotzdem noch einem TP-Ingenieur vorzuführen ist.

TP: Technische Prüfstelle

Eintrag: Wenn es im Text heißt, dass eine „Eintragung in die Fz.-Papiere“ oder schlicht ein „Eintrag“ erforderlich ist, so heißt das, dass mit der beschriebenen Änderung die „Betriebserlaubnis erloschen“ ist und das Fahrzeug einem „amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer“ bei der Technischen Prüfstelle zu einem „Gutachten nach § 19, Abs. 2 StVZO“ vorgeführt werden muss.

Das Mitführen einer Bestätigung des ordnungsgemäßen Anbaus gem. § 19 Abs. 3 StVZO ist dann einem Eintrag in den Fz.-Papieren gleichgestellt, wenn dies dort ausdrücklich erwähnt ist.

Der zuständige Verordnungsgeber bzw. der Bundesminister für Verkehr hat über die Eintragungspflicht bestimmter Fahrzeugänderungen mangels Handlungsbedarfs noch nicht entschieden. Die Bewertung der Eintragungspflicht wird in solchen ungeregelten Fällen ersatzweise in Anlehnung an bisherige Entscheidungen und der derzeitigen Handhabung bei den technischen Prüfstellen vorgenommen.

Ein Rechtsanspruch kann hieraus nicht abgeleitet werden; in strittigen Fällen kann ein daraus herbeigeführter Einzelentscheid bzw. eine Gesetzesänderung der derzeitigen Handhabung entgegenstehen.

Mechanische Bauteile: Teile, die für den Antrieb und die Radaufhängung notwendig sind, sowie die für ihr normales Funktionieren notwendigen Zubehörteile, ausgenommen Teile der Lenkung und Bremsen.

Serienmäßig: Die Fahrzeuge müssen, außer wenn es für einzelne Bauteile in diesem Reglement anders bestimmt wird, in serienmäßigem Zustand sein, d. h., wie sie vom Herstellerwerk geliefert werden bzw. wurden.

Jedes Zubehör und alle Sonderausstattungen, die beim Fahrzeugkauf auch gegen Aufpreis vom Werk geliefert werden können, gelten als serienmäßig im Sinne des Gruppe F-Reglements, sofern im Übrigen keine Einschränkungen vorliegen. Nachträglich eingebaute Teile gelten als serienmäßig, wenn sie ab Herstellerwerk lieferbar sind oder waren (Nachweis z. B. original Ersatzteilkatalog des Fahrzeugherstellers). Als nicht serienmäßig gelten Teile, die nur über Sportabteilungen der Herstellerwerke, Tuningfirmen usw. geliefert werden. Die Nachweispflicht für die Serienmäßigkeit der Fahrzeugteile liegt beim Bewerber/Fahrer.

Freigestellt: Das Teil darf in jeder Hinsicht bearbeitet und verändert werden, wobei es auch gegen ein anderes Teil ersetzt werden darf. Vollkommene Freiheit besteht auch hinsichtlich Material, Form und Anzahl. D. h., das Teil darf auch vollkommen weggelassen werden.

Das geänderte oder ersetzte Teil darf jedoch keine anderen Funktionen als das Originalteil übernehmen.

Fahrgastraum: Als Fahrgastraum wird der vom Fahrzeughersteller serienmäßig vorgesehene Raum für Passagiere bis zur serienmäßigen Trennwand und Hutablage in normaler Rücksitzposition angesehen.

Des Weiteren gelten die Definitionen in Art. 251-2.3 bis 251-2.8 des Anhangs J (ISG) der FIA.

Modell: Unter Modell sind alle Ausführungen einer Modellreihe zu verstehen, die in einer begrenzten Produktionsperiode vom selben Fahrzeughersteller (nicht Konzern) in einer bestimmten Karosserieform, z. B. BMW 3er, E46 Touring, hergestellt wurden.

Dichtung und Adapter: Analog Artikel 251-2.3.10 im Anhang J wird eine Dichtung bzw. Adapterdichtung nur dann als solche angesehen wenn sie eine Dicke von max. 5,0 mm hat.

Art. 5 Hubraumklassen

Folgende 18 Hubraumklassen sind möglich:

1. Hubraum bis 500 ccm
2. Hubraum über 500 ccm bis 600 ccm
3. Hubraum über 600 ccm bis 700 ccm
4. Hubraum über 700 ccm bis 850 ccm
5. Hubraum über 850 ccm bis 1000 ccm
6. Hubraum über 1000 ccm bis 1150 ccm
7. Hubraum über 1150 ccm bis 1400 ccm
8. Hubraum über 1400 ccm bis 1600 ccm
9. Hubraum über 1600 ccm bis 2000 ccm
10. Hubraum über 2000 ccm bis 2500 ccm
11. Hubraum über 2500 ccm bis 3000 ccm
12. Hubraum über 3000 ccm bis 3500 ccm
13. Hubraum über 3500 ccm bis 4000 ccm
14. Hubraum über 4000 ccm bis 4500 ccm
15. Hubraum über 4500 ccm bis 5000 ccm
16. Hubraum über 5000 ccm bis 5500 ccm
17. Hubraum über 5500 ccm bis 6000 ccm
18. Hubraum über 6000 ccm

Art. 5.1 Fahrzeuggewichte

Abhängig vom Hubraum bzw. Einstufungshubraum (Art. 6) sind folgende Mindestgewichte vorgeschrieben:

Alle Veranstaltungsorten außer Rallye:

Hubraumklasse in ccm	Mindest-Gewicht in kg	
	2V/Zyl.	> 2V/Zyl.
bis 500:	485	535
über 500 bis 600:	530	585
über 600 bis 700:	565	625
über 700 bis 850:	600	660
über 850 bis 1000:	650	715
über 1000 bis 1150:	680	750
über 1150 bis 1400:	740	815
über 1400 bis 1600:	825	910
über 1600 bis 2000:	910	1000
über 2000 bis 2500:	1005	1100
über 2500 bis 3000:	1090	1200
über 3000 bis 3500:	1180	1300
über 3500 bis 4000:	1260	1390
über 4000 bis 4500:	1350	1490
über 4500 bis 5000:	1450	1600
über 5000 bis 5500:	1530	1690
über 5500:	1610	1780

> 2 V/Zyl. = mehr als 2 Ventile je Zylinder

Rallyesport:

Hubraumklasse in ccm	Mindest-Gewicht in kg
bis 500:	510
über 500 bis 600:	560
über 600 bis 700:	620
über 700 bis 850:	680
über 850 bis 1000:	750
über 1000 bis 1150:	810
über 1150 bis 1400:	870
über 1400 bis 1600:	960
über 1600 bis 2000:	1050
über 2000 bis 2500:	1135
über 2500 bis 3000:	1220
über 3000 bis 3500:	1300
über 3500 bis 4000:	1380
über 4000 bis 4500:	1470
über 4500 bis 5000:	1570
über 5000 bis 5500:	1670
über 5500:	1770

Die angegebenen Mindestgewichte müssen während der gesamten Veranstaltung, auch nach Überfahren der Ziellinie eingehalten sein. Das Fahrzeuggewicht wird folgendermaßen ermittelt: Fahrzeug ohne Insassen, ohne Nachfüllen oder Ablassen von Kraftstoff und anderen Flüssigkeiten.

Das in den Fahrzeugpapieren eingetragene Leergewicht ist nicht maßgebend.

Der Einbau von Ballast ist erlaubt. Er muss aus festem Material bestehen und mit dem Boden des Fahrgastraumes oder Kofferraumes fest verschraubt sein.

Das oder die Reserverad/räder gilt/gelten als Ballast.

Rallye: Falls das in Artikel 4 des DMSB-Rallye-Reglements (siehe DMSB-Handbuch, grüner Teil) geforderte Mindestgewicht höher sein sollte als das vorstehend geregelte Gewicht, so muss das Mindestgewicht gemäß Rallye-Reglement beachtet werden. Das max. zulässige Gesamtgewicht des jeweiligen Fahrzeuges darf nicht überschritten werden.

Art. 6 Klasseneinteilung bei aufgeladenen und Rotationskolben-Motoren (Einstufungshubraum)

Bei einer Aufladung des Motors mit Turbolader wird der Gesamthubraum mit dem Koeffizienten 1,7 bei Otto-Motoren und 1,5 bei Diesel-Motoren multipliziert und der Wagen in die sich dann ergebende Hubraumklasse eingeteilt.

Für Fahrzeuge (Otto- oder Dieselmotoren) mit mechanischen Ladern (Kompressoren), z. B. G-Lader, gilt der Hubraumfaktor 1,4. Bei einer Kombination von Turbolader mit mechanischem Lader gilt der Hubraumfaktor 2,0.

Für Rotationskolbenmotoren, abgedeckt durch NSU-Wankelpatente, ist ein äquivalenter Hubraum wie folgt zu errechnen: Einstufungshubraum = 1,5 x (maximales Kammervolumen minus minimales Kammervolumen).

Für die Hubraumberechnung ist die Kreiszahl π mit dem Wert 3,1416 einzusetzen.

Art. 7 Motor

Der nachweislich vom Fahrzeughersteller für das Grundmodell vorgesehene Motorblock (Kurbelgehäuse und Zylinder) und Zylinderkopf sowie das Ladesystem (z. B. Turbo- oder mechanischer Lader) müssen beibehalten werden. Die Position des Motorblocks muss beibehalten werden. Die Ladeeinheit darf durch eine systemgleiche Ladeeinheit ersetzt werden.

Eine Aufladung ist nur in Verbindung mit der serienmäßigen Antriebsart (z. B. Otto-Motor oder Dieselmotor) zulässig. So darf z. B. der Turbolader des VW Golf Turbo-Diesels nicht in einem VW Golf mit Otto-Motor verwendet werden.

Der Zylinderkopf darf nachträglich durch Materialabnahme bearbeitet werden. Die mechanischen Bauteile im Zylinderkopf sind freigestellt, jedoch muss die Anzahl der Ventile beibehalten werden.

Der Hubraum ist freigestellt und darf z. B. durch Änderung des ursprünglichen Hubs und/oder der ursprünglichen Bohrung geändert werden. Das Ausbuchsen der Zylinder ist erlaubt.

Der Motor muss im ursprünglichen Motorraum eingebaut sein und die Kurbelwellenachse muss beibehalten werden.

Die in den Fahrzeugpapieren eingetragene Motorleistung muss mit einer StVZO-Toleranz von max. + 5 % eingehalten werden. Die Motorleistung kann auch gemäß Gruppe G-Reglement, Art. 23.1 ermittelt werden.

Darüber hinaus sind die anderen Bauteile des Motors, wie z. B. Nocken- und Kurbelwelle, Kolben, Pleuel, Zündteile, Ölwanne, Ventildeckel, Lager und Motoraufhängungsteile (Motorböcke) freigestellt.

Werden Dichtungen durch nichtserienmäßige Dichtungen ersetzt, dürfen diese keine anderen Funktionen erfüllen als die des serienmäßigen Teils, z. B. Adapterfunktion.

Eine Dichtung wird als solche betrachtet, wenn deren Dicke maximal 5 mm beträgt (siehe auch Art. 251-2.3.10). Das bedeutet, dass ein Adapter bzw. eine Adapter-Dichtung mit einer Dicke von mehr als 5,0 mm der Serie entsprechen muss.

Für Zweitakt- Motoren gilt zusätzlich:

Zum Zwecke der Einbringung und Änderung von Steuerzeiten und Einlasskanälen ist es an Zweitakt- Motoren zulässig am serienmäßigen Motorblock lokal Material zu entfernen und/ oder hinzuzufügen.

Art. 7.1 Gemischaufbereitung

Der Ansaugkrümmer muss vom Fahrzeug-Grundmodell sein und darf mechanisch spanabhebend (z. B. durch Schleifen, Drehen, Feilen, Fräsen, Senken und Bohren) nachbearbeitet werden.

Die Art der Gemischaufbereitung (Vergaser oder Einspritzung) muss beibehalten werden.

Für Fahrzeuge, welche serienmäßig eine Vergaser-Gemischaufbereitung aufweisen, gelten die unter Punkt a), für solche mit Einspritzung die unter Punkt b) aufgeführten Bedingungen.

Folgende Freiheiten gelten in Abhängigkeit der Gemischaufbereitungsart:

a) Vergaser:

Die Vergaser sind freigestellt, jedoch muss die Anzahl der Vergaser und der Drosselklappen der des Fahrzeug-Grundmodells entsprechen. Adapter zwischen dem Ansaugkrümmer und Vergaser sind zulässig.

b) Einspritzanlage:

Das originale Einspritzsystem und der Typ der Einspritzanlage (z. B. mechanische K-Jetronic, mechanisch-elektronische KE-Jetronic, elektronische D-, L- und LH-Jetronic, Motronic-, PGM-FI-, GME-, GDI- oder Simtec MS-Varianten) muss der des Fahrzeug-Grundmodells entsprechen und in Funktion bleiben.

Die Elektronikbox ist freigestellt.

Teile der Einspritzanlage, welche die dem Motor zugeführte Kraftstoffmenge regulieren, dürfen geändert werden, jedoch nicht der Drosselklappengehäusedurchmesser auf der Ebene der Drosselklappenwelle.

Mit Ausnahme der Anzahl, der Position, der Einbauchse und des Funktionsprinzips sind die Einspritzdüsen freigestellt.

Der Kraftstoffdruckregler ist freigestellt.

Die Anzahl und Art der serienmäßigen Steuerungssignale (das heißt Inputs und Outputs, wie Drehzahlgeber-, Temperatur-, Kurbelwinkelgeber-, Drosselklappen- und Drucksignale) des Einspritzanlagentyps (z. B. K-Jetronic, L-Jetronic) müssen beibehalten werden, jedoch ist die Größe (Wert) dieser Steuerungssignale freigestellt.

Die Messvorrichtung für die Ansaugluft darf durch eine andere Messvorrichtung des gleichen Typs, z. B. ein Luftmengemesser durch einen anderen Luftmengemesser, ersetzt werden.

Die Nockenwellenverstellung inklusive ihrer Steuerelemente/Steuerungssignale sind freigestellt. Ein digitales Gaspedal darf durch ein anderes digitales Gaspedal ersetzt werden.

Die Drehzahl darf durch ein sogenanntes Launch-Control- System begrenzt werden. Zu diesem Zweck darf der ECU ein Signal geschickt werden.

Art. 7.2 Für alle Fahrzeuge

Die Kraftstoffpumpen sind freigestellt.

Luftfilter:

Alle dem Motor zugeführte Verbrennungsluft muss durch mindestens ein Luftfiltergehäuse geleitet werden. Die Luftführungen vor dem Luftfiltergehäuse und die Luftleitung zwischen Luftfiltergehäuse und Drosselklappengehäuse sind freigestellt.

Das Luftfiltergehäuse ist unter folgenden Bedingungen freigestellt:

- Ein Filtereinsatz muss vorhanden sein. Dieser Einsatz ist frei, er muss jedoch Staubbpartikel filtern.
- Die gesamte Ansaugluft für den Motor muss durch diesen Luftfilter geführt werden.
- Ein Filter mit integriertem Gehäuse (z. B. Drahtgitter) gilt i. S. dieses Reglements als Luftfiltergehäuse, falls dieses komplexe Bauteil über eine ausreichende Stabilität verfügt und in den Fz.-Papieren eingetragen ist.

- Der Einbaort des Luftfiltergehäuses innerhalb des Motorraumes oder des originalen Einbauräumen ist freigestellt.

Prinzipiell sind die geänderten Motorteile eintragungspflichtig, welche die Leistung und/oder die Abgasentwicklung verändern können.

Eintragungsbeispiele, soweit ABE- bzw. EWG-Papiere nicht vorliegen, sind: Nockenwelle, Ansaugtrakt, Auslass-trakt, Aufladung (z. B. Ladedruck), Verdichtung, Leistungssteigerung um mehr als 5 %.

Nicht eintragungspflichtig sind z. B. Feinbearbeitung, wie Glätten und Entgraten im Rahmen der Herstellertoleranzen, Luftbegrenzer, Zündanlage, Motor-Schmier- und Kühlsystem (z. B. Ölkühler), Übermaßkolben gemäß Werkstatthandbuch für das betreffende Fahrzeug.

Nur gültig für Rallye-Veranstaltungen:

Bei Motoren mit Aufladung jeder Art ist ein Luftbegrenzer vorgeschrieben. Nur Fahrzeuge mit G-Lader sind von dieser Vorschrift ausgenommen.

Der Luftbegrenzer muss am Kompressor-/Verdichtergehäuse befestigt sein. Die gesamte Luft, die zur Versorgung des Motors notwendig ist, muss durch diesen Luftbegrenzer geführt werden, der den nachfolgenden Bestimmungen entsprechen muss:

- Der innere Durchmesser des Lufteinlasses des Kompressors/Verdichters darf bei Ottomotoren maximal 33 mm und bei Turbodieselmotoren maximal 35 mm nicht überschreiten. Bei Verwendung zweier paralleler Kompressoren/Verdichter ist der maximale Einlassdurchmesser auf 24 mm begrenzt. Der jeweils erlaubte maximale Durchmesser muss über eine Mindestdistanz von 3 mm aufrechterhalten sein, gemessen stromabwärts von einer Ebene senkrecht zur Symmetrieachse, die sich maximal 50 mm stromaufwärts zu einer Ebene durch die äußere obere Kante (stromaufwärts) der Kompressor-/Verdichterschau-feln befinden muss (s. nachfolgende Zeichnung).
- Der jeweils erlaubte maximale Durchmesser muss jederzeit eingehalten werden, unabhängig von den Temperaturbedingungen.
- Der äußere Durchmesser des Luftbegrenzers von maximal 39 mm bei Ottomotoren, maximal 41 mm bei Turbodieselmotoren und maximal 30 mm bei zwei parallelen Kompressoren/Verdichter muss über eine Distanz von mindestens 5 mm auf jeder Seite eingehalten werden.

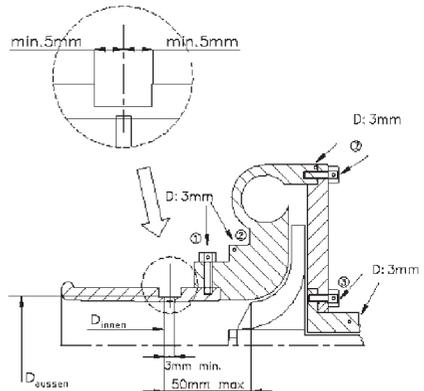
Kompressoren/Verdichter, die die obigen Dimensionen respektieren, müssen beibehalten werden. Ein zusätzlicher Luftbegrenzer ist dann nicht erforderlich.

Die Befestigung des Luftbegrenzers am Turbolader muss so durchgeführt werden, dass zwei Schrauben komplett vom Kompressor-/Verdichtergehäuse oder vom Luftbegrenzer entfernt werden müssen, um den Luftbegrenzer vom Kompressor/Verdichter zu entfernen. Eine Befestigung mit einer Nadel- bzw. Madenschraube ist nicht zulässig.

Ausschließlich zum Zwecke der Montage des Luftbegrenzers ist es erlaubt, Material am Kompressor-/Verdichtergehäuse zu entfernen oder hinzuzufügen.

Die Köpfe der Schrauben müssen gebohrt sein, so dass eine Verplombung möglich ist.

Der Luftbegrenzer muss aus einem einzigen Material gefertigt sein und darf ausschließlich zum Zwecke der Befestigung und Verplombung gebohrt sein. Die Anbringung muss möglich sein zwischen den Befestigungsschrauben, während dem Luftbegrenzer (oder der Befestigung Luftbegrenzer/Kompressor-/Verdichtergehäuse), dem Kompressor/Verdichtergehäuse (oder der Gehäuse/Flansch-Befestigung) und dem Turbinengehäuse (oder der Gehäuse/Flansch-Befestigung) (siehe nachstehende Zeichnung).



Art. 7.3 Abgasvorschriften

Die Abgasvorschriften gemäß DMSB-Handbuch, blauer Teil, müssen eingehalten werden.

Die Fahrzeuge müssen mindestens die Euronorm nach Anlage XXV zur StVZO erfüllen bzw. mit einer DMSB-Abgasbestätigung des Typs B oder C ausgestattet oder mit einem Katalysator nach Artikel 15 der DMSB-Abgasbestimmungen ausgerüstet sein.

Partikelfilter für Fahrzeuge mit Dieselmotor

Die Verwendung eines vom DMSB homologierten Partikelfilters ist vorgeschrieben. Die auf dem Homologationsblatt beschriebenen Kraftstoffadditive dürfen verwendet werden.

Art. 8 Abgasanlage/Geräuschbegrenzung

Die Mündung(en) des Auspuffs muss (müssen) entweder nach hinten oder zur Seite gerichtet sein. Die Mündung eines zur Seite gerichteten Auspuffs muss hinter der Radstandsmitte liegen.

Auspuffendrohre dürfen nicht über die Karosserie hinausragen. Sie dürfen max. 10 cm unter dem Wagenboden enden, in Bezug auf die Außenkante der Karosserie.

Die Abgasanlage muss ein separates Bauteil sein und außerhalb der Karosserie bzw. Fahrgestells liegen.

Nur Original-ABE- oder EWG-Abgasanlagen sind nicht eintragungspflichtig.

Darüber hinaus ist die Abgasanlage freigestellt.

Heckabschlussblech: Zum Zwecke der Durchführung der Abgasmündung dürfen im Heckabschlussblech Öffnungen mit einer Gesamtfläche von max. 100 cm² vorhan-

den sein bzw. angebracht werden. Die untere Seite der Öffnung muss mit der Unterkante des Abschlussbleches abschließen. Falls serienmäßig oberhalb dieses Bereiches eine Öffnung für die Abgasdurchführung vorhanden ist, so wird auch dort diese Öffnung akzeptiert und muss in diesem Fall nicht mit der Unterkante des Abschlussbleches abschließen.

Geräuschbegrenzung: Die Vorschriften gemäß DMSB-Handbuch, blauer Teil, müssen eingehalten werden.

Art. 9 Kraftübertragung

Getriebe:

Das Funktionsprinzip (z. B. mechanisches, halbautomatisches oder Automatikgetriebe) sowie das Schaltschema (z. B. H-Schaltung) des Getriebes müssen der Serie entsprechen. Das Schaltschema einer H-Schaltung wird durch den Bewegungsweg des Schaltknaufs beschrieben. Somit ist eine Änderung dieses Schaltweges in einer Ebene analog eines sequentiellen Getriebes (z. B. durch zwischengeschaltete mechanische Vorrichtungen) nicht zulässig. Das Getriebegehäuse muss von einem Serienmodell des gleichen Fahrzeugherstellers, wie der des Fahrzeuges sein und in einer Stückzahl von mindestens 200 Einheiten in identischen Fahrzeugen (siehe Art. 2) gebaut worden sein. Am Getriebegehäuse dürfen örtlich Material entfernt und Bohrungen bzw. Gewindebohrungen eingebracht werden, um z. B. größere Lager, Zahnräder oder Wellen verwenden zu können. Gehäusekennzeichnungen müssen erhalten bleiben. Demontierbares Material (nicht verschweißt), wie Adapter oder Platten, darf dem Seriengehäuse hinzugefügt werden.

Die Anzahl der Vorwärts- und Rückwärtsgänge gemäß dem Grundmodell muss beibehalten werden, jedoch sind die einzelnen Getriebeübersetzungen (Zähnezahl) freigestellt. Im Getriebe dürfen ausschließlich die für die maximale Gangzahl notwendigen Zahnradpaarungen vorhanden sein.

Darüber hinaus sind die mechanischen Bauteile innerhalb des Getriebegehäuses freigestellt.

Mechanische Sperrdifferentialie sind freigestellt. Anders arbeitende Sperrdifferentialie müssen (mit Ausnahme der Sperrwirkung) der Serie entsprechen.

Die Kupplung, der Achsantrieb, die Getriebeaufhängungsteile und alle anderen kraftübertragenden Teile sind freigestellt. Sie müssen jedoch wie auch das Getriebe in ihrem ursprünglichen Raum verbleiben, z. B. vor oder hinter dem Motor, an der Antriebsachse usw.

Unter Berücksichtigung der vorliegenden Bestimmungen dieses Reglements und der Beibehaltung des Funktionsprinzips (z. B. mechanische, hydraulische Betätigung) sind die Betätigungsverrichtungen, wie z. B. Schaltseile, der Kraftübertragungs-Einrichtungen (u. a. Kupplung, Getriebe, Sperrdifferential) freigestellt.

Ein Vierradantrieb ist nur zulässig, wenn er beim ursprünglichen Modell vorhanden war. Der Umbau von Frontantrieb auf Heckantrieb oder umgekehrt ist nicht erlaubt.

Wenn das Fahrzeug ursprünglich mit einem permanenten Vierradantrieb ausgerüstet ist, darf nicht auf Zweiradantrieb umgebaut werden.

Eintragungspflichtig sind z. B. Übersetzungsänderungen von mehr als 8 %, wobei jede einzelne Gangstufe zu beachten ist, Sperrdifferentialie in Seriengehäusen mit mehr als 50 % Sperrwirkung.

Nicht eintragungspflichtig (s. Art. 4) sind z. B. Kupplung, Getriebetyp, verstärkte Antriebswellen.

Art. 10 Bremsanlage

Eine gleichzeitig auf die Vorder- und Hinterräder wirkende Zweikreisbremsanlage, betätigt durch dasselbe Pedal, ist vorgeschrieben.

Bremsscheiben, welche nicht der Serie entsprechen, müssen aus Stahl bestehen (eisenhaltige Legierung mit mindestens 7,5 g/cm³).

Eine Feststellbremse ist vorgeschrieben.

Im Übrigen ist die Bremsanlage einschließlich Fly-Off-Bremseinrichtungen freigestellt, jedoch ist jede Änderung eintragungspflichtig. Ausnahme: höherwertige Bremsflüssigkeit.

Auch Luftkanäle zum Zwecke der Bremsenkühlung sind erlaubt.

Art. 11 Lenkung

Die Lenkung – mit Ausnahme des Arbeitsprinzips (Schnecken-, Kugelumlauf-, Zahnstangen-Lenkung oder Lenksäulenverlängerung) – ist freigestellt, jedoch ist jede Änderung eintragungspflichtig.

Ein nichtserienmäßiges Lenkrad muss entweder in den Fz.-Papieren eingetragen sein oder eine ABE besitzen.

Der zusätzliche Einbau von Lenkgetrieben und Spurstangen an der Hinterachse zum Zwecke einer nichtserienmäßigen Allradlenkung ist unzulässig.

Art. 12 Radaufhängung

Der Typ bzw. das Funktionsprinzip der Radaufhängung muss beibehalten werden. *An allen 4 Rädern (auch angetriebene Räder) muss die serienmäßige Radnabe des Fahrzeuggrundmodells verwendet werden, welche durch Material Hinzufügung verstärkt werden darf.*

Oben sind die Stützlager bzw. Domlager und deren Befestigungsteile (ggf. Platten für verstellbaren Sturz) freigestellt, jedoch müssen die karoserieseitigen Befestigungspunkte der Radaufhängung serienmäßig bleiben bzw. dem Werkstatthandbuch entsprechen.

Die originalen Fahrwerksteile des Grundmodells müssen beibehalten werden, jedoch sind nachträgliche Verstärkungen der Radaufhängungsteile durch Materialhinzufügung erlaubt. Der ursprüngliche Radstand muss beibehalten werden (Toleranz +/- 1 %).

Alle anderen radgeometrischen Daten (z. B. Spurweite, Vorspur, Sturz) sind freigestellt.

Federn, Stoßdämpfer, Stabilisatoren sowie die Lager der Radaufhängungsteile sind freigestellt, d. h. sie dürfen auch verstellbar sein (z. B. Gewindefahrwerk). Eine Radbefestigung mit Schrauben darf durch eine Befestigung mittels Stehbolzen bei gleichem Durchmesser und Materialgüte ersetzt werden oder umgekehrt. Die freigestellten Teile müssen jedoch ihre ursprüngliche Funktion beibehalten und dürfen keine anderen Funktionen übernehmen.

Eintragungspflichtig sind z. B. nichtserienmäßige Federn (Ausnahme: unbeschränkte ABE) und Federauflagen (Federteller), andere Stoßdämpfer, wenn sie:

- als Feder- oder Dämpferbeine Radführungsaufgaben übernehmen
 - als Federbeine höhenverstellbare Federteller aufweisen.
- Unter Beachtung der vorstehenden Bestimmungen ist die Radaufhängung darüber hinaus freigestellt.

Art. 13 Räder (Radschüssel und Felge) und Reifen

13.1 Reifen bei Rallyes

Bei Rallye-Veranstaltungen sind die Reifen unter der Bedingung freigestellt, dass diese auf in Art. 13.4 beschriebenen Rädern montiert sind.

- Montage auf in Art. 13.3 beschriebene Räder.
- Die Gesamtbreite des Reifens darf die in Art. 13.3 angegebene Maximalbreite (Reifen inkl. Felge) nicht überschreiten.

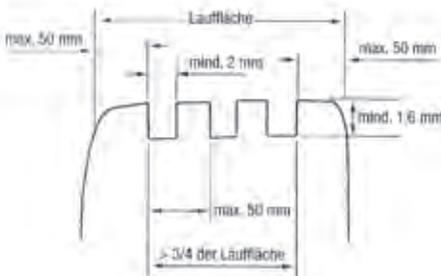
Profillose Reifen (Slicks) sind nicht zugelassen. Die Reifen müssen wie nachfolgend beschrieben profiliert sein:

- Profiltiefe: mind. 1,6 mm
- Profilbreite: mind. 2 mm
- Profilabstand: max. 50 mm
- Profilabstand zur Reifenflanke: max. 50 mm
- Anzahl der Profilirillen: variabel
- Die Breite zwischen den beiden äußeren Profilirillen eines Reifens darf 3/4 der Lauffläche nicht unterschreiten.

Zu keinem Zeitpunkt während der Veranstaltung darf die Profiltiefe der am Fahrzeug montierten Reifen weniger als 1,6 mm betragen. Dies gilt für mindestens 3/4 der gesamten Profilfläche.

Ein Protest gegen die Profiltiefe und die E-Kennzeichnung ist nicht zulässig.

Darüber hinaus müssen die Reifen der StVZO entsprechen.



13.2 Rad-/Felgenbreite:

In Abhängigkeit vom Hubraum bzw. Einstufungshubraum beträgt die max. zulässige Maulweite der Räder/Felgen:

	bis 1000 ccm:	6 Zoll
über 1000	bis 1400 ccm:	7 Zoll
über 1400	bis 1600 ccm:	8 Zoll
über 1600	bis 2000 ccm:	9 Zoll
über 2000	bis 3000 ccm:	10 Zoll
über 3000 ccm:		11 Zoll

Die Breite der Reifen ist freigestellt.

13.3 Räder (Radschüssel und Felge)

Material, Einpresstiefe, Durchmesser und Form der Räder sind freigestellt. Distanzscheiben sind zulässig.

Räder und Distanzscheiben müssen eingetragen sein, wenn keine ABE vorliegt.

13.4 Reifen im Slalom, Bergrennen, Rundstreckenrennen und Leistungsprüfungen

Beim Slalom, bei Bergrennen, bei Rundstreckenrennen und bei Leistungsprüfungen sind die Reifen (z. B. Slicks) freigestellt. Die Regelung hinsichtlich der zulässigen Breiten der bereiften Felge gemäß Art. 13.2 muss jedoch beachtet werden.

Ein Eintrag der Reifen in den Fahrzeugpapieren muss daher nicht vorliegen.

Art. 14 Ersatzrad

Das Mitführen eines Ersatzrades ist nicht vorgeschrieben. Wird es mitgeführt, so darf es nicht in dem für Fahrer oder Beifahrer vorgesehenen vorderen Raum untergebracht sein und keine Veränderungen der Karosserieaußenansicht verursachen.

Das Ersatzrad muss in jedem Falle sicher befestigt sein.

Auch bei Verwendung des oder der Reserveräder (Rallyesport) müssen alle Regelungen gemäß Artikel 13.1 bis 13.3 beachtet werden.

Falls serienmäßig ein Notrad vorhanden ist, darf dieses eingebaut sein, es darf jedoch solange sich das Fahrzeug im Wettbewerb befindet nicht am Fahrwerk montiert werden.

Art. 15 Karosserie und Fahrgestell

Die serienmäßige Karosserie und/oder das Fahrgestell – gemäß Art. 251-2.5.2 und 2.5.1 des Anhangs J (ISG) – dürfen verstärkt oder erleichtert werden. Jedoch darf die projizierte Gesamtfläche von Ausschnitten an einem Bauteil maximal 30% der ursprünglichen projizierten Gesamtfläche des Originalbauteils betragen.

Jedoch dürfen Teile, die zur Aufnahme von Motor, Getriebe, Lenkungs-, Brems- oder Radaufhängungselementen dienen, nicht erleichtert werden.

Das Entfernen bzw. Ausschneiden von großflächigen Bauteilen ist nicht erlaubt. Hiervon ausgenommen ist die Trennwand vom Wasserkasten zum Motorraum hin. Es muss dann jedoch eine Querstrebe zwischen den Federbeindomen bzw. den oberen Radaufhängungspunkten

angebracht sein, damit die Stabilität des Fahrzeuges wieder gewährleistet ist.

Es ist nicht gestattet, erleichterte Teile zu verstärken oder verstärkte Teile zu erleichtern.

Die äußere Form der Originalkarosserie muss beibehalten werden, ausgenommen hiervon sind die Kotflügel und die erlaubten aerodynamischen Hilfsmittel. Der serienmäßige Kühlergrill muss beibehalten werden, mit Ausnahme von erlaubten Änderungen des Grills, die beim Umbau von Beleuchtungseinrichtungen im Rahmen des Art. 22 notwendig sind.

Bei Fahrzeugen mit Heckmotor, z. B. NSU-TT, dürfen im Frontblech zwischen den Scheinwerfern keine nichtserienmäßigen Öffnungen vorhanden sein.

Ausschließlich zur Unterbringung des Katalysators, des Partikelfilters und zum Einbau des Kraftstoffbehälters im Kofferraum (gemäß Art. 23) sind örtlich notwendige Änderungen des Fahrzeugbodens zulässig. Darüber hinaus muss die serienmäßige Bodengruppe beibehalten werden; jedoch sind Verstärkungen zulässig.

Serienmäßige bzw. bauartgeprüfte Schiebe- bzw. Sonnendächer und Cabriovertische sind erlaubt. Diese müssen während der Veranstaltung geschlossen sein.

Ein vorhandenes Schiebe-/Sonnendach darf unter der Bedingung entfernt werden, dass die entstandene Öffnung durch das gleiche Material mit gleicher Materialdicke (Toleranz: 10 %) wie das des Serierendaches durch Schweißung verschlossen wird.

Von der FISA/FIA für das betreffende Fahrzeug homologierte bzw. ehemals homologierte Dachklappen und Lufthutzen sind zulässig. Außerdem ist der nachträgliche Einbau einer Fahrgastraumbelüftung (Lufthutze bzw. Luftklappe) durch das Dach unter folgenden Bedingungen erlaubt:

Der Einbau der Lufthutze bzw. der Dachklappe muss im ersten Drittel des Daches erfolgen. Der Dachausschnitt darf maximal 250 mm x 250 mm betragen. Folgende maximale Außenmaße sind zu beachten:

Breite max. 300 mm; Länge: max. 400 mm; Höhe: max. 50 mm

Die Belüftungsvorrichtung darf von oben gesehen nicht über das Dach hinausragen. Bei Einhaltung vorstehender Abmessungen darf die Luftöffnung auch als NACA-Einlass ausgeführt sein. Der Blechsausschnitt im Dach muss durch einen Blechrahmen verstärkt werden. Der Einbau darf ausschließlich zum Zwecke der Fahrgastraumbelüftung verwendet werden.

Zierleisten und Stoßfänger dürfen entfernt werden, sofern sie nicht in der Karosserie integriert sind (z. B. Porsche 911) und keine scharfen Kanten erscheinen.

Nicht verschraubte Radkappen und Radzierblenden müssen entfernt werden. Nach dem Entfernen von Zierleisten und Radkappen dürfen keine scharfen Kanten (z. B. Befestigungsklammern) erscheinen.

Die Gesamtbreite des Fahrzeuges darf 2000 mm (ohne Außenspiegel) nicht überschreiten. Die Anbringung eines

Unterschutzes ist erlaubt. Dabei darf es sich ausschließlich um Bauteile handeln, die zum Zwecke des Schutzes gegen Beschädigungen am Unterboden, wie auch Motor, Getriebe, Tank usw., angebracht sind. Der Unterschutz darf Knickkanten aufweisen um der Kontur des Fahrzeugunterbodens zu folgen, jedoch darf die Unterschutz-Hinterkante nicht höher verlaufen als die anderen Bereiche des Unterschutzes. Darüber hinaus darf der Unterschutz von seiner Gestaltung nicht den Zweck eines Diffusors erfüllen.

Fest am Wagen angebaute pneumatische Wagenheber sind erlaubt. *Zum Zwecke des Einbaus solcher Wagenheber sind örtlich notwendige Änderungen an der Bodengruppe bzw. Türschweller zulässig.*

Hinweis: Die Hülsen für vorgenannte Wagenheber müssen bei sogenannten Eigenbaukäfigen separate Bauteile sein. Sie dürfen also grundsätzlich nicht mit den Käfigfüßen kombiniert sein.

Außer den Reifen und Felgen darf kein Teil des Fahrzeuges den Boden berühren, wenn die Reifen an einer Seite des Wagens ohne Luft sind.

Grundsätzlich darf kein mechanisches Bauteil außerhalb der ursprünglichen Karosserie angebracht werden.

Ein Wasserkühler darf nur dann außerhalb der Karosserie montiert werden, wenn er unterhalb einer durch die Radnabenmitte gedachten horizontalen Ebene liegt.

15.1 Fahrzeughöhe

Die Fahrzeughöhe wird am höchsten Punkt der Karosserie, evtl. Heckspoiler, ermittelt und in die Fahrzeugpapiere eingetragen.

Bei einer Überprüfung muss die Fahrzeughöhe ohne jede Änderung am Fahrzeug gemessen werden, d. h. auch mit den Rädern und Reifen, die bei der Veranstaltung montiert waren. Wird bei der Überprüfung der Fahrzeughöhe die in den Fahrzeugpapieren eingetragene Höhe unter Berücksichtigung der StVZO-Toleranz von ± 50 mm unterschritten, so muss die Messung mit einer serienmäßigen Rad-/Reifenkombination wiederholt und hierbei die Fahrzeughöhe erreicht und eingehalten werden. Der Luftdruck dieser serienmäßigen Bereifung muss dabei einen atmosphärischen Überdruck von $2,5 \pm 0,2$ bar haben.

Art. 16 Türen, Motorhaube und Kofferraumhaube

Die Scharniere und die Betätigungseinrichtungen der Türen sind freigestellt. Das Originalschloss der Türen muss beibehalten werden.

An der Fahrer- und Beifahrertür muss je eine Türverkleidung gemäß Art. 20 (Fahrgastraum/Innenraum) vorhanden sein.

Das Material der Motorhaube und der Kofferraumhaube ist freigestellt. Die äußere Originalform muss jedoch beibehalten werden.

Die Art der Verriegelungsvorrichtung (nicht Scharniere) der Motorhaube und der Kofferraumhaube sind freigestellt.

Die Motorhaube muss mit Ausnahme des Slalomspurts von außen, ohne Zuhilfenahme von Werkzeug oder anderen Hilfsmitteln, leicht zu öffnen sein.

Luftöffnungen (Ausschnitte) in der Motorhaube sind nur unter den folgenden Bedingungen zulässig:

- a) Die durch eine Öffnung evtl. entstandene Vertiefung muss durch ein engmaschiges Gitter (Maschenweite max. 5 mm x 5 mm), welches die Originalform wieder herstellt, abgedeckt werden. Dieses Gitter muss auch bewirken, dass keine Sicht auf mechanische Teile möglich ist.
- b) Nichtserienmäßige aufgesetzte Lufthutzen sind generell verboten.

Abgeänderte Hauben und Deckel müssen auf jeden Fall einzeln gegen die serienmäßigen Teile austauschbar sein., D. h. dass z. B. beim Ausbau der verwendeten Motorhaube die Serienmotorhaube vollständig die äußere Karosserieform wiederherstellen muss und umgekehrt.

Eintragungspflichtig sind z. B. Motorhaube und Kofferraumdeckel aus einem anderen Material.

Nicht eintragungspflichtig sind (s. Art. 4): Öffnungen in Motorhauben, sofern sie keine verkehrsgefährdenden, hervorstehenden Kanten aufweisen.

Art. 17 Kotflügel

Die Radhaus-Ausschnittskanten der serienmäßigen Kotflügel dürfen unter Beibehaltung der Radausschnittsform (nicht Abmessungen) nachgearbeitet und/oder durch aufgesetzte Formteile verbreitert werden. Zu diesem Zweck dürfen die Kotflügelkanten auch örtlich abgeschnitten werden und der Innenkotflügel darf angepasst werden. Das Material der aufgesetzten Formteile ist freigestellt.

Bei Vorhandensein von Kotflügelrändern aus Kunststoff dürfen diese zum Zwecke der Freigängigkeit der Reifen umgelegt oder abgeschnitten werden, wobei keine scharfen Kanten entstehen dürfen. Die Schnittfläche muss abgerundet und mit einem Kantenschutz abgedeckt werden.

Das Innere der Kotflügel (nicht Radhaus) ist freigestellt, es dürfen dort mechanische Bauteile angebracht werden.

Oberhalb der Radmitte müssen die Kotflügel, senkrecht gemessen, die gesamte Reifenlauffläche abdecken.

Eintragungspflichtig sind z. B. Kotflügelverbreiterungen.

Art. 18 Aerodynamische Hilfsmittel

Front-, Heck- und Seitenspoiler sind grundsätzlich freigestellt. Die Breite von nichtserienmäßigen Heckspoiler darf max. 80 % der Karosseriebreite, gemessen an den hinteren Kotflügeln senkrecht über der Radmitte, betragen. Die Höhe nichtserienmäßiger Heckspoiler darf den höchsten Punkt des Daches (ohne Antenne) nicht überschreiten. Nicht serienmäßige aerodynamische Hilfsmittel am Ende des Fahrzeuges dürfen nicht mehr als 40 cm nach hinten über die äußere Karosserie hinausragen. Nichtserienmäßige Spoiler müssen entweder eine ABE haben oder in den Fahrzeugpapieren eingetragen sein. Statt der serienmäßigen Stoßfänger dürfen zugelassene Spoiler mit integriertem Stoßfänger montiert werden.

Art. 19 Fahrzeugscheiben

Für alle Scheiben ist Sicherheitsglas vorgeschrieben.

Darüber hinaus muss die Windschutzscheibe aus Verbund-Hartglas (kein Kunststoff) bestehen.

Als Sicherheitsglas i. S. dieses Reglements gelten Hart- und Mineralgläser mit nationalen Prüfzeichen und Zahlen (Wellenlinie gefolgt von einem D und einer Zahl) bzw. ECE-Prüfzeichen (z. B. 43R E1 ... Zahl) sowie glasähnliche, entsprechend gekennzeichnete Hartkunststoffscheiben.

Die Windschutzscheibe, die hinteren Seitenscheiben und die Heckscheibe dürfen durch nichtserienmäßige Scheiben ausgetauscht werden.

Nichtserienmäßige Scheiben müssen eine Mindeststärke von 3 mm aufweisen.

Die Scheiben der Fahrer- und Beifahrerür, sowie darin befindliche Schiebefenster müssen der Serie entsprechen.

Hierbei ist die Verwendung von Kunststoffscheiben – auch mit Eintrag in den Fahrzeugpapieren – nicht zulässig, es sei denn, sie sind serienmäßig.

Der Betätigungsmechanismus und die Befestigung aller Scheiben sind freigestellt.

Scheiben sind eintragungspflichtig, wenn sie in Art, Material oder Abmessungen von der Serie abweichen.

Zur Scheibentönung gelten zusätzlich folgende Bestimmungen:

Für alle Wettbewerbsarten:

Die Windschutzscheibe sowie die Scheiben der Fahrer- und Beifahrerür müssen klar durchsichtig und dürfen demnach nicht getönt sein, es sei denn, es handelt sich um das serienmäßig getönte Wärmeschutzglas, welches der StVZO entspricht.

Klare Sicherheitsfolien mit den Prüfzeichen ~D5170, D5174, D5178, D5190, D5195, D5197, D5209, D5233, D5274, D5277, D5403, D5446, D5497, D5532, D5533 oder D5498 (s. a. Allgemeine Bestimmungen und Erläuterungen zu Sicherheitsvorschriften im blauen Teil) sind an Hart- und Mineralgläsern für die Scheibe innen an der Fahrerür, für Glas- und Glassonnendächer in allen Wettbewerbsarten und bei Wettbewerben mit Beifahrer auch innen an der Scheibe der Beifahrerür vorgeschrieben.

Hinweis: Im Regelfall sind die oben genannten Sicherheitsfolien eintragungspflichtig.

Bei Rundstreckenrennen und Leistungsprüfungen:

- Getönte Folien (auch bauartgeprüfte), Aufkleber und Besprühung sind mit Ausnahme von den hinteren Seitenscheiben nicht erlaubt.
- Sämtliche Fahrzeugscheiben mit Ausnahme der hinteren Seitenscheiben dürfen nicht getönt sein, es sei denn, es handelt sich um das serienmäßig getönte Wärmeschutzglas, welches der StVZO entspricht.

Werbe- und Namensaufkleber, welche nach den FIA-/DMSB-Vorschriften erlaubt sind (siehe DMSB-Handbuch, blauer Teil), sind von vorstehendem Punkt a) nicht betroffen.

Bei Veranstaltungen, die in der Nacht durchgeführt werden bzw. bis in die Nachtstunden hinein andauern (z. B. 24-Stunden-Rennen), kann der Veranstalter in seiner Ausschreibung Ausnahmen zu vorgenannten Regelungen beim DMSB beantragen.

Im Slalomsport sind bauartgeprüfte Tönungsfolien an der Heckscheibe zulässig, sofern das Fahrzeug über je einen Außenspiegel an Fahrer- und Beifahrerseite verfügt.

Art. 20 Fahrgastraum/Kofferraum

Die Innenausstattung des Fahrgastraumes/Kofferraumes ist unter nachfolgenden Bedingungen freigestellt.

Armaturenbrett: Das Armaturenbrett (Instrumententräger) muss der Serie entsprechen. Verkleidungsteile, die unterhalb des Armaturenbrettes liegen und nicht Bestandteil desselben sind, dürfen entfernt werden.



Instrumentierung: Die Instrumente sind freigestellt, jedoch müssen Tachometer und Kontrollleuchten (z. B. Fahrtrichtungsanzeiger, Fernlicht) vorhanden sein. Änderungen am Tachometer sind eintragungspflichtig.

Tür-/Seitenverkleidung: Türverkleidungen und hintere Seitenverkleidungen müssen vorhanden sein. Die Tür- und die hinteren Seitenverkleidungen können der Serie entsprechen oder aus Metallblech mit einer Stärke von min. 0,5 mm, aus Kohlefaser mit einer Stärke von min. 1 mm oder aus anderem, festen und schwer entflammbarem Material mit einer Stärke von min. 2 mm bestehen. Die Verkleidungen müssen alle beweglichen Teile und die für die Tür, Scharniere, Schloss und Fensterheberfunktionen erforderlichen Teile flächig und wirkungsvoll abdecken.

Betätigungshebel für Handbremse und/oder Getriebe, welche nach oben gerichtet sind, müssen mit einem Knauf oder einer Polsterung versehen sein. Die Gas-, Kupplungs- und Bremspedale dürfen durch andere ersetzt werden. Auch eine sogenannte Pedalbox ist zulässig.

Sitze-/halterungen:

Bei Rundstreckenrennen, Bergrennen, Leistungsprüfungen und Rallyes sind für die Insassen FIA-homologierte bzw. ehemals FIA-homologierte Sitze gemäß FIA-Normen 8855-1999 oder 8862-2009 vorgeschrieben.

Im Slalomsport sind die Sitze freigestellt.

Falls ein FIA-homologierter Sitz zur Anwendung kommt, darf dessen Alter maximal 10 Jahre betragen.

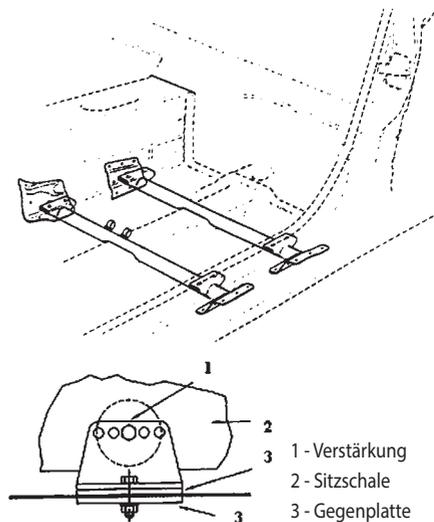
FIA-homologierte Sitze müssen, mit Ausnahme des Rallyesports, nicht zwingend in den Fahrzeugpapieren eingetragen sein. Alternativ zu einem Eintrag in den Fahrzeugpapieren genügt ein Eintrag eines DMSB-Sachverständigen im DMSB-Wagenpass.

Der Beifahrersitz und die Rücksitzbank/Rücksitze dürfen entfernt werden.

Während der Veranstaltung ist dies auch ohne Eintragung in die Fahrzeugpapiere zulässig. Eingebaute rechte und linke Vordersitze müssen vollständig auf der einen oder der anderen Seite der vertikalen Längsmittlebene des Fahrzeugs montiert sein.

Die Originalhalterungen für die Rücksitzbank/Rücksitze müssen beibehalten werden, wenn die Sitze ausgebaut sind und die entsprechenden Sitzplätze in den Fahrzeugpapieren nicht gestrichen sind.

Die Sitzbefestigung muss der Serie, dem Art. 253-16 im Anhang J zum ISG, der FIA-Sitzhomologation oder einer der nachstehenden Zeichnungen entsprechen.



Das verwendete Rohrmaterial muss aus Stahl bestehen und mit einem Durchmesser von mind. $\varnothing 38 \text{ mm} \times 2,5 \text{ mm}$ bzw. $\varnothing 40 \text{ mm} \times 2 \text{ mm}$ oder mit einem Vierkantquerschnitt von mind. $35 \text{ mm} \times 35 \text{ mm} \times 2 \text{ mm}$ ausgeführt sein oder, falls gegeben, der Homologation entsprechen.

Darüber hinaus sind adäquate, von den vorstehenden Möglichkeiten abweichende Sitzbefestigungen zulässig, falls diese konkret oder in Zusammenhang mit einem Sitzeintrag in den Fahrzeugpapieren eingetragen wurde.

Die serienmäßige Sitzbefestigung darf hierzu entfernt werden.

Bei Sitzen der Norm 8862/2009 muss die von der FIA homologierte Befestigung verwendet werden. Bei Sitzen der Norm 8855-1999 muss die betreffende Angabe in der technischen Liste Nr. 12, falls angegeben, berücksichtigt werden.

Es dürfen nur folgende Zubehörteile im Fahrgastraum angebracht werden: Überrollvorrichtung, Ersatzrad, Feuerlöscher, Funkanlage, Helmhalter, Komfortteile und Ballast.

Alle Gegenstände, die im Fahrzeug mitgeführt werden, sind sicher zu befestigen.

Hinweis: Sitze mit starrer Rückenlehne sowie Sitze ohne ABE oder vergleichbare Gutachten müssen in den Fahrzeugpapieren oder im DMSB-Wagenpass eingetragen sein.

Art. 21 Leitungen

Die Verlegung von elektrischen Leitungen und Flüssigkeitsleitungen ist unter Beachtung der folgenden Bestimmungen freigestellt.

Flüssigkeitsleitungen dürfen durch den Fahrgastraum verlaufen, wenn sie aus Metall bestehen oder vollständig durch Metall bzw. -geflecht geschützt sind, dort keine Verbindungen (ausgenommen Bremsleitungen und Schottwandverschraubungen gemäß Art. 253-3.2, Anhang J im ISG) aufweisen und sie am Fahrzeugboden – unterhalb der Türschwelleroberkante – verlegt werden. Bei Verwendung hydraulischer Handbremsysteme auf dem Fahrzeugtunnel, dürfen sich deren Bremszylinder und dazugehörige Bremsleitungen oberhalb der Türschwelleroberkante befinden. Ebenso dürfen hinter den Vordersitzen Flüssigkeitsleitungen oberhalb der Türschwelleroberkante am Fahrzeugboden verlegt werden.

Kühlwasser- und Schmierölleitungen, die durch den Fahrgastraum verlaufen, müssen vollständig durch eine zweite flüssigkeitsdichte Leitung bzw. Kanal ummantelt sein.

Nichtserienmäßige außenliegende Kraftstoff- und Bremsleitungen sind gegen Steinschlag, Korrosion, Bruch mechanischer Teile usw. zu schützen.

Wenn die serienmäßige Anordnung beibehalten wird, ist ein zusätzlicher Schutz von Leitungen nicht erforderlich.

Die Verlegung von Kraftstoff- und Bremsleitungen und der Austausch dieser Leitungen gegen solche aus einem anderen Material ist eintragungspflichtig (siehe Art. 4). Leitungen aus Kupfer sind in einem Abstand von ca. 25 cm zu befestigen.

Es dürfen keine Flüssigkeitsbehälter, mit Ausnahme des Behälters für die Scheibenwaschanlage, im Fahrgastraum untergebracht sein.

Art. 22 Elektrische Ausrüstung, Beleuchtung

Die elektrische Ausrüstung und die Beleuchtungs-ausrüstung der Fahrzeuge sind freigestellt, sie müssen jedoch der StVZO entsprechen und das Abblendlicht der Hauptscheinwerfer muss bauartgeprüft und mit E-Prüfzeichen nach ECE oder EG gekennzeichnet sein. Vorhandene Nebelscheinwerfer dürfen entfernt werden.

Für den Fall, dass die Batterie von ihrem ursprünglichen Platz verlagert wird, muss die Befestigung an der Karosserie aus einem Metallsitz und zwei Metallbügeln mit Isolierbeschichtung bestehen; das Ganze ist mittels Schrauben und Muttern am Boden zu befestigen. Zur Befestigung dieser Bügel sind Schrauben mit einem Durchmesser von mindestens 10 mm zu verwenden.

Alternativ zu den Metallbügeln sind auch zwei an den seitlichen Kanten der Batterie verlaufende Winkelprofile

aus Stahl oder Aluminium mit einer Mindeststärke von 3 mm oder zwei quer über die Batterie verlaufende Metallbänder (keine Lochblechbänder) mit einer Mindeststärke von 3 mm zulässig. Diese Winkelprofile bzw. Metallbänder sind mindestens mit je zwei M10-Gewindebolzen am Fahrzeugboden zu befestigen. Des Weiteren sind auch Batteriekästen aus Stahlblech mit mindestens 2 mm Materialstärke und Batteriekästen aus Aluminiumblech mit mindestens 3 mm Materialstärke zugelassen. Diese sind inklusive Deckel mit mindestens vier M10-Schrauben an der Fahrzeugkarosserie zu befestigen.

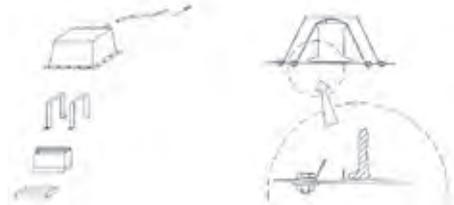
Zwischen den einzelnen Schrauben und dem Karosserieblech sind Unterlegscheiben von mindestens 3 mm Dicke und 20 cm² Oberfläche vorzusehen.

Die serienmäßige Batteriebefestigung darf durch eine zusätzliche Befestigungsvorrichtung verbessert werden.

Bei Verwendung einer Batterie mit einer Masse von max. 2000 g muss die Befestigung mit mindestens zwei Bolzen der Mindestgröße M8 sowie einem Metallbügel erfolgen. Bei einer Batteriemasse von über 2000 g müssen mindestens M10-Bolzen verwendet werden.

Bei Verwendung einer Nass- oder Lithiumbatterie muss zwischen Fahrgastraum und Batterie eine flüssigkeitsdichte Trennwand vorhanden sein. Die Batterie darf auch in einer Box untergebracht sein.

Ihr Platz ist frei; es ist auch erlaubt, die Batterie im Fahrgastraum unterzubringen, jedoch ausschließlich hinter den Vordersitzen. In diesem Fall und sofern es sich um eine Nassbatterie handelt, muss die Schutzhülle eine Lüftungsöffnung mit Austritt nach außerhalb des Fahrgastraumes haben (siehe nachfolgende Zeichnungen).



Falls eine Trockenbatterie im Fahrgastraum untergebracht ist, muss sie mit einer kompletten Abdeckung elektrisch isoliert werden.

Sofern Beleuchtungseinrichtungen für Fern- und Abblendlicht verändert oder durch funktionell gleichwertige Einrichtungen ersetzt werden, müssen dadurch entstandene Öffnungen vollständig und luftdicht abgedeckt sein.

Bei wesentlichen Änderungen oder Weglassen von Funktionen ist ein Eintrag notwendig (siehe Art. 4).

Art. 23 Kraftstoffanlage

Es darf nur handelsüblicher unverbleiter Otto-Kraftstoff nach DIN EN 228, unverbleiter Otto-Kraftstoff E10 nach DIN 51626-1, Diesel-Kraftstoff nach EN 590 oder Biodiesel nach DIN EN 14214 verwendet werden. Darüber hin-

aus sind auch die Bestimmungen gemäß Artikel 252.9 Anhang J zum ISG einzuhalten, jedoch beträgt der max. zulässige Oktanwert für Otto- Kraftstoffe 103 ROZ anstelle von 102 ROZ.

Bioethanol E 85 gemäß DIN EN 15376 ist nur dann zulässig, wenn dies die jeweilige Veranstaltungsausschreibung erlaubt. Dieser Kraftstoff muss einen Ethanolanteil von mindestens 85 Vol% haben. Die restlichen Anteile müssen handelsüblicher Ottokraftstoff nach DIN EN 228 sein. In Wettbewerben mit DMSB-Prädikat ist die Verwendung von Bioethanol E 85 nicht gestattet.

Der Kraftstoffkreislauf muss so gestaltet sein, dass er bei Unfällen nicht zuerst in Mitleidenschaft gezogen werden kann.

Als Kraftstoffbehälter i. S. dieser Vorschriften ist jeder Behälter, der Kraftstoff aufnimmt und diesen entweder zum Motor oder einen anderen Kraftstoffbehälter abgibt, anzusehen. Der oder die Öffnungen zum Befüllen und zum Entlüften eines jeden Kraftstoffbehälters müssen sich immer außerhalb des Fahrgastraumes befinden und es muss sichergestellt sein, dass kein Kraftstoff entweichen kann.

Wenn der Kraftstoffbehälter des Fahrzeuges mit einer FIA-Standardkupplung ausgerüstet ist, muss das Anschlussenteil geschützt sein.

Der Kraftstoffbehälter muss einer der folgenden Ausführungen entsprechen:

- ursprünglich vorhandener Serienkraftstoffbehälter
- FT3-1999, FT3.5- bzw. FT5-Sicherheitskraftstoffbehälter (gemäß der FIA-Anerkennung)
- oder für den Fahrzeugtyp FIA-homologierten Kraftstoffbehälter

Der FT3-1999, FT3.5- bzw. FT5-Sicherheitskraftstoffbehälter muss folgendermaßen gekennzeichnet sein: Name des Herstellers, genaue Spezifikationen, nach denen der jeweilige Kraftstoffbehälter hergestellt wurde, Homologationsdatum, Datum des Gültigkeitsende, Seriennummer.

Diese Kraftstoffbehälter müssen nach Gültigkeitsende der Homologation durch einen neuen Kraftstoffbehälter ersetzt werden, es sei denn, der Hersteller nimmt eine erneute Überprüfung vor und stellt eine neue Bescheinigung aus, die eine Gültigkeitsdauer von höchstens zwei weiteren Jahren hat. Es dürfen mehrere der beschriebenen Kraftstoffbehälter im Fahrzeug eingebaut sein.

Die Verwendung und Ausführung eines Kraftstoffsammelbehälters (Catchtank) mit einem Fassungsvermögen von max. einem Liter ist freigestellt.

Der Kraftstoffbehälter (inkl. Einfüllstutzen) darf nicht im Fahrgastraum oder im Motorraum untergebracht sein, es sei denn, diese Lage entspricht der Serie oder der Homologation.

Fahrzeuge, bei denen das Tank-Einfüllrohr nicht der Serie entsprechend durch den Fahrgastraum verläuft, müssen mit einem FIA-homologierten Rückschlagventil ausgestattet sein. Dieses Ventil muss sich möglichst nahe am eigentlichen Kraftstoffbehälter befinden.

Die Einfüllöffnung darf sich nicht innerhalb der Scheiben oder des Daches befinden.

Es ist erlaubt, den Fahrzeugboden zum Einbau des Kraftstoffbehälters aufzuschneiden.

Im Übrigen ist die Lage des Kraftstoffbehälters freigestellt. Falls sich der Kraftstoffbehälter im Kofferraum befindet, muss eine Ablaufvorrichtung vorhanden sein, wobei der Durchmesser des Ausschnittes im Bodenblech max. 10 mm betragen darf.

Die Verwendung nichtserienmäßiger Kraftstoffbehälter ist eintragungspflichtig.

Art. 24 Fassungsvermögen der Kraftstoffbehälter

Das Fassungsvermögen der Kraftstoffbehälter (Hauptkraftstoffbehälter und Zusatzkraftstoffbehälter) darf die nachstehend angegebenen Mengen abhängig vom Hubraum bzw. Einstufungshubraum (Art. 6) nicht überschreiten:

Hubraum	bis 700 ccm:	60 l
Hubraum über 700 bis 1000 ccm:		70 l
Hubraum über 1000 bis 1400 ccm:		80 l
Hubraum über 1400 bis 1600 ccm:		90 l
Hubraum über 1600 bis 2000 ccm:		100 l
Hubraum über 2000 bis 2500 ccm:		110 l
Hubraum über 2500 ccm:		120 l

Art. 25 Ölkühler

Für den Motor, das Getriebe und das Differenzial sind Ölkühler und die dafür notwendigen Leitungen und Pumpen freigestellt. Ölkühler dürfen nur dann außerhalb der Karosserie montiert werden, wenn sie unterhalb einer durch die Radnabenmitte gedachten horizontalen Ebene liegen. Eine Unterbringung des Ölkühlers im Fahrgastraum ist unzulässig. Zwischen Fahrgastraum und Ölkühler muss eine flüssigkeitsdichte Trennwand bzw. Box vorhanden sein.

Falls Ölkühler im Kofferraum untergebracht sind, darf hierzu ein Luftführungskanal mit einem Durchmesser von maximal 15 cm bzw. einem maximalen Querschnitt von 180 cm² verwendet werden. An beiden Karosserie-Seitenteilen und am Heck darf dafür jeweils eine Öffnung eingebracht werden. Jedoch darf die projizierte Gesamfläche von Ausschnitten an diesen Karosserieteilen maximal 30% der ursprünglichen projizierten Gesamfläche des Originalbauteils betragen (s.a. Art. 15).

Art. 26 Besondere Sicherheitsbestimmungen

Das Mitführen von Verbandskasten, Warnweste und Warn-dreieck ist – außer im Rallyesport – nicht vorgeschrieben. Für die Fahrzeuge gelten die nachfolgenden besonderen Sicherheitsvorschriften:

Art. 26.1 Abschleppösen

Bei allen Wettbewerbsarten mit Ausnahme des Slalom-sports muss jedes Fahrzeug vorn und hinten mit jeweils einer wie folgt beschriebenen Abschleppöse bzw. einem Abschleppband ausgerüstet sein. Jede Abschleppöse

bzw. Abschleppband muss einen Innendurchmesser von mindestens 60 mm und max. 100 mm bzw. einen adäquaten freien Querschnitt von mindestens 29 cm² und max. 79 cm² aufweisen. Durch die Abschleppöse bzw. Abschleppband muss ein Bolzen mit einem Durchmesser von 60 mm bewegt werden können.

Im Slalomsport muss vorne und hinten eine Abschleppöse bzw. ein Abschleppband vorhanden sein, deren Ausführung freigestellt ist.

Die Abschleppösen bzw. Abschleppbänder müssen fest mit den tragenden Teilen der Karosserie verbunden sein.

Die Abschleppösen bzw. Abschleppbänder müssen so positioniert sein, dass ihre Vorderkante über die äußere Peripherie der Karosserie hinausragt oder mit dieser abschließt. Sie dürfen z. B. auch klappbar ausgeführt sein.

Darüber hinaus müssen die Abschleppösen bzw. Abschleppbänder stabil genug und zugänglich sein, um das Fahrzeug bergen zu können, wenn es in einem Kiesbett zum Stillstand kommt.

Jede Abschleppöse bzw. Abschleppband muss selbst oder durch einen Pfeil an dem darüber liegenden Karosserieteil kontrastierend zum Fahrzeug in gelb, rot oder orange gekennzeichnet sein.

Art. 26.2 Außenspiegel

Im Slalomsport ist ein Außenspiegel an der Fahrerseite vorgeschrieben. Bei allen anderen Wettbewerbsarten muss auf der Fahrer- und Beifahrerseite je ein Außenspiegel angebracht sein. Mit Ausnahme der serienmäßigen Außenspiegel muss jeder Spiegel eine Spiegelfläche von mind. 90 cm² haben. Weiterhin muss ein Quadrat von 6 cm x 6 cm in diese Spiegelfläche gelegt werden können. Darüber hinaus ist die Ausführung der Spiegel freigestellt.

Jeder Außenspiegel muss seine Funktion dahingehend erfüllen, dass der Fahrer in normaler Sitzposition und angeschnallt ein seitlich versetzt hinter ihm fahrendes oder stehendes Fahrzeug sehen können muss. Dieser Test kann jederzeit von einem Technischen Kommissar durchgeführt werden.

Art. 26.3 Hauptstromkreisunterbrecher

Ein Hauptstromkreisunterbrecher ist nach Art. 253-13 des Anhangs J zum ISG der FIA – bei Rundstrecken-, Bergrennen und im Rallyesport – vorgeschrieben. Für alle anderen Veranstaltungstypen ist ein Stromkreisunterbrecher empfohlen. Der Einbau ist nicht eintragungspflichtig.

Art. 26.4 Feuerlöscher/Feuerlöschanlage

Feuerlöscher mit folgenden Mindestmengen sind vorgeschrieben:

alle Veranstaltungen außer Slalom:
4 kg Löschpulver oder ein gleichwertiges Mittel
(in max. 2 Behältern)*

Slalom (empfohlen):

2 kg Löschpulver oder ein gleichwertiges Mittel
(in max. 1 Behälter)*

* Alternativ zu 4 kg Löschpulver kann ein Handfeuerlöscher mit mindestens 2,25 Liter eines, von der FIA zugelassenen, AFFF-Löschmittels verwendet werden (gemäß Techn. Liste Nr. 6).

Alle Löschbehälter sind so zu befestigen, dass sie eine Beschleunigung von 25 g in jede Richtung aushalten.

Die Befestigung der Handfeuerlöscherbehälter muss mit zwei Metallbändern mit Schnellspannverschlüssen aus Metall ausgeführt sein und ein schnelles Lösen des Behälters ermöglichen. In Längsrichtung der Löschbehälter müssen diese grundsätzlich mit einer sogenannten Anti-Torpedo-Halterung gesichert sein. Diese Halterung kann entfallen, wenn bereits ein Anschlag, z. B. durch den Tunnel oder Türschweller, vorhanden ist.

Der/die Handfeuerlöscher muss/müssen im Fahrgastraum für den Fahrer leicht erreichbar angebracht sein.

Die Art des Löschmittels, das Gesamtgewicht des Behälters und die Menge des Löschmittels müssen auf dem/den Behälter(n) angegeben sein.

Eine für Tourenwagen und GT-Fahrzeuge FIA-homologierte Feuerlöschanlage mit mindestens 3 kg Löschmittel gemäß Anhang J zum ISG und den zusätzlichen DMSB-Bestimmungen (StVZO) ist empfohlen. Außer bei Rallyeveranstaltungen kann die für Tourenwagen und GT-Fahrzeuge FIA-homologierte Feuerlöschanlage die Handfeuerlöscher ersetzen.

Der Einbau von Feuerlöscher und Feuerlöschanlagen ist nicht eintragungspflichtig, jedoch müssen die Behälter und Anlagen zugelassen sein. Die Unterbringung von Löschmittelbehältern der Feuerlöschanlagen im Kofferraum ist zulässig. Der Mindestabstand dieser Löschmittelbehälter zur Karosserieaußenkante muss dann in allen horizontalen Richtungen 30 cm betragen. Die Befestigung der Behälter einer Feuerlöschanlage muss mit mindestens jeweils zwei verschraubten Metallbändern erfolgen.

Die verbindenden Leitungen bei Feuerlöschanlagen und die Ausströmleitungen für Motorraum und Cockpit bzw. Fahrgastraum müssen aus Metall bestehen oder eine metallene Ummantelung besitzen und fest verschraubt sein. Ausströmöffnungen dürfen nicht direkt auf den Fahrer/Beifahrer gerichtet sein. Im Motorraum sollen sie beide Seiten des Motors erreichen.

Beispiel der Kennzeichnung eines Pulverfeuerlöschers:
Pulver-Handfeuerlöscher (6 kg)

- DIN 14 406 Bauart P6H
- Kenn-Nr. P1-15/60
- Brandklasse B, C, E

Es sind die „Allgemeinen Bestimmungen und Erläuterungen zu Sicherheitsvorschriften“ zu Feuerlöschern – insbesondere Prüffristen – zu beachten (siehe DMSB-Handbuch, blauer Teil).

Art. 26.5 Sicherheitsgurte

Mit Ausnahme des Slalomsports sind für die Insassen FIA-homologierte bzw. ehemals FIA-homologierte Gurte mit Dreh- oder Druckverschluss gemäß FIA-Normen 8853/98, 8853-2016 oder 8854/98 vorgeschrieben. Das Alter ehemals FIA-homologierter Gurte darf max. 10 Jahre betragen, dies gilt auch dann, wenn die Verwendung FIA-homologierter Gurte lediglich empfohlen ist.

Für den Slalomsport müssen an den vorderen Sitzen mindestens 3-Punkt-Gurte vorhanden sein. Anstelle der serienmäßigen Dreipunktgurte dürfen Gurte mit mindestens vier Befestigungspunkten oder Hosenträger-(Y)-Gurte (mit 3 Befestigungspunkten) mit amtlichem Prüfzeichen montiert sein. Das amtliche Prüfzeichen ist nicht erforderlich, wenn der Gurt in den Fahrzeugpapieren eingetragen ist.

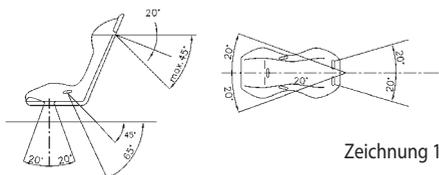
FIA-homologierte Gurte müssen, mit Ausnahme des Rallyesports, nicht zwingend in den Fahrzeugpapieren eingetragen sein. Alternativ zu einem Eintrag in den Fahrzeugpapieren genügt ein Eintrag eines DMSB-Sachverständigen im DMSB-Wagenpass.

Bei Rallyes müssen an Bord jederzeit zwei Gurtmesser mitgeführt werden. Diese müssen für Fahrer und Beifahrer leicht erreichbar sein, wenn sie angeschnallt in ihrem Sitz sitzen.

Gurtbefestigung

Die Befestigung von Sicherheitsgurten am Sitz oder an der Sitzbefestigung ist zulässig, wenn diese Gurtbefestigung der Serie entspricht, in den Fahrzeugpapieren eingetragen ist oder wenn für die Sitzkonsole mit den Gurtbefestigungspunkten eine ABE besteht.

Die empfohlenen Stellen der Befestigungspunkte sind in folgender Zeichnung dargestellt.



Zeichnung 1

Nach unten gerichtete Schultergurte müssen so nach hinten geführt werden, dass der Winkel zur horizontalen Linie an der Oberseite der Rückenlehne nicht größer als 45° ist.

Es ist empfohlen, dass Schultergurte so angebracht werden, dass der Winkel zur horizontalen Linie an der Oberseite der Rückenlehne ca. 20° beträgt. Auf keinen Fall dürfen die nach hinten geführten Schultergurte bezogen auf die horizontale Linie an der Oberseite der Rückenlehne nach oben geführt werden.

Der (empfohlene) maximale Winkel zur Mittellinie des Sitzes beträgt 20° divergent oder konvergent.

Die Becken- und Schrittgurte dürfen nicht seitlich entlang der Sitze geführt werden, sondern durch den Sitz hindurch, damit eine größtmögliche Fläche des Beckens abgedeckt und gehalten wird.

Die Beckengurte müssen genau in die Grube zwischen dem Beckenknochen und dem Oberschenkel angepasst werden. Auf keinen Fall dürfen sie über dem Bauchbereich getragen werden.

Es muss besonders darauf geachtet werden, dass die Gurte nicht durch Reiben an scharfen Kanten beschädigt werden können.

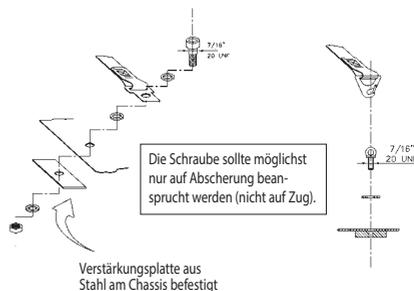
Jeder Befestigungspunkt muss einer Kraft von mindestens 720 daN für die Schrittgurte und mindestens 1470 daN für jeden anderen Befestigungspunkt widerstehen können. Falls für 2 Gurte nur ein Befestigungspunkt vorhanden ist, errechnet sich die Kraft aus der Summe für die beiden vorgeschriebenen Kräfte.

a) Befestigung an der Karosserie/dem Fahrgestell

Die Sicherheitsgurte dürfen an den Befestigungspunkten des Serienfahrzeugs angebracht werden.

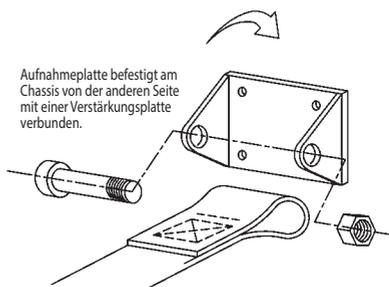
Für jeden neuen Befestigungspunkt muss eine Verstärkungsplatte aus Stahl mit einer Mindestfläche von 40 cm² und einer Stärke von mindestens 3 mm gemäß den Zeichnungen 2 und 3 verwendet werden.

1. Allgemeines Befestigungssystem



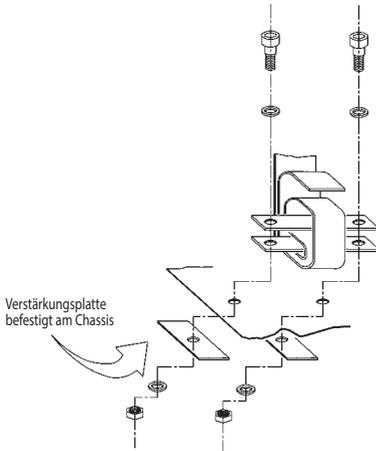
Zeichnung 2

2. Schultergurtbefestigung



Zeichnung 3

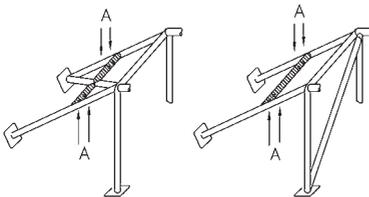
3. Schrittgurtbefestigung



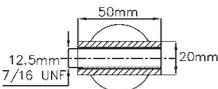
Zeichnung 4

b) Gurtbefestigungsstreben an der Überrollvorrichtung

Die Schultergurte dürfen auch durch eine Schlaufenbefestigung oder Hülsenbefestigung an Querstreben des Überrollkäfigs befestigt werden (siehe Zeichnung 5). Bei den sogenannten Eigenbaukäfigen müssen die Querstreben verschweißt sein.



Zeichnung 5



Zeichnung 6

In diesem Fall ist bei sogenannten Eigenbaukäfigen die Verwendung einer Querstrebe unter folgenden Bedingungen erlaubt:

Die Verstärkungsstrebe muss aus einem Rohr mit den Mindestabmessungen $\varnothing 38 \text{ mm} \times 2,5 \text{ mm}$ oder $\varnothing 40 \text{ mm} \times 2 \text{ mm}$ aus nahtlos kaltgezogenem Kohlenstoffstahl mit einer Mindestzugfestigkeit von 350 N/mm^2 (analog Art. 253-8.3.3) bestehen.

Bei einer Verschraubung muss ein verschweißter Einsatz (Hülse) für jeden Befestigungspunkt vorhanden sein (siehe Zeichnung 6 für die Maße).

Diese Einsätze (Hülsen) müssen sich in der Querstrebe befinden und die Gurte müssen an dieser mittels M12-Schrauben der Festigkeitsklasse 8.8 bzw. mit Schrauben der Spezifikation 7/16 UNF befestigt sein.

An Überrollkäfigen mit ASN-Zertifikat oder FIA-Homologation ist eine solche Hülsenbefestigung nur zulässig, wenn sie auch entsprechend zertifiziert oder homologiert ist.

c) Separate Gurtbefestigungsstrebe an der Karosserie/ dem Fahrgestell

Eine von der Überrollvorrichtung unabhängige, mittig abgestützte Gurtstrebe aus nahtlosem, kaltverformtem, unlegiertem Kohlenstoffstahl mit den Mindestabmessungen $\varnothing 38 \text{ mm} \times 2,5 \text{ mm}$ oder $\varnothing 40 \text{ mm} \times 2,0 \text{ mm}$ und einer Mindestzugfestigkeit von 350 N/mm^2 (analog Art. 253-8.3.3) darf hinter dem Hauptbügel (B-Säule – bezogen auf die Fahrtrichtung) an der Karosserie/dem Fahrgestell unter Einhaltung dieser Bestimmungen angebracht werden.

Die Gurtstrebe muss gemäß Zeichnung 7 mit einem mittig angeschweißten Rohr gleicher Materialspezifikation in einem Winkel von mindestens 30° zur Vertikalen schräg nach unten (nach vorn oder nach hinten gerichtet) zum Fahrzeugboden abgestützt werden.



Zeichnung 7

An den Enden der Gurt- und Stützstrebe muss jeweils eine angeschweißte Verstärkungsplatte aus Stahl mit den Mindestabmessungen 100 mm x 100 mm x 2 mm (L x B x H) vorhanden sein, welche entweder mit der Karosserie/dem Fahrgestell verschweißt oder mittels mindestens 4 Schrauben M8 (Festigkeitsklasse 8.8 oder 10.9) mit dieser/diesem verschraubt werden muss.

Auch hier dürfen die Gurte wie unter b) beschrieben mittels Schlaufen oder Schrauben an der Gurtstrebe befestigt sein.

Art. 26.6 Feuerschutzwand

Falls die Rücksitzbank/Rücksitze ausgebaut sind, muss zwischen Motor- und Fahrgastraum sowie zwischen Fahrgastraum und Kraftstoffbehälter (inkl. Einfüllrohr und Einfüllöffnung) eine flüssigkeitsdichte flammensichere Schutzwand vorhanden sein.

Nichtserienmäßige Feuerschutzwände zwischen Fahrgastraum und Kraftstoffbehälter müssen aus Metall, Kohlefaser oder aus Polycarbonat-Sicherheitsglas nach DOT-112 AS-6 bestehen.

Hierbei sind folgende Polycarbonat-Materialien zulässig:

- „Makrolon mono clear 099“ (Prüfzeichen: ~D 2333)
- „Makrolon mono longlife clear 2099“ (Prüfzeichen: ~D 2334)
- „Makrolon mono longlife clear 2099“ (Prüfzeichen: ~D 2334)
- „Lexan Margard MR 5E“ (Prüfzeichen: ~D 2273)
- „Lexan 9030-112“ (Prüfzeichen: ~D 310/1)
- „Lexan FMR 102-5109“ (Prüfzeichen: ~D 982)
- „Lexan FMR 102-112“ (Prüfzeichen: ~D 313)

Das Polycarbonat-Material für Trennwände bzw. Sichtfenster muss einteilig sein. Die Mindeststärke für alle Trennwände aus Polycarbonat-Sicherheitsglas beträgt 5mm. Diese Trennwände müssen mit einem der vorgenannten amtlichen Prüfzeichen (ABG vom KBA) gestempelt sein.

Feuerschutzwände sind generell nicht eintragungspflichtig.

Art. 26.7 Überrollkäfig

In allen Fahrzeugen – mit Ausnahme des Slalomsports – muss ein ein Überrollkäfig aus Stahl gemäß dem aktuellen Anhang J, Artikel 253-8 eingebaut sein.

Für Fahrzeuge mit einer Erstzulassung vor 1997 darf abweichend zum aktuellen Anhang J, Artikel 253-8 der Hauptbügel die Mindestabmessungen: Ø 38 mm x 2,5 mm oder Ø 40 mm x 2 mm aufweisen.

Jede Veränderung an einem homologierten oder zertifizierten Überrollkäfig ist verboten.

Im Slalomsport ist eine Überrollvorrichtung grundsätzlich empfohlen. Allerdings müssen Cabriofahrzeuge mit Stoffdach im Slalomsport mindestens mit einer serienmäßigen Überrollvorrichtung des Fahrzeugherstellers oder mit einem Überrollbügel gemäß nachstehender Zeichnungen ausgerüstet sein.

Dach-Verstärkungsstreben:

Die Verwendung von Dachdiagonalstreben gemäß Zeichnungen 253-12, 253-13 oder 253-14 sind bei Überrollvorrichtungen gemäß so genannter Eigenbauvorschriften empfohlen.

Flankenschutz (s. a. blauer Teil):

An Überrollkäfigen, welche nach den so genannten Eigenbauvorschriften gebaut sind, müssen mit Ausnahme des Slalomsports an der Fahrerseite mindestens zwei Flankenschutzstreben gemäß den Zeichnungen 253-9, 253-10 oder 253-11 im Anhang J vorhanden sein. Bei gekreuzten Flankenschutzstreben (Zeichnung 253-9), bei denen mindestens eine Strebe unterbrochen ist, müssen im Kreuzungsbereich der Streben mindestens zwei gegenüberliegende U-förmige Knotenbleche gemäß Art. 253.8.2.14 und Zeichnung 253-34 im Anhang J vorhanden sein. Gleiche Vorschrift gilt dann bei Veranstaltungen mit Beifahrer auch für die Beifahrerseite.

Diagonalstreben im Hauptbügel (s. a. blauer Teil):

An Überrollkäfigen, welche nach den so genannten Eigenbauvorschriften gebaut sind, muss mit Ausnahme des Slalomsports im Hauptbügel mindestens eine Diagonalstrebe gemäß Zeichnungen 253-5 oder 253-20 des Anhang J vorhanden sein. Die Zeichnungen 253-5 und 253-20 gelten für links gelenkte Fahrzeuge. Für rechts gelenkte Fahrzeuge müssen die Streben rechts oben befestigt sein.

Für Rallyes sind mindestens folgende Diagonalstreben vorgeschrieben:

- im Hauptbügel zwei Diagonal-Streben gemäß Zeichnung 253-7 oder
- in den hinteren Abstützungen zwei Diagonal-Streben gemäß Zeichnung 253-21 oder
- eine Kombination aus 253-4 und 253-5 oder umgekehrt.

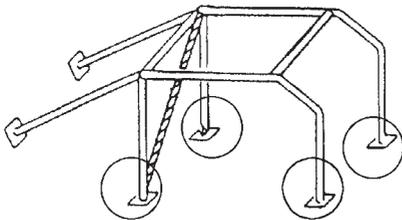
Bei gekreuzten Diagonalstreben (Zeichnung 253-7 und 253-21), bei denen mindestens eine Strebe unterbrochen ist, müssen im Kreuzungsbereich der Streben grundsätzlich mindestens zwei gegenüberliegende U-förmige Knotenbleche gemäß Art. 253.8.2.14 und Zeichnung 253-34 im Anhang J vorhanden sein. Falls am Hauptbügel zwei Kreuzverstreben (Zeichnung 253-7 kombiniert mit Zeichnung 253-21) vorhanden sind, kann in diesen beiden Kreuzen auf die Knotenbleche verzichtet werden.

Stützstrebe in der A-Säule (s. a. blauer Teil):

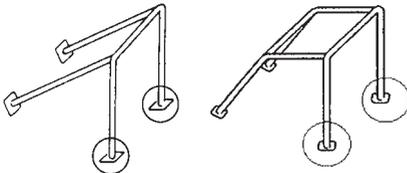
Mit Ausnahme des Slalomsports muss an Überrollkäfigen, welche nach den so genannten Eigenbauvorschriften gebaut sind, grundsätzlich eine Stützstrebe gemäß Zeichnung 253-15 auf beiden Fahrzeugseiten vorhanden

sein, wenn das Maß A größer als 200 mm ist. Alternativ zu Stützstreben gemäß Zeichnung 253-15 können verkürzte Streben gemäß Artikel 1.8.3 b oder Sonderkonstruktionen gemäß Artikel 1.8.3 c der allgemeinen Bestimmungen und Erläuterungen zu Sicherheitsvorschriften (siehe blauer Teil) zur Anwendung kommen.

Bei allen Eigenbaukonstruktionen gemäß Art. 253.8, Anhang J müssen die Befestigungspunkte des Überrollkäfigs an der Karosserie mit einer mindestens 3 mm dicken Stahlplatte mit einer Mindestfläche von 120 cm² verstärkt werden. Diese Verstärkungsplatte ist an den auf den folgenden Zeichnungen eingekreisten Befestigungspunkten innen und außen vorgeschrieben. Alternativ zu den äußeren Verstärkungsplatten ist es ausreichend, wenn die innen vorgeschriebenen Platten mit der Karosserie verschweißt werden.



Überrollbügel - nur für Slalom zulässig:



Die Fläche für die Befestigungspunkte der hinteren Abstützungen muss gemäß Art. 253-8.3.2.6 mindestens 60 cm² aufweisen (Ausnahme: Überrollkäfige gemäß ASN-Zertifikat oder FIA-Homologationsblatt). Darüber hinaus ist die Fläche der anderen Befestigungspunkte freigestellt, wobei an diesen Punkten die Rohre auch direkt mit der Karosserie verschweißt werden dürfen.

Der oben beschriebene Überrollkäfig kann auch für Slalomveranstaltungen vorgeschrieben werden. Der Veranstalter hat für diesen Fall eine entsprechende Sicherheitsbestimmung in seine Ausschreibung aufzunehmen.

Fußbefestigung der Überrollkäfige bzw. Überrollbügel

Bei sogenannten Eigenbaukonstruktionen müssen die in obenstehenden Zeichnungen eingekreisten Füße mit jeweils mindestens drei Schrauben der Größe M8 befestigt sein und dürfen zusätzlich verschweißt sein. Die Position der Schrauben ist freigestellt.

Der Überrollkäfig muss in den Fahrzeugpapieren eingetragen sein, wobei der Eintrag „wahlweise“ ausreicht.

Art. 26.8 Ölsammler

Fahrzeuge mit einer Allgemeinen Betriebserlaubnis (ABE) mit Erstzulassung ab dem 01.01.1972 bzw. EBE-Fahrzeuge (Einzel-Zulassung) ab dem 20. 4. 1973 müssen mit einer geschlossenen Motor-Kurbelgehäuse-Entlüftung (mit Rückführung des Ölnebels in den Ansaugtrakt) ausgestattet sein.

Offene Systeme (mit oder ohne Ölsammler) für diese Fahrzeuge können auch durch Eintrag in den Fz-Papieren nicht für zulässig erklärt werden.

Fahrzeuge mit EBE-Zulassung vor diesen o.g. Daten, deren Motor eine offene Gehäuseentlüftung aufweist, müssen mit einem Ölsammler ausgestattet sein; ein geschlossenes System wird empfohlen. Ein Ölsammler muss für Motoren bis 2000 cm³ ein Mindestfassungsvermögen von 2 Litern und für Motoren über 2000 cm³ von 3 Litern haben.

Art. 26.9 Haubenhalter

Falls das Material oder die Verriegelungsvorrichtung der Motor- bzw. Kofferraumhaube von der Serie abweichen, müssen – außer im Slalomsport – je Haube zu den zwei Originalscharnieren zwei zusätzliche Haubenhalter eingebaut werden, wobei die serienmäßige Verriegelungseinrichtung unwirksam gemacht werden muss. Nur im Slalomsport darf die serienmäßige Verriegelungsvorrichtung der Motorhaube und der Kofferraumhaube beibehalten werden. Haubenhalter sind nicht eintragungspflichtig, sofern diese keine Verkehrsgefährdung darstellen.

Technische DMSB-Bestimmungen 2019 für die Gruppe H*

Stand: 01.11.2018 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

Zugelassene Fahrzeuge; Technische Bestimmungen

- Art. 1 Allgemeines
- Art. 2 Zugelassene Fahrzeuge/
Allgemeine Bestimmungen
- Art. 3 Definitionen
- Art. 4 Nichtzugelassene Fahrzeuge
- Art. 5 Hubraumklassen
- Art. 5.1 Fahrzeuggewichte
- Art. 6 Klasseneinteilung bei aufgeladenen
und Rotationskolbenmotoren
- Art. 7 Motor
- Art. 7.1 Abgasvorschriften
- Art. 8 Abgasanlage/Geräuschbegrenzung
- Art. 9 Kraftübertragung
- Art. 10 Bremsanlage
- Art. 11 Lenkung
- Art. 12 Radaufhängung
- Art. 13 Räder (Radschüssel + Felge) und Reifen
- Art. 14 Messung der kompletten Radbreite
- Art. 15 Ersatzrad
- Art. 16 Karosserie und Fahrgestell
- Art. 17 Türen, Motorhaube und Kofferraumhaube
- Art. 18 Kotflügel

- Art. 19 Aerodynamische Hilfsmittel
- Art. 20 Glasflächen, Glasbeschaffenheit
- Art. 21 Windschutzscheibe
- Art. 22 Belüftung des Fahrgastraumes
- Art. 23 Fahrgastraum/Innenraum
- Art. 24 Leitungen
- Art. 25 Elektrische Ausrüstung, Beleuchtung
- Art. 26 Kraftstoffanlage
- Art. 27 Fassungsvermögen der Kraftstoffbehälter
- Art. 28 Ölkühler

Besondere Sicherheitsbestimmungen

- Art. 29 Sicherheitsausrüstung
- Art. 30 Überrollkäfig
- Art. 31 Sicherheitsgurte
- Art. 32 Feuerlöscher/Feuerlöschanlage
- Art. 33 Feuerschutzwand
- Art. 34 Stromkreisunterbrecher
- Art. 35 Ölsammler
- Art. 36 Abschleppvorrichtungen
- Art. 37 Außenspiegel
- Art. 38 Haubenhalter

* - s. a. "Allgemeine Bestimmungen, Definitionen und Klarstellungen zu technischen Reglements" im blauen Teil

Art. 1 Allgemeines

Das Reglement tritt am 1. Januar 2019 in Kraft und ersetzt alle früheren Fassungen des Gruppe-H-Reglements.

Soweit in anderen Reglements, Ausschreibungstexten usw. auf Bestimmungen verwiesen wird, die mit diesem Reglement ungültig werden, treten an deren Stelle die Bestimmungen des neuen Reglements.

Die Bestimmungen des derzeit gültigen Anhang J zum Internationalen Sportgesetz (ISG) sind nur bei ausdrücklichem Verweis auf diese Bestimmungen anwendbar.

Alles nicht ausdrücklich durch dieses Reglement Erlaubte ist verboten. Durch Verschleiß oder Unfall beschädigte Teile dürfen nur durch baugleiche Ersatzteile ausgetauscht werden.

Erlaubte Änderungen dürfen keine unerlaubten Änderungen oder Reglementsverstöße nach sich ziehen.

Art. 2 Zugelassene Fahrzeuge /Allgemeine Bestimmungen

In der Gruppe H sind Personenkraftwagen zugelassen, deren Baujahr nach dem 31. 12. 1965 liegt und mindestens zehn Jahre zurückliegt.

Es sind nur Fahrzeuge startberechtigt, welche in einer Stückzahl von mind. 200 identischen Fahrzeugen in 12 aufeinanderfolgenden Monaten hergestellt wurden und über ABE, EWG-Betriebserlaubnis oder EBE verfügen.

Darüber hinaus müssen die Fahrzeuge über den normalen Vertriebsweg für jedermann frei erhältlich gewesen sein. Die Nachweispflicht zu vorstehender Regelung liegt beim Teilnehmer.

Die Fahrzeuge müssen auf jeden Fall von einem Fahrzeughersteller wie er in Art. 3 dieses Reglements definiert ist, hergestellt worden sein.

Bezüglich Motorenaufladung gelten die Bestimmungen des Artikels 7 dieses Reglements.

Von der FISA/FIA für das betreffende Fahrzeug vor 2009 homologierte Fahrzeugteile sind zulässig. Die homologierten Bauteile dürfen auch einzeln zur Anwendung kommen. Den Nachweis hat der Teilnehmer durch Vorlage eines Homologationsblattes zu erbringen.

Die Fahrzeuge müssen für den Einsatz in der Gruppe H zum öffentlichen Straßenverkehr zugelassen sein oder/ und die sportrechtliche Zulassung (z. B. DMSB-Wagenpass) für die Gruppe H besitzen.

In der Gruppe H sind auch zugelassen:

- Originale Gruppe 5-Fahrzeuge, welche vor 1982 in dieser Gruppe eingesetzt wurden.
- Originale Super Touring-Fahrzeuge (Gruppe ST), welche vor 2003 in dieser Gruppe eingesetzt wurden.

Für den Nachweis der Originalität dieser Gruppe ST oder Gruppe 5-Fahrzeuge ist der Bewerber/Fahrer verantwortlich.

Für ursprüngliche Fahrzeuge der Gruppe ST gelten grundsätzlich die Technischen Bestimmungen der Gruppe H (inkl. Mindestgewichten, Radbreiten etc.).

Darüber hinaus sind für ST-Fahrzeuge die Karosserieänderungen gemäß FIA-Reglement 2002, Art. 262-4.8 bis 4.8.3.13, mit Ausnahme der Windschutzscheibe (Punkt 4.8.3.7) zugelassen (siehe Art. 16 – 20).

Art. 2.1 Trabant und Wartburg

Über die Vorschriften in Art. 2 hinaus, sind alle Fahrzeuge der Hersteller Trabant und Wartburg startberechtigt, die seit dem 1. 1. 1966 bis heute hergestellt wurden.

Art. 3 Definitionen

Grundmodell: Unter Grundmodell sind alle Ausführungen einer Modellreihe zu verstehen, die in einer begrenzten Produktionsperiode vom selben Fahrzeughersteller (nicht Konzern) gemäß „DMSB-Herstellerliste für die Gruppen F und H“ hergestellt wurden.

Produktionsperiode heißt, dass ein Modell unter einer bestimmten Bezeichnung oder Code (z. B. BMW 3er E30, BMW 3er E46, BMW 3er E90, Mercedes 190er W201, Opel Kadett C, Opel Astra H, VW Golf Typ 17, VW Golf VI) in einem bestimmten Zeitraum hergestellt wurde. VW Polo Typ 86 (Polo 1) und Polo 86C (Polo 2) sind unterschiedliche Grundmodelle. Wird diese Bezeichnung geändert, so handelt es sich um ein anderes Grundmodell.

D. h. wenn sich die Bezeichnung des Grundmodells ändert bzw. die Hersteller-Schlüssel-Nummer (HSN) nicht unter dem betreffenden Fahrzeughersteller in der „Herstellerliste für die Gruppen F und H“ aufgeführt ist, so handelt es sich um ein anderes Grundmodell.

* siehe: www.dmsb.de – Downloadcenter

Fahrzeughersteller: Für die Gruppe H werden Fahrzeughersteller als solche anerkannt, die in der DMSB-Fahrzeug-Herstellerliste oder in der FIA-Homologationsliste aufgeführt sind.

Fahrzeuge anderer Hersteller sind nur zulässig, wenn das Modell einem Typ entspricht, wie es von einem anerkannten Hersteller ausgeliefert wurde.

Den jeweiligen Nachweis hat der Bewerber/Fahrer zu erbringen.

Fahrgastraum: Als Fahrgastraum wird der vom Fahrzeughersteller serienmäßig vorgesehene Raum für Passagiere bis zur serienmäßigen Trennwand und Hutablage in normaler Rücksitzposition angesehen.

Freigestellt: Das Teil darf in jeder Hinsicht bearbeitet und verändert werden, wobei es auch gegen ein anderes Teil ersetzt werden darf. Vollkommene Freiheit besteht auch hinsichtlich Material, Form und Anzahl, d. h. das Teil darf auch vollkommen weggelassen werden.

Serienmäßig: Die Fahrzeuge müssen, außer wenn es für einzelne Bauteile in diesem Reglement anders bestimmt wird, in serienmäßigem Zustand sein, d. h. wie sie vom Herstellerwerk geliefert werden bzw. wurden.

Mechanische Bauteile: Teile, die für den Antrieb und die Radaufhängung notwendig sind, sowie die für ihr normales Funktionieren notwendigen Zubehörteile, ausgenommen Teile der Lenkung und Bremsen.

Des Weiteren gelten die Definitionen in Art. 251-2.3 bis inkl. 251-2.8 des Anhangs J (ISG) der FIA.

Art. 4

Nichtzugelassene Fahrzeuge

Nicht startberechtigt sind Fahrzeuge, deren Serienhöhe 1600 mm überschreitet.

Nicht startberechtigt sind Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechniken, z. B. Elektro-/Hybridfahrzeuge oder gasbetriebene Fahrzeuge. Diese Technik darf auch dann nicht in den Fahrzeugen vorhanden sein, wenn sie außer Betrieb gesetzt ist.

Nachgebaute Gruppe 5-Fahrzeuge sind nicht zulässig.

Ein Fahrzeug, dessen Konstruktion eine ernste Gefahr darzustellen scheint, ist von den Sportkommissaren von der Veranstaltung auszuschließen.

Art. 5

Hubraumklassen

Die Fahrzeuge werden in die folgenden 18 Hubraumklassen eingeteilt:

- | | | | |
|------------------|--------------|-----|----------|
| 1. Hubraum | | bis | 500 ccm |
| 2. Hubraum über | 500 ccm bis | | 600 ccm |
| 3. Hubraum über | 600 ccm bis | | 700 ccm |
| 4. Hubraum über | 700 ccm bis | | 850 ccm |
| 5. Hubraum über | 850 ccm bis | | 1000 ccm |
| 6. Hubraum über | 1000 ccm bis | | 1150 ccm |
| 7. Hubraum über | 1150 ccm bis | | 1300 ccm |
| 8. Hubraum über | 1300 ccm bis | | 1600 ccm |
| 9. Hubraum über | 1600 ccm bis | | 2000 ccm |
| 10. Hubraum über | 2000 ccm bis | | 2500 ccm |
| 11. Hubraum über | 2500 ccm bis | | 3000 ccm |
| 12. Hubraum über | 3000 ccm bis | | 3500 ccm |
| 13. Hubraum über | 3500 ccm bis | | 4000 ccm |
| 14. Hubraum über | 4000 ccm bis | | 4500 ccm |
| 15. Hubraum über | 4500 ccm bis | | 5000 ccm |
| 16. Hubraum über | 5000 ccm bis | | 5500 ccm |
| 17. Hubraum über | 5500 ccm bis | | 6000 ccm |
| 18. Hubraum über | 6000 ccm | | |

Art. 5.1

Fahrzeuggewichte

Abhängig vom Hubraum bzw. Einstufungshubraum (Art. 6) sind folgende Mindestgewichte vorgeschrieben:

Alle Veranstaltungen außer Bergrennen:

Hubraumklasse in ccm	Mindestgewicht in kg	
	2V/Zyl.	>2V/Zyl.
bis 500:	485	495
über 500 bis 600:	530	540
über 600 bis 700:	565	575
über 700 bis 850:	600	610
über 850 bis 1000:	650	660
über 1000 bis 1150:	680	690
über 1150 bis 1300:	710	730
über 1300 bis 1600:	760	805
über 1600 bis 2000:	825	890
über 2000 bis 2500:	900	975
über 2500 bis 3000:	970	1045
über 3000 bis 3500:	1030	1105
über 3500 bis 4000:	1090	1165
über 4000 bis 4500:	1150	1225
über 4500 bis 5000:	1200	1275
über 5000 bis 5500:	1250	1325
über 5500 bis 6000:	1300	1375
über 6000 bis 6500:	1350	1425
über 6500 ccm	1400	1475

> 2 V/Zyl. = mehr als 2 Ventile je Zylinder

Bergrennen:

Hubraumklasse in ccm	Mindestgewicht in kg	
	2V/Zyl.	>2V/Zyl.
bis 500 ccm:	485	
über 500 bis 600 ccm:	530	
über 600 bis 700 ccm:	565	
über 700 bis 850 ccm:	600	
über 850 bis 1000 ccm:	650	
über 1000 bis 1150 ccm:	680	
über 1150 bis 1300 ccm:	710	
über 1300 bis 1600 ccm:	760	
über 1600 bis 2000 ccm:	825	
über 2000 bis 2500 ccm:	900	
über 2500 bis 3000 ccm:	970	
über 3000 bis 3500 ccm:	1030	
über 3500 bis 4000 ccm:	1090	
über 4000 bis 4500 ccm:	1150	
über 4500 bis 5000 ccm:	1200	
über 5000 bis 5500 ccm:	1250	
über 5500 bis 6000 ccm:	1300	
über 6000 bis 6500 ccm:	1350	
über 6500ccm:	1400	

Die angegebenen Mindestgewichte müssen während der gesamten Veranstaltung, auch nach Überfahren der Ziellinie, eingehalten sein. Das Fahrzeuggewicht wird folgendermaßen ermittelt: Fahrzeug ohne Insassen, ohne Nachfüllen oder Ablassen von Kraftstoff und anderen Flüssigkeiten.

Der Einbau von Ballast ist erlaubt. Er muss aus festem Material bestehen und mit dem Boden des Fahrgastraumes oder Kofferraumes fest verschraubt sein. Das oder die Ersatzräder gilt/gelten als Ballast.

Art. 6 Klasseneinteilung bei aufgeladenen und Rotationskolbenmotoren (Einstufungshubraum)

Bei einer Aufladung des Motors mit Turbolader wird der effektive Hubraum mit dem Koeffizienten 1,7 multipliziert und der Wagen in die sich dann ergebende Hubraumklasse eingeteilt.

Für Fahrzeuge mit mechanischen Ladern (Kompressoren), z. B. G-Ladern, gilt der Hubraumfaktor 1,4.

Bei einer Kombination von Turbolader mit mechanischem Lader gilt der Hubraumfaktor 2,0.

Bei Turbo-Diesel-Motoren wird der effektive Hubraum mit dem Koeffizienten 1,5 multipliziert und der Wagen in die sich dann ergebende Hubraumklasse eingeteilt.

Für Rotationskolbenmotoren, abgedeckt durch NSU-Wankelpatente, ist ein äquivalenter Hubraum wie folgt zu errechnen: Einstufungshubraum = 1,5 x (maximales Kammervolumen minus minimales Kammervolumen).

Für die Hubraumberechnung ist die Kreiszahl π mit dem Wert 3,1416 einzusetzen.

Art. 7 Motor

Der nachweislich vom Fahrzeughersteller für das Grundmodell vorgesehene Motorblock (Kurbelgehäuse und Zylinder) muss beibehalten werden. Er darf jedoch durch Materialabnahme, z. B. Planen der Dichtfläche oder Anbringen von Gewindebohrungen, bearbeitet werden. Jedes Hinzufügen von Material in homogener Form (z. B. Schweißen, Kleben, Elektrolyse usw.) ist verboten. Hinzufügen von Material in nicht homogener Form ist ausschließlich für die Reparatur von Gewindebohrungen (z. B. Gewindeeinsätze) zulässig. Grundsätzlich muss die serienmäßige Mittelachse der Gewindebohrung im Block für die Zylinderkopfschrauben beibehalten werden. Zylinderkopfverschraubungen müssen eine durchgehende Mittelachse aufweisen. Für das betreffende Fahrzeugmodell homologierte Zylinderköpfe dürfen adaptiert werden. Darüber hinaus darf auch die serienmäßige Öffnung für den Ölmesstab durch Hinzufügen von Material verschlossen werden.

Unter den Bedingungen, dass der Motor im ursprünglichen Motorraum eingebaut ist und die Kurbelwellenachse beibehalten wird, ist die Position des Motors freigestellt.

Der Hubraum ist freigestellt und darf z. B. durch Änderung des ursprünglichen Hubs und/oder der ursprünglichen Bohrung geändert werden. Das Ausbuchsen der Zylinder ist erlaubt.

Es sind nur die serienmäßigen bzw. für das Grundmodell homologierten Aufladungssysteme, z. B. Abgasturbolader oder mechanische Lader (Bsp.: Complex-Lader und G-Lader) zulässig. Wenn das betreffende Fahrzeug bereits vor 1984 nachweislich mit einer Aufladung ausgerüstet war, ist diese Aufladung auch weiterhin zulässig.

Dies bedeutet, dass ein Saugmotor ein Saugmotor, ein Abgasturbolader-Motor ein Abgasturbolader-Motor bleiben muss etc. Die Hinzufügung eines systemfremden Laders ist demnach nicht zulässig (Bsp.: einem serienmäßigen Turbolader darf kein nichtserienmäßiger G-Lader hinzugefügt werden). Die Marke und die Ausführung des Aufladungssystems sind freigestellt (z. B. kann ein Garrett-Turbolader durch einen KKK-Turbolader ersetzt werden).

Eine Aufladung ist nur in Verbindung mit der serienmäßigen Antriebsart (z. B. Otto-Motor oder Dieselmotor) zulässig.

So darf z. B. der Turbolader des VW Golf Turbo-Diesel nicht in einem VW Golf mit Otto-Motor verwendet werden.

Andere Bauteile des Motors, wie z. B. Zylinderkopf und Gemischschubereitung, Hilfsaggregate, Wasserkühler u. ä., sind freigestellt.

Darüber hinaus gelten nur für Zweitakt-Motoren folgende zusätzliche Bestimmungen:

Zum Zwecke der Einbringung und Änderung von Steuer- und Einlasskanälen ist es zulässig, am serienmäßigen Motorblock lokal Material zu entfernen und/oder hinzuzufügen.

Hubraumbegrenzung bei Bergrennen:

Motoren ohne Aufladung dürfen einen maximalen Hubraum von 6000 ccm aufweisen.

Aufgeladene Motoren dürfen einen maximalen effektiven Hubraum von 3500 ccm aufweisen.

Art. 7.1 Abgasvorschriften

Die Abgasvorschriften gemäß DMSB-Handbuch, blauer Teil, müssen beachtet werden.

Die Fahrzeuge müssen mit einem Katalysator nach Art. 15 der DMSB-Abgasvorschriften ausgerüstet sein.

Partikelfilter für Fahrzeuge mit Dieselmotor:

Die Verwendung eines vom DMSB homologierten Partikelfilters ist vorgeschrieben. Die auf dem Homologationsblatt beschriebenen Kraftstoffadditive dürfen verwendet werden.

Art. 8 Abgasanlage/Geräuschbegrenzung

Die Mündung(en) des Auspuffs muss (müssen) entweder nach hinten oder zur Seite gerichtet sein. Die Mündung eines zur Seite gerichteten Auspuffs muss hinter der Radstandsmitte liegen.

Auspuffendrohre dürfen nicht über die Karosserie hinausragen. Sie dürfen max. 10 cm unter dem Wagenboden enden, in Bezug auf die Außenkante der Karosserie.

Die Abgasanlage muss ein separates Bauteil sein und außerhalb der Karosserie bzw. Fahrgestells liegen.

Darüber hinaus ist die Abgasanlage freigestellt.

Heckabschlussblech: Zum Zwecke der Durchführung der Abgasmündung dürfen im Heckabschlussblech Öffnungen mit einer Gesamtfläche von max. 100 cm² vorhanden sein bzw. angebracht werden. Die untere Seite der Öffnung muss mit der Unterkante des Abschlussbleches abschließen. Falls serienmäßig oberhalb dieses Bereiches eine Öffnung für die Abgasdurchführung vorhanden ist, so wird auch dort diese Öffnung akzeptiert und muss in diesem Fall nicht mit der Unterkante des Abschlussbleches abschließen.

Geräuschbegrenzung: Die Vorschriften gemäß DMSB-Handbuch, blauer Teil, müssen eingehalten werden.

Art. 9 Kraftübertragung

Ein Vierradantrieb ist nur zulässig, wenn er beim ursprünglichen Grundmodell vorhanden war. Der Umbau von Frontantrieb auf Heckantrieb oder umgekehrt ist nicht erlaubt. Alle kraftübertragenden Teile (Kupplung, Getriebe, Differential usw.) sind freigestellt. Sie müssen jedoch in ihrem/ ihrer ursprünglichen Raum/Grundposition verbleiben (vor oder hinter dem Motor, an der Antriebsachse).

Das Schaltsystem des Getriebes ist gänzlich freigestellt.

Der Einbau einer Kühlvorrichtung für Getriebe/Differenzial sowie das Hinzufügen jeder Art von Zwischenübersetzungen ist erlaubt.

Bei Rundstreckenrennen und Leistungsprüfungen muss das Getriebe mit einem Rückwärtsgang ausgerüstet sein.

Wenn das Fahrzeug ursprünglich mit einem permanenten Vierradantrieb ausgerüstet ist, darf nicht auf Zweiradantrieb umgebaut werden.

Art. 10 Bremsanlage

Eine gleichzeitig auf die Vorder- und Hinterräder wirkende Zweikreisbremsanlage, betätigt durch dasselbe Pedal, ist vorgeschrieben.

Für alle Veranstaltungsarten ist eine Feststellbremse empfohlen.

Im Übrigen ist die Bremsanlage einschließlich Einrichtung der zur Bremsenkühlung freigestellt.

Art. 11 Lenkung

Das Lenkradschloss bzw. die Diebstahlsicherung muss mit Ausnahme von Slalomveranstaltungen als auch Fahrzeugen mit Straßenzulassung außer Funktion gesetzt bzw. ausgebaut werden.

Das Lenkrad ist freigestellt, es muss jedoch einen querschnittsdurchgängigen geschlossenen Lenkradkranz aufweisen.

Die Lenksäule muss der Serie entsprechen, sie darf auch durch ein Serienteil eines anerkannten Fahrzeugherstellers ersetzt werden und muss dann bei unfallartigen Stößen durch bauliche Maßnahmen (z. B. Teleskop, Gelenke, Verformungselement) axial um min. 100 mm nachgeben können. Darüber hinaus ist die Lenkung freigestellt.

Der zusätzliche Einbau von Lenkgetrieben und Spurstangen an der Hinterachse zum Zwecke einer nichtserienmäßigen Allradlenkung ist unzulässig.

Art.12 Radaufhängung

Die Radaufhängung ist freigestellt, jedoch muss der ursprüngliche Typ (z. B. Verbundlenkerachse, Starrachse, McPherson usw.) beibehalten werden. Es ist jedoch erlaubt, weitere Befestigungspunkte anzubringen oder die ursprünglichen zu verändern.

Der ursprüngliche Radstand muss beibehalten werden (Toleranz 1 Prozent).

Alle anderen radgeometrischen Daten (z. B. Spurweite, Vorspur, Sturz) sind freigestellt.

Federn, Stoßdämpfer und Stabilisatoren sind freigestellt.

Art.13 Räder und Reifen

Die Reifen und Räder sind freigestellt.

Distanzscheiben sind zulässig.

Abhängig vom Hubraum bzw. Einstufungshubraum (Art. 6) dürfen zu jeder Zeit der Veranstaltung die folgenden max. zulässigen Breiten der Reifen inkl. Felgen nicht überschritten werden:

bis 1000 ccm:	9 Zoll/229 mm
über 1000 bis 1300 ccm:	10 Zoll/254 mm
über 1300 bis 1600 ccm:	11 Zoll/280 mm
über 1600 bis 2000 ccm:	12 Zoll/305 mm
über 2000 bis 3000 ccm:	13 Zoll/331 mm
über 3000 ccm:	16 Zoll/407 mm

Art. 14 Messung der Reifen-Felgen-Breite

Komplettes Rad montiert am rennfertigen Fahrzeug, auf dem Boden stehend, ohne Fahrer. Die Breiten-Messung kann an einem beliebigen Punkt des Reifens inkl. Felgenhorn (nicht Radschüssel) erfolgen, außer im Bereich der Reifenaufstandsfläche.

Art. 15 Ersatzrad

Das Mitführen eines Ersatzrades ist nicht vorgeschrieben.

Wird es mitgeführt, so darf es nicht in dem für Fahrer oder Beifahrer vorgesehenen vorderen Raum untergebracht sein und keine Veränderungen der Karosserieaußenansicht verursachen.

Das Ersatzrad muss in jedem Falle sicher befestigt sein.

Art. 16 Karosserie und Fahrgestell

Die serienmäßige Karosserie und/oder das Fahrgestell – gemäß Art. 251-2.5.2 und 2.5.1 des Anhangs J (ISG) – dürfen verstärkt oder erleichtert werden. Jedoch darf die projizierte Gesamtfläche von Ausschnitten an einem Bauteil maximal 30% der ursprünglichen projizierten Gesamtfläche des Originalbauteils betragen.

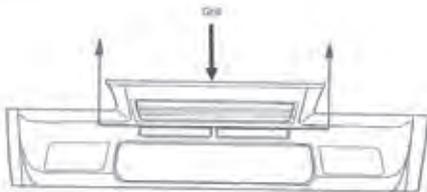
Jedoch dürfen Teile, die zur Aufnahme von Motor, Getriebe, Lenkungs-, Brems- oder Radaufhängungselementen dienen, nicht erleichtert werden. Des Weiteren dürfen auch die Türschweller nicht erleichtert werden. Ausschließlich zum Zwecke von Wagenheberaufnahmen dürfen die Türschweller örtlich geändert werden. Gemeint ist der komplette Schweller zwischen Vorder- und Hinterrad.

Das Entfernen bzw. Ausschneiden von großflächigen Bauteilen ist nicht erlaubt. Hiervon ausgenommen ist die Trennwand vom Wasserkasten zum Motorraum hin. Es muss dann jedoch eine Querstrebe zwischen den Federbeindomen bzw. den oberen Radaufhängungspunkten angebracht sein, damit die Stabilität des Fahrzeuges wieder gewährleistet ist.

Es ist nicht gestattet, erleichterte Teile zu verstärken oder verstärkte Teile zu erleichtern.

Die äußere Form der Originalkarosserie muss beibehalten werden, ausgenommen hiervon sind die Kotflügel und die erlaubten aerodynamischen Hilfsmittel.

Der serienmäßige Kühlergrill muss beibehalten werden, mit Ausnahme von erlaubten Änderungen des Grills, die beim Umbau von Beleuchtungseinrichtungen im Rahmen des Art. 25 notwendig sind. Er muss auch dann beibehalten werden, wenn er Bestandteil des Stoßfängers sein sollte (siehe Zeichnung).



Bei Fahrzeugen mit Heckmotor, z. B. NSU-TT, dürfen im Frontblech zwischen den Scheinwerfern keine nichtserienmäßigen Öffnungen vorhanden sein.

Der Boden kann unter Beachtung der nachfolgenden Bedingungen geändert werden. Die Höhe der Türschweller (Oberkante) darf dabei nicht überschritten werden (Ausnahme: Einbau des Kraftstoffbehälters im Kofferraum gem. Art. 26). Als Material für den geänderten Boden ist Metall oder Kohlefaser-Verbundwerkstoff mit einer Mindeststärke von 1,0 mm vorgeschrieben.

Der Boden muss so ausreichend stabil ausgeführt sein, dass er eine erwachsene Person von mind. 75 kg tragen kann. Ferner darf auch der Antriebsstunnen für andere Teile des Antriebsstranges örtlich angepasst werden.

Das Dach muss mit Ausnahme der erlaubten Änderungen in Zusammenhang mit Schiebe-/Sonnendächern und der Fahrgastraumbelüftung (Dachlufttutze) serienmäßig sein.

Serienmäßige bzw. bauartgeprüfte Schiebe- bzw. Sonnendächer und Cabriovertische sind erlaubt. Diese müssen während der Veranstaltung geschlossen sein.

Ein vorhandenes Schiebe-/Sonnendach darf unter der Bedingung entfernt werden, dass die entstandene Öffnung durch das gleiche Material mit gleicher Materialdicke (Toleranz: 10 %) wie das des Seriendaches durch Schweißung verschlossen wird.

Die Stoßfänger dürfen modifiziert oder auch durch andere, z. B. so genannten Spoilerstoßstangen, ersetzt werden, wobei auch die Regelungen in Artikel 19 zu beachten sind.

Zierleisten und Stoßfänger dürfen entfernt werden, sofern sie nicht in der Karosserie integriert sind (z. B. Porsche 911). Nicht verschraubte Radkappen und Radzierblenden müssen entfernt werden. Nach dem Entfernen von Zierleisten und Radkappen dürfen keine scharfen Kanten (z. B. Befestigungsklammern) erscheinen.

Die Gesamtbreite des Fahrzeugs darf 2000 mm (ohne Außenspiegel) nicht überschreiten.

Die Anbringung eines Unterschlutzes ist erlaubt.

Fest am Wagen angebaute pneumatische Wagenheber sind erlaubt.

Außer den Reifen und Felgen darf kein Teil des Fahrzeugs den Boden berühren, wenn die Reifen an einer Seite des Wagens ohne Luft sind.

Grundsätzlich darf kein mechanisches Bauteil außerhalb der ursprünglichen Karosserie angebracht werden.

Ein Wasserkühler darf nur dann außerhalb der Wettbewerbskarosserie montiert werden, wenn er unterhalb einer durch die Radnabenmitte gedachten horizontalen Ebene liegt.

Für originale ST-Fahrzeuge gelten über die Bestimmungen dieses Artikels hinaus die Freiheiten und Vorschriften des Art. 262-4.8 bis inkl. 4.8.3.13 des Anhang J 2002 (ISG), mit Ausnahme der Bestimmungen zur Windschutzscheibe (Art. 262-4.8.3.7).

Art. 17 Türen, Motorhaube und Kofferraumhaube

Das Material der Türen, der Motorhaube und der Kofferraumhaube ist freigestellt. Die äußere Originalform muss jedoch beibehalten sein.

Die Scharniere und die Betätigungseinrichtungen der Türen sind freigestellt. Das Originalschloss inkl. dessen Verriegelungszapfen der Türen muss beibehalten werden.

An der Fahrer- und Beifahrertür muss je eine Türverkleidung vorhanden sein. Die Verkleidung kann der Serie entsprechen oder aus Metallblech mit einer Stärke von mind. 0,5 mm, aus Kohlefaser mit einer Stärke von mindestens

1 mm oder aus einem anderen Material mit einer Mindestdicke von 2 mm bestehen. Die Verkleidungen müssen alle beweglichen Teile und die für die Tür, Scharniere, Schloss und Fensterheberfunktion erforderlichen Teile flächig und wirkungsvoll abdecken.

Die Befestigung der Motorhaube und der Kofferraumhaube sowie deren Scharniere sind freigestellt. Die Motorhaube muss mit Ausnahme des Slalomsports von außen, ohne Zuhilfenahme von Werkzeug oder anderen Hilfsmitteln, leicht zu öffnen sein (siehe auch Artikel 38).

Luftöffnungen (Ausschnitte) in der Motorhaube sind nur unter den folgenden Bedingungen zulässig:

- Die durch eine Öffnung evtl. entstandene Vertiefung muss durch ein engmaschiges Gitter (Maschenweite: max. 5 mm x 5 mm), welches die Originalform wieder herstellt, abgedeckt werden. Dieses Gitter muss auch bewirken, dass keine Sicht auf mechanische Teile möglich ist.
- Nicht serienmäßige, aufgesetzte Lufthutzen sind generell verboten.

Abgeänderte Türen, die Motor- und die Kofferraumhaube müssen einzeln gegen die serienmäßigen Teile austauschbar sein. D. h. dass z. B. beim Ausbau der verwendeten Motorhaube die Serienmotorhaube vollständig die äußere Karosserieform wieder herstellen muss und umgekehrt.

Für originale ST-Fahrzeuge gelten über die Bestimmungen dieses Artikels hinaus die Freiheiten und Vorschriften des Art. 262-4.8 bis inkl. 4.8.3.13 des Anhang J 2002 (ISG), mit Ausnahme der Bestimmungen zur Windschutzscheibe (Art. 262-4.8.3.7).

Art. 18 Kotflügel

Material und Form der Kotflügel sind freigestellt. Die Form der Radausschnitte – nicht deren Abmessungen – muss jedoch beibehalten werden.

Die Kotflügel müssen mindestens 1/3 des Radumfanges und mindestens die gesamte Reifenbreite überdecken.

Die Kotflügel können mit Kühlöffnungen versehen werden.

Luftschlitze, die sich in der Radabdeckung hinter den Hinterrädern befinden, müssen so gestaltet sein, dass die Reifen in horizontaler Ebene nicht sichtbar sind.

Die Abmessungen der Kotflügel sind gemäß Art. 251-2.5.7 Anhang J definiert.

Für Fahrzeuge bis inkl. Baujahr 2008 sind in den vorderen Kotflügeln integrierte Stoßfänger bzw. Frontschürzen erlaubt, d. h. Kotflügel und Stoßfänger bzw. Frontschürzen dürfen ein Bauteil sein.

Das Innere der Kotflügel (nicht Radhaus) ist freigestellt, es dürfen dort mechanische Bauteile angebracht werden. Für originale ST-Fahrzeuge gelten über die Bestimmungen dieses Artikels hinaus die Freiheiten und Vorschriften des Art. 262-4.8 bis inkl. 4.8.3.13 des Anhangs J 2002 (ISG), mit Ausnahme der Bestimmungen zur Windschutzscheibe (Art. 262-4.8.3.7).

Art. 19 Aerodynamische Hilfsmittel

Nachfolgende erlaubte aerodynamische Hilfsmittel müssen an die originale äußere Karosserie hinzugefügte Einrichtungen sein und dürfen die äußere Originalform der Karosserie gemäß Art. 16 nicht grundlegend verändern.

Die aerodynamischen Hilfsmittel müssen – von oben und von der Seite gesehen – nicht der Kontur der Karosserie folgen.

Die Breite von nichtserienmäßigen Heckspoilern darf max. 80% der Karosseriebreite, gemessen an den hinteren Kotflügeln senkrecht über der Radmitte, betragen. Die Höhe nichtserienmäßiger Heckspoiler darf den höchsten Punkt des Daches (ohne Antenne) nicht überschreiten. Nicht serienmäßige aerodynamische Hilfsmittel am Ende des Fahrzeuges dürfen nicht mehr als 40 cm nach hinten über die äußere Karosserie hinausragen. Darüber hinaus bleiben auch weiterhin serienmäßige und für das betreffende Modell vor 2009 von der FIA homologierte Heckspoiler zulässig.

Aerodynamische Hilfsmittel an der Front des Fahrzeuges dürfen nicht mehr als 20 cm über den äußeren Rand der Karosserie nach vorne hinausragen. Serienmäßige Spoiler dürfen entfernt werden.

Hinweis: siehe auch Allgemeine Bestimmungen im blauen Teil.

Für originale ST-Fahrzeuge gelten über die Bestimmungen dieses Artikels hinaus die Freiheiten und Vorschriften des Art. 262-4.8 bis inkl. 4.8.3.13 des Anhangs J 2002 (ISG), mit Ausnahme der Bestimmungen zur Windschutzscheibe (Art. 262-4.8.3.7).

Hinweis, Ab dem 01.01.2019 gilt folgende Regelung für den Heckspoiler: Die Breite von nichtserienmäßigen Heckspoilern darf max. 80% der Karosseriebreite, gemessen an den hinteren Kotflügeln nicht senkrecht über der Radmitte, betragen. Die Höhe der nichtserienmäßigen Heckspoiler darf den höchsten Punkt des Daches (ohne Antenne) nicht überschreiten. Nicht serienmäßige aerodynamische Hilfsmittel am Ende des Fahrzeuges dürfen nicht mehr als 40 cm nach hinten über die äußere Karosserie hinausragen. Die Regelung, dass sich der Heckspoiler innerhalb der Frontalprojektion befinden muss wird dann entfallen.

Art. 20 Glasflächen, Glasbeschaffenheit

Die Originalflächen der Seitenscheiben müssen beibehalten werden. Schiebefenster sind zulässig.

Es ist erlaubt zur Fahrgastraumbelüftung in den Seitenscheiben jeweils eine aufgesetzte Luftführung bzw. Lufthutze anzubringen. Jede Luftführungsvorrichtung muss in eine Box mit den Innenabmessungen von 12 cm x 12 cm x 12 cm passen. Sie muss fest mit der Seitenscheibe verbunden sein.

Die Flächenform bzw. Wölbung der Heckscheibe und deren Befestigung sind freigestellt. Der serienmäßige Karosserieausschnitt muss beibehalten werden.

Die Befestigung der Scheiben und der Betätigungsmechanismus der Seitenscheiben sind freigestellt.

Sicherheitsglas ist vorgeschrieben:

- für die Fahrertürscheibe bei allen Veranstaltungen,
- wenn die Ausschreibung des Wettbewerbs einen Beifahrer zulässt, für die Scheibe der Beifahrertür.

Als Sicherheitsglas i. S. dieses Reglements gelten Hart- und Mineralgläser mit nationalen Prüfzeichen und Zahlen (Wellenlinie gefolgt von einem D und einer Zahl) bzw. ECE-Prüfzeichen (z. B. 43 RE1 ... Zahlen) sowie glasähnliche, entsprechend gekennzeichnete Hartkunststoffscheiben.

Darüber hinaus ist das Material der Fensterscheiben freigestellt. Es muss aber in jedem Fall durchsichtig sein. Das Material von nichtserienmäßigen Scheiben muss eine Stärke von mindestens 3 mm haben.

Zum Anbringen von Tankeinfüllstutzen in den hinteren Seitenscheiben gilt die Ausnahmeregelung gemäß Artikel 26 dieser Bestimmungen.

Zur Scheibentönung gelten zusätzlich folgende Bestimmungen:

Für alle Wettbewerbsarten:

Die Windschutzscheibe sowie die Scheiben der Fahrer- und Beifahrertür müssen klar durchsichtig und dürfen demnach nicht getönt sein, es sei denn, es handelt sich um das serienmäßig getönte Wärmeschutzglas, welches der StVZO entspricht.

Klare Sicherheitsfolien mit den Prüfzeichen ~D5170, D5174, D5178, D5190, D5195, D5197, D5209, D5233, D5274, D5277, D5403, D5446, D5497, D5498, D5532, oder D5533 (s. a. Allgemeine Bestimmungen und Erläuterungen zu Sicherheitsvorschriften im blauen Teil) sind an Hart- und Mineralgläsern für die Scheibe innen an der Fahrertür in allen Wettbewerbsarten und bei Wettbewerben mit Beifahrern auch innen an der Scheibe der Beifahrertür vorgeschrieben.

Solche Sicherheitsfolien sind auch an Hart- und Mineralgläsern für Glas- und Glassonnendächer innen vorgeschrieben.

Bei Rundstreckenrennen und Leistungsprüfungen:

- a) Folien (auch bauartgeprüfte), Aufkleber und Besprühung sind mit Ausnahme der hinteren Seitenscheiben nicht erlaubt.
- b) Sämtliche Fahrzeugscheiben mit Ausnahme der hinteren Seitenscheiben dürfen nicht getönt sein, es sei denn, es handelt sich um das serienmäßig getönte Wärmeschutzglas, welches der StVZO entspricht.

Werbe- und Namensaufkleber, welche nach den FIA/DMSB-Vorschriften erlaubt sind (siehe DMSB-Handbuch, blauer Teil), sind von vorstehendem Punkt a) nicht betroffen.

Bei Veranstaltungen, die in der Nacht durchgeführt werden bzw. bis in die Nachtstunden hinein andauern (z. B. 24-Stunden-Rennen), kann der Veranstalter in seiner Ausschreibung Ausnahmen zu vorgenannten Regelungen beim DMSB beantragen.

Für originale ST-Fahrzeuge gelten über die Bestimmungen dieses Artikels hinaus die Freiheiten und Vorschriften des Art. 262-4.8 bis inkl. 4.8.3.13 des Anhangs J 2002 (ISG), mit Ausnahme der Bestimmungen zur Windschutzscheibe (Art. 262-4.8.3.7).

Im Slalomsport sind bauartgeprüfte Tönungsfolien an der Heckscheibe zulässig, sofern das Fahrzeug über je einen Außenspiegel an Fahrer- und Beifahrerseite verfügt (sh. auch Art. 37 dieses Reglements).

Art. 21

Windschutzscheibe

Eine Windschutzscheibe aus Verbund-Hartglas (kein Kunststoff) muss eingebaut sein.

Für die Windschutzscheibe muss mindestens ein Scheibenwischer vorhanden sein.

Hievon ausgenommen sind Fahrzeuge, die serienmäßig ohne Windschutzscheibe ausgestattet sind.

Art. 22

Belüftung des Fahrgastraumes

Zur Belüftung des Fahrgastraumes gelten folgende Bestimmungen.

Der nachträgliche Einbau einer Fahrgastraumbelüftung (Luftlutze bzw. Luftklappe) durch das Dach ist unter folgenden Bedingungen erlaubt:

Der Einbau der Luftlutze bzw. Dachklappe muss im ersten Drittel des Daches erfolgen. Der Dachausschnitt darf maximal 250 mm x 250 mm betragen. Folgende maximalen Außenmaße sind zu beachten:

Breite max. 300 mm; Länge: max. 400 mm; Höhe: max. 50 mm

Die Belüftungsvorrichtung darf von oben gesehen nicht über das Dach hinausragen. Bei Einhaltung vorstehender Abmessungen darf die Luftöffnung auch als NACA-Einlass ausgeführt sein. Der Blechsausschnitt im Dach muss durch einen Blechrahmen verstärkt werden. Der Einbau darf ausschließlich zum Zwecke der Fahrgastraumbelüftung verwendet werden.

Nichtserienmäßige Luftzufuhr aus dem Motorraum ist verboten. Die Öffnungen dürfen aus der Originalform der Karosserie nicht hervorstehen.

Es wird ein feuerbeständiger Luftkanal akzeptiert, welcher die Luft von der Fahrzeugfront durch den Motorraum in den Fahrgastraum leitet. Falls ein Alu-Flex-

Schlauch benutzt wird, muss dieser von guter Qualität sein. Die Anbringung des Luftkanals muss fachmännisch durchgeführt sein. An der Spritzwand muss hierzu ein Anschlussstutzen angebracht sein, welcher einen Durchmesser von max. 10 cm haben darf.

Die Heizungsanlage für den Fahrgastraum ist komplett freigestellt. Es muss jedoch gewährleistet sein, dass für die Windschutzscheibe eine ausreichende Luftzuführung vorhanden ist, die zu jeder Zeit für klare Sichtverhältnisse sorgt, weshalb ein Gebläse vorhanden sein muss.

Art. 23

Fahrgastraum/Innenraum

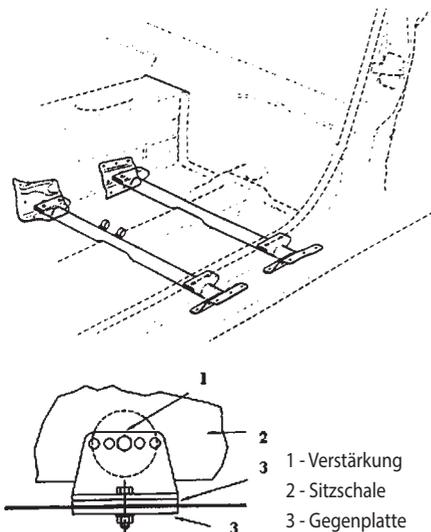
Als Fahrgastraum wird der vom Fahrzeughersteller serienmäßig vorgesehene Raum für Passagiere bis zur serienmäßigen Trennwand und Hutablage in normaler Rücksitzposition angesehen.

Die Ausstattung des Innenraums ist freigestellt. Das Armaturenbrett darf keine scharfen Kanten aufweisen.

Betätigungshebel für Handbremse und/oder Getriebe, welche nach oben gerichtet sind, müssen mit einem Knauf oder einer Polsterung versehen sein.

FIA-homologierte bzw. ehemals FIA-homologierte Sitze gemäß FIA-Normen 8855-1999 oder 8862-2009 sind mit Ausnahme des Slalomsports bei allen Wettbewerbsarten für die Insassen vorgeschrieben. Im Slalomsport sind die Sitze freigestellt. Das Alter ehemals FIA-homologierter Sitze darf maximal 10 Jahre betragen. Der Beifahrersitz und die Rücksitzbank/Rücksitze dürfen entfernt werden. Eingebaute rechte und linke Vordersitze müssen vollständig auf der einen oder der anderen Seite der vertikalen Längsmittlebene des Wagens montiert sein.

Die Sitzbefestigung muss der Serie, dem Art. 253-16 im Anhang J zum ISG, der FIA-Sitzhomologation oder einer der nachstehenden Zeichnungen entsprechen.



Das verwendete Rohrmaterial muss aus Stahl bestehen und mit einem Durchmesser von mind. \varnothing 38 mm x 2,5 mm bzw. \varnothing 40 mm x 2 mm oder mit einem Vierkantquerschnitt von mind. 35 mm x 35 mm x 2 mm ausgeführt sein oder, falls gegeben, der Homologation entsprechen.

Darüber hinaus sind adäquate, von den vorstehenden Möglichkeiten abweichende Sitzbefestigungen zulässig, falls diese konkret oder in Zusammenhang mit einem Sitzeintrag in den Fahrzeugpapieren oder von einem DMSB-Sachverständigen abgenommen bzw. im Wagenpass eingetragen wurde.

Die serienmäßige Sitzbefestigung darf hierzu entfernt werden.

Bei Sitzen der Norm 8862/2009 muss die von der FIA homologierte Befestigung verwendet werden. Bei Sitzen der Norm 8855-1999 muss die betreffende Angabe in der technischen Liste Nr. 12, falls angegeben, berücksichtigt werden.

Trennwände zwischen Fahrgastraum und Motor-/Kofferraum müssen in ihrer ursprünglichen Lage beibehalten werden. Der Einbau von Teilen an oder durch eine dieser Trennwände ist erlaubt, wenn sie nicht weiter als 20 cm senkrecht zur Trennwand gemessen, in den Innenraum hineinragen. Diese Freiheit gilt jedoch nicht für den Einbau des Motorblocks, der Ölwanne und des Zylinderkopfs sowie für den Kraftstoffbehälter (vgl. Art. 26).

Mit Ausnahme der an den Trennwänden befestigten oder durch sie führenden Teile dürfen nur folgende Zubehöreteile im Fahrgastraum angebracht werden: Überrollvorrichtung, Ersatzrad, Feuerlöscher, Luftbehälter für das Lebensrettungssystem, Funkanlage, Helmhalter, Komfortteile und Ballast.

Alle Gegenstände, die im Fahrzeug mitgeführt werden, sind sicher zu befestigen.

Art. 24

Leitungen

Die Verlegung von elektrischen Leitungen und Flüssigkeitsleitungen ist unter Beachtung der folgenden Bestimmungen freigestellt.

Flüssigkeitsleitungen dürfen durch den Fahrgastraum verlaufen, wenn sie aus Metall bestehen oder vollständig durch Metall bzw. Metallgeflecht geschützt sind, dort keine Verbindungen (ausgenommen Bremsleitungen und Schottwandverschraubungen gemäß Art. 253-3.2, Anhang J im ISG) aufweisen und sie am Fahrzeugboden – unterhalb der Türschwelleroberkante – verlegt werden. Bei Verwendung hydraulischer Handbremssysteme auf dem Fahrzeugtunnel dürfen sich deren Bremszylinder und dazugehörige Versorgungsleitungen oberhalb der Türschwelleroberkante befinden. Ebenso dürfen hinter den Vordersitzen Flüssigkeitsleitungen oberhalb der Türschwelleroberkante am Fahrzeugboden verlegt werden.

Kühlwasser- und Schmieröleleitungen, die durch den Fahrgastraum verlaufen, müssen vollständig durch eine zwei-flüssigkeitsdichte Leitung bzw. Kanal ummantelt sein. Nicht serienmäßige außenliegende Kraftstoff- und Bremsleitungen sind gegen Steinschlag, Korrosion, Bruch mechanischer Teile usw. zu schützen.

Wenn die serienmäßige Anordnung beibehalten wird, ist ein zusätzlicher Schutz von Leitungen nicht erforderlich.

Es dürfen keine Flüssigkeitsbehälter, mit Ausnahme des Behälters für die Scheibenwaschanlage, im Fahrgastraum untergebracht sein.

Art. 25 Elektrische Ausrüstung, Beleuchtung

Die elektrische Ausrüstung und die Beleuchtungseinrichtungen der Fahrzeuge sind unter folgenden Bedingungen freigestellt:

- Eine funktionstüchtige Minimalbeleuchtung muss vorhanden sein, bestehend aus:
 - Frontscheinwerfern mit (abblendbarer bzw. abgeblendeter) Scheinwerferwirkung.

Als Frontscheinwerfer mit abblendbarer bzw. abgeblendeter Scheinwerferwirkung sind nur bauartgeprüfte Scheinwerfer zulässig, welche nach ECE oder EG (mit E-Prüfzeichen) gekennzeichnet sind.
 - Positions-, Begrenzungs- und Umrissleuchten sowie Leuchten für Tagfahrlicht bzw. Rückfahr-, Fahrradscheinwerfer o. ä. gelten nicht als Scheinwerferersatz.
- Fahrtrichtungsanzeiger vorn und hinten
- Schlussleuchten und
- Bremsleuchten.
- Sämtliche Leuchten (ausgenommen: evtl. vorhandener Rückfahrcheinwerfer) müssen paarweise und symmetrisch am Fahrzeug fest angebracht sein.

Bauartgeprüfte Frontscheinwerfer dürfen nicht verändert werden. Die Leuchtwirkung sonstiger vorgeschriebener Mindestbeleuchtung muss in einem Abstand von 5 Metern deutlich sichtbar sein.

Für den Fall, dass die Batterie von ihrem ursprünglichen Platz verlegt wird, muss die Befestigung an der Karosserie aus einem Metallsitz und zwei Metallbügeln mit Isolierbeschichtung bestehen; das Ganze ist mittels Schrauben und Muttern am Boden zu befestigen. Zur Befestigung dieser Bügel sind Schrauben bzw. Muttern mit einem Durchmesser von mindestens 10 mm zu verwenden.

Alternativ zu den Metallbügeln sind auch zwei an den seitlichen Kanten der Batterie verlaufende Winkelprofile aus Stahl oder Aluminium mit einer Mindeststärke von 3 mm oder zwei quer über die Batterie verlaufende Metallbänder (keine Lochblechbänder) mit einer Mindeststärke von 3 mm zulässig. Diese Winkelprofile bzw. Metallbänder

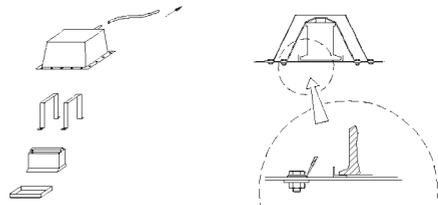
sind mindestens mit je zwei M10-Gewindebolzen am Fahrzeugboden zu befestigen. Des Weiteren sind auch Batteriekästen aus Stahlblech mit mindestens 2 mm Materialstärke und Batteriekästen aus Aluminiumblech mit mindestens 3 mm Materialstärke zugelassen. Diese sind inklusive Deckel mit mindestens vier M10-Schrauben an der Fahrzeugkarosserie zu befestigen.

Bei Verwendung einer Batterie mit einer Masse von max. 2000 g muss die Befestigung mit mindestens zwei Bolzen der Mindestgröße M8 sowie einem Metallbügel erfolgen. Bei einer Batteriemasse von über 2000 g müssen mindestens M10-Bolzen verwendet werden.

Zwischen den einzelnen Schrauben und dem Karosserieblech sind Unterlegscheiben von mindestens 3 mm Dicke und 5 cm Durchmesser bzw. 20 cm² Oberfläche vorzusehen.

Bei Verwendung einer *Nass- oder Lithium-Batterie* muss zwischen Fahrgastraum und Batterie eine flüssigkeitsdichte Trennwand vorhanden sein. Die Batterie darf auch in einer Box untergebracht sein.

Ihr Platz ist frei; es ist auch erlaubt, die Batterie im Fahrgastraum unterzubringen, jedoch ausschließlich hinter den Vordersitzen. In diesem Fall und sofern es sich um eine Nassbatterie handelt, muss die Schutzhülle eine Lüftungsöffnung mit Austritt nach außerhalb des Fahrgastraumes haben (s. nachfolgende Zeichnungen).



Falls eine Trockenbatterie im Fahrgastraum untergebracht ist, muss sie mit einer kompletten Abdeckung elektrisch isoliert werden.

Für Veranstaltungen auf öffentlichen Straßen muss das Fahrzeug zusätzlich zu o. g. Bedingungen der StVZO entsprechen.

Sofern die Hauptscheinwerfer verändert oder durch funktionell gleichwertige Einrichtungen ersetzt werden, gilt für alle Veranstaltungen (auf öffentlichen und nichtöffentlichen Straßen), dass dadurch entstandene Öffnungen vollständig und luftdicht abgedeckt sein müssen.

Serienmäßige Karosserieöffnungen für Nebelscheinwerfer, Zusatzscheinwerfer und Fahrtrichtungsanzeiger dürfen als Lufteinlass für die Bremsenkühlung oder Fahrgastraumbelüftung genutzt werden.

Art. 26 Kraftstoffanlage

Es darf nur handelsüblicher unverbleiter Otto-Kraftstoff nach DIN EN 228, unverbleiter Otto-Kraftstoff E10 nach DIN 51626-1, Diesel-Kraftstoff nach EN 590 oder Biodiesel nach DIN EN 14214 verwendet werden. Darüber hinaus sind auch die Bestimmungen gemäß Artikel 252.9 Anhang J zum ISG einzuhalten, jedoch beträgt der max. zulässige Oktanwert für Otto- Kraftstoffe 103 ROZ anstelle von 102 ROZ.

Bioethanol E 85 gemäß DIN EN 15376 ist nur dann zulässig, wenn dies die jeweilige Veranstaltungsausschreibung erlaubt. Dieser Kraftstoff muss einen Ethanolanteil von mindestens 85 Vol.% haben. Die restlichen Anteile müssen handelsüblicher Ottokraftstoff nach DIN EN 228 sein. In Wettbewerben mit DMSB-Prädikat ist die Verwendung von Bioethanol E 85 nicht gestattet.

Der Kraftstoffkreislauf muss so gestaltet sein, dass er bei Unfällen nicht zuerst in Mitleidenschaft gezogen werden kann.

Als Kraftstoffbehälter i. S. dieser Vorschriften ist jeder Behälter, der Kraftstoff aufnimmt und diesen entweder zum Motor oder einen anderen Kraftstoffbehälter abgibt, anzusehen. Der oder die Öffnungen zum Befüllen und zum Entlüften eines jeden Kraftstoffbehälters müssen sich immer außerhalb des Fahrgastraumes befinden und es muss sichergestellt sein, dass kein Kraftstoff entweichen kann.

Wenn der Kraftstoffbehälter des Fahrzeuges mit einer FIA-Standardkupplung ausgerüstet ist, muss das Anschlussstück geschützt sein.

Die Fahrzeuge müssen mit dem ursprünglich vorhandenen Serienkraftstoffbehälter, einem homologierten Kraftstoffbehälter (Nachweis durch Bewerber/Fahrer) oder einem FT3-1999, FT3.5 oder FT5-Sicherheitskraftstoffbehälter gemäß der Anerkennung durch die FIA ausgerüstet sein.

Der Serienkraftstoffbehälter muss aus dem betreffenden Fahrzeugtyp stammen, ein nachträglich homologierter Kraftstoffbehälter nicht. Der Sicherheitskraftstoffbehälter muss von einem von der FIA anerkannten Hersteller stammen (Art. 253-14.4 Anh. J zum ISG).

Der FT3-1999, FT3.5- bzw. FT5-Sicherheitskraftstoffbehälter muss folgendermaßen gekennzeichnet sein:

Name des Herstellers, genaue Spezifikationen, nach denen der jeweilige Kraftstoffbehälter hergestellt wurde, Homologationsdatum, Datum des Gültigkeitsende, Seriennummer.

Diese Kraftstoffbehälter müssen nach Gültigkeitsende der Homologation durch einen neuen Kraftstoffbehälter ersetzt werden, es sei denn, der Hersteller nimmt eine erneute Überprüfung vor und stellt eine neue Bescheinigung aus, die eine Gültigkeitsdauer von höchstens 2 weiteren Jahren hat.

Es dürfen mehrere der beschriebenen Kraftstoffbehälter im Fahrzeug eingebaut sein.

Die Gestaltung von Kraftstoff-Sammelbehältern mit einem Fassungsvermögen von max. einem Liter ist freigestellt.

Für Veranstaltungen mit einer Streckenlänge unter 50 km ist der Einbau einer dieser oben genannten Kraftstoffbehälter nicht vorgeschrieben. Es darf ein anderer funktions-tüchtiger Kraftstoffbehälter (Eigenbautank) mit einem Fassungsvermögen von maximal 20 Liter eingebaut werden. Die Außenkante eines solchen Kraftstoffbehälters zur einen oder anderen Seite der Längsachse des Fahrzeuges darf auf keinen Fall mehr als 30 cm von dieser entfernt sein. So genannte Eigenbautanks müssen nicht gekennzeichnet sein.

Der Kraftstoffbehälter darf nicht im Motorraum untergebracht sein, es sei denn, diese Lage entspricht der Serie oder der Homologation. Fahrzeuge, bei denen das Tank-Einfüllrohr nicht der Serie entsprechend durch den Fahrgastraum verläuft, müssen mit einem FIA-homologierten Rückschlagventil ausgestattet sein.

An nichtserienmäßigen Kraftstoffbehältern muss (müssen) die Tankentlüftung(en) mit Rückschlagventil(en) gemäß Artikel 252-9.4 des Anhang J zum ISG ausgerüstet sein.

Diese Ventile müssen sich möglichst nahe am eigentlichen Kraftstoffbehälter befinden.

Die Einfüllöffnung darf sich nicht innerhalb der Heckscheibe oder des Daches befinden.

Zum Zwecke der Anbringung von Tankeinfüllstützen dürfen die hinteren Seitenscheiben durch Metallblech ersetzt werden.

Es ist erlaubt, den Fahrzeugboden zum Einbau des Kraftstoffbehälters auf das notwendigste Maß aufzuschneiden, auch dann wenn sich in diesem Bereich der serienmäßige Fahrzeugboden oberhalb der Türschweller-Oberkante befindet.

Die ausgeschnittene Fläche des Fahrzeugbodens darf hierbei an allen Seiten max. 2 cm größer sein als die projizierte Fläche des eingebauten Kraftstoffbehälters.

Beispiel: Tankfläche 40 cm x 40 cm. Das Bodenblech darf max. 44 cm x 44 cm ausgeschnitten sein.

Falls sich der Kraftstoffbehälter im Kofferraum befindet, muss eine Ablaufvorrichtung vorhanden sein, wobei der Durchmesser eines nachträglichen Ausschnittes im Bodenblech max. 10 mm betragen darf.

Im Übrigen ist die Lage des Kraftstoffbehälters freigestellt.

Bei Verwendung von nichtserienmäßigen Kraftstoffbehältern bzw. wenn die serienmäßige Position des serienmäßigen Kraftstoffbehälters verändert wird, muss in allen horizontalen Richtungen ein Mindestabstand von 30 cm vom Tank zur Außenkarosserie eingehalten werden. Hinweis: Ein evtl. vorhandener Stoßfänger ist Bestandteil der Karosserie.

Art. 26.1 Unterbringung des Kraftstoffbehälters innerhalb des Fahrgastraums

Die komplette und teilweise Unterbringung des Kraftstoffbehälters innerhalb des Fahrgastraums ist unter Beachtung folgender Regelungen zulässig:

- Die Einbauposition muss hinter dem Hauptbügel des Überrollkäfigs liegen.
- Im Hauptbügel der Überrollvorrichtung müssen zwei Diagonalstreben (Kreuzstreben) oder eine Diagonalstrebe und eine H-Strebe vorhanden sein.
- Es sind ausschließlich FT3-1999, FT3.5- oder FT5- Sicherheitstanks zugelassen.
- Es ist eine flüssigkeitsdichte Trennwand bzw. Box aus CFK, GFK oder Aluminium vorgeschrieben, welche den Fahrgastraum abschottet.
- Die Befestigung an der Karosserie muss mit mindestens 40 mm breiten und 2 mm dicken Metallbändern, 2 mal längs und 1 mal quer zur Fahrzeugachse erfolgen. Die Bänder müssen um die Box geführt werden. Alternativ zu den Bändern ist eine Befestigung am Fuß der Box durch mindestens 10 Schrauben der Größe M8 oder 16 Schrauben der Größe M6 erlaubt.
- Der Tank muss durch eine mindestens 15 mm dicke stoßabsorbierende Schaumschicht zwischen Kraftstoffbehälter (Abdeckung und Seitenwände) und Box geschützt sein. Der Schaum muss eine Formteildichte von 35 kg/m³ haben.
- Die Befüllung des Kraftstoffbehälters ist nur von außen zulässig.
- Die Kraftstoffleitungen müssen den derzeit gültigen Vorschriften gemäß Artikel 253-3.2 des Anhangs J zum ISG entsprechen.
- Innerhalb des Fahrgastraums müssen die Kraftstoffleitungen fortlaufend (nicht gestückelt) sein.
- Der Einfüllstutzen darf sich an einer geeigneten Stelle der Karosserie mit Ausnahme des Daches befinden. Das Einfüllrohr muss flexibel (z.B. Gummi) und doppelwandig sein.
- Ein Sichtfeld für Herstellernamen und Herstelldatum muss vorhanden sein.
- Im Füllrohr muss ein FIA-homologiertes Rückschlagventil eingebaut sein.
- Die Tankentlüftungsleitung muss mit einem Rückschlagventil versehen sein.
- Kraftstoffpumpen müssen durch eine Trennwand (Box) vom Fahrgastraum abgeschottet sein.
- In allen horizontalen Richtungen muss ein Mindestabstand von 30cm vom Tank zur Außenkarosserie eingehalten werden.

Art. 27

Fassungsvermögen der Kraftstoffbehälter

Das Fassungsvermögen der Kraftstoffbehälter (Hauptkraftstoffbehälter und Zusatzkraftstoffbehälter) darf die nachstehend angegebenen Mengen abhängig vom Hubraum bzw. Einstufungshubraum (Art. 6) nicht überschreiten:

Hubraum	bis	700 ccm:	60 l
Hubraum über	700	bis 1000 ccm:	70 l
Hubraum über	1000	bis 1300 ccm:	80 l
Hubraum über	1300	bis 1600 ccm:	90 l
Hubraum über	1600	bis 2000 ccm:	100 l
Hubraum über	2000	bis 2500 ccm:	110 l
Hubraum über		2500 ccm:	120 l

Art. 28

Ölkühler

Für den Motor, das Getriebe und das Differenzial sind Ölkühler und die dafür notwendigen Leitungen und Pumpen freigestellt. Ölkühler dürfen nur dann außerhalb der Karosserie montiert werden, wenn sie unterhalb einer durch die Radnabenmitte gedachten horizontalen Ebene liegen. Eine Unterbringung des Ölkühlers im Fahrgastraum ist unzulässig. Zwischen Fahrgastraum und Ölkühler muss eine flüssigkeitsdichte Trennwand bzw. Box vorhanden sein.

Falls Ölkühler im Kofferraum untergebracht sind, darf hierzu ein Luftführungs kanal mit einem Durchmesser von maximal 15 cm bzw. einem maximalen Querschnitt von 180 cm² verwendet werden. An beiden Karosserie-Seitenteilen und am Heck darf dafür jeweils eine Öffnung eingebracht werden. Jedoch darf die projizierte Gesamtfläche von Ausschnitten an diesen Karosserieteilen maximal 30% der ursprünglichen projizierten Gesamtfläche des Originalbauteils betragen (s. a. Art. 16).

BESONDERE SICHERHEITSBESTIMMUNGEN

Art. 29

Sicherheitsausrüstung

Für die Fahrzeuge gelten die nachfolgenden besonderen Sicherheitsvorschriften:

Art. 30

Überrollkäfig

In allen Fahrzeugen – mit Ausnahme des Slalomspports – muss ein Überrollkäfig aus Stahl gemäß dem aktuellen Anhang J, Artikel 253-8 eingebaut sein.

Für Fahrzeuge mit Baujahr vor 2009 darf abweichend zum aktuellen Anhang J, Artikel 253-8 der Hauptbügel die Mindestabmessungen: Ø 38 mm x 2,5 mm oder Ø 40 mm x 2 mm aufweisen.

Jede Veränderung an einem homologierten oder zertifizierten Überrollkäfig ist verboten.

Im Slalomspport ist eine Überrollvorrichtung grundsätzlich empfohlen. Allerdings müssen Cabriofahrzeuge mit Stoffdach im Slalomspport mindestens mit einer serienmäßigen

Überrollvorrichtung des Fahrzeugherstellers oder mit einem Überrollbügel gemäß nachstehender Zeichnungen ausgerüstet sein.

Dach-Verstärkungsstreben:

Die Verwendung von Dachdiagonalstreben gemäß Zeichnungen 253-12, 253-13 und 253-14 sind bei Überrollvorrichtungen gemäß so genannter Eigenbauvorschriften empfohlen.

Flankenschutz (s. a. blauer Teil):

An Überrollkäfigen, welche nach den so genannten Eigenbauvorschriften gebaut sind, müssen mit Ausnahme des Slalomsports an der Fahrerseite mindestens zwei Flankenschutzstreben gemäß den Zeichnungen 253-9, 253-10 oder 253-11 im Anhang J vorhanden sein. Bei gekreuzten Flankenschutzstreben (Zeichnung 253-9), bei denen mindestens eine Strebe unterbrochen ist, müssen im Kreuzungsbereich der Streben mindestens zwei gegenüberliegende U-förmige Knotenbleche gemäß Art. 253.8.2.14 und Zeichnung 253-34 im Anhang J vorhanden sein. Gleiche Vorschrift gilt dann bei Veranstaltungen mit Beifahrer auch für die Beifahrerseite.

Diagonalstreben im Hauptbügel (s. a. blauer Teil):

An Überrollkäfigen, welche nach den so genannten Eigenbauvorschriften gebaut sind, muss mit Ausnahme des Slalomsports im Hauptbügel mindestens eine Diagonalstrebe gemäß Zeichnungen 253-5 oder 253-20 des Anhang J vorhanden sein. Die Zeichnungen 253-5 und 253-20 gelten für links gelenkte Fahrzeuge. Für rechts gelenkte Fahrzeuge müssen die Streben rechts oben befestigt sein.

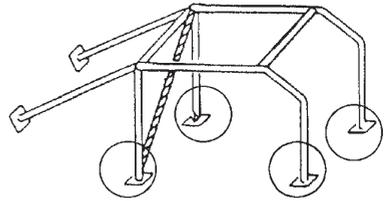
Bei gekreuzten Diagonalstreben (Zeichnung 253-7 und 253-21), bei denen mindestens eine Strebe unterbrochen ist, müssen im Kreuzungsbereich der Streben grundsätzlich mindestens zwei gegenüberliegende U-förmige Knotenbleche gemäß Art. 253.8.2.14 und Zeichnung 253-34 im Anhang J vorhanden sein. Falls am Hauptbügel zwei Kreuzverstrebrungen (Zeichnung 253-7 kombiniert mit Zeichnung 253-21) vorhanden sind, kann in diesen beiden Kreuzen auf die Knotenbleche verzichtet werden.

Stützstrebe in der A-Säule (s. a. blauer Teil):

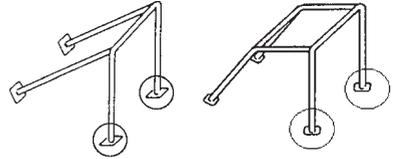
Mit Ausnahme des Slalomsports muss an Überrollkäfigen, welche nach den so genannten Eigenbauvorschriften gebaut sind, grundsätzlich eine Stützstrebe gemäß Zeichnung 253-15 auf beiden Fahrzeugseiten vorhanden sein, wenn das Maß A größer als 200 mm ist. Alternativ zu Stützstreben gemäß Zeichnung 253-15 können verkürzte Streben gemäß Artikel 1.8.3 b oder Sonderkonstruktionen gemäß Artikel 1.8.3 c der allgemeinen Bestimmungen und Erläuterungen zu Sicherheitsvorschriften (siehe blauer Teil) zur Anwendung kommen.

Für die Verstärkungsplatte gilt die nachfolgende Regelung. Bei allen Eigenbaukonstruktionen gemäß Art. 253.8, Anhang J müssen die Befestigungspunkte des Überrollkäfigs an der Karosserie mit einer 3 mm dicken Stahlplatte, die eine Mindestfläche von 120 cm² haben muss, verstärkt werden

Diese Verstärkungsplatte ist an den auf den folgenden Zeichnungen eingekreisten Befestigungspunkten innen und außen vorgeschrieben. Alternativ zu den äußeren Verstärkungsplatten ist es ausreichend, wenn die innen vorgeschriebenen Platten mit der Karosserie verschweißt sind.



Überrollbügel – nur für Slalom zulässig



Die Fläche für die Befestigungspunkte der hinteren Abstützungen muss gemäß Art. 253-8.3.2.6 mindestens 60 cm² aufweisen (Ausnahme: Überrollkäfig gemäß ASN-Zertifikat oder FIA-Homologationsblatt). Darüber hinaus ist die Fläche der anderen Befestigungspunkte freigestellt, wobei an diesen Punkten die Rohre auch direkt mit der Karosserie verschweißt werden dürfen.

Der oben beschriebene Überrollkäfig kann auch für Slalom-Veranstaltungen vorgeschrieben werden. Der Veranstalter hat für diesen Fall eine entsprechende Sicherheitsbestimmung in seine Ausschreibung aufzunehmen.

Fußbefestigung der Überrollkäfige bzw. Überrollbügel

Bei sogenannten Eigenbaukonstruktionen müssen die in oben stehenden Zeichnungen eingekreisten Füße mit jeweils mindestens drei Schrauben der Größe M8 befestigt sein und dürfen zusätzlich verschweißt sein. Die Position der Schrauben ist freigestellt.

Art. 31

Sicherheitsgurte

Mit Ausnahme des Slalomsports sind für die Insassen bei allen Wettbewerbsarten FIA-homologierte Gurte bzw. ehemals FIA-homologierte Gurte mit Dreh- oder Druckverschluss gemäß FIA-Normen 8853/98, 8853-2016 oder 8854/98 vorgeschrieben. Das Alter ehemals homologierter Gurte darf max. 10 Jahre betragen, dies gilt auch dann, wenn die Verwendung FIA-homologierter Gurte lediglich empfohlen ist.

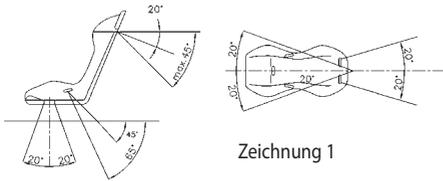
Bei Slalomveranstaltungen ist die Benutzung von einem Diagonal- und einem Beckengurt mit drei Befestigungspunkten am Fahrzeug vorgeschrieben. Gurte mit mehr als drei Befestigungspunkten oder sogenannte Hosenträger (Y)-Gurte (mit 3 Befestigungspunkten) sind erlaubt.

Die Sicherheitsgurte dürfen durch eine Öffnung im Sitz geführt werden.

Gurtbefestigung

Es ist grundsätzlich verboten, die Sicherheitsgurte am Sitz oder an den Sitzbefestigungen anzubringen.

Die empfohlenen Stellen der Befestigungspunkte sind in folgender Zeichnung dargestellt.



Zeichnung 1

Nach unten gerichtete Schultergurte müssen so nach hinten geführt werden, dass der Winkel zur horizontalen Linie an der Oberseite der Rückenlehne nicht größer als 45° ist.

Es ist empfohlen, dass Schultergurte so angebracht werden, dass der Winkel zur horizontalen Linie an der Oberseite der Rückenlehne ca. 20° beträgt. Auf keinen Fall dürfen die nach hinten geführten Schultergurte bezogen auf die horizontale Linie an der Oberseite der Rückenlehne nach oben geführt werden.

Der (empfohlene) maximale Winkel zur Mittellinie des Sitzes beträgt 20° divergent oder konvergent.

Die Becken- und Schrittgurte dürfen nicht seitlich entlang der Sitze geführt werden, sondern durch den Sitz hindurch, damit eine größtmögliche Fläche des Beckens abgedeckt und gehalten wird.

Die Beckengurte müssen genau in die Grube zwischen dem Beckenknochen und dem Oberschenkel angepasst werden. Auf keinen Fall dürfen sie über dem Bauchbereich getragen werden.

Es muss besonders darauf geachtet werden, dass die Gurte nicht durch Reiben an scharfen Kanten beschädigt werden können.

Jeder Befestigungspunkt muss einer Kraft von mindestens 720 daN für die Schrittgurte und mindestens 1470 daN für jeden anderen Befestigungspunkt widerstehen können. Falls für 2 Gurte nur ein Befestigungspunkt vorhanden ist, errechnet sich die Kraft aus der Summe für die beiden vorgeschriebenen Kräfte.

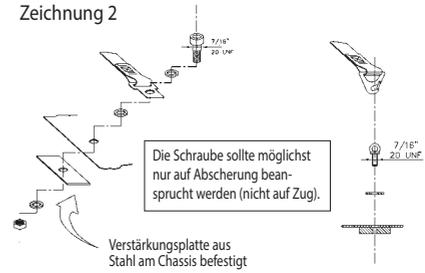
a) Befestigung an der Karosserie/dem Fahrgestell

Die Sicherheitsgurte dürfen an den Befestigungspunkten des Serienfahrzeugs angebracht werden.

Für jeden neuen Befestigungspunkt muss eine Verstärkungsplatte aus Stahl mit einer Mindestfläche von 40 cm² und einer Stärke von mindestens 3 mm gemäß den Zeichnungen 2 und 3 verwendet werden.

1. Allgemeines Befestigungssystem

Zeichnung 2

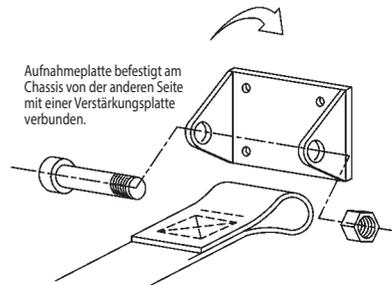


Die Schraube sollte möglichst nur auf Abscherung beansprucht werden (nicht auf Zug).

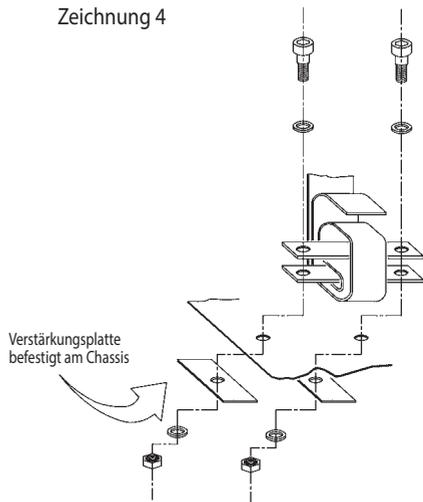
Verstärkungsplatte aus Stahl am Chassis befestigt

2. Schultergurtbefestigung

Zeichnung 3



Zeichnung 4



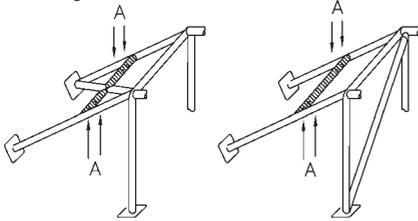
Verstärkungsplatte befestigt am Chassis

Zeichnung 4

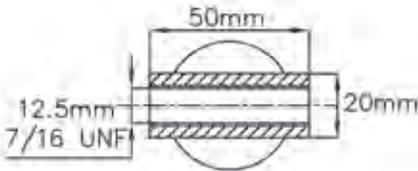
b) Gurtbefestigungsstreben an der Überrollvorrichtung

Die Schultergurte dürfen auch durch eine Schlaufenbefestigung oder Hülsenbefestigung an Querstreben des Überrollkäfigs befestigt werden (siehe Zeichnung 5). Bei den sogenannten Eigenbaukäfigen müssen die Querstreben verschweißt sein.

Zeichnung 5



Zeichnung 6



In diesem Fall ist bei sogenannten Eigenbaukäfigen die Verwendung einer Querstrebe unter folgenden Bedingungen erlaubt:

Die Verstärkungsstrebe muss aus einem Rohr mit den Mindestabmessungen $\varnothing 38 \text{ mm} \times 2,5 \text{ mm}$ oder $\varnothing 40 \text{ mm} \times 2 \text{ mm}$ aus nahtlos kaltgezogenem Kohlenstoffstahl mit einer Mindestzugfestigkeit von 350 N/mm^2 (analog Art. 253-8.3.3) bestehen.

Bei einer Verschraubung muss ein verschweißter Einsatz (Hülse) für jeden Befestigungspunkt vorhanden sein (siehe Zeichnung 6 für die Maße).

Diese Einsätze (Hülsen) müssen sich in der Querstrebe befinden und die Gurte müssen an dieser mittels M12-Schrauben der Festigkeitsklasse 8.8 bzw. mit Schrauben der Spezifikation 7/16 UNF befestigt sein.

An Überrollkäfigen mit ASN-Zertifikat oder FIA-Homologation ist eine solche Hülsenbefestigung nur zulässig, wenn sie auch entsprechend zertifiziert oder homologiert ist.

c) Separate Gurtbefestigungsstrebe an der Karosserie / dem Fahrgestell

Eine von der Überrollvorrichtung unabhängige, mittig abgestützte Gurtstrebe aus nahtlosem, kaltverformtem, unlegiertem Kohlenstoffstahl mit den Mindestabmessungen $\varnothing 38 \text{ mm} \times 2,5 \text{ mm}$ oder

$\varnothing 40 \text{ mm} \times 2,0 \text{ mm}$ und einer Mindestzugfestigkeit von 350 N/mm^2 (analog Art. 253-8.3.3) darf hinter dem Hauptbügel (B-Säule – bezogen auf die Fahrtrichtung) an der Karosserie/dem Fahrgestell unter Einhaltung dieser Bestimmungen angebracht werden.

Die Gurtstrebe muss gemäß Zeichnung 7 mit einem mittig angeschweißten Rohr gleicher Materialspezifikation in einem Winkel von mindestens 30° zur Vertikalen schräg nach unten (nach vorn oder nach hinten gerichtet) zum Fahrzeugboden abgestützt werden.

Zeichnung 7



An den Enden der Gurt- und Stützstrebe muss jeweils eine angeschweißte Verstärkungsplatte aus Stahl mit den Mindestabmessungen $100 \text{ mm} \times 100 \text{ mm} \times 2 \text{ mm}$ ($L \times B \times H$) vorhanden sein, welche entweder mit der Karosserie/dem Fahrgestell verschweißt oder mittels mindestens 4 Schrauben M8 (Festigkeitsklasse 8.8 oder 10.9) mit dieser/diesem verschraubt werden muss.

Auch hier dürfen die Gurte wie unter b) beschrieben mittels Schlaufen oder Schrauben an der Gurtstrebe befestigt sein.

**Art. 32
Feuerlöscher/Feuerlöschanlage**

Feuerlöscher mit folgenden Mindestmengen sind vorgeschrieben:

alle Veranstaltungen außer Slalom: 4 kg Löschpulver oder ein gleichwertiges Mittel (in max. 2 Behältern)*
Slalom (empfohlen): 2 kg Löschpulver oder ein gleichwertiges Mittel (in max. 1 Behälter)*

* Alternativ zu 4 kg Löschpulver kann ein Handfeuerlöscher mit mindestens 2,25 Liter eines von der FIA zugelassenen AFFF-Löschmittels verwendet werden (gemäß Techn. Liste Nr. 6).

Alle Löschmittelbehälter sind so zu befestigen, dass sie eine Beschleunigung von 25 g in jede Richtung aushalten. Die Befestigung der Handfeuerlöscherbehälter muss mit zwei Metallbändern pro Behälter mit Schnellspanner-

schließen aus Metall ausgeführt sein und ein schnelles Lösen des Behälters ermöglichen.

In Längsrichtung der Löscheinheit müssen diese grundsätzlich mit einer sogenannten Anti-Torpedo-Halterung gesichert sein. Diese Halterung kann entfallen, wenn bereits ein Anschlag, z.B. durch den Tunnel oder Türschweller, vorhanden ist.

Der/die Handfeuerlöscher muss/müssen im Fahrgastraum für den Fahrer leicht erreichbar angebracht sein.

Die Art des Löschmittels, das Gesamtgewicht des Behälters und die Menge des Löschmittels müssen auf dem/ den Behälter(n) angegeben sein.

Eine für Tourenwagen und GT-Fahrzeuge FIA-homologierte Feuerlöschanlage gemäß Anhang J zum ISG mit mindestens 3 kg Löschmittel ist empfohlen. Die Unterbringung von Löschmittelbehältern der Feuerlöschanlage im Kofferraum ist zulässig. Der Mindestabstand dieser Löschmittelbehälter zur Karosserieaußenkante muss dann in allen horizontalen Richtungen 30 cm betragen. Die Befestigung der Behälter einer Feuerlöschanlage muss mindestens mit jeweils zwei verschraubten Metallbändern erfolgen.

Die für Tourenwagen und GT-Fahrzeuge FIA-homologierte Feuerlöschanlage kann die Handfeuerlöscher ersetzen.

Die verbindenden Leitungen bei Feuerlöschanlagen und die Ausströmleitungen für Motorraum und Cockpit bzw. Fahrgastraum müssen aus Metall bestehen oder eine metallene Ummantelung besitzen und fest verschraubt sein. Ausströmöffnungen dürfen nicht direkt auf den Fahrer/ Beifahrer gerichtet sein. Im Motorraum sollen sie beide Seiten des Motors erreichen.

Beispiel der Kennzeichnung eines Pulverfeuerlöschers:

Pulver-Handfeuerlöscher (6 kg)

- DIN 14 406 Bauart P6H
- Kenn-Nr. P1-15/60 Brandklasse B, C, E

Es sind die „Allgemeinen Bestimmungen und Erläuterungen zu Sicherheitsvorschriften“ zu Feuerlöschern – insbesondere Prüfristen – zu beachten (siehe DMSB-Handbuch, blauer Teil).

Art. 33 Feuerschutzwand

Zwischen Motor- und Fahrgastraum sowie zwischen Fahrgastraum und Kraftstoffbehälter (inkl. Einfüllrohr und Einfüllöffnung) muss eine flüssigkeitsdichte, flammenhemmende Schutzwand vorhanden sein.

Nichtserienmäßige Feuerschutzwände zwischen Fahrgastraum und Kraftstoffbehälter müssen aus Metall, Kohlefaser oder aus Polycarbonat-Sicherheitsglas nach DOT-112 AS-6 bestehen.

Hierbei sind folgende Polycarbonat-Materialien zulässig:

- „Makrolon mono clear 099“ (Prüfzeichen: ~D 2333)
- „Makrolon mono longlife clear 2099“ (Prüfzeichen: ~D 2334)

- „Lexan Margard MR 5E“ (Prüfzeichen: ~D 2273)
- „Lexan 9030-112“ (Prüfzeichen: ~D 310/1)
- „Lexan FMR 102-5109“ (Prüfzeichen: ~D 982)
- „Lexan FMR 102-112“ (Prüfzeichen: ~D 313)

Das Polycarbonat-Material für Trennwände bzw. Sichtfenster muss einteilig sein. Die Mindeststärke für alle Trennwände aus Polycarbonat-Sicherheitsglas beträgt 5 mm. Diese Trennwände müssen mit einem der vorgenannten amtlichen Prüfzeichen (ABG vom KBA) gestempelt sein.

Art. 34 Stromkreisunterbrecher

Ein Hauptstromkreisunterbrecher gemäß Art. 253-13 des Anhangs J zum ISG der FIA ist bei Rundstrecken- und Bergrennen vorgeschrieben. Für alle anderen Veranstaltungsarten ist ein Stromkreisunterbrecher empfohlen.

Art. 35 Ölsammler

Jeder Wagen, dessen Motor- und/oder Getriebeschmier-system eine offene Gehäuseentlüftung hat, muss so ausgerüstet sein, dass das austretende Öl nicht frei auslaufen kann. Ein Ölsammler muss für Motoren bis 2000 ccm Hubraum ein Mindestfassungsvermögen von 2 Liter und für Motoren über 2000 ccm von 3 Liter haben.

Art. 36 Abschleppvorrichtungen

Bei allen Wettbewerbsarten mit Ausnahme des Slalomsports muss jedes Fahrzeug vorn und hinten mit jeweils einer wie folgt beschriebenen Abschleppöse bzw. einem Abschleppband ausgerüstet sein. Jede Abschleppöse bzw. Abschleppband muss einen Innendurchmesser von mindestens 60 mm und max. 100 mm bzw. einen adäquaten freien Querschnitt von mindestens 29 cm² und max. 79 cm² aufweisen. Durch die Abschleppöse bzw. Abschleppband muss ein Bolzen mit einem Durchmesser von 60 mm bewegt werden können.

Im Slalomsport muss vorne und hinten eine Abschleppöse bzw. ein Abschleppband vorhanden sein, deren Ausführung freigestellt ist.

Die Abschleppösen bzw. Abschleppbänder müssen fest mit den tragenden Teilen der Karosserie verbunden sein.

Die Abschleppösen bzw. Abschleppbänder müssen so positioniert sein, dass ihre Vorderkante über die äußere Peripherie der Karosserie hinausragt oder mit dieser abschließt. Sie dürfen z. B. auch klappbar ausgeführt sein.

Darüber hinaus müssen die Abschleppösen bzw. Abschleppbänder stabil genug und zugänglich sein, um das Fahrzeug bergen zu können, wenn es in einem Kiesbett zum Stillstand kommt.

Jede Abschleppöse bzw. Abschleppband muss selbst oder durch einen Pfeil an dem darüber liegenden Karosserieteil kontrastierend zum Fahrzeug in gelb, rot oder orange gekennzeichnet sein.

Art. 37 **Außenspiegel**

Im Slalomsport ist ein Außenspiegel an der Fahrerseite vorgeschrieben, bei Verwendung getönter Folien an der Heckscheibe ist auch auf der Beifahrerseite ein Außenspiegel vorgeschrieben. Bei allen anderen Wettbewerbsarten muss auf der Fahrer- und Beifahrerseite je ein Außenspiegel angebracht sein.

Jeder Spiegel muss eine Spiegelfläche von mind. 90 cm² haben. Weiterhin muss ein Quadrat von 6 cm x 6 cm in diese Spiegelfläche gelegt werden können. Darüber hinaus ist die Ausführung der Spiegel freigestellt.

Jeder Außenspiegel muss seine Funktion dahingehend erfüllen, dass der Fahrer in normaler Sitzposition und angeschnallt, ein seitlich versetzt hinter ihm fahrendes oder

stehendes Fahrzeug sehen können muss. Dieser Test kann jederzeit von einem Technischen Kommissar durchgeführt werden.

Art. 38 **Haubenthalter**

An der Motorhaube und der Kofferraumhaube müssen – mit Ausnahme des Slalomsports – jeweils mindestens vier Haubenthalter vorhanden sein, wobei die ursprüngliche Verriegelungsvorrichtung unwirksam gemacht werden muss. Nur im Slalomsport darf die serienmäßige Verriegelungsvorrichtung der Motorhaube und der Kofferraumhaube beibehalten werden.

Technische DMSB-Bestimmungen 2019 für die Gruppe FS (Freestyle)

Stand: 14.11.2018 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

Die nachfolgenden technischen DMSB-Bestimmungen gelten ab 01.01.2019 bei folgenden Wettbewerbsarten: Slalom und Bergrennen.

1. Allgemeines

Alle Fahrzeugänderungen sind freigestellt, vorausgesetzt, die Bestimmungen in den nachstehenden Artikeln werden eingehalten.

2. Zugelassene Fahrzeuge

Zugelassen sind ausschließlich Pkw (Tourenwagen und GT-Fahrzeuge), offen oder geschlossen, mit 4 nicht auf einer Linie angeordneten Rädern. Die Fahrzeuge müssen über mindestens 2 funktions-tüchtige Türen, je eine auf Fahrer- und Beifahrerseite, verfügen.

Darüber hinaus muss das Basisfahrzeug, von dem das verwendete Wettbewerbsfahrzeug abgeleitet wurde, für den öffentlichen Straßenverkehr in der Bundesrepublik Deutschland gemäß StVZO zulassungsfähig sein, d. h. es muss für das Basisfahrzeug eine ABE, EBE oder EWG-Gesamtbetriebserlaubnis bestehen. Für den jeweiligen Nachweis ist der Bewerber/Fahrer verantwortlich.

Bei Bergrennen ist auch der Art. 11.1 (Motoren bei Bergrennen) zu beachten.

3. Fahrzeug-Teilnahmebedingungen

Die Fahrzeuge müssen zum öffentlichen Straßenverkehr in der Bundesrepublik Deutschland oder durch einen DMSB-Wagenpass ausgestellt für die Gruppe FS zugelassen sein.

4. Nicht zugelassene Fahrzeuge

Nicht startberechtigt sind Fahrzeuge, deren Serienhöhe oder gegenwärtige Höhe 1600 mm überschreitet und Fahrzeuge, deren Baujahr vor dem 01.01.1966 liegt.

Ein Fahrzeug, dessen Konstruktion eine Gefahr darzustellen scheint oder dem Ansehen des Motorsports schaden könnte, wird nicht zugelassen.

Nicht startberechtigt sind Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechniken, z. B. Elektro-/Hybridfahrzeuge oder gasbetriebene Fahrzeuge. Diese Technik darf auch dann nicht in den Fahrzeugen vorhanden sein, wenn sie außer Betrieb gesetzt ist.

5. Klasseneinteilung

Folgende Hubraumklassen können ausgeschrieben werden:

1. Hubraum		bis	500 cm ³
2. Hubraum über	500	bis	600 cm ³
3. Hubraum über	600	bis	700 cm ³
4. Hubraum über	700	bis	850 cm ³

5. Hubraum über	850	bis	1000 cm ³
6. Hubraum über	1000	bis	1150 cm ³
7. Hubraum über	1150	bis	1300 cm ³
8. Hubraum über	1300	bis	1600 cm ³
9. Hubraum über	1600	bis	2000 cm ³
10. Hubraum über	2000	bis	2500 cm ³
11. Hubraum über	2500	bis	3000 cm ³
12. Hubraum über	3000	bis	3500 cm ³
13. Hubraum über	3500	bis	4000 cm ³
14. Hubraum über	4000	bis	5000 cm ³
15. Hubraum über	5000	bis	6000 cm ³
16. Hubraum über	6000	bis	7000 cm ³
17. Hubraum über	7000		cm ³

Hinweis: Bei Bergrennen ist auch Artikel 11.1 zu beachten.

Bei einer Aufladung des Motors mit Turbolader wird der Gesamthubraum mit dem Koeffizienten 1,7 bei Otto-Motoren und 1,5 bei Diesel-Motoren multipliziert und das Fahrzeug in die sich daraus ergebende Hubraumklasse eingeteilt.

Für Fahrzeuge (Otto- oder Diesel-Motor) mit mechanischen Ladern (Kompressoren), z. B. G-Ladern, gilt der Hubraumfaktor 1,4.

Bei einer Kombination von mehreren Ladern gilt der Hubraumfaktor 2,0.

Für Rotationskolbenmotoren, abgedeckt durch NSU-Wankelpatente, ist ein äquivalenter Hubraum wie folgt zu errechnen:

Einstufungshubraum = 1,5 x (maximales Kammer-volumen minus minimales Kammervolumen).

Für die Hubraumberechnung ist die Kreiszahl π mit dem Wert 3,1416 einzusetzen.

5.1 Fahrzeuggewichte

Im Slalom-sport ist das Fahrzeuggewicht freigestellt.

Bei Bergrennen sind abhängig vom Hubraum bzw. Einstufungshubraum (Art. 5) folgende Mindestgewichte vorgeschrieben:

	bis 1150 cm ³ :	650 kg
über 1150 cm ³	bis 1300 cm ³ :	680 kg
über 1300 cm ³	bis 1600 cm ³ :	730 kg
über 1600 cm ³	bis 2000 cm ³ :	790 kg
über 2000 cm ³	bis 2500 cm ³ :	820 kg
über 2500 cm ³	bis 3000 cm ³ :	840 kg
über 3000 cm ³	bis 3500 cm ³ :	860 kg
über 3500 cm ³	bis 4000 cm ³ :	940 kg
über 4000 cm ³	bis 5000 cm ³ :	990 kg
über 5000 cm ³	bis 6000 cm ³ :	1040 kg
über 6000 cm ³	bis 7000 cm ³ :	1100 kg
über 7000 cm ³ :		1150 kg

Die angegebenen Mindestgewichte müssen während der gesamten Veranstaltung, auch nach Überfahren der Ziellinie eingehalten sein. Das Fahrzeuggewicht wird folgendermaßen ermittelt: Fahrzeug ohne Insassen, ohne Nachfüllen oder Ablassen von Kraftstoff und anderen Flüssigkeiten.

Der Einbau von Ballast ist erlaubt. Er muss aus festem Material bestehen und mit dem Boden des Fahrgastraumes oder Kofferraumes fest verschraubt sein.

6. Vorgeschriebene Abmessungen

Radstand: mind. 1800 mm, max. 3000 mm

Karosseriebreite: max. 2000 mm

Fahrzeughöhe: max. 1600 mm

Bodenfreiheit: Außer den Reifen und Felgen darf kein Fahrzeugteil den Boden berühren, wenn auf einer Seite des Fahrzeugs die Reifen ohne Luftüberdruck sind.

7. Karosserie

Die Karosserie muss in allen Teilen einwandfrei gefertigt sein und darf keinen provisorischen Charakter aufweisen. Alle Karosserieteile müssen aus einem undurchsichtigen und festen Material mit einer Dicke von mind. 0,5 mm (Ausnahme: Scheiben, Sonnendach und Beleuchtung) bestehen. Sie darf weder scharfe Winkel noch scharfkantige oder spitze Teile aufweisen.

Der Fahrgastraum muss einen geschlossenen Boden aus Metall oder Kohlefaser mit einer Mindeststärke von 0,5 mm haben.

Diese Karosserie muss vor dem Lenkrad mindestens bis zur Höhe der Lenkradmitte reichen und seitlich mindestens 40 cm hoch sein, gemessen von der Ebene der Fahrersitzbefestigung.

Alle mechanischen Teile, die für den Antrieb notwendig sind (Motor, Antriebsstrang usw.), müssen von der Karosserie überdeckt sein.

7.1 Fahrgastraum

Betätigungshebel für Handbremse und/oder Getriebe, welche nach oben gerichtet sind, müssen mit einem Knauf oder einer Polsterung versehen sein.

8. Fahrzeugscheiben

8.1 Windschutzscheibe

Grundsätzlich ist eine Windschutzscheibe aus Verbundglas vorgeschrieben, an der mindestens ein funktionstüchtiger Scheibenwischer vorhanden sein muss. Nur Fahrzeuge, welche serienmäßig ohne Windschutzscheibe eine Straßenzulassung haben, dürfen ohne Windschutzscheibe zum Einsatz kommen, wobei für diese Fahrzeuge auch im Slalomspport ein Überrollkäfig vorgeschrieben ist. Die Teilnehmer solcher Fahrzeuge müssen einen Integralhelm mit Visier tragen.

8.2 Fahrertürscheibe

Für die Fahrertürscheibe ist Sicherheitsglas vorgeschrieben:

Als Sicherheitsglas i. S. dieser Vorschriften gelten Hart- und Mineralgläser mit Prüfzeichen sowie alle Materialien, die mit einem Prüfzeichen (Wellenlinie gefolgt von einem D und einer Zahl) versehen sind.

Darüber hinaus ist das Material der Fensterscheiben freigestellt. Es muss aber in jedem Fall durchsichtig sein.

Das Material von nicht serienmäßigen Scheiben muss eine Stärke von mindestens 3 mm haben.

Klare Sicherheitsfolien mit den Prüfzeichen ~D5170, D5174, D5178, D5190, D5195, D5197, D5209, D5233, D5274, D5277, D5403, D5446, D5497, D5498, D5532 oder D5533 (s. a. Allgemeine Bestimmungen und Erläuterungen zu Sicherheitsvorschriften im blauen Teil) sind an Hart- und Mineralgläser für die Scheibe innen an der Fahrertür vorgeschrieben.

8.3 Scheibentönung

Zur Scheibentönung gelten zusätzlich folgende Bestimmungen:

Die Windschutzscheibe sowie die Scheiben der Fahrer- und Beifahrertür müssen klar durchsichtig und dürfen demnach nicht getönt sein, es sei denn, es handelt sich um das serienmäßig getönte Wärmeschutzglas, welches der StVZO entspricht.

Im Slalomspport sind bauartgeprüfte Tönungsfolien an der Heckscheibe zulässig, sofern das Fahrzeug über je einen Außenspiegel an Fahrer- und Beifahrerseite verfügt.

8.4 Seitenscheiben und Heckscheibe

Die Seitenscheiben und die Heckscheibe dürfen durch klare Scheiben (nicht getönt) aus Polycarbonat mit einer Mindestdicke von 3 mm ausgetauscht werden. Die Originalform muss beibehalten werden. Ein Prüfzeichen ist hierbei nicht erforderlich.

9. Bremsanlage

Vorgeschrieben ist ein Zweikreisbremssystem.

Die Betätigung des Bremspedals muss auf alle Räder wirken.

10. Lenkung

Das Lenkrad ist freigestellt. Es muss jedoch einen querschnittsdurchgängigen geschlossenen Lenkradkranz aufweisen.

Die Lenksäule muss der Serie entsprechen, sie darf auch durch ein Serienteil eines anerkannten Fahrzeugherstellers ersetzt werden und muss dann bei unfallartigen Stößen durch bauliche Maßnahmen (z. B. Teleskop, Gelenke, Verformungselement) axial um min. 100 mm nachgeben können.

Der zusätzliche Einbau von Lenkgetrieben und Spurstangen an der Hinterachse zum Zwecke einer Allradlenkung ist unzulässig.

11. Motor

Zugelassen sind ausschließlich Hubkolben- und Rotationskolbenmotoren mit oder ohne Aufladung.

11.1 Motoren bei Bergrennen

Bei Bergrennen gelten folgende Einschränkungen: Motoren ohne Aufladung dürfen einen Hubraum von max. 6500 cm³ aufweisen.

Aufgeladene Motoren dürfen in Abhängigkeit ihres Ladesystems folgende effektive Hubräume (ohne Berücksichtigung des Faktors für den Einstungshubraum, vgl. Art. 5) nicht überschreiten:

- Motoren mit einem Turbolader:
 - max. 3823,53 cm³
- Motoren mit einem mechanischen Lader (z. B. G-Lader): max. 4642,86 cm³
- Motoren mit mehreren Ladern (z. B. Turbo + G-Lader): max. 3250,00 cm³

12. Batterie

Für den Fall, dass die Batterie von ihrem Hersteller vorgesehenen Platz verlegt wird, muss die Befestigung an der Karosserie aus einem Metallsitz und zwei Metallbügeln mit Isolierbeschichtung bestehen; das Ganze ist mittels Schrauben und Muttern am Boden zu befestigen. Zur Befestigung dieser Bügel sind Schrauben mit einem Durchmesser von mindestens 10 mm zu verwenden.

Alternativ zu den Metallbügeln sind auch zwei an den seitlichen Kanten der Batterie verlaufende Winkelprofile aus Stahl oder Aluminium mit einer Mindeststärke von 3 mm oder zwei quer über die Batterie verlaufende Metallbänder (keine Lochblechbänder) mit einer Mindeststärke von 3 mm zulässig. Diese Winkelprofile bzw. Metallbänder sind mindestens mit je zwei M10-Gewindebolzen am Fahrzeugboden zu befestigen. Des Weiteren sind auch Batteriekästen aus Stahlblech mit mindestens 2 mm Materialstärke und Batteriekästen aus Aluminiumblech mit mindestens 3 mm Materialstärke zugelassen. Diese sind inklusive Deckel mit mindestens vier M10-Schrauben an der Fahrzeugkarosserie zu befestigen.

Zwischen den einzelnen Schrauben und dem Karosserieblech sind Unterlegscheiben von mindestens 3 mm Dicke und 20 cm² Oberfläche vorzusehen.

Bei Verwendung einer Batterie mit einer Masse von max. 2000 g muss die Befestigung mit mindestens zwei Bolzen der Mindestgröße M8 sowie einem Metallbügel erfolgen. Bei einer Batteriemasse von über 2000 g müssen mindestens M10-Bolzen verwendet werden.

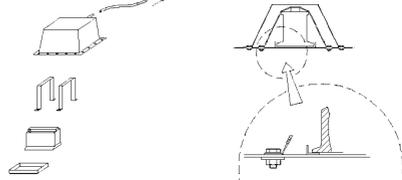
Bei Verwendung einer Nass- oder Lithiumbatterie muss zwischen Fahrgastraum und Batterie eine flüssigkeitsdichte Trennwand bzw. Box vorhanden sein.

Ihr Platz ist frei; es ist auch erlaubt, die Batterie im Fahrgastraum unterzubringen, jedoch ausschließlich hinter den Vordersitzen.

In diesem Fall und sofern es sich um eine Nassbatterie handelt, muss die Schutzhülle eine Lüf-

tungsöffnung mit Austritt nach außerhalb des Fahrgastraumes haben (siehe nachfolgende Zeichnungen).

Falls eine Trockenbatterie im Fahrgastraum untergebracht ist, muss sie mit einer kompletten Abdeckung elektrisch isoliert werden.



13. Abgasanlage/Abgasvorschriften

Die Mündung(en) muss (müssen) entweder nach hinten oder zur Seite gerichtet sein. Die Mündung eines der Seite gerichteten Auspuffs muss hinter der Radstandsmitte liegen. Auspuffendrohre dürfen nicht über die Karosserie hinausragen.

Sie dürfen max. 10 cm unter dem Wagenboden enden, in Bezug auf die Außenkante der Karosserie. Die Abgasanlage muss ein separates Bauteil sein und außerhalb der Karosserie bzw. Fahrgestells unterhalb des Fahrzeugbodens liegen.

Die Fahrzeuge müssen mindestens die Euronorm nach Anlage XXV zur StVZO erfüllen bzw. mit einer ONS/DMSB-Abgasbestätigung des Typs B oder oder C ausgestattet oder mit einem Katalysator nach Art. 15 der DMSB-Abgasvorschriften (siehe DMSB-Handbuch, blauer Teil) ausgerüstet sein.

Die Abgasvorschriften gemäß DMSB-Handbuch, blauer Teil, müssen beachtet werden.

Die Fahrzeuge müssen mindestens die Euronorm nach Anlage XXV zur StVZO erfüllen bzw. mit einer DMSB-Abgasbestätigung des Typs B oder oder C ausgestattet oder mit einem Katalysator nach Artikel 15 der DMSB-Abgasvorschriften ausgerüstet sein.

Partikelfilter für Fahrzeuge mit Dieselmotor

Die Verwendung eines vom DMSB homologierten Partikelfilters ist vorgeschrieben. Die auf dem Homologationsblatt beschriebenen Kraftstoffadditive dürfen verwendet werden.

14. Geräuschvorschriften

Der Geräuschgrenzwert von max. 95 + 2 dB(A) + 3% für Fahrzeuge mit Frontmotor und 98 + 2 dB(A) + 3% für Fahrzeuge mit Mittel- oder Heckmotor, gemessen nach der DMSB-Nahfeldmessmethode, muss eingehalten werden.

15. Kraftstoff

Es darf nur handelsüblicher unverbleiter Otto-Kraftstoff nach DIN EN 228, unverbleiter Otto-Kraftstoff E10 nach DIN 51626-1, Diesel-Kraftstoff nach EN 590 oder Biodiesel nach DIN EN 14214 verwendet werden. Darüber hinaus sind auch die Bestimmungen gemäß Artikel 252.9 Anhang J zum ISG einzuhalten, jedoch beträgt der max. zulässige Oktanwert für Otto- Kraftstoffe 103 ROZ anstelle von 102 ROZ.

Bioethanol E 85 gemäß DIN EN 15376 ist nur dann zulässig, wenn dies die jeweilige Veranstaltungs-

ausschreibung erlaubt. Dieser Kraftstoff muss einen Ethanolanteil von mindestens 85 % haben.

Die restlichen Anteile müssen handelsüblicher Ottokraftstoff nach DIN EN 228 sein. In Wettbewerben mit DMSB-Prädikat ist die Verwendung von Bioethanol E 85 nicht gestattet.

16. Sicherheitsausrüstung

16.1 Sicherheitsgurte

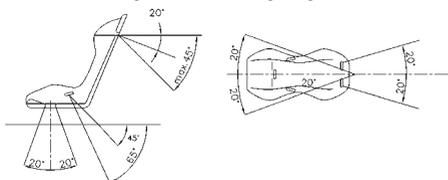
Im Slalomsport müssen mindestens 3-Punkt-Gurte vorhanden sein.

Bei Bergrennen sind für die Insassen FIA-homologierte bzw. ehemals FIA-homologierte Gurte mit Druck- oder Drehverschluss gemäß FIA-Normen 8853/2016, 8853/98 oder 8854/98 vorgeschrieben. Das Alter ehemals homologierter Gurte darf max. 10 Jahre betragen.

Gurtbefestigung

Es ist grundsätzlich verboten, die Sicherheitsgurte am Sitz oder an den Sitzbefestigungen anzubringen.

Die empfohlenen Stellen der Befestigungspunkte sind in folgender Zeichnung dargestellt.



Nach unten gerichtete Schultergurte müssen so nach hinten geführt werden, dass der Winkel zur horizontalen Linie an der Oberseite der Rückenlehne nicht größer als 45° ist.

Es ist empfohlen, dass Schultergurte so angebracht werden, dass der Winkel zur horizontalen Linie an der Oberseite der Rückenlehne ca. 20° beträgt. Auf keinen Fall dürfen die nach hinten geführten Schultergurte bezogen auf die horizontale Linie an der Oberseite der Rückenlehne nach oben geführt werden.

Der (empfohlene) maximale Winkel zur Mittellinie des Sitzes beträgt 20° divergent oder konvergent. Die Becken- und Schrittgurte dürfen nicht seitlich entlang der Sitze geführt werden, sondern durch den Sitz hindurch, damit eine größtmögliche Fläche des Beckens abgedeckt und gehalten wird.

Die Beckengurte müssen genau in die Grube zwischen dem Beckenknochen und dem Oberschenkel angepasst werden. Auf keinen Fall dürfen sie über dem Bauchbereich getragen werden.

Es muss besonders darauf geachtet werden, dass die Gurte nicht durch Reiben an scharfen Kanten beschädigt werden können.

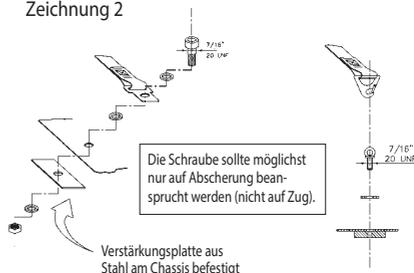
Jeder Befestigungspunkt muss einer Kraft von mindestens 720 daN für die Schrittgurte und mindestens 1470 daN für jeden anderen Befestigungspunkt widerstehen können. Falls für zwei Gurte nur ein Befestigungspunkt vorhanden ist, errechnet sich die Kraft aus der Summe für die beiden vorgeschriebenen Kräfte.

a) Befestigung an der Karosserie/dem Fahrgestell

Die Sicherheitsgurte dürfen an den Befestigungspunkten des Serienfahrzeugs angebracht werden. Für jeden neuen Befestigungspunkt muss eine Verstärkungsplatte aus Stahl mit einer Mindestfläche von 40 cm² und einer Stärke von mindestens 3 mm gemäß den Zeichnungen 2 und 3 verwendet werden.

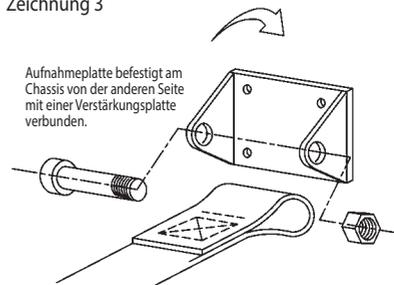
1. Allgemeines Befestigungssystem

Zeichnung 2



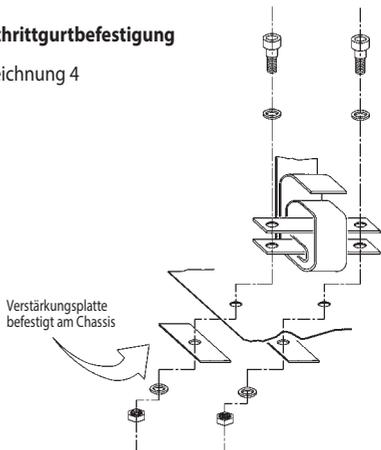
2. Schultergurtbefestigung

Zeichnung 3



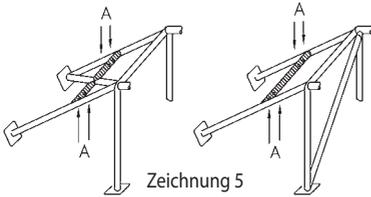
3. Schrittgurtbefestigung

Zeichnung 4



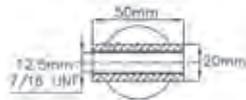
b) Gurtbefestigungsstreben an der Überrollvorrichtung

Die Schultergurte dürfen auch durch eine Schlaufenbefestigung oder Hülsenbefestigung an Querstreben des Überrollkäfigs befestigt werden (siehe Zeichnung 5). Bei den sogenannten Eigenbaukäfigen müssen die Querstreben verschweißt sein.



Zeichnung 5

Zeichnung 6



In diesem Fall ist bei sogenannten Eigenbaukäfigen die Verwendung einer Querstrebe unter folgenden Bedingungen erlaubt:

Die Verstärkungsstrebe muss aus einem Rohr mit den Mindestabmessungen $\varnothing 38 \text{ mm} \times 2,5 \text{ mm}$ oder $\varnothing 40 \text{ mm} \times 2 \text{ mm}$ aus nahtlos kaltgezogenem Kohlenstoffstahl mit einer Mindestzugfestigkeit von 350 N/mm^2 (analog Art. 253-8.3.3) bestehen. Bei einer Verschraubung muss ein verschweißter Einsatz (Hülse) für jeden Befestigungspunkt vorhanden sein (siehe Zeichnung 6 für die Maße).

Diese Einsätze (Hülsen) müssen sich in der Querstrebe befinden und die Gurte müssen an dieser mittels M12-Schrauben der Festigkeitsklasse 8.8 bzw. mit Schrauben der Spezifikation 7/16 UNF befestigt sein.

An Überrollkäfigen mit ASN-Zertifikat oder FIA-Homologation ist eine solche Hülsenbefestigung nur zulässig, wenn sie auch entsprechend zertifiziert oder homologiert ist.

c) Separate Gurtbefestigungsstrebe an der Karosserie/dem Fahrgestell

Eine von der Überrollvorrichtung unabhängige, mittig abgestützte Gurtstrebe aus nahtlosem, kaltverformtem, unlegiertem Kohlenstoffstahl mit den Mindestabmessungen $\varnothing 38 \text{ mm} \times 2,5 \text{ mm}$ oder $\varnothing 40 \text{ mm} \times 2,0 \text{ mm}$ und einer Mindestzugfestigkeit von 350 N/mm^2 (analog Art. 253-8.3.3) darf hinter dem Hauptbügel (B-Säule – bezogen auf die Fahrtrichtung) – an der Karosserie/dem Fahrgestell unter Einhaltung dieser Bestimmungen angebracht werden.

Die Gurtstrebe muss gemäß Zeichnung 7 mit einem mittig angeschweißten Rohr gleicher Mate-

rialspezifikation in einem Winkel von mindestens 30° zur Vertikalen schräg nach unten (nach vorn oder nach hinten gerichtet) zum Fahrzeugboden abgestützt werden.



Zeichnung 7

An den Enden der Gurt- und Stützstrebe muss jeweils eine angeschweißte Verstärkungsplatte aus Stahl mit den Mindestabmessungen

$100 \text{ mm} \times 100 \text{ mm} \times 2 \text{ mm}$ (L x B x H) vorhanden sein, welche entweder mit der Karosserie/dem Fahrgestell verschweißt oder mittels mindestens 4 Schrauben M8 (Festigkeitsklasse 8.8 oder 10.9) mit dieser/ diesem verschraubt werden muss.

Auch hier dürfen die Gurte wie unter b) beschrieben mittels Schlaufen oder Schrauben an der Gurtstrebe befestigt sein.

16.2 Überrollkäfig

Bei Bergrennen muss ein Überrollkäfig aus Stahl gemäß dem aktuellen Anhang J, Artikel 253-8 eingebaut sein.

Für Fahrzeuge mit Baujahr vor 2009 darf abweichend zum aktuellen Anhang J, Artikel 253-8 der Hauptbügel die Mindestabmessungen $\varnothing 38 \text{ mm} \times 2,5 \text{ mm}$ oder $\varnothing 40 \text{ mm} \times 2 \text{ mm}$ aufweisen.

Jede Veränderung an einem homologierten oder zertifizierten Überrollkäfig ist verboten.

Dach-Verstärkungsstreben:

Die Verwendung von Dachdiagonalstreben gemäß Zeichnungen 253-12, 253-13 oder 253-14 sind bei Überrollvorrichtungen gemäß so genannter Eigenbauvorschriften empfohlen.

Flankenschutz (s. a. blauer Teil):

An Überrollkäfigen, welche nach den so genannten Eigenbauvorschriften gebaut sind, müssen mit Ausnahme des Slalomsports an der Fahrerseite mindestens zwei Flankenschutzstreben gemäß den Zeichnungen 253-9, 253-10 oder 253-11 im Anhang J vorhanden sein. Bei gekreuzten Flankenschutzstreben (Zeichnung 253-9), bei denen mindestens eine Strebe unterbrochen ist, müssen im Kreuzungsbereich der Streben mindestens zwei gegenüberliegende U-förmige Knotenbleche gemäß Art. 253.8.2.14 und Zeichnung 253-34 im Anhang J vorhanden sein.

Diagonalstreben im Hauptbügel (s. a. blauer Teil):

An Überrollkäfigen, welche nach den so genannten Eigenbauvorschriften gebaut sind, muss mit Ausnahme des Slalomsports im Hauptbügel mindestens eine Diagonalstrebe gemäß Zeichnungen 253-5 oder 253-20 des Anhang J vorhanden sein. Die Zeichnungen 253-5 und 253-20 gelten für links gelenkte Fahrzeuge. Für rechts gelenkte Fahrzeuge müssen die Streben rechts oben befestigt sein.

Bei gekreuzten Diagonalstreben (Zeichnung 253-7 und 253-21), bei denen mindestens eine Strebe unterbrochen ist, müssen im Kreuzungsbereich der Streben grundsätzlich mindestens zwei gegenüberliegende U-förmige Knotenbleche gemäß Art. 253.8.2.14 und Zeichnung 253-34 im Anhang J vorhanden sein. Falls am Hauptbügel zwei Kreuzverstrebrungen (Zeichnung 253-7 kombiniert mit Zeichnung 253-21) vorhanden sind, kann in diesen beiden Kreuzen auf die Knotenbleche verzichtet werden.

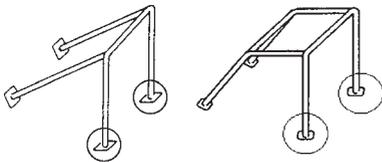
Stützstrebe in der A-Säule (s. a. blauer Teil)

Mit Ausnahme des Slalomports muss an Überrollkäfigen, welche nach den so genannten Eigenbauvorschriften gebaut sind, grundsätzlich eine Stützstrebe gemäß Zeichnung 253-15 auf beiden Fahrzeugseiten vorhanden sein, wenn das Maß A größer als 200 mm ist. Alternativ zu Stützstreben gemäß Zeichnung 253-15 können verkürzte Streben gemäß Artikel 1.8.3 b oder Sonderkonstruktionen gemäß Artikel 1.8.3 c der allgemeinen Bestimmungen und Erläuterungen zu Sicherheitsvorschriften (siehe blauer Teil) zur Anwendung kommen.

Fußbefestigung der Überrollkäfige

Bei sogenannten Eigenbaukonstruktionen müssen die Füße des vorderen Bügels und des Hauptbügels mit jeweils mindestens drei Schrauben der Größe M8 befestigt sein und dürfen zusätzlich verschweißt sein. Die Position der Schrauben ist freigestellt.

Im Slalomport ist eine Überrollvorrichtung grundsätzlich empfohlen. Allerdings müssen Cabriofahrzeuge mit Stoffdach im Slalomport mindestens mit einer serienmäßigen Überrollvorrichtung des Fahrzeugherstellers oder mit einem Überrollbügel gemäß nachstehender Zeichnungen ausgerüstet sein.



16.3 Feuerlöscher/Feuerlöschanlage

Ein Feuerlöscher mit mindestens 4 kg Löschpulver oder einer gleichwertigen, in Deutschland zugelassenen Substanz (in max. 2 Behältern) ist vorge-

schrieben. Alternativ zu 4 kg Löschpulver kann ein Handfeuerlöscher mit mindestens 2,25 Liter eines von der FIA zugelassenen AFFF-Löschmittels verwendet werden (gemäß Techn. Liste Nr. 6). Der/die Handfeuerlöscher muss/müssen im Fahrgastraum für den Fahrer leicht erreichbar angebracht sein.

Die Befestigung der Handfeuerlöschbehälter muss mit mindestens zwei Metallbändern je Behälter mit Schnellspanverschlüssen aus Metall ausgeführt sein und ein schnelles Lösen des Behälters ermöglichen. In Längsrichtung der Löschbehälter müssen diese grundsätzlich mit einer sogenannten Anti-Torpedo-Halterung gesichert sein. Diese Halterung kann entfallen, wenn bereits ein Anschlag, z. B. durch den Tunnel oder Türschweller, vorhanden ist.

Eine für Tourenwagen und GT-Fahrzeuge FIA-homologierte Feuerlöschanlage gemäß Anhang J Art. 253-7.2 zum ISG mit mindestens 3 kg Löschmittel wird als Alternative empfohlen. Die Unterbringung von Löschmittelbehältern der Feuerlöschanlagen im Kofferraum ist zulässig. Der Mindestabstand dieser Löschmittelbehälter zur Karosserieaußenkante muss dann in allen horizontalen Richtungen 30 cm betragen. Die Befestigung der Behälter einer Feuerlöschanlage muss mindestens mit jeweils zwei verschraubten Metallbändern erfolgen.

Die Befestigung aller Löschbehälter muss eine Verzögerung von 25 g in jede Richtung aushalten.

Anwendung: bei Bergrennen vorgeschrieben, im Slalomport empfohlen.

16.4 Feuerschutzwand

Zwischen Motor- und Fahrgastraum sowie zwischen Fahrgastraum und Kraftstoffbehälter (inkl. Einfüllrohr und Einfüllöffnung) muss eine flüssigkeitsdichte, flammhemmende Schutzwand vorhanden sein.

16.5 Stromkreisunterbrecher

Ein funksicherer Stromkreisunterbrecher gemäß Art. 253-13 zum Anhang J des ISG ist vorgeschrieben.

Anwendung: bei Bergrennen vorgeschrieben, im Slalomport empfohlen

16.6 Ölsammler

Jeder Wagen, dessen Motor- und/oder Getriebeschmiersystem eine offene Gehäuseentlüftung hat, muss dann so ausgerüstet sein, dass das austretende Öl nicht frei auslaufen kann. Ein Ölsammler muss für Motoren bis 2000 ccm Hubraum ein Mindestfassungsvermögen von 2 Litern und für Motoren über 2000 ccm von 3 Litern haben.

16.7 Abschleppvorrichtungen

a) Abschleppvorrichtungen im Slalomport

Vorne und hinten muss mindestens eine Abschleppöse bzw. ein Abschleppband vorhanden sein. Sie müssen so beschaffen sein, dass es für

die Rettungsfahrzeuge möglich ist, das noch rollfähige Fahrzeug auch auf losem Grund aus einem Gefahrenbereich zu entfernen. Die Abschleppöse bzw. das Abschleppband ist selbst oder an dem darüberliegenden Karosserieteil farblich zu kennzeichnen und muss leicht zugänglich sein.

b) Abschleppvorrichtungen bei Bergrennen

Jedes Fahrzeug muss vorn und hinten mit jeweils einer Abschleppöse bzw. einem Abschleppband ausgerüstet sein. Jede Abschleppöse bzw. jedes Abschleppband muss einen Innendurchmesser von mindestens 60 mm und max. 100 mm bzw. einen adäquaten freien Querschnitt von mindestens 29 cm² und max. 79 cm² aufweisen. Durch die Abschleppöse bzw. das Abschleppband muss ein Bolzen mit einem Durchmesser von 60 mm bewegt werden können.

Die Abschleppösen bzw. Abschleppbänder müssen fest mit den tragenden Teilen der Karosserie verbunden sein.

Die Abschleppösen bzw. Abschleppbänder müssen so positioniert sein, dass ihre Vorderkante über die äußere Peripherie der Karosserie hinausragt oder mit dieser abschließt. Sie dürfen z. B. auch klappbar ausgeführt sein.

Darüber hinaus müssen die Abschleppösen bzw. Abschleppbänder stabil genug und zugänglich sein, um das Fahrzeug bergen zu können, wenn es in einem Kiesbett zum Stillstand kommt.

Jede Abschleppöse bzw. jedes Abschleppband muss selbst oder durch einen Pfeil an dem darüber liegenden Karosserieteil kontrastierend zum Fahrzeug in gelb, rot oder orange gekennzeichnet sein.

16.8 Außenspiegel

Auf der Fahrerseite muss ein Außenspiegel angebracht sein.

Jeder Spiegel muss eine Spiegelfläche von mind. 90 cm² haben. Weiterhin muss ein Quadrat von 6 cm x 6 cm in diese Spiegelfläche gelegt werden können. Darüber hinaus ist die Ausführung der Spiegel freigestellt.

Jeder Außenspiegel muss seine Funktion dahingehend erfüllen, dass der Fahrer in normaler Sitzposition und angeschnallt, ein seitlich versetzt hinter ihm fahrendes oder stehendes Fahrzeug sehen können muss. Dieser Test kann jederzeit von einem Technischen Kommissar durchgeführt werden.

16.9 Kraftstoffbehälter und kraftstoffführende Teile

Kraftstoffbehälter und kraftstoffführende Teile, z. B. Filter, Pumpen etc., dürfen sich nicht im Fahrgastraum befinden (Ausnahme: Leitungen, siehe Art. 15.9).

Fahrzeuge, bei denen das Tank-Einfüllrohr nicht der Serie entsprechend durch den Fahrgastraum verläuft, müssen mit einem FIA-homologierten Rückschlagventil ausgestattet sein. Die Tankentlüftung(en) muss (müssen) mit Rückschlagventil(en) gemäß Artikel 252-9.4 des Anhangs J zum ISG ausgerüstet sein. Diese Ventile müssen sich möglichst nahe am eigentlichen Kraftstoffbehälter befinden.

Die Einfüllöffnung darf sich nicht innerhalb der Scheiben oder des Daches befinden.

Ein FT3-, FT3.5- oder FT5-Sicherheitstank und/oder die Verwendung von Sicherheitsschaum gemäß Spezifikation MIL-B-83054 oder D-Stop-Material wird für alle Fahrzeuge bzw. Kraftstoffbehälter empfohlen.

Ansonsten muss der serienmäßige Kraftstoffbehälter, ein Kraftstoffbehälter aus Metall oder ein Kraftstoffbehälter aus einem anderen Serienfahrzeug verwendet werden, welches mit einer Mindeststückzahl von 200 identischen Fahrzeugen produziert worden ist. Den Nachweis hierfür hat der Teilnehmer zu erbringen. Darüber hinaus muss der Kraftstoffbehälter sicher befestigt sein und darf kein Provisorium darstellen.

Alternativer Kraftstoffbehältereinbau bei GT-Fahrzeugen

Ein FT-Sicherheitstank darf in GT-Fahrzeugen auch im Bereich des Beifahrerraumes eingebaut werden, wobei folgendes beachtet werden muss:

a) Das Fassungsvermögen ist beschränkt auf max. 50 L.

b) Der Tank inkl. Einfüllrohr muss durch eine flüssigkeitsdichte Trennwand abgeschottet werden. Diese Tankbox (Trennwand) darf, gemessen ab untersten Punkt des Fersenbleches in Fahrzeuginnenrichtung, eine Länge von max. 600 mm haben. Die Seitenwand der Box muss mindestens 200 mm vom äußeren Rand des Türschwellers entfernt sein.

Die Tankbox muss aus Metall oder einer Honeycomb-Sandwich-Konstruktion gefertigt sein. Eine Sandwich-Konstruktion muss eine Dicke von mind. 10 mm und einen feuerfesten Kern mit einem Knautschwiderstand von mind. 18 N/cm² haben, Aramidfaser ist zulässig. Die Sandwich-Konstruktion muss zwei Häute mit einer Dicke von jeweils mind. 1,5 mm und eine Zugfestigkeit von mindestens 225 N/mm² beinhalten.

Bei Verwendung einer Tankbox aus Metall muss zwischen aufgesetzter Box und Kraftstoffbehälter (siehe Zeichnung) ein stoßabsorbierender Schaum (Abdeckung und Seitenwände) mit einer Dicke von mindestens 15 mm und einer Formteildichte von mindestens 35 kg/m³ angebracht sein.

c) Sollte ein Kraftstoffbehälter im Beifahrerbereich eingebaut sein, so muss der Überrollkäfig in diesem Bereich mit mindestens zwei Flanken-schutzstreben ausgestattet sein.

16.10 Flüssigkeitsleitungen

Flüssigkeitsleitungen dürfen durch den Fahrgastraum verlaufen, wenn sie aus Metall bestehen oder vollständig durch Metall bzw. -geflecht geschützt sind, dort keine Verbindungen (ausgenommen Bremsleitungen) aufweisen und sie am Fahrzeugboden – unterhalb der Türschwelleroberkante – verlegt werden.

Bei Verwendung hydraulischer Handbremsysteme auf dem Fahrzeugtunnel dürfen sich deren Bremszylinder und dazugehörige Bremsleitungen oberhalb der Türschwelleroberkante befinden. Ebenso dürfen hinter den Vordersitzen Flüssigkeitsleitungen oberhalb der Türschwelleroberkante am Fahrzeugboden verlegt werden.

Kühlwasser-, Hydrauliköl- und Schmierölleitungen, die durch den Fahrgastraum verlaufen (ausgenommen Bremsleitungen) müssen vollständig durch eine zweite flüssigkeitsdichte Leitung bzw. Kanal ummantelt sein.

Des Weiteren ist die Unterbringung eines Öl-/Schmierstoffbehälters, wozu auch ein Ölkühler gehört, im Fahrgastraum nicht erlaubt.

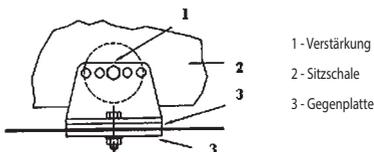
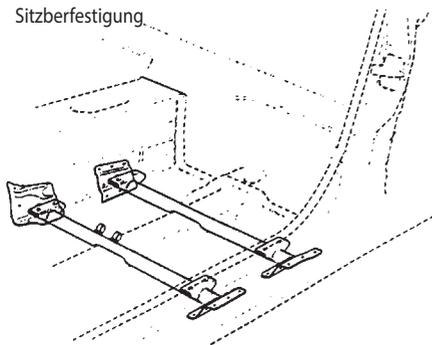
16.11 Sitz und Sitzbefestigung

Ein FIA-homologierter bzw. ehemals FIA-homologierter Fahrersitz gemäß FIA-Normen 8855-1999 oder 8862-2009 ist mit Ausnahme des Slalomsports vorgeschrieben.

Das Alter ehemals FIA-homologierter Sitze darf max. 10 Jahre betragen.

Die Sitzbefestigung muss der Serie, dem Art. 253-16 im Anhang J zum ISG, der FIA-Sitzhomologation oder einer der nachstehenden Zeichnungen entsprechen.

Sitzbefestigung



- 1 - Verstärkung
- 2 - Sitzschale
- 3 - Gegenplatte

Das verwendete Rohrmaterial muss aus Stahl bestehen und mit einem Durchmesser von mind. $\varnothing 38 \times \text{mm } 2,5$ mm bzw. $\varnothing 40 \text{ mm} \times 2 \text{ mm}$ oder mit einem Vierkantquerschnitt von mind. $35 \text{ mm} \times 35 \text{ mm} \times 2 \text{ mm}$ ausgeführt sein oder, falls gegeben, der Homologation entsprechen.

Darüber hinaus sind adäquate, von den vorstehenden Möglichkeiten abweichende Sitzbefestigungen zulässig, falls diese konkret oder in Zusammenhang mit einem Sitzeintrag in den Fahrzeugpapieren oder von einem DMSB-Sachverständigen abgenommen bzw. im Wagenpass eingetragen wurde.

Die serienmäßige Sitzbefestigung darf hierzu entfernt werden.

16.12 Haubenhalter/Haubenbefestigung

Bei Bergrennen müssen die Motorhaube und Kofferraumhaube jeweils mit mindestens 4 Befestigungen versehen sein. Im Regelfall kommen die beiden serienmäßigen Scharniere plus zwei Haubenhalter zur Anwendung. Nur bei Bergrennen muss die Motorhaube von außen ohne Zuhilfenahme von Werkzeug oder sonstigen Gegenständen geöffnet werden können. Im Slalomsport sind alternativ zu vorstehender Regelung für beide Hauben die beiden Scharniere und die serienmäßige Verriegelung ausreichend.

Technische DMSB-Bestimmungen 2019 für die Gruppe CTC (Classic-Touring-Cars) und CGT (Classic GT)

Stand: 05.11.2018 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

1. Allgemeines

Diese Bestimmungen sind gültig ab dem 01.01.2019.

Dieses Reglement soll den Start von Tourenwagen und GT-Fahrzeugen ermöglichen, wie sie in den Jahren zwischen 1966 und 2011 (bis 2012 für Gruppe R4) im Einsatz waren.

Zugelassen sind Tourenwagen und GT-Fahrzeuge, die in der Zeit zwischen 1966 und 2011 (bis 2012 für Gruppe R4) inkl. in den Gruppen 1, 2, 3, 4, 5, N, A, B, WRC, Super 1600, Super Tourenwagen, GTN, GT2, GT3 oder R4 von der FIA international homologiert oder vom DMSB homologiert waren (siehe Artikel 2). Die Fahrzeuge müssen den damaligen FIA-Vorschriften und den nachstehenden Bestimmungen entsprechen, welche Vorrang haben.

Die Fahrzeuge müssen in technischer Hinsicht der Periodenspezifikation für das betreffende Modell entsprechen es sei denn, es wird nachstehend anders geregelt.

Auch bezüglich der technischen Periodenspezifikation steht der Teilnehmer in der Nachweispflicht.

Alles nicht ausdrücklich durch dieses Reglement Erlaubte ist verboten. Erlaubte Änderungen dürfen keine unerlaubten Änderungen oder Reglementverstöße nach sich ziehen.

1.1 Wagenpass

Für DMSB-Lizenznehmer ist die Vorlage eines gültigen DMSB-Wagenpasses vorgeschrieben. Für ausländische Teilnehmer wird das Zulassungsdokument des zutreffenden ASN akzeptiert.

Alternativ zum Wagenpass ist es ausreichend, wenn das Fahrzeug eine gültige Straßenzulassung hat.

2. Divisionen

Die Fahrzeuge werden in folgende Divisionen eingeteilt:

- Div. 1.1: Gruppe 1-Tourenwagen der Homologationsjahre 1966 bis inkl. 1971
- Div. 1.2: Gruppe 1-Tourenwagen der Homologationsjahre 1972 bis inkl. 1975
- Div. 1.3: Gruppe 1-Tourenwagen der Homologationsjahre 1976 bis inkl. 1981
- Div. 2.1: Gruppe 2-Tourenwagen der Homologationsjahre 1966 bis inkl. 1971
- Div. 2.2: Gruppe 2-Tourenwagen der Homologationsjahre 1972 bis inkl. 1975
- Div. 2.3: Gruppe 2-Tourenwagen der Homologationsjahre 1976 bis inkl. 1981
- Div. 3.1: Gruppe 3-GT-Fahrzeuge der Homologationsjahre 1966 bis inkl. 1971
- Div. 3.2: Gruppe 3-GT-Fahrzeuge der Homologationsjahre 1972 bis inkl. 1975
- Div. 3.3: Gruppe 3-GT-Fahrzeuge der Homologationsjahre 1976 bis inkl. 1981
- Div. 4.1: Gruppe 4-GT-Fahrzeuge der Homologationsjahre 1970 bis inkl. 1971
- Div. 4.2: Gruppe 4-GT-Fahrzeuge der Homologationsjahre 1972 bis inkl. 1975
- Div. 4.3: Gruppe 4-GT-Fahrzeuge der Homologationsjahre 1976 bis inkl. 1981
- Div. 5: Gruppe 5-Spezial-Produktionswagen der Homologationsjahre 1976 bis inkl. 1981
- Div. 6: Gruppe N-Tourenwagen der Homologationsjahre 1982 bis inkl. 1990
- Div. 6.1: Gruppe N-Tourenwagen der Homologationsjahre 1991 bis inkl. 1996
- Div. 6.2: Gruppe N-Tourenwagen der Homologationsjahre 1997 bis inkl. 2011
- Div. 7: Gruppe A-Tourenwagen der Homologationsjahre 1982 bis inkl. 1990
- Div. 7.1: Gruppe A-Tourenwagen der Homologationsjahre 1991 bis inkl. 1996
- Div. 7.2: Gruppe A-Tourenwagen der Homologationsjahre 1997 bis inkl. 2011
- Div. 8: Gruppe B-GT-Fahrzeuge der Homologationsjahre 1982 bis inkl. 1990
- Div. 8.1: Gruppe B-GT-Fahrzeuge der Homologationsjahre 1991 bis inkl. 2001
- Div. 9: Gruppe GTN-Fahrzeuge der Homologationsjahre 1989 bis inkl. 2007
- Div. 10: Gruppe WRC der Homologationsjahre bis inkl. 2011
- Div. 11: Gruppe Super 1600 der Homologationsjahre bis inkl. 2011
- Div. 12: Gruppe A-Kit (VK-Nachtrag) der Homologationsjahre bis inkl. 2011
- Div. 13: Gruppe GT2/N-GT-Fahrzeuge der Homologationsjahre 1996 bis inkl. 2011
- Div. 14: Gruppe GT3-GT-Fahrzeuge der Homologationsjahre 1996 bis inkl. 2011
- Div. 15: Gruppe Super Tourenwagen (Klasse 2, STW) der Homologationsjahre 1993 bis inkl. 2002

Div. 16: Gruppe R4-Fahrzeuge der Homologationsjahre 2011 bis inkl. 2012

Nicht zulässig sind Gruppe 4-Homologationen der Jahre 1966 bis inkl. 1969 und Gruppe 5-Homologationen der Jahre 1971 bis inkl. 1975, da es sich hierbei um Sportwagen handelt.

Hinweis:

Fahrzeuge mit Basishomologation in Gruppe 1 sind in den Gruppen 1, 2 und 5 startberechtigt.

Fahrzeuge mit Basishomologation in Gruppe 2 sind in den Gruppen 2 und 5 startberechtigt.

Fahrzeuge mit Basishomologation in Gruppe 3 sind in den Gruppen 3, 4 und 5 startberechtigt.

Fahrzeuge mit Basishomologation in Gruppe 4 sind in den Gruppen 4 und 5 startberechtigt.

Die Divisionszuteilung ist ausschließlich von der zur Anwendung kommenden Homologation und der Anhang J-Ausgabe gemäß Artikel 3 abhängig. Das Baujahr spielt also keine Rolle.

3. Technik allgemein

Die Fahrzeuge müssen einem der folgenden technischen Reglements gemäß Anhang J zum ISG des zutreffenden Jahres entsprechen:

- Div. 1.1: Gruppe 1-Bestimmungen des Jahres 1971
- Div. 1.2: Gruppe 1-Bestimmungen des Jahres 1975
- Div. 1.3: Gruppe 1-Bestimmungen des Jahres 1981
- Div. 2.1: Gruppe 2-Bestimmungen des Jahres 1971
- Div. 2.2: Gruppe 2-Bestimmungen des Jahres 1975
- Div. 2.3: Gruppe 2-Bestimmungen des Jahres 1981
- Div. 3.1: Gruppe 3-Bestimmungen des Jahres 1971
- Div. 3.2: Gruppe 3-Bestimmungen des Jahres 1975
- Div. 3.3: Gruppe 3-Bestimmungen des Jahres 1981
- Div. 4.1: Gruppe 4-Bestimmungen des Jahres 1971
- Div. 4.2: Gruppe 4-Bestimmungen des Jahres 1975
- Div. 4.3: Gruppe 4-Bestimmungen des Jahres 1981
- Div. 5: Gruppe 5-Bestimmungen des Jahres 1981
- Div. 6: Gruppe N-Bestimmungen des Jahres 1990
- Div. 6.1: Gruppe N-Bestimmungen des Jahres 1996
- Div. 6.2: Gruppe N-Bestimmungen des Jahres 2011
- Div. 7: Gruppe A-Bestimmungen des Jahres 1990
- Div. 7.1: Gruppe A-Bestimmungen des Jahres 1996
- Div. 7.2: Gruppe A-Bestimmungen des Jahres 2011
- Div. 8: Gruppe B-Bestimmungen des Jahres 1990
- Div. 8.1: Gruppe B-Bestimmungen des Jahres 2001
- Div. 9: Gruppe GTN-Bestimmungen des Jahres 2007
- Div. 10: Gruppe WRC-Bestimmungen bzw. Homologation des Jahres 2011
- Div. 11: Gruppe Super 1600 bzw. Homologation des Jahres 2011
- Div. 12: Gruppe A-Kit, -Bestimmungen der Gruppe A 2011 plus VK-Hom.-Nachträge bis inkl. 2011
- Div. 13: Gruppe GT2/N-GT-Bestimmungen des Jahres 2011

Div. 14: Gruppe GT3-Bestimmungen des Jahres 2011

Div. 15: Gruppe Super Tourenwagen des Jahres 2002

Div. 16: Gruppe R4-Bestimmungen des Jahres 2012

Die jeweiligen technischen Bestimmungen können bei der DMSB-Geschäftsstelle angefordert werden.

3.1 Rallyesport

Kennzeichen

Fahrzeuge mit folgenden Kennzeichen werden nicht akzeptiert:

- Fahrzeuge mit roten Kennzeichen (Ausnahme: rote Oldtimer-Kennzeichen, beginnend mit „07“, falls ein schriftlicher HU-Nachweis nach § 29 nachgewiesen werden kann, welcher nicht älter als 24 Monate sein darf),
- Kurzzeit-Kennzeichen (schwarz, weiß, gelb)
- Ausfuhr-Kennzeichen (schwarz, weiß, rot)
- Erprobungsfahrzeuge nach § 19, Abs. 6 (früher Abs. 3) StVZO (siehe Fz-Schein bzw. Zulassungsbescheinigung Teil 1)

Mindestgewicht

Falls das im DMSB-Rallye-Reglement (siehe DMSB-Handbuch, grüner Teil) geforderte Mindestgewicht höher sein sollte als das durch das jeweilige Reglement geregelte Gewicht, so muss das Mindestgewicht gemäß Rallye-Reglement beachtet werden.

Das max. zulässige Gesamtgewicht des jeweiligen Fahrzeuges darf nicht überschritten werden.

4. Homologationsblätter

Jeder Teilnehmer ist verpflichtet, das für sein Fahrzeug zutreffende Homologationsblatt bei der technischen Abnahme vorzuweisen. Es müssen von einem ASN, z. B. DMSB oder von der FIA beglaubigte Kopien sein, welche an der ASN-Perforation, am ASN-Wasserzeichen oder am FIA-Wasserzeichen erkennbar sein müssen. Bei Start in der Gruppe N muss das Homologationsblatt für die Gruppe N und Gruppe A vorgelegt werden.

Alle homologierten Fahrzeugteile (auch Evolutionsteile) dürfen abweichend vom damaligen Anhang J auch einzeln zur Anwendung kommen. *Bei Verwendung von Bauteilen eines Homologationsnachtrages vom Typ VK (Variante Kit) ist das Fahrzeug in die entsprechende Division für Kit-Fahrzeuge einzustufen.*

Gültig sind ausschließlich Grundhomologationen und Homologationsnachträge für die zutreffende Gruppe aus der Zeit der entsprechenden Division (siehe Artikel 2). Beispiel:

Für ein Gruppe 2-Fahrzeug der Division 2.1 gilt die Homologation inkl. Nachträge, welche zwischen dem 1. 1. 1966 und dem 31.12.1971 gültig waren.

5. Hubraumklassen

Folgende Hubraumklassen sind möglich:

- 1. Hubraum bis 500 ccm
- 2. Hubraum über 500 ccm bis 600 ccm
- 3. Hubraum über 600 ccm bis 700 ccm
- 4. Hubraum über 700 ccm bis 850 ccm
- 5. Hubraum über 850 ccm bis 1000 ccm
- 6. Hubraum über 1000 ccm bis 1150 ccm
- 7. Hubraum über 1150 ccm bis 1300 ccm
- 8. Hubraum über 1300 ccm bis 1600 ccm
- 9. Hubraum über 1600 ccm bis 2000 ccm
- 10. Hubraum über 2000 ccm bis 2500 ccm
- 11. Hubraum über 2500 ccm bis 3000 ccm
- 12. Hubraum über 3000 ccm bis 3500 ccm
- 13. Hubraum über 3500 ccm bis 4000 ccm
- 14. Hubraum über 4000 ccm bis 4500 ccm
- 15. Hubraum über 4500 ccm bis 5000 ccm
- 16. Hubraum über 5000 ccm bis 5500 ccm
- 17. Hubraum über 5500 ccm bis 6000 ccm
- 18. Hubraum über 6000 ccm

Grundsätzlich besteht keine freie Wahl der Klassenzuteilung.

5.1 Einstufungshubraum bei Fahrzeugen mit Aufladung

Für Fahrzeuge mit Aufladung (Turbolader oder mechanischer Lader) gelten folgende Hubraumfaktoren:

- Div. 1.1 bis inkl. Div. 5: Faktor 1,4
- Div. 6, 7, 8 und 16: Faktor 1,7

5.2 Einstufungshubraum bei Fahrzeugen mit Rotationskolbenmotor (Wankel)

Der Einstufungshubraum errechnet sich aus den Werten maximales Kammervolumen minus minimales Kammervolumen multipliziert mit dem folgen Faktor:

- Div. 1.1 bis inkl. Div. 5: Faktor 2,0
- Div. 6,7 und 8: Faktor 1,8

5.3 Hubraum im Rallyesport

Periodenspezifische Hubraumbeschränkungen müssen eingehalten werden.

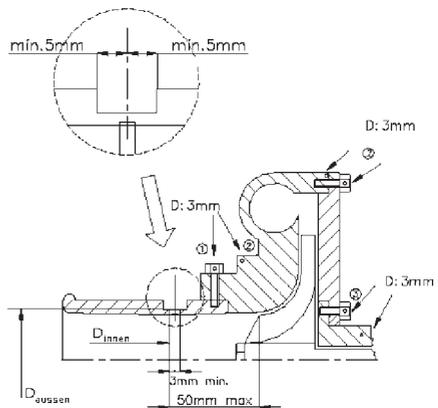
6. Luftbegrenzer im Rallyesport

Im Rallyesport sind bei Fahrzeugen der Gruppen N, A, GTN und B mit Aufladung (Turbolader oder mechanischer Lader) Luftbegrenzer vorgeschrieben, die die nachfolgenden Bestimmungen erfüllen und folgende maximale innere Durchmesser aufweisen müssen:

Gruppe/Motorart	Max. Innen-Ø	Max. Außen-Ø
Gruppe N, GTN (Otto-Motor)	32 mm (ein Lader) je 22,6 mm (zwei Lader)	38 mm (ein Lader) je 28,6 mm (zwei Lader)
Gruppe N (Diesel-Motor)	35 mm	41 mm
Gruppe A (Otto-Motor)	34 mm (ein Lader) je 24 mm (zwei Lader)	40 mm (ein Lader) je 30 mm (zwei Lader)
Gruppe A (Diesel-Motor)	37 mm	43 mm
Gruppe B	34 mm (ein Lader) je 24 mm (zwei Lader)	40 mm (ein Lader) je 30 mm (zwei Lader)
Gruppe R4	33 mm (ein Lader) je 22,6 mm (zwei Lader)	39 mm (ein Lader) je 28,6 mm (zwei Lader)

Der Luftbegrenzer muss am Kompressorgehäuse befestigt sein. Die gesamte Luft, die zur Versorgung des Motors notwendig ist, muss durch diesen Luftbegrenzer geführt werden, der den nachfolgenden Bestimmungen entsprechen muss:

Der innere Durchmesser des Luftenlasses des Kompressors darf die vorgenannten Maximaldurchmesser nicht überschreiten. Dieser Durchmesser muss über eine Mindestdistanz von 3 mm aufrechterhalten sein, gemessen stromabwärts von einer Ebene senkrecht zur Symmetrieachse, die sich maximal 50 mm stromaufwärts zu einer Ebene durch die äußere obere Kante (stromaufwärts) der Kompressorschauflern befinden muss (s. nachfolgende Zeichnung).



Der Durchmesser muss jederzeit eingehalten werden, unabhängig von den Temperaturbedingungen.

Der äußere Durchmesser des Luftbegrenzers gemäß vorstehender Tabelle muss über eine Distanz von mindestens 5 mm auf jeder Seite eingehalten werden.

Kompressoren, die die obigen Dimensionen respektieren, müssen beibehalten werden. Ein zusätzlicher Luftbegrenzer ist dann nicht erforderlich.

Die Befestigung des Luftbegrenzers am Turbolader muss so durchgeführt werden, dass zwei Schrauben komplett vom Kompressorgehäuse oder vom Luftbegrenzer entfernt werden müssen, um den Luftbegrenzer vom Kompressor zu entfernen. Eine Befestigung mit einer Nadel- bzw. Madenschraube ist nicht zulässig.

Ausschließlich zum Zwecke der Montage des Luftbegrenzers ist es erlaubt, Material am Kompressorgehäuse zu entfernen oder hinzuzufügen.

Die Köpfe der Schrauben müssen gebohrt sein, so dass eine Verplombung möglich ist.

Der Luftbegrenzer muss aus einem einzigen Material gefertigt sein und darf ausschließlich zum Zwecke der Befestigung und Verplombung gebohrt sein. Die Anbringung muss möglich sein zwischen den Befestigungsschrauben, zwischen dem Luftbegrenzer (oder der Befestigung Luftbegrenzer/Kompressorgehäuse), dem Kompressorgehäuse (oder der Gehäuse/Flansch-Befestigung) und dem Turbinengehäuse (oder der Gehäuse/Flansch-Befestigung) (siehe vorstehende Zeichnung).

7. Räder und Reifen

7.1 Räder (Radschüssel und Felge)

Nur hinsichtlich der Raddimensionen muss die Periodenspezifikation eingehalten werden, darüber hinaus sind die Räder freigestellt.

7.2 Reifen

7.2.1 Reifen im Rallyesport

Bei Rallye-Veranstaltungen sind die Reifen unter folgenden Bedingungen freigestellt:

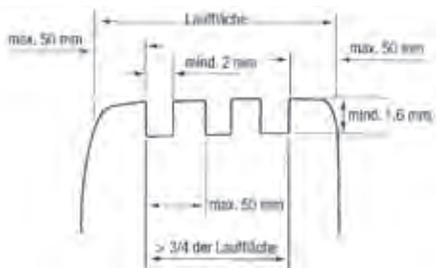
Die Reifen müssen wie nachfolgend beschrieben profiliert sein:

- Profiltiefe: mind. 1,6 mm
- Profilbreite: mind. 2 mm
- Profilabstand: max. 50 mm
- Profilabstand zur Reifenflanke: max. 50 mm
- Anzahl der Profilrillen: variabel
- Die Breite zwischen den beiden äußeren Profilrillen eines Reifens darf 3/4 der Lauffläche nicht unterschreiten.

Zu keinem Zeitpunkt während der Veranstaltung darf die Profiltiefe der am Fahrzeug montierten Reifen weniger als 1,6 mm betragen. Dies gilt für mindestens 3/4 der gesamten Profillfläche.

Ein Protest gegen die Profiltiefe und die E-Kennzeichnung ist nicht zulässig.

Darüber hinaus müssen die Reifen der StVZO entsprechen.



Profillose Reifen (Slicks) sind nicht zugelassen. Periodenspezifische Breitenregelungen (falls gegeben) müssen eingehalten werden.

Auch die Reifenbestimmungen für Rallies im blauen Teil des DMSB-Handbuches sind zu beachten.

7.2.2 Reifen im Slalomsport, Bergrennen, Rundstreckenrennen und Leistungsprüfungen

Die Reifen (z. B. Slicks) sind freigestellt, jedoch müssen die periodenspezifischen Breitenregelungen (falls gegeben) eingehalten werden.

8. Bodenfreiheit

Außer der Felge und/oder des Reifens darf kein Teil des Fahrzeuges den Boden berühren, wenn die Reifen an einer Seite des Fahrzeuges ohne atmosphärischen Luftüberdruck sind. Zur Überprüfung dieser Vorgabe werden die Reifenventileinsätze einer Seite entfernt.

Die Bodenfreiheit wird ohne Insassen geprüft.

Dieser Test muss auf einer relativ ebenen Fläche durchgeführt werden. Dem Teilnehmer ist freigestellt, vor Überprüfung der Bodenfreiheit die Reifen von den Felgen zu demontieren.

9. Abgasvorschriften

Die Verwendung von Katalysatoren gemäß Artikel 15 der DMSB-Abgasvorschriften (siehe DMSB-Handbuch, blauer Teil) ist vorgeschrieben.

Fahrzeuge mit Dieselmotor müssen zusätzlich mit einem vom DMSB homologierten Partikelfilter ausgerüstet sein.

Ausschließlich zur Unterbringung des Katalysators und/oder Partikelfilter sind örtlich notwendige Änderungen des Fahrzeugbodens zulässig.

10. Geräuschbegrenzung

10.1 Rundstreckenveranstaltungen

Gemäß der DMSB-Vorbeifahrt-Messmethode (siehe DMSB-Handbuch, blauer Teil) müssen grundsätzlich die Grenzwerte von 132 dB(A) nach L_{WA} -Verfahren und 100 dB(A) nach L_P -Verfahren eingehalten werden.

10.2 Andere Veranstaltungsarten

Bei anderen Veranstaltungsarten (z.B. Bergrennen) muss der Geräuschgrenzwert von max. 95 + 2 dB(A) + 3 % für Fahrzeuge mit Frontmotor und von max. 98 + 2 dB(A) + 3 % bei Fahrzeugen mit Mittel- oder Heckmotor gemäß der DMSB-Nahfeldmessmethode (siehe DMSB-Handbuch, blauer Teil) eingehalten werden.

11. Kraftstoff

Es darf nur handelsüblicher unverbleiter Otto-Kraftstoff nach DIN EN 228, DIN 51626-1, Diesel-Kraftstoff nach EN 590 oder Biodiesel nach DIN EN 14214 verwendet werden. Darüber hinaus sind auch die Bestimmungen gemäß Artikel 252.9 Anhang J zum ISG einzuhalten.

Die max. zulässige Oktanzahl beträgt jedoch 103 ROZ statt 102 ROZ.

Bioethanol E 85 gemäß dem Normentwurf DIN EN 15376 ist nur dann zulässig, wenn dies die jeweilige Veranstaltungsausschreibung erlaubt. Dieser Kraftstoff muss einen Ethanolanteil von mindestens 85 % haben.

Die restlichen Anteile müssen handelsüblicher Ottokraftstoff nach DIN EN 228 sein. In Wettbewerben mit DMSB-Prädikat ist die Verwendung von Bioethanol E 85 nicht gestattet.

12. Fahrzeug-Sicherheitsausrüstung

Für die Fahrzeuge gelten die nachfolgenden Sicherheitsvorschriften:

12.1 Überrollvorrichtung

Im Slalomsport ist für geschlossene Fahrzeuge der Einbau eines Überrollbügels oder -käfigs gemäß nachstehenden Regelungen grundsätzlich empfohlen (siehe auch Art. 12.1.1).

Bei anderen Wettbewerbsarten sind Überrollkäfige gemäß Artikel 253.8 bis inkl. 8.5 des Anhang J 1993, Anhang J 2002 oder des heute gültigen Anhang J zum ISG vorgeschrieben.

Die Überrollvorrichtung muss mindestens wie folgt beschaffen sein:

Es sind ausschließlich Konstruktionen aus Stahl (kein Aluminium) zulässig.

Spezifikation für die zu verwendenden Rohre:

Stahlqualität	Mindest-Zugfestigkeit	Mindestmaße (mm)
Nahtlos kaltgezogener unlegierter Kohlenstoffstahl (mit max. 0,30 % C-Gehalt)	350 N/mm ²	Ø 38 x 2,5 oder Ø 40 x 2

Für die Verstärkungsplatte gilt die nachfolgende Regelung.

Bei allen Eigenbaukonstruktionen gemäß Art. 253.8 –8.3, Anhang J – unabhängig davon, ob die Überrollvorrichtung dem Anhang J 1993, Anhang J 2002 oder dem aktuellen Anhang J entspricht – müssen die Befestigungs-

punkte der Überrollvorrichtung an der Karosserie mit einer 3 mm dicken Stahlplatte, die eine Mindestfläche von 120 cm² haben muss, verstärkt werden.

Diese Verstärkungsplatte ist an den auf den folgenden Zeichnungen eingekreisten Befestigungspunkten innen und außen vorgeschrieben. Alternativ zu den äußeren Verstärkungsplatten ist es ausreichend, wenn die innen vorgeschriebenen Platten mit der Karosserie verschweißt sind. Die Schweißnähte an den Verstärkungsplatten sollten nicht umlaufend sondern unterbrochen sein. Dagegen müssen die Schweißnähte an Rohrverbindungen umlaufend ausgeführt sein.

Hinweis: Bei Eigenbaukäfigen bzw. Eigenbaubügel müssen die in den Zeichnungen eingekreisten Hauptfüße jeweils mit mindestens 3 Schrauben der Größe M8 befestigt sein. An den hinteren, nicht eingekreisten Befestigungen, sind 2 Schrauben ausreichend. Die Anordnung dieser vorgeschriebenen Schrauben ist freigestellt.

Die Fläche der übrigen Befestigungspunkte muss dem betreffenden Zertifikat bzw. dem Homologationsblatt entsprechen. Darüber hinaus ist die Fläche dieser Punkte freigestellt, wobei an diesen Punkten die Rohre auch direkt mit der Karosserie verschweißt werden dürfen.

An Überrollkäfigen (nicht Überrollbügel), welche nach den sogenannten Eigenbauvorschriften gebaut sind, sind an der Fahrerseite mindestens zwei Flankenschutzstreben gemäß den Zeichnungen 253-9, 253-10 oder 253-11 im aktuellen Anhang J vorgeschrieben. Bei gekreuzten Flankenschutzstreben (Zeichnung 253-9) müssen mindestens zwei gegenüberliegende Knotenbleche gemäß Art. 253.8.2.14 und Zeichnung 253-34 in Anhang J vorhanden sein. Die gleiche Vorschrift gilt dann auch im Rallyesport sowie bei allen sonstigen Veranstaltungen mit Beifahrer für die Beifahrerseite.

Bei Eigenbaukäfigen muss bei einem links gelenkten Fahrzeug mindestens eine Diagonalstrebe gemäß Zeichnung 3 oder 4 den Hauptbügel abstützen. Bei einem rechts gelenkten Fahrzeug umgekehrt. Bei Veranstaltungen mit Beifahrer (Rallye) muss der Hauptbügel auch auf der anderen Seite mit einer zweiten Diagonalstrebe abgestützt sein (siehe DMSB-Handbuch, blauer Teil, Artikel 1.8).

Seit 01.01.2011 muss bei einem Eigenbaukäfig der vordere Bügel auf beiden Seiten mit einer Stützstrebe (Zeichnung 5) versehen sein, wenn das Maß A größer als 200 mm ist. Alternativ zu Stützstreben gemäß Zeichnung 5 können verkürzte Streben gemäß Artikel 1.8.3.b oder bei räumlichen Problemen ggf. Sonderkonstruktionen gemäß Artikel 1.8.3.c (siehe DMSB-Handbuch, blauer Teil) zur Anwendung kommen.

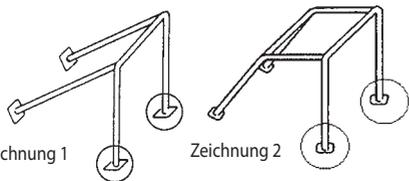
Es sind weiterhin alle Überrollkäfige zugelassen, welche über ein ASN-Zertifikat, z. B. DMSB, ONS, MSA usw. oder durch eine FIA-Homologation abgedeckt sind.

Die oben beschriebene Überrollvorrichtung kann auch für Slalomveranstaltungen vorgeschrieben werden. Der Veranstalter hat für diesen Fall eine entsprechende Sicherheitsbestimmung in seiner Ausschreibung aufzunehmen.

Die Überrollvorrichtung muss bei Rallye-Veranstaltungen in den Fahrzeugpapieren eingetragen sein, wobei der Eintrag „wahlweise“ ausreicht.

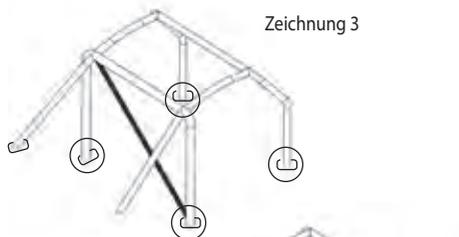
Überrollkäfig

Überrollbügel (nur Slalom möglich)

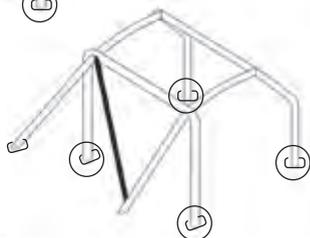


Zeichnung 1

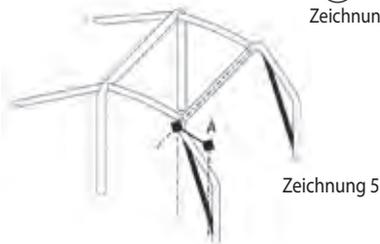
Zeichnung 2



Zeichnung 3



Zeichnung 4



Zeichnung 5

12.1.1 Überrollvorrichtung im Slalomport

Die in Art. 12.1 für Eigenbaukäfige geforderten Flankenschutz-, Diagonal- und Stützstreben sind im Slalomport lediglich empfohlen. Falls eine Überrollvorrichtung vorhanden ist, so muss sie im Übrigen den Bestimmungen entsprechen (z.B. Aluminiumverbot).

Für offene Fahrzeuge als auch für Cabriolets mit Stoffdach oder Lederdach ist eine Überrollvorrichtung vorgeschrieben. Als Mindestausstattung werden serienmäßige Überrollvorrichtungen des Fahrzeugherstellers oder Überrollbügel gemäß Anhang J 1993 akzeptiert. Falls empfohlene Überrollkäfige zum Einsatz kommen, müssen diese den allgemeinen gültigen Bestimmungen entsprechen.

12.2 Sicherheitsgurte

Im Slalomport müssen an den vorderen Sitzen mindestens 3-Punkt-Gurte vorhanden sein.

Bei anderen Wettbewerben sind für die Insassen FIA-homologierte bzw. ehemals homologierte Gurte gemäß den FIA-Normen 8853-2016, 8853/98 oder 8854/98, mit Dreh- oder Druckverschluss, vorgeschrieben. Das Alter ehemals homologierter Gurte darf max. 10 Jahre betragen.

12.3. Feuerlöscher/Feuerlöschanlage

Handfeuerlöscher mit folgenden Mindestmengen sind vorgeschrieben:

alle Veranstaltungen außer Slalom: 4 kg Löschpulver oder ein gleichwertiges Mittel (in max. 2 Behältern)*

Slalom (empfohlen): 2 kg Löschpulver oder ein gleichwertiges Mittel (in max. 1 Behälter)*

* Alternativ zu 4 kg Löschpulver kann ein Handfeuerlöscher mit min. 2,25 Liter eines, von der FIA zugelassenen, AFFF-Löschmittels verwendet werden (gemäß Techn. Liste Nr. 6).

Alle Löschbehälter sind so zu befestigen, dass sie eine Beschleunigung von 25 g (ca. 75 kg bei 2-kg-Behälter, ca. 160 kg bei 4-kg-Behälter) in jede Richtung stand halten.

Jeder Löschbehälter muss mit mindestens zwei Metallbändern befestigt sein. Der Behälter eines Handfeuerlöschers muss mit Schnellspannverschlüssen aus Metall versehen sein. Dagegen muss der Behälter einer Löschanlage mit verschraubten Metallbändern befestigt sein.

In Längsrichtung der Löschbehälter müssen diese grundsätzlich mit einer sogenannten Anti-Torpedo-Halterung gesichert sein. Diese Halterung kann entfallen, wenn bereits ein Anschlag, z. B. durch den Tunnel oder Türschweller, vorhanden ist.

Der/die Handfeuerlöscher muss/müssen im Fahrgastraum für den Fahrer leicht erreichbar angebracht sein.

Die Art des Löschmittels, das Gesamtgewicht des Behälters und die Menge des Löschmittels müssen auf dem/den Behälter(n) angegeben sein.

Eine von der FIA für Tourenwagen oder GT-Fahrzeuge homologierte Feuerlöschanlage gemäß Anhang J zum ISG mit mindestens 3 kg Löschmittel ist in allen Wettbewerbsarten (auch Rallye) empfohlen. Bei Rallyeveranstaltungen sind zusätzlich die DMSB-Bestimmungen (StVZO) zu beachten.

Außer bei Rallye-Veranstaltungen kann die Feuerlöschanlage die Handfeuerlöscher ersetzen.

Die verbindenden Leitungen bei Feuerlöschanlagen und die Ausströmleitungen für Motorraum und Cockpit bzw. Fahrgastraum müssen aus Metall bestehen oder eine metallene Ummantelung besitzen und fest verschraubt sein. Ausströmöffnungen dürfen nicht direkt auf den Fahrer/Beifahrer gerichtet sein. Im Motorraum sollen sie beide Seiten des Motors erreichen.

Beispiel der Kennzeichnung eines Pulverfeuerlöschers:

Pulver-Handfeuerlöscher (6 kg)

- DIN 14 406 Bauart P6H
- Kenn-Nr. P1-15/60 Brandklasse B, C, E

Es sind die „Allgemeinen Bestimmungen und Erläuterungen zu Sicherheitsvorschriften“ zu Feuerlöschern – insbesondere Prüfristen – zu beachten (siehe DMSB-Handbuch, blauer Teil).

12.4 Feuerschutzwand

Zwischen Motor- und Fahrgastraum sowie zwischen Fahrgastraum und Kraftstoffbehälter (inkl. Einfüllrohr und Einfüllöffnung) muss eine flüssigkeitsdichte, flammenhemmende Schutzwand vorhanden sein.

Nicht serienmäßige Feuerschutzwände zwischen Fahrgastraum und Kraftstoffbehälter müssen aus Metall, Kohlefaser oder aus Polycarbonat-Sicherheitsglas nach DOT-112 AS-6 bestehen.

Hierbei sind folgende Polycarbonat-Materialien zulässig:

- „Makrolon mono clear 099“ (Prüfzeichen: ~D 2333)
- „Makrolon mono longlife clear 2099“ (Prüfzeichen: ~D 2334)
- „Lexan Margard MR 5E“ (Prüfzeichen: ~D 2273)
- „Lexan 9030-112“ (Prüfzeichen: ~D 310/1)
- „Lexan FMR 102-5109“ (Prüfzeichen: ~D 982)
- „Lexan FMR 102-112“ (Prüfzeichen: ~D 313)

Das Polycarbonat-Material für Trennwände bzw. Sichtfenster muss einteilig sein. Die Mindeststärke für alle Trennwände aus Polycarbonat-Sicherheitsglas beträgt 5 mm. Diese Trennwände müssen mit einem der vorgenannten amtlichen Prüfzeichen (ABG vom KBA) gestempelt sein.

12.5 Stromkreisunterbrecher

Ein Stromkreisunterbrecher ist mit Ausnahme des Slalomsports vorgeschrieben.

Der Stromkreisunterbrecher muss alle elektrischen Stromkreise unterbrechen, Batterie, Lichtmaschine, Scheinwerfer, Hupe, Zündung, elektrische Bedienungsvorrichtungen usw. Er muss von innen und außen bedienbar sein.

Der äußere Auslöser muss unterhalb der Windschutzscheibe auf der linken Fahrzeugseite angebracht sein.

Er ist durch einen roten Blitz in einem blauen Dreieck mit weißem Rand zu kennzeichnen. Jede Kante des Dreiecks muss mindestens 12 cm lang sein.

12.6 Ölsammler

Jedes Fahrzeug, dessen Motor- und/oder Getriebeschmiersystem eine offene Gehäuseentlüftung hat muss so ausgerüstet sein, dass das austretende Öl nicht frei auslaufen kann. Ein Ölsammler muss für Motoren bis 2000 ccm Hubraum ein Mindestfassungsvermögen von 2 Liter und für Motoren über 2000 ccm von 3 Liter haben.

12.7 Abschleppvorrichtungen

Außer im Slalom sport gilt folgendes:

Jedes Fahrzeug muss vorn und hinten mit jeweils einer Abschleppöse bzw. Abschleppbändern ausgerüstet sein. Jede Abschleppöse bzw. jedes Abschleppband muss einen Innendurchmesser von mindestens 60 mm und max. 100 mm bzw. einen adäquaten freien Querschnitt von mindestens 29 cm² und max. 79 cm² aufweisen, so dass durch die Abschleppöse bzw. Abschleppband ein Bolzen mit einem Durchmesser von 60 mm bewegt werden kann.

Die Abschleppösen bzw. die Abschleppbänder müssen fest mit den tragenden Teilen der Karosserie verbunden sein.

Die Abschleppösen müssen so positioniert sein, dass ihre Vorderkante über die äußere Peripherie der Karosserie hinausragt oder mit dieser abschließt. Sie dürfen z. B. auch klappbar ausgeführt sein.

Darüber hinaus müssen die Abschleppösen bzw. Abschleppbänder stabil genug und zugänglich sein, um das Fahrzeug bergen zu können, wenn es in einem Kiesbett zum Stillstand kommt.

Jede Abschleppöse muss selbst oder durch einen Pfeil an dem darüber liegenden Karosserieteil kontrastierend zum Fahrzeug in gelb, rot oder orange gekennzeichnet sein.

Jede Abschleppöse bzw. jedes Abschleppband und die dazugehörige Befestigung muss den folgenden Kräften ohne strukturelle Schäden standhalten. Eine Kräfteinleitung von mindestens 30 kN innerhalb von 3 Sekunden, die anschließend für die Dauer von 60 Sekunden aufrecht erhalten wird.

12.7.1 Abschleppvorrichtungen im Slalom sport

Vorne und hinten muss mindestens je eine Abschleppöse vorhanden sein. Sie müssen so beschaffen sein, dass es für die Rettungsfahrzeuge möglich ist, das noch rollfähige Fahrzeug auch auf losem Grund aus einem Gefahrenbereich zu entfernen. Die Abschleppöse ist selbst oder an dem darüber liegenden Karosserieteil gelb, rot oder orange zu kennzeichnen.

12.8 Außenspiegel

Im Slalom sport ist ein Außenspiegel an der Fahrerseite vorgeschrieben. Bei allen anderen Wettbewerbsarten muss auf der Fahrer- und Beifahrerseite je ein Außenspiegel angebracht sein.

Jeder Spiegel muss eine Spiegelfläche von mindestens 90 cm² haben. Weiterhin muss ein Quadrat von 6 cm x 6 cm in diese Spiegelfläche gelegt werden können. Darüber hinaus ist die Ausführung der Spiegel freigestellt.

Jeder Außenspiegel muss seine Funktion dahingehend erfüllen, dass der Fahrer in normaler Sitzposition und angeschnallt, ein seitlich versetzt hinter ihm fahrendes oder stehendes Fahrzeug sehen können muss. Dieser Test kann jederzeit von einem Technischen Kommissar durchgeführt werden.

12.9 Sitze

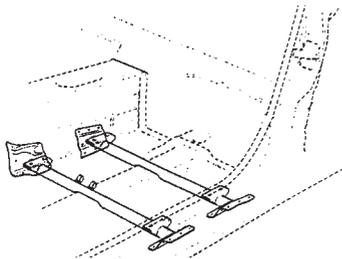
Von der FIA homologierte bzw. ehemals homologierte Sitze gemäß der Norm 8855/1999 oder 8862/2009 sind für die Insassen mit Ausnahme des Slalom sports vorgeschrieben. Das Alter ehemals homologierter Sitze darf maximal 10 Jahre betragen.

Die Sitzbefestigung muss der Serie, dem Art. 253-16 im Anhang J zum ISG, der FIA-Homologation oder nachstehender Zeichnung entsprechen. Das verwendete Rohrmaterial muss ein Stahl mit einer Dimension von mind. Ø 38 x 2,5 mm bzw. Ø 40 x 2 mm oder mit einem rechteckigen Querschnitt von mindestens 35 x 35 x 2 mm ausgeführt sein oder, falls gegeben, der Homologation entsprechen. Darüber hinaus sind adäquate, von den vorstehenden Möglichkeiten abweichende Sitzbefestigungen zulässig, falls diese konkret oder in Zusammenhang

mit einem Sitzeintrag in den Fahrzeugpapieren oder von einem DMSB-Sachverständigen abgenommen bzw. im Wagenpass eingetragen wurden. Die serienmäßige Sitzbefestigung darf hierzu entfernt werden.

Bei Sitzen der Norm 8862/2009 muss die von der FIA homologierte Befestigung verwendet werden. Bei Sitzen der Norm 8855-1999 muss die betreffende Angabe in der technischen Liste Nr. 12, falls angegeben, berücksichtigt werden.

Sitzbefestigung



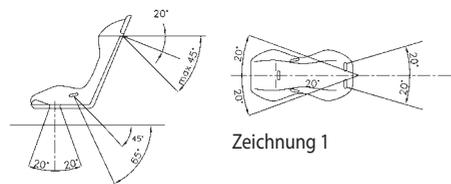
12.10 Windschutzscheibe

Die Windschutzscheibe muss aus Verbundglas bestehen.

12.11 Gurtbefestigung

Es ist grundsätzlich verboten, die Sicherheitsgurte am Sitz oder an den Sitzbefestigungen anzubringen.

Die empfohlenen Stellen der Befestigungspunkte sind in folgender Zeichnung dargestellt.



Nach unten gerichtete Schultergurte müssen so nach hinten geführt werden, dass der Winkel zur horizontalen Linie an der Oberseite der Rückenlehne nicht größer als 45° ist.

Es ist empfohlen, dass Schultergurte so angebracht werden, dass der Winkel zur horizontalen Linie an der Oberseite der Rückenlehne 10° bis 20° beträgt. Auf keinen Fall dürfen die nach hinten geführten Schultergurte bezogen auf die horizontale Linie an der Oberseite der Rückenlehne nach oben geführt werden.

Der (empfohlene) maximale Winkel zur Mittellinie des Sitzes beträgt 20° divergent oder konvergent.

Die Becken- und Schrittgurte dürfen nicht seitlich entlang der Sitze geführt werden sondern durch den Sitz hindurch, damit eine größtmögliche Fläche des Beckens abgedeckt und gehalten wird.

Die Beckengurte müssen genau in die Grube zwischen dem Beckenknochen und dem Oberschenkel angepasst werden. Auf keinen Fall dürfen sie über dem Bauchbereich getragen werden.

Es muss besonders darauf geachtet werden, dass die Gurte durch Reiben an scharfen Kanten nicht beschädigt werden können.

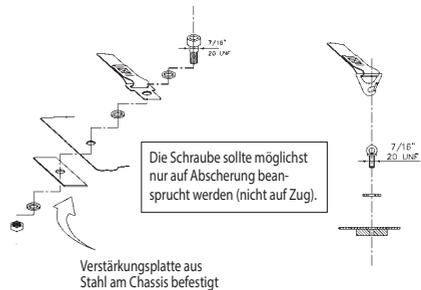
Jeder Befestigungspunkt muss einer Kraft von mindestens 720 daN für die Schrittgurte und mindestens 1470 daN für jeden anderen Befestigungspunkt widerstehen können. Falls für 2 Gurte nur ein Befestigungspunkt vorhanden ist, errechnet sich die Kraft aus der Summe für die beiden vorgeschriebenen Kräfte.

a) Befestigung an der Karosserie/dem Fahrgestell

Die Sicherheitsgurte dürfen an den Befestigungspunkten des Serienfahrzeugs angebracht werden.

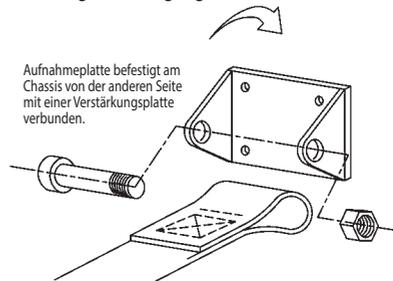
Für jeden neuen Befestigungspunkt muss eine Verstärkungsplatte aus Stahl mit einer Mindestfläche von 40 cm² und einer Stärke von mindestens 3 mm gemäß den Zeichnungen 2 und 3 verwendet werden.

1. Allgemeines Befestigungssystem



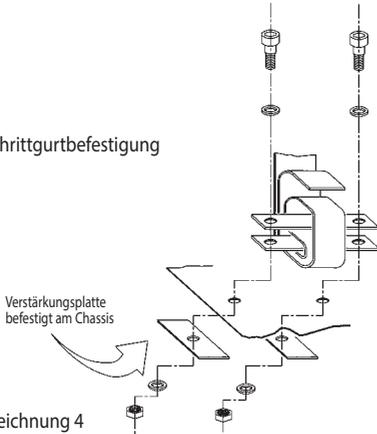
Zeichnung 2

2. Schultergurtbefestigung

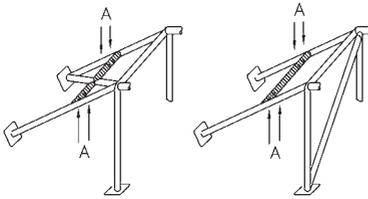


Zeichnung 3

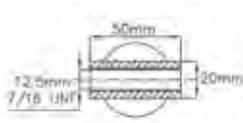
3. Schrittgurtbefestigung



- b) Gurtbefestigungsstreben an der Überrollvorrichtung
 Die Schultergurte dürfen auch durch eine Schlaufenbefestigung oder Hülsenbefestigung an Querstreben des Überrollkäfigs befestigt werden (siehe Zeichnung 5). Bei den sogenannten Eigenbaukäfigen müssen die Querstreben verschweißt sein.



Zeichnung 5



Zeichnung 6

In diesem Fall ist bei sogenannten Eigenbaukäfigen die Verwendung einer Querstrebe unter folgenden Bedingungen erlaubt:

Die Verstärkungsstrebe muss aus einem Rohr mit den Mindestabmessungen $\varnothing 38 \text{ mm} \times 2,5 \text{ mm}$ oder $\varnothing 40 \text{ mm} \times 2 \text{ mm}$ aus nahtlos kaltgezogenem Kohlenstoffstahl mit einer Mindestzugfestigkeit von 350 N/mm^2 (analog Art. 253-8.3.3) bestehen.

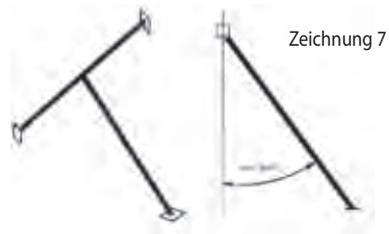
Bei einer Verschraubung muss ein verschweißter Einsatz (Hülse), für jeden Befestigungspunkt vorhanden sein (siehe Zeichnung 6 für die Maße).

Diese Einsätze (Hülsen) müssen sich in der Querstrebe befinden, und die Gurte müssen an dieser mittels M12-Schrauben der Festigkeitsklasse 8.8 bzw. mit Schrauben der Spezifikation 7/16 UNF befestigt sein.

An Überrollkäfigen mit ASN-Zertifikat oder FIA-Homologation ist eine solche Hülsenbefestigungen nur zulässig, wenn es auch entsprechend zertifiziert oder homologiert ist.

- c) Separate Gurtbefestigungsstrebe an der Karosserie/ dem Fahrgestell

Eine von der Überrollvorrichtung unabhängige, mittig abgestützte Gurtstrebe aus nahtlosem, kaltgezogenem, unlegiertem Kohlenstoffstahl mit den Mindestabmessungen $\varnothing 38 \times 2,5 \text{ mm}$ oder $\varnothing 40 \times 2,0 \text{ mm}$ und einer Mindestzugfestigkeit von 350 N/mm^2 (analog Art. 253-8.3.3) darf hinter dem Hauptbügel (B-Säule – bezogen auf die Fahrtrichtung) an der Karosserie/ dem Fahrgestell unter Einhaltung dieser Bestimmungen angebracht werden.



Die Gurtstrebe muss gemäß Zeichnung 7 mit einem mittig angeschweißten Rohr gleicher Materialspezifikation in einem Winkel von mindestens 30° zur Vertikalen schräg nach unten (nach vorn oder nach hinten gerichtet) zum Fahrzeugboden abgestützt werden.

An den Enden der Gurt- und Stützstrebe muss jeweils eine angeschweißte Verstärkungsplatte aus Stahl mit den Mindestabmessungen $100 \times 100 \times 2 \text{ mm}$ (L x B x H) vorhanden sein, welche entweder mit der Karosserie/ dem Fahrgestell verschweißt oder mittels mindestens 4 Schrauben M8 (Festigkeitsklasse 8.8 oder 10.9) mit dieser/diesem verschraubt werden muss.

Auch hier dürfen die Gurte wie unter b) beschrieben mittels Schlaufen oder Schrauben an der Gurtstrebe befestigt sein.

12.12 Gurtmesser

Im Rallyesport ist sowohl für den Fahrer als auch den Beifahrer ein Gurtmesser vorgeschrieben, welche jeweils von den angeschnallten Insassen erreichbar sein müssen.

12.13 Motorhaube und Kofferraumhaube

Je Haube müssen - mit Ausnahme des Slalomsports - mindestens zwei zusätzliche Haubenhalter vorhanden sein, wobei die ursprüngliche Verriegelungsvorrichtung ausgebaut oder unwirksam gemacht werden muss. Nur im Rallye- und Slalomsport darf die serienmäßige Verriegelungsvorrichtung der Motorhaube und der Kofferraumhaube beibehalten werden.

Die Hauben müssen von außen – mit Ausnahme des Slalom- und Rallyesports -, ohne Zuhilfenahme von Werkzeug oder anderen Hilfsmitteln, zu öffnen sein.

13. Fahrer-/ Beifahrer-Sicherheitsausrüstung

Es gelten die Bestimmungen gemäß DMSB-Handbuch, blauer Teil.

14. Definition

Periodenspezifikation:

Der Begriff „Periodenspezifikation“ im Sinne dieses Reglements bedeutet, dass das verwendete Fahrzeug und/oder dessen einzelne Bauteile der Version entsprechen müssen, wie ein solches Modell in der entsprechenden

Periode bei einem Rennen in der betreffenden Fahrzeuggruppe seiner Zeit mit dem in Frage stehenden Bauteil im Einsatz war.

Beispiel: Ein BMW 2002, Hom.-Nr. 5258, fährt in der Division 2.3. Das Fahrzeug muss dem Gruppe 2-Reglement des Jahres 1981 entsprechen. Gemäß Anhang J 1981, Artikel 261.d, war die Gemischaufbereitung freigestellt.

Dies bedeutet nicht, dass eine hochmoderne Einspritzanlage aus der heutigen Zeit zum Einsatz kommen darf. Es muss vielmehr ein Gemischaufbereitungssystem verwendet werden, wie es in der Zeit zwischen dem 1. 1. 1976 und dem 31. 12. 1981 in einem BMW 2002, Hom.-Nr. 5258, in der Gruppe 2 im Einsatz war. Die Fahrgestell-Nr. des Fahrzeuges spielt dabei keine Rolle. In Zweifelsfällen liegt die Nachweispflicht beim Teilnehmer (siehe Artikel 1 der Bestimmungen).

Technische DMSB-Bestimmungen 2019 für die Gruppe CSC (Classic-Sports-Cars)

Stand: 05.11.2018 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

1. Allgemeines

Diese Bestimmungen sind gültig ab dem 01. 01. 2019.

Dieses Reglement soll den Start von Sportwagen ermöglichen, wie sie in den Jahren zwischen 1982 und 2004 im Einsatz waren.

Sportwagen sind Fahrzeuge mit zwei Sitzen, von denen jeweils einer auf jeder Seite der Fahrzeuglängsachse angeordnet ist. Die Fahrzeuge sind vorrangig für die Teilnahme an Rennen gebaut. Sie müssen den damaligen FIA-Vorschriften und den nachstehenden Bestimmungen entsprechen, welche Vorrang haben.

Für DMSB-Lizenznehmer ist die Vorlage eines gültigen DMSB-Wagenpasses vorgeschrieben. Für ausländische Teilnehmer wird das Zulassungsdokument des zutreffenden ASN akzeptiert.

2. Divisionen

Die Fahrzeuge werden in folgende Divisionen eingeteilt:

- Div. 1: Gruppe C-Fahrzeuge der Anhang J-Jahre 1982 bis inkl. 1984
- Div. 2: Gruppe C-Junior-Fahrzeuge der Anhang J-Jahre 1983 und 1984
- Div. 3: Gruppe C1-Fahrzeuge der Anhang J-Jahre 1985 bis inkl. 1989
- Div. 4: Gruppe C2-Fahrzeuge der Anhang J-Jahre 1985 bis inkl. 1989
- Div. 5: Gruppe C-Fahrzeuge der Anhang J-Jahre 1990 bis inkl. 1992
- Div. 6: Gruppe C3-Fahrzeuge der Anhang J-Jahre 1990 bis inkl. 1998
- Div. 7: Gruppe CN-Fahrzeuge der Anhang J-Jahre 1993 bis inkl. 2003
- Div. 8: Gruppe GT1-Fahrzeuge der Anhang J-Jahre 1993 bis inkl. 2004
- Div. 9: Gruppe Sportwagen der Anhang J-Jahre 2001 bis inkl. 2004

3. Technik allgemein

Die Fahrzeuge müssen einer der folgenden technischen Bestimmungen entsprechen:

- Div. 1 (C): Artikel 257 im Anhang J zum ISG des Jahres 1984
- Div. 2 (C-Junior): Artikel 258 im Anhang J zum ISG des Jahres 1984
- Div. 3 (C1): Artikel 257 im Anhang J zum ISG des Jahres 1989
- Div. 4 (C2): Artikel 258 im Anhang J zum ISG des Jahres 1989

- Div. 5 (C): Artikel 257 im Anhang J zum ISG des Jahres 1992
- Div. 6 (C3): Artikel 260 im Anhang J zum ISG des Jahres 1998
- Div. 7 (CN): Artikel 259 im Anhang J zum ISG des Jahres 2003
- Div. 8 (GT1): Artikel 258 im Anhang J zum ISG des Jahres 2004
- Div. 9 (Sportw.): Artikel 258A im Anhang J zum ISG des Jahres 2004

Fahrzeuge der Divisionen 1 bis inkl. 6 müssen Originalfahrzeuge aus der damaligen Zeit sein. In Zweifelsfällen muss dies vom Fahrzeugbesitzer nachgewiesen werden.

Die jeweiligen technischen Bestimmungen können bei der DMSB-Geschäftsstelle angefordert werden.

4. Hubraumklassen

Folgende Hubraumklassen sind möglich:

1. bis 1300 ccm
2. über 1300 ccm bis 1600 ccm
3. über 1600 ccm bis 2000 ccm
4. über 2000 ccm bis 2500 ccm
5. über 2500 ccm bis 3000 ccm
6. über 3000 ccm bis 3500 ccm
7. über 3500 ccm bis 4000 ccm
8. über 4000 ccm bis 4500 ccm
9. über 4500 ccm bis 5000 ccm
10. über 5000 ccm bis 5500 ccm
11. über 5500 ccm bis 6000 ccm
12. über 6000 ccm

5. Motor in Gruppe CN

Für alle CN-Fahrzeuge gilt, dass der Motor von einem Fahrzeug stammen muss, welches von der FIA oder dem DMSB in der Gruppe N homologiert ist oder homologiert war.

6. Abgasvorschriften

Die Verwendung von DMSB-homologierten Katalysatoren ist vorgeschrieben.

Für Fahrzeuge mit Diesel-Motor ist zusätzlich ein vom DMSB homologierter Partikelfilter vorgeschrieben.

7. Geräuschbegrenzung

7.1 Rundstreckenveranstaltungen

Gemäß der DMSB-Vorbeifahrt-Messmethode (siehe DMSB-Handbuch, blauer Teil) müssen grundsätzlich bei

einer Veranstaltung der Schalleistungsstufe A (L_{WA}) die Grenzwerte von 150 dB(A) nach L_{WA} -Verfahren und 118 dB(A) nach L_P -Verfahren eingehalten werden.

Bei einer Veranstaltung der Schalleistungsstufe B2 gelten die Grenzwerte von 132 dB(A) nach L_{WA} -Verfahren und 100 dB(A) nach L_P -Verfahren.

7.2 Andere Veranstaltungsarten

Bei anderen Veranstaltungsarten (z.B. Bergrennen) muss der Geräuschgrenzwert von max. $98 + 2 \text{ dB(A)} + 3 \%$ gemäß der DMSB-Nahfeldmessmethode (siehe DMSB-Handbuch, blauer Teil) eingehalten werden.

8. Kraftstoff

Es darf nur handelsüblicher (siehe Definition im blauen Teil des DMSB-Handbuches) unverbleiter Otto-Kraftstoff nach DIN EN 228, DIN 51626-1, Diesel-Kraftstoff nach EN 590 oder Biodiesel nach DIN EN 14214 verwendet werden. Darüber hinaus sind auch die Bestimmungen gemäß Artikel 252.9 Anhang J zum ISG einzuhalten. Die max. zulässige Oktanzahl beträgt jedoch 103 ROZ statt 102 ROZ. Bioethanol E 85 gemäß dem Normenentwurf DIN EN 15376 ist nur dann zulässig, wenn dies die jeweilige Veranstaltungsausschreibung erlaubt. Dieser Kraftstoff muss einen Ethanolanteil von mindestens 85 % haben.

Die restlichen Anteile müssen handelsüblicher Ottokraftstoff nach DIN EN 228 sein. In Wettbewerben mit DMSB-Prädikat ist die Verwendung von Bioethanol E 85 nicht gestattet.

9. Fahrzeug-Sicherheitsausrüstung

FIA-homologierte bzw. ehemals FIA-homologierte Sicherheitsgurte gemäß der FIA-Normen 8853-2016, 8853/98 oder 8854/98 sind vorgeschrieben. Das Alter ehemals homologierter Gurte darf max. 10 Jahre betragen.

Ansonsten gelten die Sicherheitsvorschriften der einzelnen Anhang-J-Ausgaben für die zutreffende Division/Gruppe gemäß Artikel 3.

10. Fahrer-Sicherheitsausrüstung

Das Tragen eines Helmes gemäß FIA-Bestimmungen (siehe DMSB-Handbuch, blauer Teil) ist vorgeschrieben.

Overalls, Unterwäsche, Socken, Schuhe, Handschuhe und Kopfhülle sind vorgeschrieben und müssen *den FIA-Normen 8856-2000 oder 8856-2018* entsprechen.

Die Verwendung eines FIA-homologierten Kopf-Rückhaltesystems (z. B. HANS®) ist bei Rundstreckenrennen, Leistungsprüfungen und Bergrennen vorgeschrieben.

Kartsport

Inhalt

DMSB-Kart-Reglement	Seite 2
Technisches Reglement der CIK/FIA	Seite 22
DMSB-Bambini-Kart-Reglement	Seite 73
Die Deutschen Kart-Meister seit 1964	Seite 82
Übersicht DMSB-homologierte Motoren	Seite 83
Nationale Kartklassen in Deutschland (Übersicht).....	Seite 84
Internationale Kartklassen (CIK) in Deutschland	Seite 86
CIK-Reifen-Homologations-Liste 2017-2019	Seite 88
Demontage- und Montage-Stundensätze Kart-Motoren (Richtzeiten)	Seite 90
DMSB-abgenommene Outdoor-Kartbahnen	Seite 91

DMSB-Kart-Reglement 2019

Stand: 06.12.2018 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

INHALTSVERZEICHNIS

Teil A Allgemeine Bestimmungen

A.1	Grundlagen	S. 2
A.2	Zugelassene Kartklassen	S. 3

Teil B Sportliches Reglement

B.1	Zugelassene Bewerber und Fahrer	S. 3
B.2	Definitionen	S. 3
B.3	Dokumentenprüfung und Technische Abnahme	S. 3
B.4	Allgemeine Sicherheit, Fahrvorschriften und Verhaltensregeln	S. 4
B.5	Flaggen / Startampel	S. 5
B.6	Test	S. 6
B.7	Fahrerbesprechung / Freies Training	S. 6
B.8	Zeittraining / Qualifying	S. 7
B.9	Vorstart / Startaufstellung	S. 7
B.10	Formationsrunde	S. 7
B.11	Start	S. 8
B.12	Fehlstart	S. 8
B.13	Fremde Hilfe / Reparaturzone	S. 9
B.14	Neutralisation / Unterbrechung und Fortführung des Rennens / Heats	S. 9

B.15	Beendigung des Rennens/ Parc Fermé / Nachkontrolle	S. 10
B.16	Platzierung	S. 10
B.17	Wertungsstrafen	S. 10

Teil C Technisches Reglement

C.1	Zulassungsvoraussetzungen für das Kart	S. 11
C.2	Definitionen	S. 11
C.3	Technischer Zustand/ Allgemeine technische Bestimmungen	S. 12
C.4	Kraftstoff und Schmieröl	S. 14
C.5	Geräuschbestimmungen	S. 14
C.6	Batterie	S. 14

Teil D Bekleidungs Vorschriften

D.1	Schutzhelm	S. 14
D.2	Fahreranzug	S. 16
D.3	Sicherheitswesten	S. 17

Teil E Bestimmungen für Fahrer der Altersklasse (AK) 8 – 13 (PRE-JUNIORS)

E.1	Definitionen	S. 17
E.2	Besondere Sicherheitsbestimmungen und -ausrüstung	S. 18
E.3	Zukünftige Sicherheitsbestimmungen und -ausrüstung	S. 18

TEIL A - Allgemeine Bestimmungen

ART. A.1 GRUNDLAGEN

- a) Vom DMSB genehmigte Kartrennen werden nach dem Internationalen Sportgesetz der FIA (ISG) mit Anhängen, den Sportlichen und Technischen Bestimmungen der CIK-FIA, dem DMSB-Veranstaltungsreglement, dem DMSB-Kart-Reglement, den DMSB-Lizenzbestimmungen, der Rechts- und Verfahrensordnung des DMSB (RuVO), den Beschlüssen und Bestimmungen des DMSB, den Umweltrichtlinien des DMSB, den Anti-Doping Regelwerk der nationalen und internationalen Anti-Doping Agentur (WADA/NADA-Code) sowie den Anti-Dopingbestimmungen der FIA, den Sportlichen und Technischen Reglement einer DMSB-genehmigten Serie (falls zutreffend), der Veranstaltungsausschreibung, dem Ethikkodex und Verhaltenskodex der FIA und dem Ethikkodex des DMSB und den sonstigen Bestimmungen der FIA, CIK-FIA und des DMSB durchgeführt. Für DMSB-Prädikate gelten zusätzlich die allgemeinen und besonderen Prädikatsbestimmungen des DMSB
- b) Jede genehmigungspflichtige Veranstaltung (inkl. Kart-Clubsport) muss auf einer Kartbahn mit einer gültigen DMSB-Streckenlizenz bzw. CIK-FIA-Streckenlizenz durchgeführt werden. Bei einem Auslandsrennen einer nationalen DMSB-genehmigten Serie muss die Kartbahn eine CIK-FIA-Streckenlizenz oder eine Streckenlizenz vom betreffenden ASN besitzen.
- Insbesondere sind die zugelassenen Kartklassen gemäß Streckenlizenz zu beachten.
- Für CIK-FIA-Prädikatsveranstaltungen gelten die CIK-FIA-Bestimmungen.
- c) Alle in Deutschland ausgeschriebenen Serien und Kartklassen im DMSB-geregelten Kartsport müssen vom DMSB jährlich genehmigt werden und dürfen hinsichtlich ihrer technischen Bestimmungen nur auf den hier genannten Klassen basieren. Das Leistungsgewicht solcher Kartklassen darf grundsätzlich das Leistungsgewicht von Karts der internationalen Kartklasse der CIK-FIA KZ2 nicht überschreiten (gilt nicht für Superkarts auf Automobil-Rennstrecken). Zusätzliche Restriktionen (z. B. Mindestalter; Mindestgewicht, max. Motordrehzahl etc.) innerhalb einer Serie/Klasse sind möglich, wenn diese ebenfalls DMSB-genehmigt sind.
- d) Ein Wettbewerb im Kartsport kann aus mehreren Wettbewerbsteilen bestehen:
- Freies Training, Warm up, Zeittraining/Qualifying, Vorläufe (Heats), Hoffnungslauf, Rennen

ART. A.2 ZUGELASSENE KARTKLASSEN

Internationale Kartklassen

OK OK Junior
KZ2 KZ

Superkart

Nationale Kartklassen

DMSB-Bambini

Motor: IAME Parilla Waterswift, 60 ccm,
 (gem. DMSB-Homologation KM 33/11)

Chassis: DMSB-homologiert gem. DMSB-Bambini-Kart-Reglement
Reifen: 5 Zoll (Einheitsreifen)
Mindestgewicht:
 111 kg (+evtl. Motormehrgewicht) (Fahrer min. 35-2 kg gem. Bambini-Kart-Reglement)
Fahrer: Jahrgänge 2005 bis 2008 (unter Einhaltung des Fahrermindestgewichts)
 mit Nationaler DMSB-Kart-Lizenz Stufe A gemäß DMSB-Lizenzbestimmungen
Geräuschlimit: 90 + 2 dB(A)

DMSB-Hinweis: ab 2020 wird die Klasse Bambini durch die CIK-Klasse Mini abgelöst. Derzeit DMSB/MSA-homologierte Chassis können, bis zum Auslaufen der jeweiligen Homologation, weiter verwendet werden.

Die Sicherheitsausrüstung (z.B. DMSB-homologierte Sicherheitslenkung, DMSB-homologierter Sicherheitsstuh) muss dem derzeit gültigen DMSB-Bambini-Reglement entsprechen.

4-Takt-Klassen

(gemäß DMSB-Viertakt-Basis-Reglement – VTBR)

Motor: DMSB-hom. 4-Takt mit Fliehkraftkupplung
Kategorie I (Serie): 250 bis 400 ccm gem. VTBR
Kategorie II (Spezial): max. 250 ccm

Chassis:

Kat. I: frei gem. VTBR
Kat. II: CIK-FIA-homologiert

Reifen:

Kat. I: 5 Zoll (gem. jeweiligen Reglement)
Kat. II: 5 Zoll CIK-FIA-homologiert (gem. jeweiligen Reglement)

Mindestgewicht:

Kat. I: 130 kg (gem. Reglement)
Kat. II: 155 kg (gem. Reglement) bei einem Fahrer-Mindestgewicht von 62 kg (-2 kg).
 Junioren: 135 kg (mit DMSB-zugelassenen Sicherheitsstuh -3 kg als Gewichtsbonus)

Fahrer:

Kat. I: Junioren bis 11 kW ab Jahrgang 2009, Senioren ab 11 kW ab Jahrgang 2007 gem. DMSB-Lizenzbestimmungen.
Kat. II: Junioren: Jahrgang 2003 bis 2007 gem. DMSB-Lizenzbestimmungen
 Senioren: ab Jahrgang 2004 gem. DMSB-Lizenzbestimmungen

Geräuschlimit: 90 + 2 dB(A)

Das komplette DMSB-4-Takt-Basis-Reglement ist verfügbar unter www.dmsb.de/active/automobilспорт/kartsport/

World Formula: gemäß CIK-FIA Stand 2011

Grundsätzlich benötigen die Motoren aller Klassen eine Homologation der CIK-FIA oder des DMSB (Ausnahme: Superkart-Motoren müssen eine Registration der CIK-FIA aufweisen).

Karts mit alternativem Antrieb (Elektrokarts u.a.)

Nationale A-Wettbewerbe mit Karts welche über alternative Antriebstechnologien (z.B. Elektroantrieb) verfügen sind grundsätzlich, nach vorheriger Genehmigung durch den DMSB, möglich. Die vom DMSB veröffentlichten Richtlinien für die Durchführung von Veranstaltungen mit Elektrofahrzeugen sind einzuhalten.

TEIL B – SPORTLICHES REGLEMENT

ART. B.1 ZUGELASSENE BEWERBER UND FAHRER

In Abhängigkeit vom Status der Wettbewerbsteilnahme gemäß DMSB-Veranstaltungsreglement) dürfen nur Bewerber und Fahrer teilnehmen, die Inhaber einer dem Wettbewerb entsprechenden und gültigen Lizenz sind. Sofern ausländische Teilnehmer zugelassen sind, müssen diese zusätzlich eine Auslandsstartgenehmigung ihres ASN´s vorweisen.

ART. B.2 DEFINITIONEN

a) Langstrecke (Long Circuit):

Nicht gleichbedeutend mit „Langstreckenwettbewerb“.

Eine Rennstrecke gilt als „Long Circuit“, wenn Kart-Wettbewerbe auf Automobil-Rennstrecken mit FIA-Lizenz (Graduierung 1, 2, 3 oder 4) stattfinden (Klassen KZ2, KZ1, oder Superkart).

b) Langstreckenwettbewerb:

Wettbewerb mit Rennen, welcher in *der* vorgesehenen Distanz wesentlich über die Distanz eines Rennens zu einer Meisterschaft/Serie hinausgeht. Den technischen Bestimmungen eines Langstreckenwettbewerbes liegen DMSB-/CIK/FIA-genehmigte Reglements zu Grunde.

Ein Rennen gilt *im DMSB-Bereich* als Langstreckenwettbewerb, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

-Vorgesehene Länge des Rennens (ohne vorgesehene Unterbrechung) größer als 35 km oder 30 min Dauer.

-Fahrerwechsel (ggf. auch Kartwechsel) ist vorgesehen. Dabei sind die zusammenhängenden Maximaldistanzen in Abhängigkeit vom Alter des Fahrers zu berücksichtigen.

-Der Start zu einem Langstreckenrennen erfolgt grundsätzlich nach mindestens einer Formationsrunde hinter einem Pace-Car (-Kart) rollend.

-Der Einsatz eines Safety-Cars (-Karts) ist vorzusehen.

ART. B.3 DOKUMENTENPRÜFUNG UND TECHNISCHE ABNAHME

B.3.1 Der Veranstalter legt in der *Veranstaltungsausschrei-*

bung Ort und Zeit für Dokumentenprüfung und Technische Abnahme und die Kriterien zur Kennzeichnung des zum Wettbewerb (Training, Qualifying, Rennen) vorgesehenen Materials fest.

B.3.2 **Dokumentenprüfung:**

gemäß DMSB-Veranstaltungsreglement

B.3.2 **Technische Abnahme:**

Zur Technischen Abnahme müssen die Fahrer mit ihrem Wettbewerbsfahrzeug erscheinen und die vorgeschriebene Kartausrüstung (s.a. Teil. D dieses Reglements) vorweisen und wenn gefordert das gültige Homologations- oder Datenblatt vorlegen.

Karts bzw. Fahrerausrüstungen, die den Technischen Bestimmungen nicht entsprechen, werden zurückgewiesen. Es kann eine erneute Vorführung angeordnet werden. Nach jeder unfallbedingten Beschädigung des Karts hat der betreffende Fahrer sein Kart unaufgefordert einem Technischen Kommissar *der Veranstaltung* vorzuführen.

ART. B.4 ALLGEMEINE SICHERHEIT, FAHRVORSCHRIFTEN UND VERHALTENSREGELN

B.4.1 **Allgemein**

a) *Der Rennleiter/Rennleiter kann einem Fahrer, der gegen das Sportliche Reglement verstößt, die dafür vorgesehene Wertungsstrafe aussprechen und/oder diesen Fahrer den Sportkommissaren melden. Bewerber/Fahrer, die gegen das Technische Reglement verstoßen, werden den Sportkommissaren gemeldet.*

b) Im Laufe eines Wettbewerbs muss jeder Fahrer, dem ein Verstoß gegen technische Bestimmungen mit der dafür vorgesehenen Flagge angezeigt wird - ausgenommen während der letzten Runde - unverzüglich in die Reparaturzone bzw. Boxengasse fahren. Erst nachdem die Reglementkonformität wieder hergestellt ist, darf er den entsprechenden Wettbewerbsanteil fortsetzen.

c) Der Fahrer darf während jedem Wettbewerbsanteil keine fremde Hilfe auf der Rennstrecke erhalten, außer in der Reparaturzone, die er ohne fremde Hilfe erreichen muss.

d) Der Fahrer darf sich *nicht* entgegen der Fahrtrichtung auf der Rennstrecke und in der Boxengasse (bzw. in der Reparaturzone) bewegen, außer es ist unbedingt nötig, um eine gefährliche Situation zu vermeiden.

e) Es darf kein Fahrer die Einfahrt zur Strecke befahren, solange die Ampel an der Einfahrt auf rot geschaltet ist und in die Rennstrecke gefahrlos eingefahren werden kann. Kein Fahrer, der sich auf der Rennstrecke darf dabei behindert oder gefährdet werden.

Die Beschleunigungslinie, die optisch die Einfädelspur zur Rennstrecke begrenzt, darf beim Einfahren auf die Rennstrecke nicht überfahren werden.

f) Wenn der Rennleiter/Rennleiter einen Wettbewerbsanteil zu „wet-practice“ oder „wet-race“ erklärt, ist den Bewerbern/Fahrern die Entscheidung überlassen, entsprechende Maßnahmen (z.B. Reifenwechsel) vor-

zunehmen. Es ist in jedem Fall verboten, gleichzeitig Slicks und Regenreifen auf einem Kart zu montieren.

Sollte diese Entscheidung unmittelbar vor dem Start getroffen werden, wird eine Startverzögerung von 10 Minuten dringend empfohlen. Gibt es durch den Rennleiter/Rennndirektor keine entsprechende Festlegung für „wet-practice“ oder „wet-race“, müssen die für die jeweilige Klasse bzw. Serie vorgeschriebenen Slickreifen gefahren werden.

Der Rennleiter/Rennndirektor kann aus Sicherheitsgründen die zwingende Verwendung von Regenreifen vorschreiben.

B.4.2 Überholen, Fahrzeugbeherrschung und Streckenbegrenzung

- a) *Ein Kart darf die gesamte Breite der Rennstrecke benutzen.* Es kann, je nach Situation, sowohl auf der rechten als auch auf der linken Seite überholt werden. Eine Fahrweise, die andere Fahrer behindern könnte, z. B. mehr als ein Richtungswechsel auf einer Geraden, um eine Position zu verteidigen, das Abdrängen eines Karts oder jeder andere ungewöhnliche Richtungswechsel, ist verboten. Eine „Zickzack“-Fahrweise oder der Wechsel der Fahrlinie zur Verhinderung eines begonnenen legalen Überholmanövers ist verboten. Verstöße werden durch den Rennleiter/Rennndirektor mit einer Wertungsstrafe bestraft.

- b) *Sobald ein Kart von einem anderen Kart eingeholt wird, das dabei ist, es zu überrunden, muss der Fahrer des langsameren Karts dem Fahrer des schnelleren Karts bei der erstbesten Möglichkeit die Gelegenheit zum sicheren Überholen bieten.*

Falls ein zu überrundender Fahrer allem Anschein nach nicht bemerkt, dass ein anderer Fahrer ihn überrunden möchte, werden dem zu überrundenden Fahrer an den Streckenposten durch die Sportwarte der Streckensicherung geschwenkte blaue Flaggen gezeigt

- c) Ein Fahrer, der die blaue Flagge offensichtlich misachtet, kann vom Rennleiter/Rennndirektor mit einer Wertungsstrafe bestraft werden.

Ein systematischer oder wiederholter Verstoß wird den Sportkommissaren gemeldet

- d) Die Fahrer müssen zu jeder Zeit die Rennstrecke benutzen. Zur Vermeidung von Zweifeln:

- die weißen Linien, welche die Streckenbegrenzungen definieren, werden als Teil der Strecke angesehen, nicht jedoch die Kerbs, und

- ein Fahrer wird als von der Strecke abgekommen betrachtet, wenn sich alle vier Räder außerhalb der Streckenbegrenzung befinden.

- e) Wenn ein Kart aus irgendwelchen Gründen von der Strecke abkommt, darf der Fahrer auf die Strecke zurückfahren und das Rennen fortsetzen. Dies darf jedoch nur dann erfolgen, wenn kein anderer sich im Rennen befindliche Fahrer gefährdet oder behindert wird und ohne dass ein Vorteil gegenüber den anderen Fahrern, die sich im Wettbewerb befinden, erlangt wird.

- f) Wiederholt begangene schwere Fehler oder das offensichtliche Unvermögen, das Kart zu beherrschen (wie zum Beispiel mehrfaches Abkommen von der Strecke), wird den Sportkommissaren gemeldet und kann eine Disqualifikation vom Wettbewerb bzw. von einem Wettbewerbssteil des/der betreffenden Fahrer nach sich ziehen.

- g) Bei Kontakten/Kollisionen während eines Wettbewerbssteils kann gegen den verursachenden Fahrer eine Wertungsstrafe durch den Rennleiter/Rennndirektor bzw. den Sportkommissaren ausgesprochen werden.

B.4.3 Anhalten von Karts auf der Rennstrecke

- a) Der Fahrer, der nicht im Renntempo weiterfahren kann, *muss dieses* anzeigen. Es liegt in seiner Verantwortung, dass das keine Gefahr darstellt und so nahe wie möglich bei einer Ausfahrt *erfolgt*.

- b) Sollte ein Kart außerhalb der Boxengasse (Reparaturzone) anhalten, so muss es so schnell wie möglich vom betreffenden Fahrer von der Strecke entfernt werden, so dass es keine Gefahr mehr darstellt oder andere Fahrer behindert. Auch die Mithilfe der Sportwarte der Streckensicherung entbindet den Fahrer nicht von dieser Pflicht. Bis zum Ende dieses Wettbewerbssteils und dem endgültigen Abtransport hat sich der Fahrer an einer sicheren Position in der Nähe seines Karts aufzuhalten und die Anweisungen der Sportwarte der Streckensicherung zu befolgen.

- c) Das Nachtanken während eines Wettbewerbssteils ist verboten, mit Ausnahme von Langstreckenwettbewerben, bei welchen das Nachtanken in der Ausschreibung geregelt ist.

- d) Abgesehen vom Fahrer, von Sportwarten der Streckensicherung und entsprechend benannten Offiziellen, darf während jedes Wettbewerbssteils niemand ein Kart berühren, ausgenommen in der definierten Reparaturzone.

- e) Es ist nicht zulässig, ein Kart auf der Strecke zu schieben mit Ausnahme von Art. B.4.3 a) und b).

- f) Wenn ein Kart während eines Wettbewerbssteils stoppt und der Fahrer sich von seinem Kart entfernt, wird dieser Fahrer als ausgeschieden betrachtet und darf diesen Wettbewerbssteil nicht fortsetzen, ausgenommen während einer vom Rennleiter/Rennndirektor angeordneten Rennunterbrechung

B.4.4 Regeln zum Befahren der Boxengasse

- a) Die Boxengasse mit der Ein- und Ausfahrt von und zur Rennstrecke sind Teil der Rennstrecke.

- b) Der Teil der Strecke, der zur Boxengasse oder Reparaturzone führt, wird als „Boxeneinfahrt“ bezeichnet.

- c) Die Zufahrt zur Boxengasse oder zur Reparaturzone darf während des Wettbewerbes grundsätzlich nur über die Boxeneinfahrt erfolgen.

- d) Wenn ein Fahrer in die Boxengasse fahren will, muss er *dieses deutlich anzeigen* und sich versichern, dass er dies gefahrlos durchführen kann.

- e) Den Fahrern, die die Boxen oder die Reparaturzone verlassen, ist es verboten, die Linie zu überfahren, die an der Boxen- oder Reparaturzonenausfahrt auf der Strecke als Trennungslinie zwischen der Ausfahrtslinie und der Strecke aufgebracht ist; Fälle höherer Gewalt ausgenommen (die als solche von den Sportkommissaren anerkannt sind).
- f) Die Geschwindigkeit eines Karts in der Boxengasse muss jederzeit angemessen sein. In der Veranstaltungsausschreibung kann dafür eine erlaubte maximale Geschwindigkeit vorgeschrieben sein, wenn eine Messeinrichtung dafür ab dem freien Training vorhanden ist.

B.4.5 **Regelung zum Starten/Anlassen der Karts**

Grundsätzlich dürfen die Karts nur auf der Rennstrecke (inkl. Vorstartbereich) nach Anweisung durch den Rennleiter/Rennndirektor oder einen Vertreter für das Befahren der Rennstrecke für einen Wettbewerbsteil gestartet/angelassen werden. Außerhalb der Rennstrecke ist das Starten/Anlassen der Karts verboten. Bei einem Verstoß gegen die vorgenannte Regelung (Starten/Anlassen des Karts außerhalb des Bereichs z. B. im Fahrerlager etc.) kann der Bewerber/Fahrer mit einer Geldstrafe in Höhe von 100,- € bestraft werden. Im Wiederholungsfall kann der Bewerber/Fahrer durch die Sportkommissare disqualifiziert werden. In Ausnahmefällen (z. B. nach einer Reparatur) und nach Freigabe durch einen Technischen Kommissar kann das Kart für einen Probe- bzw. Testlauf in einem dafür ausgewiesenen Bereich gestartet werden. Dieser Bereich muss in der Veranstaltungsausschreibung bekanntgeben werden.

ART. B.5 FLAGGEN / STARTAMPEL

Folgende Flaggen werden vom Rennleiter/Rennndirektor oder stellv. Rennleiter benutzt:

- a) **Nationalflagge (wird hochgehalten und schnell gesenkt):**
Startzeichen (Nur in Ausnahmefällen)
- b) **Rote Flagge (geschwenkt):**
Im Training: Trainingsunterbrechung; die Teilnehmer fahren unverzüglich und unter größter Vorsicht in den Servicebereich. Überholverbot!
Im Rennen: Rennunterbrechung; die Teilnehmer fahren langsam bis zum Start-/Ziel-Bereich oder einen anderen, zum Briefing bekannt gegebenen, Punkt. Überholverbot!
- c) **Schwarz/weiß karierte Flagge (geschwenkt):**
Ende des Rennens bzw. des Trainings oder der Session. Diese Flagge darf nur einmal passiert werden.
- d) **Schwarze Flagge in Verbindung mit Zahl (Startnummer):**
Diese Flagge wird verwendet, um dem betreffenden Fahrer anzuzeigen, dass er sofort in die Reparaturzone oder in den Service-Bereich oder einen in der Ausschreibung festgelegten Platz fahren muss.

Sollte ein Fahrer, aus welchem Grund auch immer, dieser Anweisung nicht folgen, so sollte diese Flagge für höchstens zwei aufeinander folgende Runden gezeigt werden. Die Entscheidung, die schwarze Flagge zu zeigen, kann nur mit Zustimmung der Sportkommissare getroffen werden.

Der Fahrer, dem die schwarze Flagge gezeigt wurde, hat sich umgehend beim Rennleiter/Rennndirektor zu melden

- e) **Schwarze Flagge mit einer orangefarbenen Scheibe (ca. 40 cm Durchmesser) in Verbindung mit Zahl (Startnummer):**

Wird dem Fahrer gezeigt, dessen Kart aufgrund eines technischen Problems für ihn selbst oder andere zu einer Gefahr werden könnte oder offensichtlich dem technischen Reglement nicht mehr entspricht. Er muss bei der nächsten Möglichkeit in der Reparaturzone anhalten. Wenn das technische Problem beseitigt ist, darf der Fahrer das Rennen fortsetzen.

- f) **Schwarz/weiß diagonal unterteilte Flagge in Verbindung mit Zahl (Startnummer):**

Warnung für den betreffenden Fahrer für unsportliches Verhalten. Diese Flagge wird dem Fahrer während ein und demselben Wettbewerbsteil (Trainingssitzung, Heat, Rennen) nur einmal gezeigt. (Nötigenfalls wird er wegen wiederholtem unsportlichen Verhaltens aus dem Rennen genommen.)

Die drei letztgenannten Flaggen (d, e, f) sollten stillgehalten, zusammen mit einem schwarzen Schild mit einer weißen Nummer dem Fahrer gezeigt werden, dessen Nummer auf dem Schild angezeigt wird. Diese drei Flaggen können auch an anderen Stellen als der Start-/Ziellinie gezeigt werden, wenn der Rennleiter/Rennndirektor dies für erforderlich hält.

- g) **Blaue Flagge mit rotem Diagonalkreuz mit Zahl (Startnummer):**

Wird überrundeten Fahrern oder Fahrern, die bald überrundet werden bzw. *überrundet sind*, gezeigt. Der Fahrer beendet das Rennen und fährt direkt von der Rennstrecke zum Service-Parc.

Diese Flagge kann nur dann benutzt werden, wenn die Verwendung in der Serien- oder Veranstaltungsausschreibung geregelt ist.

Folgende Flaggen werden auch an den Streckenposten benutzt:

- h) **Gelbe Flagge (geschwenkt):**

Zeichen für Gefahr! Es gibt zwei Möglichkeiten mit der folgenden Bedeutung:

Einfach geschwenkt:

Geschwindigkeit reduzieren und nicht überholen. Bereit sein, eine unübliche Linie zu fahren. Es befindet sich eine Gefahr in einer Kurve oder einem Teil der Strecke.

Doppelt geschwenkt:

Geschwindigkeit reduzieren und nicht überholen. Bereit sein, eine unübliche Linie zu fahren oder auch

anzuhalten. Große Gefahr! Die Strecke ist völlig oder teilweise blockiert.

Gelbe Flaggen werden normalerweise nur von dem Posten gezeigt, der sich unmittelbar vor der Gefahr befindet. Das Überholen ist von der ersten gelben Flagge bis zum Passieren der grünen Flagge nach der Gefahrenstelle verboten.

Die gelbe Flagge wird auch während der Neutralisationsphase gezeigt (geschwenkt oder stillgehalten).

i) Gelbe Flagge mit roten Streifen (stillgehalten):

Diese Flagge informiert den Fahrer, dass sich die Haftungseigenschaften durch Öl, Wasser oder sonstige mögliche Verunreinigung auf der Strecke plötzlich verschlechtert haben. Wenn wegen einsetzenden Regens dieses Situation eintritt, wird diese Flagge in Verbindung mit einer nach oben gerichteten Hand des Sportwartes der Streckensicherung über vier Runden gezeigt oder bis die Fahrbahnoberfläche wieder in normalen Zustand ist.

(Wird normalerweise nicht durch die grüne Flagge aufgehoben.)

j) Hellblaue Flagge (geschwenkt):

Im Training: Schnellerer Teilnehmer folgt dicht auf, bei nächster Möglichkeit überholen lassen.

Im Rennen: Eine Überrundung steht an, schnelleren Teilnehmer unverzüglich das Überholen ermöglichen.

k) Weiße Flagge (geschwenkt):

Langsam fahrendes Fahrzeug (Teilnehmer oder Einsatzfahrzeug) im Abschnitt voraus auf der Strecke.

l) Grüne Flagge (geschwenkt):

Strecke wieder frei. Sie soll von dem Posten gezeigt werden, der unmittelbar hinter dem Zwischenfall, der die gelbe(n) Flagge(n) erforderlich machte, liegt. Somit ist das Überholverbot ab der grünen Flagge wieder aufgehoben.

Diese Flagge kann - falls erforderlich - auch dazu verwendet werden, um den Start zu Formationsrunden und zu Trainingsperioden zu signalisieren, jeweils auf Anordnung des Rennleiters/Rennleiters.

Startampel:

Das Startsignal soll mit der Startampel gegeben werden. Nur in Ausnahmefällen darf mit Flagge gestartet werden.

Die Startampel muss aus einem oder mehreren roten Lichtern bestehen, wobei diese von jedem Punkt des Startplatzes aus zu sehen sein müssen.

Die Verwendung von mehreren baugleichen und parallel geschalteten Leuchtflächen wird dringend empfohlen.

Neben den roten Leuchten soll ein helles orange-farbiges Blinklicht vorhanden sein und separat geschaltet werden können (für die Startverzögerung mit einer weiteren Formationsrunde).

Hinweis: Bei internationalen Rennen müssen die Bauart der Ampel und die elektrische Schaltung der Ampellichter den Bestimmungen der CIK/FIA entsprechen.

Digitale Lichtsignale als Ersatz für Flaggenzeichen:

Die Flaggenzeichen können durch digitale Lichtsignale (LED-Säulen und LED-Tafeln) ergänzt oder ersetzt werden. Die Funktionsweise, Bedeutung der Signalgebung sowie die Position der digitalen Lichtsignale muss der Rennleiter / Renndirektor in der Fahrerbesprechung bekanntgeben.

ART. B.6 TEST

Wenn Testfahrten unmittelbar vor einer Veranstaltung und im Zusammenhang mit einer Veranstaltung durchgeführt werden, ist für die Durchführung dieser Testfahrten der Veranstalter der den Testfahrten zugrunde liegenden Veranstaltung verantwortlich.

Der Rennleiter / Renndirektor entscheidet über die zu den Tests benutzte Streckenvariante und Ausstattung hinsichtlich Streckensicherung.

ART. B.7 FAHRERBESPRECHUNG / FREIES TRAINING

a) Für alle Fahrer findet grundsätzlich vor Beginn des Freien Trainings eine Fahrerbesprechung statt.

Die Teilnahme während der gesamten Dauer der Fahrerbesprechung ist für jeden Fahrer Pflicht. Eine festgestellte Nichtteilnahme oder nicht vollständige Teilnahme zieht eine Geldbuße von 100,- € nach sich (vorbehaltlich davon abweichender Serienbestimmungen).

b) Es darf nur am Freien Training teilgenommen werden, wenn der Fahrer die Dokumentenabnahme und das oder die verwendete/n Kart/s die technische Abnahme absolviert haben. Jedes am Training teilnehmende Kart muss in allen Punkten den technischen Bestimmungen entsprechen.

c) Die Rennstrecke darf während der in der Veranstaltungsausschreibung oder später mitgeteilten Trainingszeiten und nur von den für das Fahrzeug genannten Fahrern zu Übungszwecken befahren werden.

d) Jeder ausgeschriebenen Klasse sind während der Veranstaltung mindestens 10 Minuten freies Training zu gewähren. Darüber hinausgehende Serienbestimmungen gehen vor.

Dabei ist sicherzustellen, dass diese Zeit jedem Teilnehmer theoretisch zur Verfügung stehen muss (d.h. mehrere Trainingsgruppen bei Starterzahlen höher als Zulassungszahlen).

e) Wenn das Freie Training einer Klasse in mehrere Trainingsgruppen eingeteilt wird, müssen diese Trainingsgruppen rechtzeitig am Offiziellen Aushang bekannt gegeben werden. Ein Nachtrainieren oder ein Training in einer ursprünglich nicht vorgesehenen Gruppe ist nicht zulässig.

ART. B.8 ZEITTRAINING / QUALIFYING

a) Das Zeittraining/Qualifying wird in einer oder mehreren Sessions (gemäß Serienausschreibung) durchgeführt.

Die detaillierte Definition des Zeittrainings ist in die Serienbestimmungen oder in die Veranstaltungsausschreibung aufzunehmen. Wenn nötig, wird der Ablauf in der Fahrerbesprechung bekannt gegeben.

- b) Die Zeitnahme muss mit *einem für den betreffenden Wettbewerb* zugelassenen System mit einer Genauigkeit von mindestens 1/100 Sek. erfolgen.
- c) Für das Zeittraining / Qualifying werden die einzelnen Trainingsgruppen vom Veranstalter festgelegt. Die Dauer der Trainings Sitzung einer Gruppe muss mindestens fünf Minuten betragen und für alle Gruppen einer Klasse gleich sein. Die genaue Startzeit jeder Gruppe ist Bestandteil des Zeitplans. Der Trainingszeitraum beginnt mit der Startfreigabe (grünes Licht oder grüne Flagge) an der Ausfahrt der Strecke und endet mit dem Abwinken durch den Rennleiter/Renndirektor (rotes Licht an der Ausfahrt). Zu diesem Zeitpunkt bereits begonnene Runden können zu Ende gefahren werden und werden gewertet. Gleichzeitig mit Beginn des Abwinkens wird die Zufahrt zur Strecke geschlossen.

Der vorgegebene Trainingszeitraum muss von den Fahrern eingehalten werden. Ein Nachtrainieren oder ein Training in einer ursprünglich nicht vorgesehenen Gruppe ist nicht zulässig.

Fahrer, welche nicht im Renntempo auf der Strecke fahren, dürfen in keinem Fall die Ideallinie benutzen. Jede Behinderung eines anderen sich im Zeittraining/Qualifying befindlichen Fahrers *kann bestraft werden*.

- d) Die schnellste Rundenzeit des Fahrers bestimmt die Startposition *gemäß Serienbestimmungen für die/ das Heats/Rennen*. Bei Zeitgleichheit entscheidet die nächstschnellere Runde usw.

Wird auf diese Weise kein Unterschied festgestellt, ist der Fahrer der bessere, der zuerst seine schnellste Runde gefahren hat

Für das Rennen bzw. ggfs. die Vorläufe (Heats) qualifizieren sich die Zeit-Trainings schnellsten bis die max. zugelassene Starterzahl für das Rennen erreicht ist.

Besondere DMSB-Prädikats-/Serienbestimmungen hinsichtlich der Erreichung dieser max. Starterzahl gehen vor.

- e) Zum Rennen darf grundsätzlich nur zugelassen werden, wer die in der Ausschreibung festgelegten Qualifikationsbedingungen erfüllt hat. Als grundsätzliche Qualifikationsbedingung gilt das Erreichen einer gewerteten Zeitrunde innerhalb von 120% der Zeit des Schnellsten der Klasse.

Über die Zulassung von nicht qualifizierten Fahrern entscheidet der Rennleiter/Renndirektor auf schriftlichen Antrag des betreffenden Bewerbers.

ART. B.9 VORSTART / STARTAUFSTELLUNG

- a) Der Vorstartbereich ist ein vom Fahrerlager abgetrenntes Areal, zu dem nur berechtigte Personen Zutritt haben.

Sobald der Zugang zum Vorstartbereich für eine Klasse gestattet ist, haben Fahrer dieser Klasse die Berechtigung, mit einem (1) rennfertigen Kart und grundsätzlich einem (1) Mechaniker je Fahrer, dieses Areal zu betreten.

Jegliche Arbeiten an den Karts mit Ausnahme der Korrektur des Reifendrucks im Vorstartbereich ist verboten.

Die Einfahrt zum Vorstart wird fünf Minuten vor der angeschlagenen Startzeit des Rennens geschlossen.

Fahrer, die nicht rechtzeitig den Vorstartbereich erreichen (verspätete Fahrer), dürfen aus der Reparaturzone/Boxengasse dem Starterfeld nachstarten, wenn alle anderen Fahrer des betreffenden Starterfeldes nach dem Startsignal ein erstes Mal die Startlinie überfahren haben. Befindet sich die Einfahrt auf die Strecke nach der Zeitmesslinie, haben die Fahrer die erste Rennrunde beendet, wenn erstmals die Zeitmesslinie überquert wurde.

- b) Die Startaufstellung für jedes Rennen wird durch die Ergebnisse im Zeittraining/Qualifying bzw. in den Vorläufen oder Hoffnungsläufen bestimmt
 - c) Der Fahrer auf Startplatz eins jeder Startaufstellung eines Wettbewerbssteils kann auch die jeweils andere Seite in der ersten Reihe für seinen Start auswählen. Will er von diesem Recht Gebrauch machen, ist davon der Rennleiter/Renndirektor zu informieren, bevor das Zeichen zum Verlassen des Vorstarts gegeben wurde. Bleibt diese Information aus, ist der Startplatz eins auf der Seite, wie in der Streckenlizenz bzw. Ausschreibung angegeben.
- Ein Startplatzausch betrifft ausschließlich die erste Startreihe.
- d) Zusätzliche Bestimmungen für Karts mit Onboard-Starter:

Drei Minuten vor der Freigabe zum Start der Warm up oder Formationsrunde ertönt ein Signal und es wird ein „3-Minuten-Schild“ gezeigt. Die Mechaniker haben umgehend das Vorstart-Areal zu verlassen.

Wenn ein Fahrer nach diesem 3-Minuten-Signal wieder Hilfe eines Mechanikers in Anspruch nimmt, darf er dem Feld nach Möglichkeit und Freigabe zwar Nachstarten, muss aber die letzte Startposition einnehmen und von dieser starten.

- e) Ob ein "Start Servicing Park" und/oder ein "Ziel Servicing Park" gemäß CIK-FIA-Bestimmungen eingerichtet wird, kann in der jeweiligen Veranstaltungs- und/oder Serienausschreibung geregelt werden.

ART. B.10 FORMATIONSRUNDE

Vor jedem Start ist annähernd eine Formationsrunde zu fahren. Der Beginn der Formationsrunde(n) ist durch den Rennleiter/Renndirektor im Briefing bekanntzugeben

Mit dem Beginn der Formationsrunde(n) oder der vor der Formationsrunde/n gefahrenen Warm up-Runde/n steht der Fahrer unter der Weisung des Starters, d.h. jegliche fremde Hilfe ist verboten.

Während der Formationsrunde(n) ist Überholen untersagt, außer der vorausfahrende Fahrer wird wegen eines technischen Defektes offensichtlich bedeutend langsamer oder den Fahrer ist es erlaubt, seine verlorene Startposition regulär wieder einzunehmen.

Bei in der Startphase zur Formationsrunde verloren gegangenen ursprünglichen Startpositionen gilt folgendes:

- a) Rollender Start: Die ursprüngliche Startposition kann bis zu einem definierten Punkt („rote Linie“ oder „Grid

Line“) wieder eingenommen werden. Die beteiligten Fahrer ermöglichen dieses Einordnen. Vom Passieren dieser Linie bis zum Startsignal ist Überholen nicht mehr zulässig. Einzige Ausnahme ist das Überholen von Fahrern, die aufgrund eines technischen Defektes die Geschwindigkeit der geschlossenen Formation nicht halten können.

- b) Stehender Start: Die ursprüngliche Startposition kann in der Startaufstellung wieder eingenommen werden, solange die rote Flagge vor dem Feld positioniert ist. Andernfalls muss der verspätete Fahrer eine Startposition hinter dem Feld einnehmen.

Jeder Fahrer ist selbst dafür verantwortlich, seine Position im Starterfeld beizubehalten, und der Starter ist nicht verpflichtet, eine weitere Formationsrunde zu veranlassen, damit der Fahrer seine Position wieder einnehmen kann.

Sollte ein Fahrer während der Formationsrunde/n anhalten, so darf er erst dann erneut starten, wenn das gesamte Feld ihn passiert hat. Er kann sich dann hinter der Formation (Feld) anschließen und unter Beachtung vorgenannter Punkte a) oder b) nachstarten. Sollte er versuchen, im Falle einer weiteren angeordneten Formationsrunde vor dem Feld die Formationsrunde erneut aufzunehmen in der Hoffnung, dass der Führende ihn überholt, wird ihm unverzüglich die schwarze Flagge gezeigt und er wird von der weiteren Teilnahme an diesem Wettbewerbssteil ausgeschlossen.

Sollte der Starter jedoch zu der Überzeugung gelangen, dass der Fahrer durch das Vorgehen eines anderen Fahrers zum Anhalten gezwungen wurde, kann er die Formationsrunde abbrechen und die Startprozedur neu beginnen, wobei die Fahrer ihre ursprüngliche Position im Starterfeld einnehmen.

Während der Formationsrunde darf von keinem Fahrer eine andere Streckenführung benutzt werden, als die, die für die Formationsrunde vorgeschrieben ist.

In jeder weiteren - über die ursprünglich vorgesehene Formationsrunde hinausgehend angeordneten Formationsrunde - gelten die gleichen im Art. B.10 aufgeführten Bestimmungen.

ART. B.11 START

- a) Rollender Start

In der zweiten Hälfte der Formationsrunde ist die Geschwindigkeit zu reduzieren und nach dem Passieren der „Roten Linie“ gleichmäßig beizubehalten. Die Formation bildet zwei Reihen und fährt in dieser Formation mit gleichmäßiger Geschwindigkeit in Richtung Start. Das ROTE LICHT der Startampel ist angeschaltet.

Ist der Starter mit der Geschwindigkeit und der Formation zufrieden, wird der Start mit dem Erlöschen des ROTEN AMPELLICHTES freigegeben. Falls das Startareal mit Startkorridoren gemäß CIK/FIA-Bestimmungen versehen ist, darf erst dann der entsprechende Startkorridor verlassen werden. *Die Linien der Kennzeichnung der Korridore gehören zu den Startkorridoren.*

- b) Stehender Start

Am Ende der Formationsrunde steht ein Sportwart mit erhobener ROTEN FLAGGE an der Startlinie und

die Fahrer nehmen ihre Startposition ein. Alle Lichter der Startampel sind aus. Wenn alle Fahrer auf ihrer Startposition stehen, wird dieses durch einen Sportwart am Ende der Formation mit der GRÜNEN FLAGGE angezeigt und der Sportwart mit der roten Flagge geht beiseite. Danach wird das ROTE LICHT angeschaltet. Innerhalb der nächsten 6 Sekunden wird der Start freigegeben, indem das ROTE LICHT erlöscht.

Kann ein Fahrer nicht starten, verbleibt er in seinem Kart und hebt zur Information deutlich einen Arm. In diesem Fall darf der Fahrer, der die extra Formationsrunde verursacht hat, bei der folgenden Startaufstellung nicht seinen ursprünglichen Startplatz einnehmen (gilt auch bei weiteren extra Formationsrunden), sondern den letzten Startplatz bzw. einen Startplatz hinter der letzten Startreihe.

- c) Extra Formationsrunde:

Ist der Starter nicht zufrieden (gilt für rollenden und stehenden Start), wird eine weitere Formationsrunde gefahren. Die Anzeige für eine extra Formationsrunde erfolgt durch ein ORANGENES BLINKLICHT oder ein anderes zur Fahrerbesprechung bekannt gegebenes Zeichen des Rennleiters/Renndirektors/Starters. Das rote Ampellicht bleibt angeschaltet.

- d) Die Startprozedur ist durch den Rennleiter/Renndirektor zur Fahrerbesprechung bekannt zu geben.

ART. B.12 FEHLSTART/FRÜHSTART

- a) Als „Fehlstart“ oder „Frühstart“ wird ein nicht dem Reglement entsprechend vollzogener Start eines Fahrers bezeichnet.

Als Fehlstart gilt insbesondere folgendes:

- Verlassen der Formation vor Abgabe des Startsignals (z.B. Überfahren der Sektorenmarkierung)
- nicht korrekte Geschwindigkeit während der Startphase beim rollenden Start
- Vorwärtsbewegung des Karts vor dem Startsignal beim stehenden Start
- falscher Startplatz bzw. Startposition (z.B. vor dem Poleman)
- nicht korrekte Startposition beim stehenden Start

Als Frühstart gilt beim stehenden Start das Vorwärtsbewegen des Karts bevor die roten Ampellichter erloschen sind.

- b) Jeder festgestellter Fehlstart oder Frühstart wird durch den Rennleiter/Renndirektor mit einer Wertungsstrafe gemäß Art. B.17 bestraft.
- c) Im Falle eines wiederholten Fehlstarts kann der Rennleiter/Renndirektor die Startprozedur mit der roten Flagge stoppen und die Verursacher den Sportkommissaren melden.

ART. B.13 FREMDE HILFE / REPARATURZONE

- a) Nach Abgabe des Signals (grüne Flagge) zum Befahren der Strecke durch den Rennleiter/Renndirektor zu einem Wettbewerbssteil gelten die Rennvorschriften. Wo immer ein Kart auf der Strecke stehen bleibt, darf abge-

sehen von der Hilfe, um das Kart von der Fahrbahn weg an eine sichere Stelle zu bringen, keine Hilfe angenommen werden.

Der Fahrer muss bis zum Ende des Rennens in der Nähe seines Karts in einer sicheren Position bleiben und die Anweisungen der Sportwarte der Streckensicherung befolgen.

- b) Arbeiten am Kart sind nur in der Reparaturzone erlaubt, wenn der Fahrer diese mit eigener Kraft erreicht. Es ist verboten, Werkzeug und/oder Reserveteile am Kart mitzuführen.
- c) Der Ort der Reparaturzone wird vom Veranstalter auf Grundlage der Streckenlizenz festgelegt.

ART. B.14 NEUTRALISATION / UNTERBRECHUNG UND FORTFÜHRUNG DES RENNENS

B.14.1 Neutralisation eines Rennens

- a) Der Rennleiter/Rennndirektor kann einen Heat oder ein Rennen neutralisieren. Davon wird Gebrauch gemacht, wenn die Rennstrecke blockiert ist oder Fahrer oder Offizielle sich in Gefahr befinden, jedoch ein Rennabbruch nicht nötig erscheint.
- b) Wenn diese Entscheidung getroffen wurde, zeigen der Rennleiter/Rennndirektor und die Sportwarte der Streckensicherung an den Streckenposten geschwenkte gelbe Flaggen und eine Tafel mit dem Wort „SLOW“ (schwarz auf gelb) so lange, wie die Neutralisation bestehen bleibt. Wenn vorhanden, wird das orange Blinklicht an der Start-Ziellinie während dieser Zeit eingeschaltet.
- c) Alle im Wettbewerb befindlichen Karts müssen in einer Reihe hinter dem Führenden fahren und Überholen ist verboten, es sei denn, ein Kart wird wegen eines Problems langsamer und kann der Geschwindigkeit der Formation nicht mehr folgen.
- d) Während der Neutralisationsphase bestimmt das führende Kart die Geschwindigkeit, die stark reduziert sein muss. Alle anderen Karts müssen in einer geschlossenen Formation folgen.
- e) Es darf in die Reparaturzone gefahren werden, aber die Ausfahrt darf erst dann erfolgen, wenn dieses durch einen Offiziellen erlaubt wird. Das wieder einfahrende Kart kann der Formation in moderater Geschwindigkeit folgen, bis es zum letzten Kart abgeschlossen hat.
- f) Wenn der Rennleiter/Rennndirektor entscheidet, die Neutralisationsphase zu beenden, wird das orange Blinklicht ausgeschaltet. Das ist das Zeichen, dass beim nächsten Passieren der Startlinie der Restart erfolgen wird. Während dieser Runde werden die „SLOW“-Tafeln weiterhin und die gelben Flaggen stillgehalten gezeigt.
- g) Der Führende setzt die Geschwindigkeit in dieser Runde gleichbleibend fort. Der Rennleiter/Rennndirektor schwenkt an der Startlinie die grüne Flagge, die Karts dürfen daraufhin wieder beschleunigen und Überholen ist erlaubt, wenn der jeweilige Fahrer die Startlinie passiert hat. *An den Streckenposten werden die Tafeln*

und die gelben Flaggen *eingezogen* und für eine Runde geschwenkte grüne Flaggen *gezeigt*.

- h) Jede während der Neutralisationsphase gefahrene Runde zählt als Rennrunde.
- i) Wird das Rennen während der Neutralisationsphase beendet, wird die karierte Flagge gezeigt. Überholen ist nur dann erlaubt, wenn ein Kart so langsam wird, dass es den anderen nicht mehr folgen kann.

B.14.2 Unterbrechung eines Rennens/Heat

Sollte die Unterbrechung eines Rennens/Heats erforderlich werden, zeigt der Rennleiter/Rennndirektor an der Start- und Ziellinie die rote Flagge. Unmittelbar ab diesem Zeitpunkt werden an den Streckenposten gleichzeitig rote Flaggen gezeigt.

Alle Fahrer müssen sofort das Rennen unterbrechen, ihre Geschwindigkeit reduzieren und langsam zur Startlinie oder einen anderen in der Fahrerbesprechung bekannt gegebenen Ort fahren bzw. den Anweisungen der Sportwarte der Streckensicherung folgen. Überholen ist dabei verboten.

B.14.3 Fortführung oder Beendigung eines Rennens / Heats nach der Unterbrechung

- a) Wenn nicht wenigstens 2 *komplette* Runden bis zum Zeigen der roten Flagge *durch den Führenden* absolviert wurden, wird der erste Start für ungültig erklärt und der Neustart erfolgt mit der ursprünglichen Startaufstellung innerhalb der dem Zeigen der roten Flagge folgenden 30 Minuten. Der Rennleiter/Rennndirektor entscheidet, ob der Vorstart auch vor dem Restart zu einer festgelegten Zeit geschlossen wird. Die Rennstrecke entspricht der ursprünglich vorgesehenen *Distanz*.
- b) Wenn *der Führende zum Zeitpunkt des Zeigens der roten Flaggen* mehr als 2 Runden und weniger als 75 % der vorgesehenen Rennstrecke absolviert *hat*, wird der Restart innerhalb der folgenden 30 Minuten gegeben. Diese Restartzeit ist sobald als möglich bekannt zu geben. Der Countdown muss mindestens mit der 10-Minuten-Bekanntgabe erfolgen. Die Distanz des wieder gestarteten Rennens/Heats entspricht der Differenz zwischen der ursprünglich vorgesehenen Rennstrecke zu bereits bis zum Rennabbruch absolvierten vollständigen Rennstrecken.

Alle Fahrer, die die letzte Runde vor dem Rennabbruch beendet haben oder die sich in der Reparaturzone (ausgenommen Rennen mit Verwendung der Flagge gemäß Art. B.5.g) im Moment des Rennabbruches befanden, sind zum Neustart zugelassen. Sie können, sofern gemäß den technischen Bestimmungen zulässig, das Reservekart verwenden. Das erste Kart und das Reservekart können im dafür definierten Reparaturbereich (Servicing park) vom Fahrer selbst und seinem Mechaniker repariert oder betankt werden (keine Parc fermé Bestimmungen).

Das Rennen / der Heat wird unter „SLOW“-Bedingungen fortgesetzt. Die Karts befinden sich in einer Reihe in der Reihenfolge, die sie am Ende der Runde bevor die rote Flagge gezeigt wurde, innehaben.

Auf das Zeichnen des Rennleiters/Rennleiters direktors wird in dieser Reihenfolge in wenigstens einer Runde unter SLOW-Bedingungen gestartet (SLOW-Schilder und stillgehaltene gelbe Flaggen). Ab diesem Restart der Formation unter SLOW-Bedingungen beginnt die verbleibende Rennstrecke (keine erneute Einführungsstrecke). Der Rennleiter/Rennleiter direktor kann nach dieser einen Runde die SLOW-Phase beenden (grüne Flagge) oder bei Notwendigkeit auch fortsetzen.

Das Ergebnis des wieder gestarteten Rennens ist auch das Gesamtergebnis des betreffenden Rennens.

Ist ein Restart nicht möglich, werden 50 % der für dieses Rennen vorgesehenen Serien-Wertungspunkte vergeben. Im Fall eines nicht mehr gestarteten Heats werden die Heatpunkte wie ursprünglich vorgesehen vergeben.

- c) Sind mindestens 75 % der vorgesehenen Rennstrecke vom *Führenden* bis zum Rennabbruch gefahren worden, gilt das Rennen als beendet und wird wie vorgesehen gewertet.
- d) Die Platzierung eines unterbrochenen Wettbewerbsanteils (Rennens/Heat) ist die Reihenfolge, die die Fahrer am Ende der letzten Runde innehaben, bevor die rote/n Flagge/n gezeigt wurde/n.

ART. B.15 BEENDIGUNG DES RENNENS, PARC-FERMÉ UND NACHKONTROLLE

B.15.1 Beendigung des Rennens

Mit dem Zeigen der Zielflagge wenn der Führende die Ziellinie überfährt, ist der entsprechende Wettbewerbsanteil beendet. In jedem Wettbewerbsanteil werden ohne Rücksicht auf die zurückgelegte Rundenanzahl alle nachfolgenden Fahrer beim Überfahren der Ziellinie abgewinkt. Nach Abwinken des Zeitschnellsten/Führenden herrscht in der Auslaufstrecke Überholverbot gegenüber den Fahrzeugen, die sich noch im Rennen befinden und noch nicht abgewinkt sind.

B.15.2 Vorzeitiges oder verspätetes Zeigen der Zielflagge

Wird die Zielflagge vorzeitig gezeigt, so ist dieser Zeitpunkt für die Wertung maßgebend. Wird die Zielflagge später als zum vorgesehenen Zeitpunkt gezeigt, so gilt für die Wertung der Zeitpunkt, zu welchem der Wettbewerb gemäß Veranstaltungsausschreibung hätte enden müssen.

B.15.3 Parc-Fermé

- a) Der Veranstalter hat einen abgesperrten Bereich als Parc-Fermé auszuweisen. Es ist verboten, im Parc-Fermé Arbeiten am Kart durchzuführen. Der Rennleiter/Rennleiter direktor oder die Sportkommissare legen fest, welche Karts in den Parc-Fermé-Bereich gebracht werden müssen. Im Parc-Fermé dürfen sich nur vom Rennleiter/Rennleiter direktor/Sportkommissar dazu autorisierte Personen aufhalten.
- b) Für die Strecke von der Ziellinie bis zum Verlassen des Wiegebereichs gelten nach dem Abwinken des Rennens Parc-Fermé-Bestimmungen.

B.15.4 Nachkontrolle

- a) Die Sportkommissare haben das Recht, alle Karts, Ersatzmotoren und Reifen (alle abgenommenen Sätze)

einer Kontrolle durch die Technischen Kommissare unterziehen zu lassen.

- b) Fahrer, die eine solche Überprüfung verweigern oder das Kart oder einzelne Teile des Karts einer angeordneten Untersuchung entziehen, werden *disqualifiziert*.
- c) Kosten die aufgrund von technischen Untersuchungen vor Ort, von Amts wegen angeordnet, den Teilnehmern entstehen werden nicht erstattet

ART. B.16 PLATZIERUNG

- a) Alle Fahrer platzieren sich nach der Anzahl der von ihnen gefahrenen Runden. Sieger ist der Fahrer, der nach Zurücklegen der vorgesehenen Distanz (Rundenanzahl) als erster über die Ziellinie fährt.

Bei Rennen über eine Zeitdistanz wird abgewartet, wenn nach Ablauf der Zeit der Führende die Ziellinie passiert.

Die Platzierung der nachfolgenden Fahrer ergibt sich aus der Anzahl der von ihnen gefahrenen Runden und der Reihenfolge des Überfahrens der Ziellinie. Runden, die nicht aus eigener Kraft des Karts oder durch Schieben zurückgelegt bzw. *beendet* wurden, werden nicht gewertet.

- b) Ausgefallene Fahrer werden unter Berücksichtigung der zurückgelegten Runden ebenfalls gewertet. Fahrer, die in der gleichen Runde ausgefallen sind, werden analog des Ergebnisses der Qualifikation für dieses Rennen platziert.

ART. B.17 WERTUNGSSTRAFEN

- a) Wertungsstrafen werden bei festgestellten Verstößen vom Rennleiter/Rennleiter direktor und den Sportkommissaren verhängt.
- b) Verstöße, die vom Rennleiter/Rennleiter direktor geahndet werden, sind:

- Fehl-/Frühstart

- Start von einer nicht korrekten Position, z. B. vor dem Polesetter beim rollenden Start – Zeitstrafe 5 s
- Wiederholtes Nichtbeachten der vorgegebenen Geschwindigkeit beim rollenden Start – Zeitstrafe 5 s
- Vorwärtsbewegen des Karts bevor die roten Ampellichter erloschen sind (=Frühstart beim stehenden Start) – Zeitstrafe 5 s

Beim rollenden Start wird das Verlassen des entsprechenden Startkorridors vor dem Startsignal wie folgt bestraft:

- Überfahren der Korridor-Markierung mit zwei Rädern – Zeitstrafe 3 s
- Überfahren der Korridor-Markierung mit vier Rädern – Zeitstrafe 10 s

- Überholen nach der roten Linie bei rollendem Start – Zeitstrafe 5 s

- Verstoß gegen die Fahrvorschriften und Verhaltensregeln – Zeitstrafe 5 s

- Nichtbeachten von Flaggenzeichen (ohne festgestellte Gefährdung anderer) – Zeitstrafe 5 s

- Unerlaubtes Bewegen des Karts entgegen der Fahrtrichtung – Zeitstrafe 5 s

- Verlassen der Rennstrecke mit allen vier Rädern mit Wettbewerbsvorteil - Zeitstrafe 5 s

- Frontspoiler befindet sich in einer nicht korrekten Position - Zeitstrafe 5 s (kein Protestrecht möglich)

Durch den Rennleiter/Rennndirektor ausgesprochene Zeitstrafen sind mit dem Rechtsmittel der Berufung nicht anfechtbar.

- c) Festgestellte Verstöße gem. Art. B.17.b) während des freien Trainings werden den Sportkommissaren gemeldet.
- d) Festgestellte Verstöße gem. Art. B.17.b) und festgestellte Behinderung eines anderen Fahrers gem. Art. B.8.c) während des Zeittrainings können vom Rennleiter/Rennndirektor mit folgenden Wertungsstrafe gehandelt werden:
- Streichung der drei schnellsten Runden im Zeittraining
- e) Ist der Rennleiter/Rennndirektor zur Auffassung gelangt, dass ein Verstoß mehrfach erfolgt oder schwerwiegender ist und ggf. eine Gefährdung anderer stattgefunden hat, wird dieser Verstoß den Sportkommissare gemeldet.
- f) Während eines Wettbewerbssteils soll der Rennleiter/Rennndirektor eine Wertungsstrafe gemäß B.17.b) gegen denselben Fahrer nur einmal verhängen und jeden weiteren Verstoß an die Sportkommissare melden.
- g) Festgestellte Verstöße gegen technische Bestimmungen werden vom Rennleiter/Rennndirektor an die Sportkommissare gemeldet
- h) Alle vom Rennleiter/Rennndirektor ausgesprochenen Wertungsstrafen sind umgehend den Sportkommissaren mitzuteilen.

ART. B.18 REGELUNG ZUR FRONTSPOILER-BEFESTIGUNG

- a) Die Verwendung des CIK-FIA Frontverkleidungs-Befestigungssystems ist in allen Kart-Klassen im Rahmen eines DMSB-genehmigten Kartrennens vorgeschrieben (Ausnahme: Superkart). Der Teilnehmer (Fahrer/Mechaniker) betritt zum entsprechenden Wettbewerbssteil den Vorstartbereich (Start Servicing Park) mit dem Kart und mit demontierter Frontverkleidung. Erst auf Anordnung eines Offiziellen wird die Frontverkleidung mit dem Befestigungsset innerhalb des Vorstartbereichs (Start Servicing Park) montiert.
- Nach dem jeweiligen Wettbewerbssteil kontrolliert ein Technischer Kommissar oder ein Beauftragter (als Sachrichter benannt) unmittelbar vor der Wiegeprozedur das Kart hinsichtlich der Position der Frontverkleidung.
- b) Bei allen DMSB-genehmigten Kartserien und Veranstaltungen gilt folgende Vorgehensweise zur Bestrafung bei ausgelöstem Frontspoiler (Frontspoiler befindet sich in einer nicht korrekten Position):
- Jedes Kart, an dem sich der Frontspoiler nicht in der korrekten Position befindet, wird dem Rennleiter/Rennndirektor gemeldet und führt ohne weitere Untersuchung zu einer Zeitstrafe von 5 Sekunden für den entsprechenden Fahrer.
 - *Unabhängig von der Situation ist eine Rücknahme der Zeitstrafe grundsätzlich nicht möglich.*

- Es ist verboten, nach der Zielflagge Arbeiten am Kart durchzuführen. Verstöße gegen dieses Verbot bestrafen die Sportkommissare mit einer Disqualifikation vom entsprechenden Wettbewerbssteil und im Wiederholungsfall mit einer Disqualifikation vom Wettbewerb. Erst nach Ende der Wiegeprozedur sind wieder Arbeiten am Kart erlaubt (siehe Art. B.15.3.b).

- Das Zurücksetzen eines ausgelösten Frontspoiler-Befestigungskits wird als Reparatur angesehen. Dieses Zurücksetzen ist ausschließlich in der Reparaturzone erlaubt, wenn diese vor dem Ende des entsprechenden Wettbewerbssteils auf dem dafür vorgeschriebenen Weg erreicht wird.

TEIL C – TECHNISCHES REGLEMENT

Die internationalen Kartklassen (siehe Teil A des Reglements) werden allein durch das Technische Reglement der CIK-FIA geregelt. Ausnahmen sind nachstehend im Teil C aufgeführt.

ART. C.1 ZULASSUNGSVORAUSSETZUNGEN FÜR DAS KART

Über das DMSB-Veranstaltungsreglement hinaus gilt:

- Übereinstimmung mit den für das Kart geltenden sportgesetzlichen Bestimmungen;
- Übereinstimmung mit CIK/FIA- bzw. DMSB-Homologationsblatt (falls zutreffend);
- ein wie im Veranstaltungs-Reglement (VR) geforderter Wagenpass o. ä. Dokument ist grundsätzlich nicht erforderlich (Ausnahme: DMSB-Kartpass für behinderungsbedingt umgebaute Karts).

ART. C.2 DEFINITIONEN

a) Kart:

Gemäß Definition des Art. 1.2.1.1 des CIK-FIA Technischen Reglements.

Hierüber hinaus gilt:

Der maximale Gesamt-Hubraum des Motors/der Motoren eines Karts darf 250 ccm bei Zweitaktmotoren oder 400 ccm bei Viertaktmotoren nicht überschreiten. Die gemäß jeweiligem Reglement zulässigen Toleranzen bleiben unberücksichtigt. Des Weiteren benötigen die Motoren grundsätzlich eine CIK-FIA bzw. DMSB-Homologation, es sei denn die entsprechende Serie verfügt über eine Freigabe der CIK-FIA auf Basis eines Datenblatt des Motorenhersteller.

b) Freigestellt:

Das betreffende Teil darf in jeder Hinsicht bearbeitet oder verändert werden, wobei es auch gegen ein anderes Teil ersetzt werden darf. Vollkommene Freiheit besteht auch hinsichtlich Material, Form und Anzahl; d.h., das Teil darf auch vollkommen weggelassen werden.

c) Homologationsblatt:

Offizielle Bestätigung der CIK/FIA oder des ASN (nationale Sporthoheit), dass ein bestimmtes Bauteil oder Fahrzeug in ausreichender Stückzahl hergestellt wurde, um in einer internationalen Kartgruppe bzw. nationalen Kartklasse eingestuft und eingesetzt zu werden. Das Homologationsblatt setzt sich zusammen aus einer Basis-Homologation (in der die Serie beschrieben wird), inklusive Anhängen und evtl. Homologationsnachträgen (z.B. für Erweiterungen: Nachtragstyp VO =

Variant Option oder für Korrekturen: Nachtragstyp: ER = Erratum).

- d) Rad:
Das Rad ist die Felge mit montiertem luftbefülltem Reifen, welches der Lenkung oder dem Antrieb des Karts dient (vgl. auch Art. 1.2.6 des CIK-FIA-Technischen Reglements).
- e) Einkreis-Wasser-Kühlsystem:
Dieser wird durch nur einen Kühler, max. einer Pumpe und einem Einkreis-Leitungssystem ohne jegliche Kombination (z.B. 2 in 1 Kreislauf) gebildet.
Des Weiteren ist ein zusätzlicher By-pass-Kreislauf, welcher dem normalen Funktionieren des Thermostats dient, zulässig.
- f) Telemetrie:
Jegliche Art von kabelloser Übertragung technischer Echtzeit-Daten vom Fahrzeug zur Box/Empfänger oder umgekehrt, während sich das Fahrzeug in Bewegung befindet.
Die Verwendung eines GPS-Geräts am Kart wird nicht als Telemetrie angesehen.
- g) Verbundwerkstoff:
Material bestehend aus mindestens zwei Komponenten, welche im inhomogenen Verbund der Materialgesamtheit Eigenschaften verleiht, die keine der Einzelkomponenten einzeln aufweist Bsp.: Glasfaser und Kleber/Härter.
- h) Metall-Legierung:
Eine Metall-Legierung ist ein durch Zusammenschmelzung erzeugtes homogenes Material, welches mindestens aus zwei chemischen Elementen besteht, von denen das überwiegende Grundelement ein Metall sein muss.
Die Bezeichnung der Legierung wird durch ihre Grundelemente (Komponenten) bestimmt.
- i) Data processing/ Data Logging
Jedes System, mit oder ohne Aufzeichnung, am Kart installiert, welches dem Fahrer oder seinem Team ermöglicht, während oder nach dem Rennen, jegliche Informationen zu lesen, zu erkennen, zu erhalten, aufzuzeichnen oder zu übertragen.

ART. C.3 TECHNISCHER ZUSTAND/ ALLGEMEINE TECHNISCHE BESTIMMUNGEN

C.3.1 Reglementskonformität der Karts

Die Karts müssen ab dem Zeitpunkt der Technischen Abnahme in allen Punkten den Technischen Bestimmungen (Internationalen Bestimmungen der CIK/FIA, den Bestimmungen des DMSB sowie den gesonderten Serien-Bestimmungen) entsprechen.

Die zugeteilten Startnummern haben die Teilnehmer vor der Technischen Abnahme am Wettbewerbsfahrzeug vorn, hinten und an beiden Seitenkästen anzubringen.

C.3.2 Besondere technische Bestimmungen des DMSB

a) Karosserie:

Für die Karts aller Klassen, mit Ausnahme der Bambini-Klasse, sind CIK/FIA-homologierte Karosserieteile

(Seitenkästen, Frontspoiler, Frontschild und Heckauffahrtschutz) gemäß CIK/FIA-Reglement vorgeschrieben. Des Weiteren ist für die Karts aller Klassen die Verwendung eines CIK-FIA-homologierten Frontspoiler Befestigungssatz (Front Fairing Mounting Kit) gemäß Technischer Zeichnung 2c des CIK-Reglements vorgeschrieben.

Die Befestigung der CIK/FIA-homologierten Karosserieteile muss gemäß der Homologation und des CIK/FIA-Reglements erfolgen.

Für die Karosserie von Karts der Superkart und KZ1/ KZ2 auf Langstrecken (siehe Definition „Langstrecke“ in Art. B.2.a)) gelten die Bestimmungen des CIK/FIA-Reglements.

Für die Karts der Bambini-Klasse ist ein DMSB-homologierter Heckauffahrtschutz vorgeschrieben.

Heckauffahrtschutz:

Ein CIK- bzw. DMSB-homologierter Heckauffahrtschutz ist in allen Klassen, mit Ausnahme der Superkarts, gemäß CIK-Reglement bzw. DMSB-Bestimmungen vorgeschrieben.

Alternativ können nach DMSB-Genehmigung für nationale Klassen auch DMSB-homologierte Heckauffahrtschutz-Systeme zugelassen werden.

b) Sicherheits-Sitz

Ein DMSB-zugelassener Sicherheits-Sitz ist in den Bambini-Klassen sowie für alle Fahrer der „Altersklasse 8 - 13“ (*PRE-JUNIORS*) vorgeschrieben (s.a. E.2.2).

Für alle Junioren- und Senioren-Klassen im Kartsport gibt es eine Gewichts-Bonus-Regelung bei Verwendung eines DMSB-zugelassenen Sicherheitsstizes.

Die Verwendung eines Sicherheitssitzes ist freiwillig und stellt lediglich eine Empfehlung dar.

Der Gewichts-Bonus bei Verwendung eines solchen hohen Sitzes beträgt für das Kart 3 kg.

Die Sitz-Kennzeichnungen des Herstellers (Homologations-Label und Serien-Nr.) müssen unverändert und unbeschädigt beibehalten werden und müssen sichtbar bleiben. Darüber hinaus müssen die Vorgaben des Herstellers im Homologationsblatt, wie Sitz- und Ballastbefestigung sowie Maximal-Ballastgewicht eingehalten werden.

Für die DMSB-homologierten Sicherheits-Sitze ist es zulässig, am untersten Punkt der Sitzfläche zwei (2) Bohrungen von je max. 6 mm zum Ablauf von Regenwasser einzubringen.

DMSB-homologierte Sitze werden mit einem Reparaturpass und dem Homologations-Blatt vom Hersteller ausgeliefert. Defekte Sitze dürfen nur vom Hersteller oder dessen autorisierte Firmen repariert werden, ausgenommen den im Homologationsblatt beschriebenen Bereichen am Sitz.

Die Höhe der Sitz-Rückenlehne muss einen vertikalen, nach oben gerichteten Mindestabstand zwischen dem obersten Punkt des Fahrerhelmes und dem höchsten Punkt des Sitzes (waagerechte Ebene) von 30 mm gewährleisten, wobei sich der Fahrer in nor-

maler Sitzposition befindet. Dies bedeutet, dass der oberste Punkt der Rückenlehne mindestens 30 mm höher als der Fahrerhelm liegen muss.

Die normale Sitzposition entspricht der Sitzposition, die der Fahrer während des Wettbewerbes in seinem Kart einnimmt.

Empfohlen wird eine möglichst senkrecht stehende Rückenlehne.

In den Junioren und Senioren-Klassen darf der Sitz an seinen oberen Befestigungspunkten nur mit max. zwei Sitzstreben pro Seite befestigt sein, welche am Sitz an einem Befestigungspunkt zusammen befestigt sind. In der Bambini-Klasse darf der Sitz an seinen oberen Befestigungspunkten nur mit einer (1) Sitzstrebe pro Seite befestigt sein, d.h. es sind keine zusätzlichen Sitzstreben erlaubt.

DMSB-Homologationen Kart-Sicherheits-Sitze:

(Stand: 29.11.2018)

Hom.-Nr.	Hersteller	Modell	zugelassen für
KS 2007-05/11*Abt Sportsline <small>(ehem. KS-005/06)</small>	Abt	Aeroliner	Bambini-Klasse (max. 115 kg)
KS 2007-06/11*Abt Sportsline <small>(ehem. KS-006/06)</small>	Abt	Aeroliner	Junior- und VT-Klassen bis 160 kg
KS-2007-02/11*TAD Bavaria	Champion		Bambini-Klassen
KS-2007-03/11*TAD Bavaria <small>(ehem. KS 2010-01/10)</small>	Rookie		alle Klassen bis 160 kg
KS-2007-04/11*TAD Bavaria <small>(ehemals KS-2007-04/12)</small>	Primus		Bambini-Klasse alle Klassen bis 115 kg
KS-2007-08/13 TR Engineering <small>(ersetzt KS-003/05 und KS-004/05)</small>	Youngster II (Recaro)		alle Klassen bis 160 kg
KS-2007-01/13 TR Engineering <small>(ersetzt KS-001/04)</small>	Bambini II (Recaro)		alle Klassen bis 115 kg
KS-2007-08/14 TAD Bavaria <small>(ersetzt KS-2007-07/13)</small>	Securus Bambini		alle Klassen bis 115 kg
KS-2007-07/14 TAD Bavaria	Securus Evo		alle Klassen bis 165 kg

* optionale Verlängerung durch Hersteller möglich

Sämtliche Sitze wurden gemäß FIA-Spezifikation 2007 erfolgreich getestet

c) Ballast

Es ist erlaubt, dem Kart Ballast zuzufügen, um damit den Gewichtsvorschriften zu entsprechen. Dieser Ballast muss aus festen homogenen Blöcken bestehen und mit mindestens zwei sichtbaren Schrauben (mind. M6, Mindestfestigkeit 8.8) und großen Unterlegscheiben (Mindestdurchmesser 20 mm) mittels Werkzeug am Kart sicher befestigt sein. Die Ballastgewichte dürfen nicht an Verkleidungsteilen (Frontspoiler, Frontschild, Seitenkästen sowie am Heckauffahrerschutz) angebracht sein.

d) Data processing/ Data Logging

Systeme und Anlagen zur Datenerfassung sind unter Beachtung des CIK-Reglements gemäß Art. 2.26.3 und des vorliegenden Artikels freigestellt. Dies bedeutet, dass ausschließlich Sensoren zur Erfassung folgender Parameter zulässig sind:

- Motordrehzahl (durch Abgriff der Induktionsspannung am Zündkabel)
- Temperatur (2 Sensoren)
- Radgeschwindigkeit
- Querbeschleunigung (x- und y-Achse) sowie
- GPS-Daten
- Rundenzeit

Einrichtungen, welche der Erfassung von anderen als den vorgenannten Parametern dienen, dürfen sich dann am Kart befinden, wenn diese, z.B. durch Trennen der Kabelverbindungen, sichtbar deaktiviert wurden (gilt nicht für Test und Freies Training).

Anmerkung: Als maßgebliche Rundenzeiten gelten nur die Zeiten, die von der offiziellen Zeitnahme der Veranstaltung gemessen wurden.

Die Anbringung von Anzeige-Instrumenten für die vorgenannten Parameter am Lenkrad erfolgt gemäß den CIK-FIA-Bestimmungen. Das heißt, die obere Lenkradebene (Verbindung zwischen den obersten Punkten des Lenkradkranzes) darf nicht um mehr als 20 mm überschritten werden und es dürfen keine scharfen Kanten vorhanden sein.

e) Funk

Jegliche Systeme zur Funkkommunikation zwischen dem Fahrer auf der Strecke und irgendeinem anderen Punkt sind nicht zulässig.

f) Hinterachsen

In den Klassen KZ2 und KZ1 (Kurzbahn) sind ausschließlich Hinterachsen zulässig, die

höchstens folgende 4 Keilnuten aufweisen dürfen:

- je 1 Keilnut für den Radstern (rechts und links)
- 1 Keilnut für die Bremsscheibenaufnahme
- 1 Keilnut für den Kettenblattaufnehmer

Hinterachsen, die zusätzliche Keilnuten aufweisen sind unzulässig.

Hinterachsen mit Steck-Passfedern/Passfedern mit Stiften (Achse ohne Keilnut), sind von vorstehender Regelung nicht betroffen.

g) Pedalkonsolen

Die Verwendung von Pedalkonsolen zur besseren Erreichbarkeit von Brems- und Gaspedal ist unter nachfolgenden Bedingungen zulässig:

- Die Kart-Bodenplatte muss aus Aluminium mit einer Mindeststärke von 2,0 mm bestehen,

- die Bodenplatte muss auf den Befestigungslaschen des Chassis aufliegen und an mindestens 6 Punkten sicher befestigt sein,
- die Pedalkonsole muss solide aus Metall gefertigt sein (Titan verboten) und mittels mindestens je 4 Schrauben (min. M6) und selbstsichernden Muttern und U-Scheiben aus Stahl auf der Bodenplatte befestigt sein. Die Pedale müssen in Metall gelagert und mit Schrauben/Bolzen (Mindestqualität 12.9) und durch selbstsichernde Muttern befestigt sein,
- falls angewandt, müssen immer 2 Konsolen verwendet werden (je eine für die Gas- und Bremsbetätigung), die dem Fuß sicheren Halt geben müssen.

h) Transponderbefestigung

Der Transponder für die Zeitnahme muss hinten an der Rückenlehne (auf der dem Fahrer abgewandten äußeren Seite) mit einem Abstand von 25 +/- 5 cm zum Boden, mit der Antennenfläche nach unten gerichtet, angebracht sein.

Der Transponder muss sich in der vom Hersteller vorgesehenen Halterung, mit Splint oben gesichert, befinden. Die Transponderhalterung muss mittels Schrauben bzw. Nieten und großen Unterlegscheiben oder mittels Kabelbindern befestigt sein. Jeder Fahrer ist für die ordnungsgemäße Befestigung selbst verantwortlich.

DMSB-Anmerkung: Auch für die Bambini-Klasse sowie bei Verwendung eines DMSB-homologierten Kart-Sicherheitsstuhls im Bereich der Junioren- und Senioren-Klassen gilt ausschließlich vorstehende Regelung zur Transponderbefestigung.

i) Austausch von Teilen

Auf Anordnung der Technischen Kommissare (nach Abstimmung mit den Sportkommissaren) kann der Austausch von vom Fahrer/Bewerber verwendeten Teilen (insbesondere des Zündsystems bzw. dessen einzelne Komponenten oder der Kupplung/Kupplungsteile) durch ein vom DMSB bzw. Serienausreiber bereitgestelltes Teil (gleiches Homologationsmodell), verlangt werden.

k) Onboard-Kameras

Während des Wettbewerbs sind Onboard-Kameras und deren Verwendung am Kart unter nachstehenden Bedingungen zulässig:

Die Kamera ist mit einem vom Kamera-Hersteller dafür vorgesehenen Gehäuse und mit einem vom Kamera-Hersteller dafür vorgesehenen Befestigungs-kit am Frontpanel gemäß CIK-FIA-Instruktionen anzubringen. Es sind nur mit dem Frontpanel verschraubte Befestigungen zulässig (kein Klettband o.ä.).

Die Kamera muss am Frontschild angebracht sein. Die Kamera und die zugehörige Halterung müssen dem Technischen Kommissar vorgeführt und vor der Verwendung von diesem freigegeben werden.

Das Gesamtgewicht der Kamera inklusive Halter und Batterien darf 350g nicht überschreiten.

Die Startnummer darf unter keinen Umständen verdeckt werden.

Andere Kamerasysteme, egal welcher Art, am Kart oder am Fahrer (Helm, Overall, etc.) sind nicht zulässig.

Das Gewicht der Kamera und des Befestigungskits gehört zum Wettbewerbs-Gesamtgewicht.

m) Sicherheits-Lenkung

Die Verwendung einer DMSB-homologierte Sicherheitslenkung gemäß DMSB-Standard KSC-2005 (Lenksäule) oder gemäß Standard KSS-2008 (Kart-Sicherheits-Lenkungselement) ist in den Bambini-Klassen sowie für alle Fahrer der „Altersklasse 8 – 13“, (PRE-Juniors) vorgeschrieben.

Den Fahrern aller Junioren- und Senioren-Klassen wird die Verwendung einer DMSB homologierten Sicherheitslenkung gemäß Standard KSS-2008 empfohlen.

ART. C.4 KRAFTSTOFF UND SCHMIERÖL

a) Kraftstoff

Der Kraftstoff muss den CIK/FIA-Bestimmungen (Techn. Reglement Art. 2.21.1) sowie der DIN EN 228 (unverbleiter Otto-Kraftstoff) entsprechen. Zur Kontrolle können Kraftstoffproben entnommen werden. Die Karts aller Klassen müssen nach jedem Training und Rennen noch soviel Kraftstoff im Tank haben, dass mindestens 2 Liter entnommen werden können. Ein Protest gegen die Kraftstoffrestmenge ist nicht zulässig.

Der Kraftstoff muss an einer Reihe von öffentlichen Tankstellen aus der Zapfsäule für jedermann erhältlich sein. Spezialkraftstoffe, auch wenn diese von einzelnen Händlern an jedermann angeboten und vertrieben werden, sind daher unzulässig.

Für alle Veranstaltungen wird die Verwendung von Einheitskraftstoff, welcher vom Serienausreiber oder Veranstalter in der Ausschreibung spezifiziert werden muss (Tankstelle, Zapfsäule), dringend empfohlen. Hierzu sind die Bestimmungen in der jeweiligen Ausschreibung der Serie oder Veranstaltung zu beachten.

b) Schmieröl

Dem Kraftstoff darf bei Verwendung für Zweitaktmotoren ausschließlich ein Schmiermittel beigemischt werden, welches in der offiziellen und aktuell gültigen CIK/FIA-Liste (s.a. CIK-Reglement oder im Internet unter: www.cikfia.com) aufgeführt ist.

ART. C.5 GERÄUSCHBESTIMMUNGEN

Für die Klassen Bambini und alle 4-Takt-Klassen gilt ein maximal zulässiger Geräuschwert von 92 dB(A) nach DMSB-Vorbeifahrt-Meßmethode.

Der maximal zulässige Geräuschwert für alle anderen Kartklassen beträgt 95 dB(A), gemessen nach der DMSB-Vorbeifahrt-Meßmethode, falls in den einzelnen Bestimmungen keine strengeren Grenzwerte vorgeschrieben sind.

Für neue Kartklassen ist der Geräuschgrenzwert auf 92 dB(A) festgelegt.

Eindeutige Überschreitungen des Geräuschgrenzwertes werden durch die Sportkommissare wie folgt geahndet:

gezeitetes Training:

- Platzierungs-Rückstufung um 5 Plätze/dB(A)
- Ab einer Überschreitung des Grenzwertes um 3,0 dB(A) erfolgt Ausschluss

Rennen:

- Zeitstrafe von 10 s/dB(A)
- Ab einer Überschreitung des Grenzwertes um 3,0 dB(A) erfolgt Ausschluss

Die Strafen werden jeweils für den Wettbewerbssteil ausgesprochen, bei dem der Verstoß nachgewiesen wurde (Trainingssitzung, Heat, Sprint, Rennen).

Bei durchgeführten Geräuschmessungen sind die Protokolle mit den Messergebnissen nach den einzelnen Sitzungen an den Vorsitzenden der Sportkommissare zur weiteren Veranlassung zu übergeben.

Die Messergebnisse müssen unmittelbar nach Beendigung des jeweiligen Wettbewerbssteils (wie freies Training, gezeitetes Training, Rennen etc.) der betreffenden Klasse per Aushang den Teilnehmern bekannt gegeben werden.

Proteste gegen die Messmethode und deren Ergebnisse sind unzulässig

Hinweis: Bei Feststellung, dass gemäß technischen Bestimmungen vorgeschriebene Vorrichtungen, die u.a. auch der Geräuschreduzierung dienen (Ansauggeräuschdämpfer, Abgasanlage u.ä.), unwirksam geworden sind (Verlust, Bruch o.ä.), entspricht das Kart nicht mehr den Zulassungsvoraussetzungen und wird auch ohne Messnachweis einer evtl. Erhöhung der Geräuschgrenzwerte als defektes Fahrzeug angesehen.

ART. C.6 BATTERIE

Lithium Metall und Lithium Ionen Batterien dürfen seit dem 01.09.2013 nur verwendet werden, wenn sie in nachstehender Liste aufgeführt und das Label der „DMSB-registered Lithium Ion battery“ tragen.

Hersteller von Batterien oder deren Generalimporteure (mit Genehmigung des Batterieherstellers) können den Antrag zur Aufnahme bei der DMSB-Geschäftsstelle stellen (E-Mail: cihm@dmsb.de).

Lfd. Nr.	DMSB-Registrierungsnummer	Marke	Hersteller	Typ	Technische Daten (mechanisch)				Technische Daten (elektrisch)	
					Höhe (mm)	Breite (mm)	Länge (mm)	Gewicht (kg)	Kapazität (mAh)	Spannung (V)
1	RLB 2013-01/13	Aliant	ELSA Solutions srl	X4	140	67	148	1620	9200	13,2
2	RLB 2013-04/13	Speed Kart Products	RKB Elektronik AG	LiFePO4 4S1P	55	55	70	355	2500	12,8
3	RLB 2013-05/13	NVISION	SHENZHEN GREPOW BATTERY CO.,LTD	7843128 X4s	136,7	43	30,8	395,5	3700	14,8-16,8
4	RLB 2013-06/13	Lithium Powerbloc 3300/BEYMO	BMZ GmbH	Lithium Eisen Phosphat Batterie	95	65	83	700	3300	13,2-14,4
5	RLB 2013-08/14	Lithium Powerbloc 2500/BEYMO	BMZ GmbH	Lithium Eisen Phosphat Batterie	80	40	114	500	2500	13,2-14,4
6	RLB 2013-07/13	Graupner	Intellect Pioneering Battery Technology Co., Ltd	99081 Lithium Polymer Batterie	137,5	46,6	49	575	4000	13,2
7	RLB 2013-09/14	Speed Kart Products	Yutong Power Co. Ltd	YT68421 25PH	132	43	28	340 (+/- 20)	3200	14,8
8	RLB 2013-10/14	Rotax RX 7-12L	Super B	4FP66/15 194	94	65	150	675	2500	13,2
9	RLB 2013-11/14	Aliant Ultralight Battery	ELSA Solutions srl	X1P	90	40	115	460	2300	13,2
10	RLB 2013-12/14	Aliant Ultralight Battery	ELSA Solutions srl	X2	85	67	148	880	4600	13,2
11	RLB 2013-13/14	Pulsartec Plus Lithium 7500	BE Power GmbH	Lithium Blended	95	65	150	1250	7500	14,4-16,8
12	RLB2016-15/17	Lithium Powerbloc – S 5500	BMZ GmbH	Rechargeable Lithium Ion Battery LPB-S 5500	94,8	100,2	82,7	1000	5500	12,8
13	RLB2016-20/17	Beltenick	Hangzhou Wanma High-energy Battery Co. Ltd.	HJT12B-FP-S	131	65	150	1100	4000	12
14	RLB2016-22/17	Super B	Super B bv	SB12V52 00P-BC	85	61	113	870	5000	13,2
15	RLB2016-23/17	Super B	Super B bv	SB12V10 P-DC	135	80	120	1750	10000	13,2
16	RLB 2016-34/18	Super B	Super B bv	SB12V2 600P-AC	84	35	114	460	2.500	13,2

Die vorstehende Liste ist eine offene Liste, welche durch Veröffentlichung im DMSB-Vorstart jederzeit ergänzt werden kann.

TEIL D – BEKLEIDUNGSVORSCHRIFTEN

Die Fahrerbekleidung muss dem Technischen Reglement der CIK/FIA (Art. 3) entsprechen. Darüber hinaus gelten im DMSB-Bereich folgende abweichende Bestimmungen.

ART. D.1 SCHUTZHELM

Schutzhelme, die die nachstehenden Prüfkennzeichen aufweisen und den Angaben des Herstellers entsprechen sind zulässig im CIK/FIA- und DMSB-Bereich:

1. CMS 2007 (CMH-Standard) (Snell/FIA)



ACHTUNG: Im DMSB-Bereich ist die Norm CMS2007 bzw. CMR2007 oder CMS 2016 bzw. CMR 2016 für alle Bambini und Junioren-Fahrer vorgeschrieben!

2. CMR 2007 (CMH-Standard) (Snell/FIA)



ACHTUNG: Im DMSB-Bereich ist die Norm CMS2007 bzw. CMR2007 oder CMS 2016 bzw. CMR 2016 für alle Bambini und Junioren-Fahrer vorgeschrieben!

3. CMS 2016 (CMH-Standard) (Snell/FIA)



ACHTUNG: Im DMSB-Bereich ist die Norm CMS2007 bzw. CMR2007 oder CMS 2016 bzw. CMR 2016 für alle Bambini und Junioren-Fahrer vorgeschrieben!

4. CMR 2016 (CMH-Standard) (Snell/FIA)



ACHTUNG: Im DMSB-Bereich ist die Norm CMS2007 bzw. CMR2007 oder CMS 2016 bzw. CMR 2016 für alle Bambini und Junioren-Fahrer vorgeschrieben!

5. SAH 2010 (Snell, USA), gültig bis 31.12.2023



6. SA 2010 (Snell, USA), gültig bis 31.12.2023



7. SA 2015 (Snell, USA), gültig bis 31.12.2023



8. K 2010 (Snell, USA), gültig bis 31.12.2023



9. K 2015 (Snell, USA)



10. FIA 8860-2010 (FIA-Norm)



11. FIA 8860-2004, (FIA-Norm), gültig bis 31.12.2020



12. FIA 8859-2015 (FIA-Norm)



13. FIA 8860-2018 (FIA-Norm)



14. FIA 8860-2018-ABP (FIA-Norm)



Schutzhelme, die die nachstehenden Prüfkennzeichen aufweisen und den Angaben des Herstellers entsprechen sind **NUR IM DMSB-BEREICH** zulässig:

A) ECE 22-04 *(EU)



B) ECE 22-05 *(EU)



* ECE-Norm, gekennzeichnet mit „E und Zahl im Kreis. Die jeweilige Norm ergibt sich aus den ersten beiden Ziffern der Prüfnummer, welche sich unter, über oder neben diesem Kreis befindet; z.B. 042439-41628 = ECE 22-04).

C) SFI Spec. 31.1
(sfi, USA)



D) SFI Spec. 31.2
(sfi, USA)



E) SA 2000
(Snell, USA)



F) K 98
(Snell, USA)



G) SA 2005 (Snell, USA)



H) K 2005 (Snell, USA)



I) SFI Spec. 31.1A (sfi, USA)



J) SFI Spec. 31.2A (sfi, USA)



Nur die aufgeführten Helmnormen Nr. 1 bis 14 sind im CIK-FIA-Bereich zugelassen (vgl. Art. 3 im CIK-Reglement).

Für Fahrer aller Bambini- und Junioren-Klassen (inkl. OK-Junior) ist ein Helm gemäß der FIA/Snell-Norm CMS2007 bzw. CMR2007 oder CMS 2016 bzw. CMR 2016 vorgeschrieben.

Eine Ausnahme hiervon kann nur gewährt werden, wenn der Kopfumfang des Fahrers 59cm überschreitet (bis zu dieser Größe werden CMH-Helme derzeit angeboten – siehe Anhang 2b des CIK-Technik-Reglements auf der CIK-Homepage) und hierfür ein ärztliches Attest (z.B. vom Rennarzt) vorgelegt wird.

Die CMS-/CMR-Helme wurden explizit für Kinder und Jugendliche im Motorsport entwickelt und nach der neuesten und anspruchsvollsten Norm, dem Snell/FIA CMH-Standard (Children's Motorsport Helmet), getestet. Die Helme sind speziell auf die Kopfform von Kindern und Jugendlichen unter 15 Jahren angepasst (bis Größe 57-59) und weisen trotz höchster Widerstandsfähigkeit ein geringeres Gewicht als Helme anderer Normen auf (max. 1300 g).

Der Helm darf während des Wettbewerbes zu keinem Zeitpunkt schwerer als 1800 g und bei den Junioren (alle Junior-Klassen, z.B. OK-Junior, VT-Junior oder World Formula-Junior), in der Klasse Bambini sowie allen Fahrern der Altersklasse 8 – 13 PRE-Juniors (s. a. Teil E) nicht schwerer als 1550 g sein.

ART. D.2 FAHRERANZUG

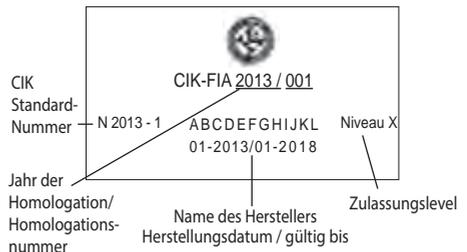
CIK/FIA-homologierter Overall mit dem Homologations-Level 2 gemäß CIK/FIA-Reglement, Art. 3, sind während des Wettbewerbes für alle Klassen vorgeschrieben.

Die Kennzeichnung der Overalls erfolgt durch ein eingesticktes Label mit FIA-Logo am Kragen hinten außen.

Das Label muss folgende Angaben enthalten:

- CIK/FIA-Logo
- „CIK/FIA“ bzw. „CIK-FIA“ -Schriftzug mit nachfolgender Homologations-Nummer.
- Herstellungsdatum (Monat/Jahr)
- Gültigkeitsdatum (Monat/Jahr des Ablaufs der CIK-Homologation)
- Zulassungslevel (1 oder 2)
- Name des Herstellers

Kennzeichnung Overall-Homologation:



Die aktuell homologierten Overalls sind auf der CIK-Homepage (www.cikfia.com) in einer CIK-Zulassungsliste veröffentlicht. Zur Gültigkeit gibt es keine Karenzzeit.

Alle aktuell CIK-homologierten Overalls weisen im eingestickten Homologations-Label das Produktionsdatum sowie das Homologations-Enddatum (jeweils Monat/Jahr)

auf (Bsp.: 06/2013 – 06/2018 = Overall wurde im Juni 2013 hergestellt und ist bis Juni 2018 homologiert und zulässig). Anzüge aus dem Automobilsport, die nur eine FIA-Registrierungsnummer und keine CIK/FIA-Homologation aufweisen, sind im Kartsport nicht zulässig.

ART. D.3 SICHERHEITSWESTEN UND HALSKRAUSEN

Für alle Fahrer der Klassen Bambini, der OK-Junior, der PRE-Juniors-World Formula (Junior-Klasse), der VT-Junior-Klassen sowie weiterer Junioren-Kart-Klassen (z.B. X30-Junior, Rotax Max Junior) und alle Fahrer der Altersklasse 8 – 13 (s.a. Art. E.2.6) ist im DMSB-Bereich eine Sicherheitsweste gemäß DMSB-Spezifikation (siehe DMSB-Zulassungsliste) vorgeschrieben.

Für alle anderen Fahrer wird das Tragen einer Sicherheitsweste dringend empfohlen.

Darüber hinaus sind für die Fahrer der Bambini-Klassen Halskrausen vorgeschrieben.

DMSB-Liste der zugelassenen Sicherheitswesten (Stand: 29. 11. 2018)

Hersteller (Land)	Modell	Zulassungsnummer*
GA (D)	Junior-Safe (10434 A) mit Schrittgurt	W-001/02
GA (D)	Junior-Safe II (10433 A) (ohne Schrittgurt), muss unter Overall getragen werden	W-002/02
MIR (I)	PRO TOR Junior mit Schrittgurt	W-003/02
GA (D)	Junior-Protect I mit Schrittgurt	W-004/02
GA (D)	Junior-Protect II (ohne Schrittgurt), muss unter Overall getragen werden	W-005/02
VOSS GmbH (D)	Levior Fortex 1 (ohne Schrittgurt), muss unter Overall getragen werden	W-006/07
VOSS GmbH (D)	Levior Fortex 2 mit Schrittgurt	W-007/07
TAD Bavaria	TAD Securitas (K-SW-TAD-BJ), (ohne Schrittgurt, muss unter Overall getragen werden)	W-008/14
TAD Bavaria	TAD Securitas J EVO (wird mit Schrittgurt ausgeliefert), für das Tragen über dem Overall muss der Schrittgurt angebracht sein	W-009/16
alle	alle Modelle gemäß BETA-Standard, Level 3** (lilafarbener Sticker)	keine DMSB-Nr. (siehe BETA-Standard-Label)

alle Modelle gemäß BETA-Standard, Level 2** (brauner Sticker) keine DMSB-Nr. (siehe BETA-Standard-Label)

* DMSB-Zulassungs-Nummer ist seit 01.04.2003 an der Sicherheitsweste Vorschrift (mit Ausnahme der Westen mit BETA-Standard Level 2 und 3, für die diese Kennzeichnung voreerst – mindestens bis zum 31.12.2011 – nicht erforderlich ist.)

** Die Westen müssen zur sicheren Fixierung (Verhinderung des Hochrutschens) mit elastischen Schrittgurten mit einer Breite von 35 bis 45 mm ausgerüstet sein bzw. dürfen mit solchen Schrittgurten nachgerüstet werden.

Alternativ kann auf diese Schrittgurte nur dann verzichtet werden, wenn die Sicherheitsweste unter dem Overall getragen wird. Spezifikationen (Auszug):

Die Weste muss den gesamten Brustkorb (knöcherner Thorax von 1. bis 12. Rippe) inkl. Solarplexus abdecken und eine stoßabsorbierende Polsterung (Kunststoff/Weichschaum), aufweisen. Das Rückenteil muss die Nieren abdecken, sollte in der Länge jedoch nicht die Hüften (Gürtellinie) überschreiten.

Elastische Schrittgurte (Breite 35-45mm) zur Vermeidung des Verrutschen der Weste dürfen nachgerüstet werden.

Bei ordnungsgemäß angelegter Weste muss diese vorn von der oberen Begrenzung des Brustbeins bis zur Verbindungslinie beider Rippenbögen reichen (Prüfung erfolgt im Stehen).

Die vorstehende Liste ist eine offene Liste, welche durch Veröffentlichung im DMSB-Vorstart jederzeit ergänzt werden kann. Hersteller von Sicherheitswesten können die Zulassung ihrer Produkte bei der DMSB-Geschäftsstelle beantragen (E-Mail: cihm@dmsb.de).

Hinweis: Die FIA hat einen Standard für Kart-Sicherheitswesten verabschiedet; weitere Informationen hierzu werden im Vorstart veröffentlicht.

TEIL E – BESTIMMUNGEN FÜR FAHRER DER AK 8-13 (PRE-Juniors)

Sämtliche nachfolgenden Sicherheitsbestimmungen gelten zwingend für alle Fahrer der „Altersklasse 8-13“ (Fahreralter: 8 – 13 Jahre (PRE-Juniors) in allen Serien und Klassen bzw. Kart-Gruppen, unabhängig des Status der Veranstaltung und des jeweiligen Ausschreibers.

Achtung: Restriktive Bestimmungen gehen vor. So ist z.B. in der Klasse Bambini eine DMSB-homologierte Sicherheits-Lenkung vorgeschrieben.

ART. E.1 DEFINITIONEN

a) „Altersklasse 8 – 13“ (PRE-Juniors)

Die „Altersklasse 8 – 13“ (PRE-Juniors) umfasst alle Fahrer zwischen 8 und 13 Jahren, unabhängig von der Serie/Klasse in dem dieser startet.

Diese Altersklasse beginnt mit einem Lebensalter von 8 Jahren (Jahrgangs-Regelung, gemäß aktuellen DMSB-Lizenzbestimmungen) und endet erst nachdem der Fahrer entweder:

- bis zum 15.03. des lfd. Kalenderjahres das 13.Lebensjahr (13.Geburtstag) vollendet

hat oder

- in die Klasse Junioren umgestiegen ist.

- b) Altersklasse Junioren“:
Die Altersklasse Junioren umfasst alle Fahrer zwischen 12 - 16 Jahren (Jahrgangs-Regelung, gemäß aktuellen DMSB-Lizenzbestimmungen).
- c) Altersklasse Senioren“:
Die Altersklasse Senioren umfasst alle Fahrer ab 15 Jahren (Jahrgangs-Regelung, gemäß aktuellen DMSB-Lizenzbestimmungen).

ART. E.2 BESONDERE SICHERHEITSBESTIMMUNGEN UND -AUSRÜSTUNG

E.2.1 Fahrer-Mindestgewicht

Das Fahrer-Mindestgewicht für Fahrer der „Altersklasse 8 - 13“ (*PRE-Juniors*) ist wie folgt festgelegt:

8 – 9 Jahre: 30 kg (- 2 kg)*

10 – 13 Jahre: 35 kg (- 2 kg)* z.B. in VT1-Serien und in der Klasse World Formula

* Fahrer inkl. vorgeschriebener Fahrerausrüstung muss zur ersten Veranstaltung mindestens 30 kg bzw. 35 kg wiegen. Danach werden 2 kg Toleranz gewährt, d.h. das Fahrermindestgewicht muss entsprechend dem Alter jederzeit 28 kg bzw. 33 kg betragen.

E.2.2 Sicherheits-Sitz

Ein DMSB-zugelassener Sicherheits-Sitz ist für alle Fahrer der „Altersklasse 8 - 13“ (*PRE-Juniors*) gemäß Art. C.3.2.b) vorgeschrieben.

E.2.3 Sicherheits-Lenkung

Die Verwendung einer DMSB-homologierte Sicherheitslenkung gemäß DMSB-Standard KSC-2005 (Lenksäule) oder gemäß Standard KSS-2008 (Kart-Sicherheits-Lenkungselement) ist für alle Fahrer der „Altersklasse 8 – 13“ (*PRE-Juniors*) vorgeschrieben.

E.2.4 Helm

Für Fahrer aller Bambini- und Junioren-Klassen (inkl. OK-Junior) ist ein Helm gemäß der FIA/Snell-Norm CMS2007 bzw. CMR2007 oder CMS 2016 bzw. CMR 2016 vorgeschrieben (s. Art. D.1)

Das Helmgewicht beträgt für alle Fahrer der „Altersklasse 8 - 13“ max. 1550 g.

E.2.6 Sicherheitsweste

Für Fahrer der „Altersklasse 8 - 13“ (*PRE-Juniors*) ist eine Sicherheitsweste gemäß DMSB-Bestimmungen (Art. D.3) vorgeschrieben.

ART. E.3 ZUKÜNFTIGE SICHERHEITSBESTIMMUNGEN / -AUSRÜSTUNGEN

Der DMSB behält sich vor neue Sicherheitsbestimmungen und -ausrüstungen auch innerhalb der laufenden Saison einzuführen und vorzuschreiben.

Technisches Reglement der CIK 2019

Stand: 07.12.2018 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

Bei den nachfolgenden Technischen Bestimmungen ist, mit Ausnahme des Art. 2.19 (Geräuschvorschriften) der französische Originaltext der CIK in Zweifelsfällen verbindlich.

- | | | | |
|---------|------------------------------------------------|---------|--------------------------------------------------------|
| Art. 1 | Einteilung und Definitionen | Art. 14 | entfällt |
| Art. 2 | Allgemeine Bestimmungen | Art. 15 | entfällt |
| Art. 3 | Sicherheit der Karts und Sicherheitsausrüstung | Art. 16 | entfällt |
| Art. 4 | Allgemeine Bestimmungen für Karts der Gruppe 1 | Art. 17 | Besondere Bestimmungen für elektrisch betriebene Karts |
| Art. 5 | Allgemeine Bestimmungen für Karts der Gruppe 2 | Art. 18 | Allgemeine Bestimmungen für OK |
| Art. 6 | Allgemeine Bestimmungen für Karts der Gruppe 3 | Art. 19 | Besondere Bestimmungen für OK-Junior |
| Art. 7 | entfällt | Art. 20 | entfällt |
| Art. 8 | entfällt | Art. 21 | entfällt |
| Art. 9 | Besondere Bestimmungen für Superkart | Art. 22 | entfällt |
| Art. 10 | entfällt | Art. 23 | Besondere Bestimmungen für Mini |
| Art. 11 | entfällt | | Anhänge |
| Art. 12 | Besondere Bestimmungen für KZ2 und KZ1 | | Technische Zeichnungen |
| Art. 13 | entfällt | | |

ART. 1 EINTEILUNG UND DEFINITIONEN

1.1. Einteilung

1.1.1 Kategorien und Gruppen

In Wettbewerben eingesetzte Karts werden in folgende Gruppen und Kategorien eingeteilt:

Gruppe 1:

Superkart	Hubraum 250 ccm
KZ 1	Hubraum 125 ccm

Gruppe 2:

KZ2	Hubraum 125 ccm
OK	Hubraum 125 ccm
OK-Junior	Hubraum 125 ccm

Gruppe 3:

Mini	Hubraum 60 ccm
------	----------------

1.2 Definitionen

Die nachfolgend aufgeführten Definitionen und Abkürzungen werden in den vorliegenden Bestimmungen und ihren Anhängen sowie in den Veranstaltungsausschreibungen verwendet. Sie sind auch allgemein anzuwenden.

CIK/FIA Commission Internationale de Karting (FIA-Kommission)

FIA Fédération Internationale de l'Automobile – Internationaler Automobilsport-Verband

ASN Von der FIA anerkannter Nationaler Club oder Nationaler Verband als alleiniger Inhaber der Sporthoheit in einem Land

CSN Sport-Kommission eines ASN

CoC Rennleiter (Clerk of the Course)

SM Sportkommissar (Steward of the Meeting)

S Technischer Kommissar (Scrutineer)

TD Technischer Delegierter

RD Renndirektor (Race Director)

HR Homologation Regulation (CIK-Homologationsbestimmungen)

OK CIK-FIA Meisterschaft gemäß allgemeiner Bestimmungen für OK

OK-Junior CIK-FIA Meisterschaft gemäß besonderer Bestimmungen für OK-Junior

1.2.1 **Allgemeines**

1.2.1.1 Definition: Kart

Ein Kart ist ein einsitziges Landfahrzeug ohne Dach, ohne Cockpit, ohne Federung, mit oder ohne Karosserie, mit vier nicht in einer Linie angeordneten Rädern, die sich in Kontakt mit dem Boden befinden; die zwei Vorderräder dienen der Lenkung, die zwei Hinterräder, die an einer einteiligen Achse angebracht sind, dienen dem Antrieb.

Die Hauptbestandteile des Karts sind das Chassis (einschließlich Karosserie), die Reifen und der Motor.

1.2.1.2 Datenerfassung

Alle am Kart angebrachten Systeme mit oder ohne Speicher, welche es dem Fahrer ermöglichen, während oder nach einem Rennen irgendwelche Informationen zu lesen, anzuzeigen, zu empfangen, aufzuzeichnen, mitzuteilen oder zu übertragen.

1.2.1.3 Telemetrie

Die Übermittlung von Daten zwischen einem sich bewegendem Kart und einer außenstehenden Stelle.

1.2.1.4 Mechanische Teile

Alle Teile, welche für den Antrieb, die Lenkung und das Bremssystem notwendig sind sowie alle beweglichen oder unbeweglichen Zubehörteile, die zu deren normalen Betrieb gehören.

1.2.1.5 Original- oder Serienteile

Jedes Bauteil, welches alle für dessen Produktion vorgesehenen und vom Fahrzeughersteller ausgeführten Fertigungsstufen durchlaufen hat, und serienmäßig am Kart verbaut wurden.

1.2.1.6 Verbundwerkstoff

Material bestehend aus mehreren unterschiedlichen Komponenten, welche im Verbund der Materialgesamtheit Eigenschaften verleiht, die keine der Komponenten einzeln aufweist.

1.2.1.7 Maximum

Größter, durch eine variable Größe, erreichter Wert; höchster Grenzwert. (Anm.: ohne Toleranz) 1.2.1.8 Minimum Kleinstwert, durch eine variable Größe, erreichter Wert; geringster Grenzwert. (Anm.: ohne Toleranz)

1.2.2 Chassis

Gesamtstruktur des Karts, welche aus den mechanischen Komponenten und der Karosserie, einschließlich aller direkt mit der vorgenannten Struktur zusammenhängenden Teile, gebildet wird.

1.2.2.1 Rahmen

Hauptbestandteil des tragenden Chassis, einteilig; dient zur Aufnahme der Haupt- und Nebenteile.

1.2.3 Motor

1.2.3.1 Hubraum

Volumen V, dass in dem oder den Zylinder(n) des Motors durch die auf- und abwärtsgehende Bewegung des oder der Kolben(s) erzeugt wird. Dieses Volumen wird in Kubikzentimetern ausgedrückt und für alle Berechnungen in Zusammenhang mit dem Hubraum wird der Wert „pi“ ausschließlich mit 3,1416 angenommen.

$$V = 0,7854 \times d^2 \times l \times n$$

d = Bohrung (in cm)

l = Hub (in cm)

n = Anzahl der Zylinder

V = Volumen (in ccm)

1.2.3.2 Kanäle oder Durchlässe

Kanäle oder Durchlässe sind zylindrische oder zylindrisch-konische Elemente, welche den Durchgang von Gasen erlauben, unabhängig der Länge oder Position dieser Elemente.

Anzahl der Kanäle oder Durchlässe: Die Anzahl der tatsächlichen Kanäle oder Durchlässe ist die Maximalanzahl von zylindrischen oder zylindrisch-konischen Elementen, welche die Übertragung der Gase vom Kurbelgehäuse zur Kolbenoberseite gewähren, sowie alle diejenigen, die von der Außenseite des Zylinders Gase zu den Einlasskanälen oder von den Auslasskanälen zur Zylinderaußenseite leiten.

1.2.3.3 Einlass- oder Auslasskanal

Ein Kanal wird gebildet vom Schnittpunkt der Zylinder-Peripherie und der Einlass- oder Auslassöffnung.

Dieser Kanal wird durch die Bewegung des Kolbens geöffnet oder geschlossen.

1.2.3.4 Power-Valve

Unter „Power Valve“ ist jedes System zu verstehen, durch welches bei laufendem Motor die normalen Auslass-Steuerzeiten oder die normalen Abgasströme – an irgendeinem Punkt zwischen dem Kolben und dem Auspuffauslass – durch eine manuelle, elektrische, hydraulische oder irgendeine andere Betätigung geändert werden können.

1.2.3.5 Dekompressionsventil

Unter „Dekompressionsventil“ ist ein passives System zu verstehen, welches als einziges Ziel die Begrenzung der Motorkompression in der Motorstartphase hat. Sobald die Startphase beendet ist muss das Ventil schließen. Es muss in dieser Stellung und inaktiv bleiben, wenn das Kart auf der Strecke ist und der Motor an ist. Dieses System darf unter keinen Umständen oder zu irgendeiner Zeit das Verbrennungsraumvolumen des Motors unter das minimal zulässige Volumen verkleinern.

1.2.4 Kühler

Dies ist ein spezifischer Austausch, welcher die Kühlung einer Flüssigkeit durch Luft gewährt.

Flüssigkeits-/Luftaustauscher

1.2.5 Kraftstoffbehälter

Jeder Behälter, welcher Kraftstoff enthält, der zum Motor geführt werden kann.

1.2.6 Rad

Ein Rad wird definiert durch die Felge und den Luftreifen; für die Lenkung bzw. zum Antrieb des Karts (siehe auch Artikel 2.22).

ART. 2 ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

2.1 Allgemeines

2.1.1 Das Kart und alle Modifikationen müssen den Besonderen Bestimmungen der Gruppe bzw. der Kategorie entsprechen, in der das Kart eingesetzt wird, oder den nachfolgenden Allgemeinen Bestimmungen entsprechen.

2.1.2 Anwendung der Allgemeinen Bestimmungen

Diese Allgemeinen Bestimmungen sind für alle Gruppen und Kategorien einer Veranstaltung anzuwenden, sofern sie nicht durch die Besonderen Bestimmungen geregelt werden.

2.1.3 Es ist Pflicht eines jeden Teilnehmers, den Technischen Kommissaren und den Sportkommissaren gegenüber nachzuweisen, dass sein Kart während der gesamten Dauer der Veranstaltung vollständig den Bestimmungen entspricht.

2.1.4 Änderungen

Jede Änderung ist verboten, falls diese nicht ausdrücklich durch Artikel dieses Reglements erlaubt wird oder aus Sicherheitsgründen durch die CIK/FIA beschlossen wurde.

Als Änderung gelten alle Maßnahmen, welche geeignet sind das ursprüngliche Aussehen, Abmessungen, Zeichnungen oder Fotos des originalen homologierten Teils zu verändern, welche im Homologationsblatt präsentiert werden.

Darüber hinaus werden jegliche Änderungen oder Einbauten, welche zu einer Veränderung von vorgeschriebenen Dimensionen führen oder deren Kontrolle behindern, als Betrugsabsicht gewertet und sind daher verboten.

2.1.5 Hinzufügung vom Material oder Teilen

Jedes Hinzufügen oder die Anbringung von Material oder Teilen ist verboten, sofern es nicht ausdrücklich durch einen Artikel dieser Bestimmungen erlaubt wird oder aus Sicherheitsgründen durch die CIK/FIA beschlossen wurde. Entferntes Material darf nicht wiederverwendet werden. Die Wiederherstellung der Rahmengenometrie nach einem Unfall ist durch die Hinzufügung von Material, welches für die Reparatur notwendig ist (zusätzliches Metall für die Schweißung etc.), zulässig. Andere Teile, welche verschlissen oder beschädigt sind, dürfen nicht durch die Hinzufügung oder Anbringung von Material repariert werden, es sei denn, dies wird durch einen Artikel der vorliegenden Bestimmungen ausdrücklich erlaubt.

2.1.6 Magnetischer Stahl

Baustahl oder Baustahl-Legierung, welche/r der ISO 4948 Klassifizierung und den Bezeichnungen der ISO 4949 entsprechen muss.

Stahllegierungen mit mindestens einem Legierungselement mit einem Masseanteil größer/gleich 5% sind verboten.

2.1.7 Verbundteile

Teile aus Verbundwerkstoff sind am gesamten Kart verboten, außer für den Sitz, den Boden, den Kettenschutz, den Hinterachsbremsen-Anschlagblock, Einlassmembrane und Reibscheiben der Kupplung in KZ/ KZ2 Kategorie.

2.2 Kart

2.2.1. Allgemeine Anforderungen

2.2.1.1 Ein Kart besteht aus dem Chassis-Rahmen (mit oder ohne Karosserie), den Reifen und dem Motor. Es muss den nachstehenden Allgemeinen Bestimmungen entsprechen.

2.2.1.2 Fahr-Position: auf dem Sitz und die Füße nach vorne gerichtet

2.2.1.3 Anzahl der bereiften Räder: 4

2.2.1.4 Material: Die Verwendung von Titan am Chassis ist verboten.

2.2.2 Spezielle Anforderungen

- Chassis Artikel 2.3
- Abmessungen und Gewicht Artikel 2.4
- Stoßfänger Artikel 2.5
- Boden Artikel 2.6
- Karosserie Artikel 2.7
- Kraftübertragung Artikel 2.8
- Kettenschutz/Riemen Artikel 2.9
- Radaufhängung Artikel 2.10
- Bremse Artikel 2.11
- Lenkung Artikel 2.12
- Sitz Artikel 2.13
- Pedale Artikel 2.14
- Gasbetätigung Artikel 2.15
- Motor Artikel 2.16
- Ansauggeräuschdämpfer Artikel 2.17
- Auspuff Artikel 2.18
- Geräusche Artikel 2.19
- Kraftstofftank Artikel 2.20
- Kraftstoff und Verbrennungsmittel Artikel 2.21
- Räder: Felgen und Reifen Artikel 2.22
- Anlasser Artikel 2.23
- Startnummern Artikel 2.24
- Homologation Artikel 2.25
- Zehnahme-Ausrüstung und Telemetrie Artikel 2.26

2.3 Chassis

2.3.1 Beschreibung der Ausstattungsteile

Das Chassis setzt sich zusammen aus:

- a) Chassis-Rahmen
- b) Chassis-Hauptteilen
- c) Chassis-Zubehörteilen, um das Kart stabiler zu machen, Spezialrohre und Profile (Zubehörteile) dürfen montiert sein. Sie dürfen jedoch keinesfalls eine Gefahr für den Fahrer oder andere Teilnehmer darstellen.

2.3.2 Modifikationen und Identifizierung

Jede Änderung des homologierten Chassis ist erlaubt mit Ausnahme von:

- Angaben des Homologationsblattes,
- Angaben, welche im Technischen Reglement enthalten sind.

2.3.3 Chassisrahmen

2.3.3.1 Funktion

- Er stellt vor allem das tragende Bauteil des Fahrzeugs dar.
- Er dient als starre Verbindung der entsprechenden Hauptteilen des Chassis und zur Aufnahme der Zubehörteile.
- Er gibt dem Kart die notwendig Stabilität zur Kräfteaufnahme, wenn es sich in Bewegung befindet.

2.3.3.2 Beschreibung

Der Chassisrahmen ist das zentrale und tragende Teil des gesamten Karts. Er muss ausreichend widerstandsfähig sein, um die während der Fahrt des Karts auftretenden Kräfte aufnehmen zu können.

2.3.3.3 Anforderungen

- Magnetisches Stahlrohr (siehe Art. 2.3.3.4) mit zylindrischem Querschnitt. Ein Stück bestehend aus geschweißten Bauteilen, die nicht demontierbar sind.
- Ohne Verbindung (beweglich in 1, 2 oder 3 Achsen).
- Die Flexibilität des Chassisrahmens wird bestimmt durch die Elastizitätsgrenzen der Rohrkonstruktion.

2.3.3.4 Material

Baustahl oder Baustahl-Legierung, welche/r der ISO 4948 Klassifizierung und den Bezeichnungen der ISO 4949 entsprechen muss.

Stahllegierungen mit mindestens einem Legierungselement mit einem Masseanteil größer/gleich 5% sind verboten.

Der verwendete magnetische Stahl muss folgenden „Haftungstest“ bestehen.

Ein im Anhang 8 definierter Magnet mit einem axialen Magnetfeld, welcher eine Gravitations-abhängige Masse aufweist, muss an jeder Stelle der Oberfläche des Chassisrohres haften bleiben. Vor diesem Test muss die Kontaktfläche mittels Schleifmaterial blank gemacht werden (frei von Oberflächenbehandlungen).

Unter allen Umständen kann auf Entscheidung des Technischen Kommissars oder des ASNs sowie im Protestfall eine chemische Untersuchung (mittels Fluoreszenzanalyse) durchgeführt werden, dessen Ergebnis über dem Ergebnis des Haftungstests gilt.

2.3.4 Hauptteile des Chassis

2.3.4.1 Funktion

Übertragung der durch die Strecke auftretenden Kräfte auf den Chassisrahmen: ausschließlich über die Reifen.

2.3.4.2 Beschreibung (Techn. Zeichnung Nr. 1)

Alle die Teile, welche die Streckenkkräfte nur durch die Reifen auf den Chassisrahmen übertragen.

- Felgen mit Aufnahme 1
- Hinterachse 2
- Achsschenkel 3
- Achsschenkelbolzen 4
- Achshalter vorne und hinten 5
- Verbindungsteile vorne und hinten (falls vorhanden) 6

2.3.4.3 Anforderungen

Alle Hauptteile des Fahrgestells müssen fest miteinander oder am Fahrgestell-Rahmen befestigt sein.

Eine starre Konstruktion ist notwendig, keine Gelenke (mobil in 1, 2 oder 3 Achsen).

Gelenkige Verbindungen sind nur zulässig für die herkömmliche Aufnahme des Achsschenkels und für die Lenkung. Jede andere Vorrichtung mit der Funktion eines Gelenkes in 1, 2 oder 3 Achsen ist verboten.

Jede hydraulische oder pneumatische Vorrichtung zur Aufnahme von Schwingungen ist verboten.

Gruppe 1 & 2:

Die Hinterachse muss einen Außen-Durchmesser von maximal 50 mm und eine Wandstärke von mindestens 1,9 mm an allen Stellen aufweisen. In den Superkart-Klassen muss die Hinterachse einen maximalen Außen-Durchmesser von 40mm bei einer Wandstärke von mindestens 2,5mm an allen Stellen aufweisen.

Gruppe 3:

Die Hinterachse muss einen Außen-Durchmesser von maximal 30mm und eine Wandstärke von 4,9mm an allen Stellen aufweisen, bei einer Länge von 960mm (+/- 10mm) und einem Gewicht von 2900g (+/- 100g).

Aquivalenz bezogen auf den Achsen-Außendurchmesser

Maximaler Außen-Durchmesser (mm)	Minimale Wandstärke (mm)	Maximaler Außen-Durchmesser (mm)	Minimale Wandstärke (mm)
50	1,9	37	3,4
49	2,0	36	3,6
48	2,0	35	3,8
47	2,1	34	4,0
46	2,2	33	4,2
45	2,3	32	4,4
44	2,4	31	4,7
43	2,5	30	4,9
42	2,6	29	5,2
41	2,8	28	Vollachse
40	2,9	27	Vollachse
39	3,1	26	Vollachse
38	3,2	25	Vollachse

Jede Hinterachse muss zwingend den hersteller-spezifischen CIK-FIA Identifikationssticker tragen (siehe Anhang Nr. 10) und auf der Außenseite mit dem Herstellerlogo (eingraviert oder geprägt, jederzeit sichtbar) versehen sein. (Ausnahme: Superkart und Mini).

Die am Chassis verwendete Hinterachse muss nicht vom selben Hersteller sein wie das verwendete Chassis.

In der Klasse Superkart muss die Hinterachse einen maximalen Durchmesser von 40 mm und eine minimale Wandstärke von 2,5 mm an allen Stellen aufweisen.

In allen Klassen muss die Hinterachse aus magnetischen Stahl gefertigt sein.

2.3.4.4 Skizze des Chassisrahmens und der Rahmen-Hauptteile: siehe Zeichnung Nr. 1 im Anhang

2.3.5 Chassis-Hilfsteile

2.3.5.1 Funktion

Alle Elemente, welche zur normalen Funktionstüchtigkeit des Karts beitragen, sowie freigestellte Vorrichtungen, welche den Bestimmungen entsprechen müssen, mit Ausnahme der Chassis-Hauptteile.

Chassis-Hilfsteile dürfen nicht die Funktion haben, Kräfte von der Strecke zum Fahrgestell-Rahmen zu übertragen.

2.3.5.2 Beschreibung

Befestigung von Bremsen, Motor, Auspuff, Auspuffdämpfer, Kühler, Lenkung, Sitz, Pedale, Stoßfängern und Ansaugeräuschkämpfer.

- Ballastgewicht
- alle Vorrichtungen und Verbindungen
- alle Scheiben und Federn
- andere Befestigungspunkte
- Verstärkungsrohre und -bleche

2.3.5.3 Anforderungen

Zubehörteile müssen stabil befestigt sein. Flexible Verbindungen sind zulässig. Alle Elemente, welche der normalen Funktionstüchtigkeit des Karts dienen, müssen mit diesen Bestimmungen entsprechen. Diese Teile müssen so befestigt sein, dass sie sich während der Fahrt des Karts nicht lösen.

2.4 Abmessungen und Masse

2.4.1 Technische Spezifikationen

Gruppe 1 und 2

Radstand: mindestens 101 cm
(außer Superkart: 106 cm)
maximal 107 cm (außer Superkart: 127 cm)

Spurweite: mindestens 2/3 des verwendeten Radstandes

Gesamtlänge: maximal 182 cm, ohne Frontspoiler und Heckauffahrschutz; ausgenommen für Langstrecke: max. 210 cm

Gesamtbreite: maximal 140 cm

Höhe: maximal 65 cm, vom Boden aus gemessen, ausgenommen: Sitz

Gruppe 3

Radstand: 95cm (+/- 5mm)

Gesamtlänge: maximal 110cm

Kein Teil darf aus dem durch Frontspoiler, Heckauffahrschutz (Heckstoßfänger bei Superkart) und Rädern gebildeten Viereck herausragen.

2.4.2 Masse

Die angegebenen Massen sind absolute Mindestwerte und müssen zu jedem Zeitpunkt während eines Wettbewerbs überprüfbar sein.

Der von der Waage abgelesene Wert ist maßgeblich, unabhängig von der Messgenauigkeit der Waage. Die Messung erfolgt mit dem Fahrer in Rennausrüstung (Helm, Handschuhe und Schuhe).

Jeder während einer zufälligen Überprüfung am Ende oder während einer Veranstaltung festgestellte Verstoß führt zum Ausschluss des Fahrers und/oder Bewerbers von dem entsprechenden Heat, Qualifying, Training oder Rennen.

DMSB-Anmerkung: Darüber hinaus sind im DMSB-Bereich die TK-Richtlinien für Fahrzeugwägungen zu berücksichtigen.

2.4.3 Ballast

Es ist erlaubt die Masse des Karts durch ein oder mehrere Ballastgewichte anzupassen. Diese Ballastgewichte müssen aus festen Blöcken bestehen, welche mittels Werkzeug und mindestens 2 Bolzen/Schrauben, mit einem Minstdurchmesser von 6 mm, am Chassis oder dem Sitz zu befestigen sind.

Für Superkarts gilt: Ballastgewichte dürfen nicht am Sitz angebracht sein; sie müssen entweder an den Hauptrohren des Chassisrahmens oder am Bodenblech mit mindestens 2 Schrauben mit einem Minstdurchmesser von 6 mm befestigt sein.

DMSB-Anm.: Aus Sicherheitsgründen sollten die Ballastgewichte möglichst nicht an der Sitz-Rückenlehne angebracht sein (Erhöhung der Kippgefahr durch Schwerpunktverlagerung).

2.5 Stoßfänger

Dies sind vordere, hintere oder seitliche Schutzvorrichtungen.

Diese Stoßfänger müssen aus magnetischem Stahl gefertigt sein.

Für alle Klassen, mit Ausnahme der Superkart gilt: Die Stoßfänger müssen mit der Karosserie zusammen homologiert worden sein (siehe Zeichnung 2a).

2.5.1 Vorderer Stoßfänger

2.5.1.1 Kurzstrecke

Gruppe 1 & 2:

Der vordere Stoßfänger muss aus mindestens 2 Stahlelementen bestehen: ein oberes Stahlrohr, mit einem min. Rohrdurchmesser von 16mm (die zwei Biegungen müssen einen durchgehenden Kurvenradius aufweisen) und ein unteres Stahlrohr mit einem min. Rohrdurchmesser von 20mm (die zwei Biegungen müssen einen durchgehenden Kurvenradius aufweisen), beide Rohre müssen miteinander verbunden sein. Diese beiden Elemente müssen unabhängig von der Befestigung der Pedale sein.

Der vordere Stoßfänger muss die Befestigung des vorgeschriebenen Frontspoilers ermöglichen und an 4 Punkten am Chassisrahmen befestigt sein.

Vorderer Überhang: mindestens 350 mm.

Unteres Stoßfänger-Rohr:

Gerade Länge des unteren Rohres: mindestens 295 mm und maximal 315 mm in Bezug zur Kart-Längsachse.

Die Befestigungen des unteren Rohrs muss parallel (sowohl in horizontaler als auch in vertikaler Ebene) zur Chassisachse erfolgen und eine Verbindung (System zur Befestigung am Chassis-Rahmen) der Stoßstangen von 50mm ermöglichen.

Die Befestigungspunkte müssen mindestens 450 mm voneinander entfernt sein und zur Kart-Längsachse zentriert in einer Höhe von 90 +/- 20 mm über dem Boden angebracht sein.

Oberes Stoßfänger-Rohr:

Gerade Länge des oberen Rohres: mindestens 375 mm und maximal 395mm in Bezug zur Kart-Längsachse.

Höhe des oberen Rohrs: mindestens 200 mm und maximal 250 mm über dem Boden.

Die Befestigungspunkte des oberen Rohres müssen 550 mm voneinander entfernt und zur Kart-Längsachse zentriert sein.

Die Befestigungen des oberen und unteren Stoßfängers am Chassis müssen mit dem Chassis-Rahmen verschweißt sein.

Gruppe 3

Der vordere Stoßfänger muss aus mindestens 2 Stahlelementen bestehen: ein oberes Stahlrohr, mit einem min. Rohrdurchmesser von 16mm (die zwei Biegungen müssen einen durchgehenden Kurvenradius aufweisen) und ein unteres Stahlrohr mit einem min. Rohrdurchmesser von 20mm (die zwei Biegungen müssen einen durchgehenden Kurvenradius aufweisen), beide Rohre müssen miteinander verbunden sein. Diese beiden Elemente müssen unabhängig von der Befestigung der Pedale sein.

Der vordere Stoßfänger muss die Befestigung des vorgeschriebenen Frontspoilers ermöglichen und an 4 Punkten am Chassisrahmen befestigt sein.

Vorderer Überhang: mindestens 280 mm.

Unteres Stoßfänger-Rohr:

Gerade Länge des unteren Rohrs: mindestens 270 mm und maximal 315 mm in Bezug zur Kart-Längsachse.

Die Befestigungen des unteren Rohrs muss parallel (sowohl in horizontaler als auch in vertikaler Ebene) zur Chassisachse erfolgen und eine Verbindung (System zur Befestigung am Chassis-Rahmen) der Stoßstangen von 50mm ermöglichen.

Die Befestigungspunkte müssen mindestens 390 mm voneinander entfernt sein und zur Kart-Längsachse zentriert in einer Höhe von 90 +/- 20 mm über dem Boden angebracht sein.

Oberes Stoßfänger-Rohr:

Gerade Länge des oberen Rohrs: mindestens 300 mm und maximal 395mm in Bezug zur Kart-Längsachse.

Höhe des oberen Rohrs: mindestens 180 mm und maximal 205 mm über dem Boden.

Die Befestigungspunkte des oberen Rohrs müssen 500 mm voneinander entfernt und zur Kart-Längsachse zentriert sein.

Die Befestigungen des oberen und unteren Stoßfängers am Chassis müssen mit dem Chassis-Rahmen verschweißt sein.

2.5.1.2 Langstrecke

Der vordere Stoßfänger muss aus mindestens 2 Stahlelementen bestehen: ein oberes Stahlrohr, welches parallel zu einem unteren Stahlrohr angebracht sein muss. Diese Rohre müssen einen Mindestdurchmesser von 18 mm und eine Mindestwandstärke von 1,5 mm aufweisen. Diese beiden Stahlrohre sind mittels 2 Rohrstreben zu verbinden und müssen eine vertikale Fläche darstellen.

Der vordere Stoßfänger muss die Befestigung des vorgeschriebenen Frontspoilers ermöglichen und an 4 Punkten am Chassisrahmen befestigt sein.

Vorderer Überhang: mindestens 350 mm.

Unteres Stoßfänger-Rohr:

Gerade Länge des unteren Rohrs: mindestens 150 mm in Bezug zur Kart-Längsachse.

Die Befestigungen des unteren Rohrs muss parallel (sowohl in horizontaler als auch in vertikaler Ebene) zur Chassisachse erfolgen.

Die Befestigungspunkte müssen mindestens 220 mm voneinander entfernt sein und zur Kart-Längsachse zentriert in einer Höhe von 60 +/- 20 mm über dem Boden angebracht sein.

Oberes Stoßfänger-Rohr:

Gerade Länge des oberen Rohrs: mindestens 250 mm in Bezug zur Kart-Längsachse.

Höhe des oberen Rohrs: mindestens 170 mm und maximal 220 mm über dem Boden.

Die Befestigungspunkte des oberen Rohrs müssen 550 +/- 50 mm voneinander entfernt und in Bezug zur Kart-Längsachse zentriert sein.

Die Befestigungen des oberen und unteren Stoßfängers am Chassis müssen mit dem Chassis-Rahmen verschweißt sein.

2.5.2 Hinterer Stoßfänger (Gruppe 1 und 2)

2.5.2.1 Kurzstrecke

Mindestens bestehend aus einer Schutzstrebe (Schutz vor Verhaken und Unterfahren) mit einem Mindestdurchmesser von 16 mm und einer oberen Schutzstrebe mit einem Durchmesser von mindestens 16 mm.

Die gesamte Einheit muss (möglichst elastisch) an mindestens 2 Punkten am Rahmen, an den beiden 2 Hauptrohren befestigt sein.

Höhe: Die durch die Oberkante der Vorder- und Hinterräder gebildete Ebene darf nicht überschritten werden. Das obere Rohr muss sich mindestens 200 mm über dem Boden und das untere Rohr (Unterfahrerschutz) 80 mm +/- 20 mm über dem Boden befinden.

Mindestbreite: 600 mm.

Hinterer Überhang: maximal 400 mm.

2.5.2.2 Langstrecke

Der vorgeschriebene Heck-Stoßfänger muss aus mindestens 2 Stahlelementen bestehen: ein oberes Stahlrohr, welches parallel zu einem unteren Stahlrohr angebracht sein muss. Diese Rohre müssen einen Mindestdurchmesser von 18 mm und eine Mindestwandstärke von 1,5 mm aufweisen. Beide Stoßfängerrohre müssen mittels 2 verschweißter Rohrstützen miteinander verbunden sein.

Gerade Länge des unteren Rohrs: mindestens 600 mm in Bezug zur Kart-Längsachse.

Höhe des unteren Rohrs: mindestens 120 mm +/- 20 mm über dem Boden.

Gerade Länge des oberen Rohrs: mindestens 1000 mm in Bezug zur Kart-Längsachse.

Höhe des oberen Rohrs: mindestens 230 mm +/- 20 mm über dem Boden.

Die gesamte Einheit muss möglichst elastisch an mindestens 2 Punkten am Chassisrahmen befestigt sein. Die Mindestbreite des Heck-Stoßfängers beträgt 1100 mm; als maximale Breite gilt die hintere Gesamtbreite (Breite über alles).

Die Enden müssen einen Radius von mindestens 60 mm innerhalb des Raums unmittelbar hinter den Rädern (Unterfahrschutz) aufweisen und dürfen keine scharfen Kanten haben.

2.5.3 Heckauffahrschutz

Für alle Klassen (Ausnahme Superkart) ist ein CIK/FIA-homologierter Heckauffahrschutz vorgeschrieben, nachdem dieser die Homologationstests bestanden hat.

Es ist nicht zulässig das Chassis zum Anbau des Heckauffahrschutzes zu modifizieren (Änderungen am Chassis sind nur durch den Chassis-Hersteller unter Berücksichtigung des Homologationsblattes inkl. Nachträge zulässig).

Das Design und die Arbeitsweise des Heckauffahrschutzes müssen von der Technical Working Group der CIK/FIA genehmigt worden sein.

Der Heckauffahrschutz muss aus einem hohlem Plastikkörper gefertigt sein und darf keine Sicherheitsgefährdung darstellen.

Darüber hinaus muss dessen Struktur aus geformtem Plastik ohne Füllschaum bestehen und eine konstante Materialstärke für eine einheitliche Festigkeit aufweisen.

Unter keinen Umständen darf der Heckauffahrschutz über die Ebene, welche durch die Oberkanten der Hinterräder gebildet wird, hinausragen.

Die Oberfläche/n des Heckauffahrschutzes müssen gleichmäßig und eben ausgeführt sein und dürfen keine Löcher oder Ausschnitte aufweisen, außer jenen die zur Befestigung dienen oder in der Homologation aufgeführt sind.

Die Heckauffahrschutz-Einheit muss an mindestens 2 Punkten mittels der homologierten Halterungen (bestehend aus Plastik, Stahl oder Aluminium) möglichst flexibel an den 2 Hauptrohren des Chassisrahmens oder an den bestehenden hinteren Stoßfängern (obere Strebe und Unterfahrschutz, gemäß Art. 2.5.2) befestigt sein. Der Heckauffahrschutz muss samt Halterungen an jedem homologiertem Chassis, unter Berücksichtigung des Maßes F (zwischen 620 mm bis 700 mm) befestigt werden können.

2.5.3.1 Gruppe 1 & 2

Der Abstand zwischen der Front des Heckauffahrschutzes zur Oberfläche des Hinterrades muss mindestens 15 mm und maximum 50 mm betragen.

Mindestbreite: 1.340 mm.

Als maximale Breite des Heckauffahrschutzes gilt die Gesamtbreite an der Hinterachse; diese darf zu keiner Zeit und unter keinen Umständen überschritten werden.

Der Abstand zum Boden muss mindestens 25 mm und maximal 60 mm betragen. Dieser Abstand wird an den (mindestens) 3 Abweiser-Flächen, welche eine Mindestbreite von 200 mm aufweisen und sich an den äußeren Enden und in der Chassismitte befinden müssen, gemessen.

Der maximale hintere Überhang beträgt 400 mm.

Falls der gesamte Heckauffahrschutz die physikalischen Abmessungen des hinteren Stoßfängers (Stahlbügel) integriert, ist die Verwendung des Stoßfängers und Unterfahrschutzes freigestellt.

Unter allen Umständen darf der Heckauffahrschutz zu keiner Zeit breiter sein als der äußere Abstand der beiden Hinterräder.

2.5.3.2 Gruppe 3

Der Abstand zwischen der Front des Heckauffahrschutzes zur Oberfläche des Hinterrades muss mindestens 15 mm und maximum 50 mm betragen.

Mindestbreite: 1.040 mm.

Als maximale Breite des Heckauffahrschutzes gilt die Gesamtbreite an der Hinterachse; diese darf zu keiner Zeit und unter keinen Umständen überschritten werden.

Der Abstand zum Boden muss mindestens 25 mm und maximal 60 mm betragen. Dieser Abstand wird an den (mindestens) 3 Abweiser-Flächen, welche eine Mindestbreite von 180 mm aufweisen und sich an den äußeren Enden und in der Chassismitte befinden müssen, gemessen.

Der maximale hintere Überhang beträgt 370 mm.

Unter allen Umständen darf der Heckauffahrschutz zu keiner Zeit breiter sein als der äußere Abstand der beiden Hinterräder.

2.5.4 Seitliche Stoßfänger

2.5.4.1 Kurzstrecke

Gruppe 1 & 2

Die seitlichen Stoßfänger müssen aus einem oberen und einem unteren Rohr bestehen.

Die Stoßfänger müssen die Befestigung der vorgeschriebenen Seitenverkleidungen ermöglichen.

Sie müssen einen Durchmesser von 20 mm aufweisen und an zwei Punkten am Chassis-Rahmen befestigt sein. Diese beiden Befestigungen müssen parallel zum Boden und rechtwinklig zur Chassis-Längsachse verlaufen.

Eine Befestigung (Befestigungsmethode am Chassis-Rahmen) der Stoßfänger über mindestens 50 mm muss möglich sein und die Befestigungspunkte müssen 500 mm voneinander entfernt liegen.

Gerade Länge der Rohre:

- mindestens 400 mm für das untere Rohr
- mindestens 300 mm für das obere Rohr

Höhe des oberen Rohrs: mindestens 160 über dem Boden.

Die äußere Breite muss, bezogen auf die Kart-Längsachse folgend Abmessungen einhalten:

- 500 mm +/- 20 mm für das untere Rohr und
- 500 mm +100/-20 mm für das obere Rohr.

Gruppe 3

Die seitlichen Stoßfänger müssen aus einem oberen und einem unteren Rohr bestehen.

Die Stoßfänger müssen die Befestigung der vorgeschriebenen Seitenverkleidungen ermöglichen. Sie müssen einen Durchmesser von 20 mm aufweisen und an zwei Punkten am Chassis-Rahmen befestigt sein. Diese beiden Befestigungen müssen parallel zum Boden und rechtwinklig zur Chassis-Längsachse verlaufen.

Eine Befestigung (Befestigungsmethode am Chassis-Rahmen) der Stoßfänger über mindestens 50 mm muss möglich sein und die Befestigungspunkte müssen 380 mm voneinander entfernt liegen.

Gerade Länge der Rohre:

- mindestens 280 mm für das untere Rohr
- mindestens 180 mm für das obere Rohr

Höhe des oberen Rohrs: mindestens 160 mm über dem Boden.

Die äußere Breite muss, bezogen auf die Kart-Längsachse folgend Abmessungen einhalten:

- 380 mm +/- 20 mm für das untere Rohr und
- 380 mm +100/-20 mm für das obere Rohr.

2.5.4.2 Langstrecke

Der seitliche Stoßfänger muss aus mindestens 2 Stahlelementen bestehen: ein oberes Stahlrohr, welches parallel zu einem unteren Stahlrohr angebracht sein muss. Diese Rohre müssen einen Mindestdurchmesser von 18 mm und eine Mindestwandstärke von 1,5 mm aufweisen. Diese beiden Stahlrohre sind mittels 2 Rohrstreben zu verbinden und müssen eine vertikale Fläche darstellen.

Der gesamte Stoßfänger muss an mindestens 2 Punkten am Chassis-Rahmen befestigt sein. Diese 2 Befestigungspunkte müssen sich parallel zum Boden und rechtwinklig zur Chassis-Längsachse mit einem Abstand von 520 mm befinden.

Gerade Länge der Rohre:

- mindestens 500 mm für das untere Rohr
- mindestens 400 mm für das obere Rohr
- Höhe des oberen Rohrs: 200 mm +/- 20 mm vom Boden gemessen;

- Höhe des unteren Rohrs: 60 mm +/- 20 mm vom Boden gemessen.

2.6 Kartboden

Zwischen der mittleren Chassisquerstrebe und der Fahrzeugfront des Chassis (und nur dort) muss ein Boden aus einem festen Material vorhanden sein. Er muss an den Seiten von einem Rohr oder einer Kante umrandet sein, damit die Füße des Fahrers vom Boden nicht herunter rutschen können.

Wenn das Material durchbrochen ist, dürfen die Löcher einen Durchmesser von 10 mm nicht überschreiten und nicht näher als das Vierfache ihres Durchmessers zusammen liegen.

Darüber hinaus darf zum einzigen Zwecke des Zugangs zur Lenksäule eine Bohrung mit einem maximalen Durchmesser von 35 mm im Bodenblech vorhanden sein.

2.7 Karosserie

2.7.1 Karosserie für alle Klassen auf Kurzbahnen

2.7.1.1 Definition

Die Karosserie besteht aus allen Teilen des Karts, die vom äußeren Luftstrom bestrichen werden, ausgenommen den mechanischen Teilen wie sie in Art. 2.3 definiert sind, dem Kraftstofftank sowie den Startnummernschildern.

Die Karosserie muss einwandfrei gefertigt sein, darf keinen provisorischen Charakter und keine scharfen Kanten aufweisen. Der Radius aller Winkel oder Ecken muss mindestens 5 mm betragen.

2.7.1.2 Karosserie

Für alle Klassen muss die Karosserie aus 2 Seitenverkleidungen, einem Frontspoiler, einem Frontverkleidungs-Befestigungssatz und einem Frontschild sowie wahlweise aus einem hinteren Spoiler (siehe Zeichnung 2d) bestehen. Die Karosserie muss CIK/FIA-homologiert sein.

Eine Kombination der 3 Karosserieteile von unterschiedlichen Herstellern und Modellen ist zulässig, wobei die beiden Seitenverkleidungen zusammen im Set verwendet werden müssen.

Kein Teil der Karosserie darf als Kraftstofftank oder zur Befestigung von Ballast verwendet werden.

Ein Ausschneiden von Karosserieteilen ist nicht erlaubt.

2.7.1.3 Materialien

Nichtmetallisch; Kohlefaser, Kevlar oder Glasfaser sind, mit Ausnahme der Klasse Superkart, in allen Klassen verboten. In allen Klassen darf das verwendete Plastikmaterial nicht zersplitterbar sein und es darf nach einem möglichen Bruch keine scharfen Kanten aufweisen.

2.7.1.4 Seitenverkleidung

Die Seitenverkleidung darf unter keinen Umständen weder über der Ebene, welche den höchsten Punkt des vorderen mit dem höchsten Punkt des hinteren Reifens verbindet, noch über der Ebene, welche die Außenseiten der vorderen und der hinteren Räder verbindet, überragen, wobei die Vorderräder geradeaus gerichtet sind.

Bei Regennenrenn darf die Seitenverkleidung nach außen nicht die Ebene, welche durch die äußere Kante des Hinterrades verläuft, überragen (siehe Zeichnung 2b). Die Oberflächen der Seitenverkleidungen müssen gleichmäßig und glatt sein; sie dürfen keine Löcher oder Ausschnitte aufweisen, mit Ausnahme der Öffnungen, welche für ihre Befestigung notwendig sind.

Kein Teil der Seitenverkleidung darf irgendeinen Körperteil des Fahrers, in normaler Sitzposition, bedecken. Sie dürfen von unten gesehen den Chassis-Rahmen nicht überragen.

Die Verkleidungen müssen so ausgeführt sein, dass kein Wasser, Steine oder andere Substanzen zurückgehalten werden können. Die Seitenverkleidungen müssen fest an den seitlichen Stoßfängern befestigt sein.

Auf der hinteren senkrechten Oberfläche bei den Rädern muss eine Fläche für die Startnummern vorhanden sein.

Gruppe 1 & 2

Die Seitenverkleidung darf sich nach innen nicht mehr als 40 mm entfernt von der Ebene befinden, welche durch die beiden Rad-Außenkanten gebildet wird; wobei die Vorderräder geradeaus gestellt sind, liegen.

Sie muss eine Bodenfreiheit von mindestens 25 mm und höchstens 60 mm aufweisen

Abstand zwischen der Vorderkante der Seitenverkleidungen und den Vorderrädern: maximal 150 mm.

Abstand zwischen der Hinterkante der Seitenverkleidungen und den Hinterrädern: maximal 60 mm.

Gruppe 3

Die Seitenverkleidung darf sich nach innen nicht mehr als 30 mm entfernt von der Ebene befinden, welche durch die beiden Rad-Außenkanten gebildet wird; wobei die Vorderräder geradeaus gestellt sind, liegen.

Sie muss eine Bodenfreiheit von mindestens 25 mm und höchstens 60 mm aufweisen

Abstand zwischen der Vorderkante der Seitenverkleidungen und den Vorderrädern: maximal 130 mm.

Abstand zwischen der Hinterkante der Seitenverkleidungen und den Hinterrädern: maximal 60 mm.

2.7.1.5 Frontverkleidung/Frontspoiler

Die Frontverkleidung darf sich nicht über der Ebene, welche durch die Oberseite der Vorderräder gebildet wird, befinden und darf keine scharfen Kanten aufweisen.

Die Verkleidungen müssen so ausgeführt sein, dass kein/e Wasser, Steine oder andere Substanzen zurückgehalten werden können.

Frontverkleidungs-Befestigungssatz (Zeichnung Nr. 2c)

Gruppe 1 & 2

Die Mindestbreite der Frontverkleidung beträgt 1000 mm und die Maximalbreite entspricht der äußeren Breite an der Vorderachse.

Maximalabstand zwischen den Vorderrädern und der Hinterseite der Verkleidung: 180 mm.

Vorderer Überhang: maximal 680 mm.

Gruppe 3

Die Mindestbreite der Frontverkleidung beträgt 850 mm und die Maximalbreite entspricht der äußeren Breite an der Vorderachse.

Maximalabstand zwischen den Vorderrädern und der Hinterseite der Verkleidung: 160 mm.

Vorderer Überhang: maximal 630 mm.

Beschreibung des vertikalen Drucktest

Homologierte Frontspoiler, welche am Kart bei internationalen Veranstaltungen verwendet werden, müssen zu jeder Zeit den nachfolgend beschriebenen vertikalen Drucktest bestehen.

Zu jedem Zeitpunkt und ohne jede weitere Erklärung kann die CIK/FIA oder der ASN bei einer internationalen Veranstaltung den Frontspoiler welcher am Kart des Teilnehmers verbaut ist anfordern um diesen einer zusätzlichen Analyse (technischen Nachuntersuchung) in einem Labor zu unterziehen.

Sofern ein Teilnehmer sich weigert den Frontspoiler den Sportwarten zu übergeben, wird er von der Veranstaltung ausgeschlossen.

Technische Nachuntersuchungen des Frontspoilers müssen durchgeführt werden bei:

C.S1 – Dott.Ing. Francesco Ballabio

Viale Lombardia 20

ITA-20021 Bollate (MI)

Tel.: +3902383301, Fax: 39023503940

Email: FrancescoBallabio@csi-spa.com

Vertikale Drucktests werden durchgeführt, indem die Frontverkleidung auf eine starre Befestigung montiert wird, welche die „In-Kart“ Bedingungen darstellt, wie in Zeichnung 8.2.0 und 8.2.0.a. aufgezeigt.

Ein Verfahren um den Frontspoiler in negativer vertikaler Richtung zu belasten wird angewendet.

Eine Vorrichtung (Platte), wie in Zeichnung 8.2.0.a, muss verwendet werden. Die Platte mit den Abmessungen 200 x 450mm und einer Stärke von 10mm muss flach und starr sein.

Eine Belastungskonfiguration wird durchgeführt: zentraler Test - auf der Mittellinie der Frontverkleidung.

Sobald die Leistung des Fronspoilers fünf Mal gemäß oben beschriebener Methode getestet wurde muss die durchschnittliche Spitzenlast 550N überschreiten bei einer Versetzung von 30 mm und einer Geschwindigkeit von 100mm/min.

2.7.1.6 Frontschild

Das Frontschild darf nicht über der horizontalen Ebene, welche durch die Oberseite des Lenkrades gebildet wird, hinausragen.

Zwischen dem Frontschild und dem Lenkrad muss ein Abstand von mindestens 50 mm vorhanden sein. Das Frontschild darf nicht über die Frontverkleidung hinausragen.

Es darf weder die normale Betätigung des Pedals beeinträchtigen noch irgendeinen Teil der Füße in normaler Sitzposition bedecken.

Sein Unterteil muss direkt oder indirekt am vorderen Teil des Chassis-Rahmens sicher befestigt sein. Sein Oberteil muss mit einer oder mehreren unabhängigen Strebe/n fest an der Lenksäulenhalterung angebracht sein.

Am Frontschild muss eine Fläche für die Startnummern vorhanden sein.

Gruppe 1 und 2

Die Mindestbreite des Frontschilds beträgt 250 mm und die Maximalbreite 300 mm.

Gruppe 3

Die Mindestbreite des Frontschilds beträgt 200 mm und die Maximalbreite 300 mm.

2.7.2 Karosserie für Superkart, KZ1 und KZ2 auf Langstrecken

Kein Teil der Karosserie einschließlich Spoiler und hinterer Abschlussplatten darf:

1. höher als 60 cm vom Boden sein (ausgenommen Konstruktionen, welche ausschließlich als Kopfstütze ohne möglichen aerodynamischen Effekt dienen);
2. über den hinteren Stoßfänger hinausragen;
3. näher am Boden liegen als die Bodenplatte;
4. seitlich über die durch die Außenseite der Hinter- und Vorderräder gebildete Linie hinausragen (mit Ausnahme von Regenrennen);
5. die maximale Breite von 140 cm überschreiten;

6. weniger als 25 mm Abstand zwischen irgendeinem Teil des Aufbaus und den Reifen aufweisen;
7. vom Sitz aus während des Fahrbetriebes verstellbar sein.

Aufbau, Frontverkleidung und Spoiler müssen aus nichtmetallischem Material bestehen. Im Falle eines kompletten Verkleidungsaufbaus darf das Frontschild mit höchstens 4 schnell zu lösenden Klemmen mit dem Aufbau verbunden sein und keine weitere Befestigung aufweisen.

Falls das Frontschild eine eigenständige Konstruktion darstellt, darf dessen Breite maximal 50 cm und die Breite des Befestigungsrahmens maximal 25 cm betragen.

Die Frontverkleidung darf oben nicht über der am oberen Ende des Lenkrades gezogenen horizontalen Ebene oder näher als 5 cm an irgendeinem Teil des Lenkrades liegen.

Unten muss sie symmetrisch abschließen, mindestens 15 cm Abstand zu jedem der Pedale in Normalstellung aufweisen und die Füße und Knöchel sichtbar lassen (nicht abdecken).

Wenn das Frontschild entfernt wurde, darf, von oben vertikal nach unten betrachtet, kein Karosserieteil einen Körperteil des in normaler Position sitzenden Fahrers bedecken.

Die vordere Verkleidung der Karosserie darf keine spitzen Winkel bilden, sondern muss einen Radius von mindestens 20 mm aufweisen.

Die Frontverkleidung muss so gestaltet sein, dass der vordere Stoßfänger den Bestimmungen dieses Artikels entsprechen kann; sie darf nicht breiter als die geradeaus gerichteten Vorderräder sein.

Die Bodenplatte muss flach konstruiert sein und eine gebogene Falzkante aufweisen.

Ab 23 cm vor der Hinterachse darf die Bodenplatte einen nach oben gerichteten Winkel (Extractor) aufweisen. Falls die Bodenplatte/Extractor einen oder zwei Luftleitbleche aufweist, dürfen diese nicht über die Ebene hinausragen, welche durch den flachen Teil der Bodenplatte gebildet wird.

Weder die Bodenplatte noch ein anderes Teil der Karosserie darf in irgendeiner Weise einer Schürze ähneln (keinen Grundeffect bewirken).

Sie darf weder über den vorderen noch über den hinteren Stoßfänger hinausragen. In der Breite muss die Bodenplatte der Karosserie, Spoiler und hintere Abschlussplatten eingeschlossen, entsprechen und darf nicht über die Abmessung der Karosserie einschließlich Flügel und Abschlussplatten hinausragen. Zur Gewichtsreduzierung eingebrachte Bohrungen im Boden sind nicht zulässig.

2.8 Kraftübertragung

Sie muss immer auf die Hinterräder erfolgen.

Das System ist frei, darf jedoch keine Art von Differential weder über die Achse, die Radnabe oder durch andere Art und Weise beinhalten. Jede Art

von Kettenschmivorrichtungen ist verboten, ausgenommen es handelt sich um einen CIK/FIA genehmigtes System.

2.9 Kettenschutz/Antriebsriemen

In allen Klassen ohne Getriebe ist ein Kettenschutz vorgeschrieben, welcher eine wirksame Abdeckung über der Oberkante und den beiden Seiten der freien Kette sowie des Kettenrades aufweisen und mindestens bis zur unteren Ebene der Hinterachse reichen muss.

In allen Klassen mit Getriebe ist ein Kettenschutz zwingend vorgeschrieben. Er muss das Kettenrad und das Motorritzel bis zur (horizontalen) Mittelachse des Kettenrades wirksam abdecken.

Außerdem muss er einen wirksamen Seitenschutz gewährleisten.

2.10 Radaufhängung

Alle elastischen oder aufgehängten Radaufhängungs-Teile sind verboten.

Hydraulische, pneumatische oder mechanische Radaufhängungs-Einrichtungen sind an allen Karts verboten.

2.11 Bremsen

Die Bremsen müssen in allen Klassen, außer Superkart und KZ1, CIK-homologiert sein.

Die Bremsen müssen hydraulisch arbeiten.

Die Bremsbetätigung (die Verbindung zwischen dem Pedal und dem/den Bremszylinder(n)) muss doppelt ausgeführt sein. Falls ein Bowdenzug verwendet wird, muss dieser einen Mindestdurchmesser von 1,8 mm aufweisen und mittels einer Klemmschelle gesichert sein.

Die Verwendung von handbetätigten Vorderachs-Bremsen ist in CIK-FIA Meisterschaften, Cups und Trophies verboten.

Für Karts ohne Getriebe müssen die Bremsen gleichzeitig auf mindestens beide Hinteräder wirken.

Jede Art von Bremssystemen mit Wirkung auf die Vorderräder ist verboten.

Für Getriebekarts müssen die Bremsen auf alle vier Räder wirken und einen unabhängige Front- und Heckkreislauf aufweisen. Im Falle des Versagens von einem der Bremskreisläufe muss der jeweils andere das Bremsen mit zwei Vorderoder Hinterrädern garantieren.

In der Superkart sind Bremsen, welche über einen Seilzug betätigt werden, verboten und ein Bremslicht ist empfohlen.

Karbon-Bremscheiben sind verboten.

Bremscheiben müssen zwingend aus Stahl, Edelstahl oder Gusseisen gefertigt werden. Dies gilt auch für derzeit gültige Homologationen.

Für die Bremscheibe ist in allen Klassen, Ausnahme Superkart, ein wirksamer Anschlagblock (bestehend aus Teflon, Nylon, Delrin, Kohlefa-

ser, Kevlar oder Rilsan) vorgeschrieben, falls die Bremscheibe bis über der Unterkante der Chassis-Hauptrohre reicht. Dieser Anschlagblock muss sich seitlich neben der Bremscheibe in Chassis-Längsachse oder unter der Bremscheibe befinden.

Die Oberfläche der Bremscheibe kann durch Schleifen, Bohren, Nuten etc. geändert werden, aber nur durch den Hersteller und auf eigene Verantwortung. Jedoch sind Änderungen, welche die auf dem Homologationsblatt gekennzeichneten Abmessungen der Originalteile verändern, verboten.

2.12 Lenkung

Die Lenkung muss durch ein Lenkrad mit einem durchgehenden Lenkradkranz erfolgen, welcher in seiner Grundform keine Winkel enthalten darf.

Oben und unten darf über je 1/3 des Lenkradumfangs die Form des Lenkradkranzes gerade verlaufen oder mit einem anderen Radius als das Mittelteil ausgeführt sein.

Der Lenkradkranz muss mit einer metallischen Struktur hergestellt sein, welche aus Stahl oder Aluminium besteht.

Jede am Lenkrad angebrachte Vorrichtung darf die obere Lenkradebene um nicht mehr als 20 mm überschreiten und darf keine scharfen Kanten aufweisen (siehe Technische Zeichnung Nr. 8).

Flexible Lenkvorrichtungen mittels Seilzug oder Kette sind verboten.

Alle Teile der Lenkvorrichtung müssen ein Befestigungssystem mit höchstem Sicherheitsstandard aufweisen (Sicherungssplinte, selbstsichernde Muttern oder Sicherungsbolzen).

Die Lenksäule muss einen Mindestdurchmesser von 18 mm und eine Mindest-Wandstärke von 1,8 mm aufweisen. Die Lenksäule muss einen Sicherungsring aufweisen um ein Ausreißen aus dem unteren Lager zu verhindern.

DMSB-Anmerkung: Auf keinem Fall sollten Sicherungsringe unmittelbar über dem oberen Lenklager angebracht sein, da hierdurch das „Eintauchen“ der Lenksäule verhindert wird und dies eine Verletzungsgefahr zur Folge hat.

In allen Klassen muss die Lenksäule aus magnetischem Stahl gefertigt sein.

In der Superkart dürfen die Achsschenkel weder verchromt noch galvanisiert sein.

2.13 Sitz

Der Sitz muss so ausgeführt sein, dass sowohl eine seitliche als auch eine nach vorne gerichtete Fahrerbewegung bei Kurvenfahrt oder beim Bremsen verhindert wird.

Sitze in der Superkart müssen eine Kopfstütze aufweisen.

In allen anderen Klassen müssen die Sitze an all ihren Befestigungspunkten eine Metall- oder Nylon-Verstärkung zwischen Sitz und Sitzstrebe aufweisen. Die Verstärkungsplatten müssen eine

Mindestdicke von 1,5 mm und eine Mindestfläche von 13 cm² oder einen Außendurchmesser von 40 mm aufweisen.

Für die Befestigung des Ballasts sind Verstärkungsplatten vorgeschrieben, welche eine Mindestdicke von 1 mm und einen Minstdurchmesser von 20 mm aufweisen müssen.

Alle Sitzstreben am Kart müssen an ihren Enden verschraubt oder verschweißt sein.

Alle Befestigungsstreben müssen an ihren Enden verschraubt oder verschweißt sein und, falls diese Streben nicht benutzt werden, müssen diese vom Rahmen oder/und vom Sitz demontiert werden.

Die FIA hat entschieden, die Verwendung von Kart-Sicherheitsitzen im Bereich der Mini-Klasse den ASNs zu empfehlen. Hierzu wird die FIA einen neuen Standard für Kart-Sicherheitsitze kreieren welcher zusammen mit einer Liste der zugelassenen Prüfinstitute und einer Liste der geprüften Sicherheitsitze auf der FIA-Homepage veröffentlicht wird.

Die ersten homologierten Sitze werden die bereits durch den DMSB homologierten Sitze sein.

2.14 Pedale

In keiner Stellung dürfen die Pedale nicht vorne über das Chassis einschließlich Stoßfänger hinausragen.

Die Pedale müssen sich vor dem Hauptbremszylinder befinden.

Superkart: Das Bremspedal und alle Teile zur Betätigung des Hauptbremszylinders müssen aus Stahl bestehen und müssen stabil genug sein, um den eingeleiteten Kräften standzuhalten.

2.15 Gasbetätigung

Die Gasbetätigung muss durch ein Pedal mit einer Rückholfeder erfolgen. Eine mechanische Verbindung zwischen dem Pedal und dem Vergaser ist vorgeschrieben.

2.16 Motor

2.16.1 Allgemeines

Unter Motor ist die Antriebseinheit des rennfertigen Fahrzeugs zu verstehen, welche Zylinderblock, Kurbelgehäuse und evtl. Getriebe, Zündsystem, Vergaser und Auspuff einschließt.

Alle Einspritz-Systeme und/oder das Zerstäuben von anderen Mitteln, außer Kraftstoff, sind verboten.

Der Motor darf keinen Kompressor oder andere Aufladesysteme aufweisen. Für Superkart ist eine Luft- oder Flüssigkeitskühlung zugelassen.

Jegliche Änderung am Motor darf nur durch Materialabnahme vorgenommen werden.

Die Motoren in OK, OK-Junior, KZ2, KZ1 und Mini, müssen im Hersteller-Katalog sowie auf einem CIK/ FIA herausgegebenen Homologationsblatt beschrieben

sein. Dieses Homologationsblatt muss durch den ASN und die CIK/FIA gestempelt und unterschrieben sein (siehe Homologations-Reglement).

Motoren für Superkart müssen mit der offiziellen Ersatzteilliste des Herstellers CIK/FIA-genehmigt sein. (siehe Genehmigungs-Bestimmungen/„Approval Regulation“).

2.16.2 Technische Abnahme

Die obligatorische Technische Abnahme wird vor dem freien Training durchgeführt.

Techn. Abnahme bei CIK/FIA-Meisterschaften, -Cups und Trophies:

Für alle Klassen, Ausnahme Superkart: Das Chassis und die Hauptteile des Motors (Kurbelgehäusehälfte und Zylinder) und die Reifen werden bei der Technischen Abnahme gekennzeichnet.

Die Karts müssen in kompletter Ausstattung (zusammengebautes Chassis mit Karosserie und Anbauteilen) vorgestellt werden, während die Motoren separat vorzuführen sind.

In der Superkart werden nur das Chassis und eine Hälfte des Kurbelgehäuses bei der Technischen Abnahme gekennzeichnet.

Für jedes verwendete homologierte oder genehmigte Material muss der Bewerber/Fahrer die relevanten Homologationsblätter bzw. das Genehmigungsblatt („Approval Form“) vorlegen können.

2.16.3 Zylinder

Für Zylinder ohne Buchse ist die Reparatur durch Materialhinzufügung (nicht von Teilen) zulässig.

Im Zylinderkopf ist das Ersetzen des Kerzengewindes durch einen Helicoil-Gewindeeinsatz erlaubt.

2.16.4 Wasserkühlung

Für die Flüssigkeitskühlung ist nur Wasser (H₂O) zulässig.

Für alle Kategorien, in denen Wasserkühlung zur Anwendung kommt, müssen die Kühler oberhalb des Chassis-Rahmens mit einer maximalen Höhe von 50 cm vom Boden und einer maximalen Distanz von 55 cm zur Hinterachse angebracht sein (oder für Superkart: hinter der Vorderachse) und dürfen nicht den Sitz störend beeinflussen.

In der Superkart muss der Kühler, wenn er sich hinten befindet, mindestens einen Abstand von 150 mm zu den seitlich äußeren Bauteilen des Karts aufweisen.

Alle Leitungen müssen so ausgeführt sein, dass sie eine Temperatur von 150°C und einem Druck von 10 bar widerstehen können.

Zur Temperaturkontrolle ist es nur erlaubt, Blenden bzw. Jalousien vor oder hinter dem Kühler anzubringen (ohne Klebeband). Diese Einrichtung darf beweglich (einstellbar), jedoch nicht entfernbar sein, wenn das Kart in Bewegung ist. Sie darf keine gefährlichen Elemente beinhalten.

Mechanische by-pass-Systeme (Thermostatsysteme) inklusive By-pass-Leitungen sind zulässig.

DMSB-Anmerkung: Die Verwendung von Klebeband am Kühler ist nicht zulässig.

2.16.5 Wasserpumpe

Die Wasserpumpe muss in beiden Gruppen (mit Ausnahme der Superkart) mechanisch entweder durch den Motor oder durch die Hinterachse angetrieben werden.

2.16.6 Vergaser und Einlasstrakt

Jede Art von Einspritzsystemen ist verboten. Jedes Zerstäuben von anderen Mitteln, außer Kraftstoff, ist unzulässig.

Für alle Klassen ohne Getriebe ist die Hinzufügung von mechanischen manuellen Justier-Hilfsmitteln an den Einstellschrauben zulässig (z. B. Knebelgriffe); jedoch sind hierbei keine Änderungen am Vergaser erlaubt, falls dieser homologiert sein muss.

Der Einlasstrakt (mechanische Verbindung zwischen dem homologierten Ansauggeräuschdämpfer und dem Einlassmembran) muss aus folgenden Bauteilen bestehen: dem Ansauggeräuschdämpfer, dem Vergaser, dem Membrangehäuse sowie möglichen Adaptern, Distanzstücken und/oder Dichtungen.

Es sind keine weiteren Bauteile zulässig.

Die Adapter/Distanzstücke müssen einen durchgehenden konischen bzw. zylindrischen Querschnitt aufweisen, mittels Werkzeug mechanisch befestigt sein und dürfen weder ineinander gehende Verbindungen noch überlappende Teile beinhalten.

Des Weiteren sind im Einlasstrakt jegliche Verbindungen verboten, welche ein zusätzliches Volumen (einschließlich Fugen, Hohlräume oder andere solcher Räume) schaffen.

– Vergaser für KZ2 und KZ1 bei CIK/FIAMEISTERSCHAFTEN, –Cups und -Trophies in 2016/2017/2018: siehe Technische Zeichnung Nr. 7 im Anhang

– Vergaser für OK und OK-Junior: siehe Art. 18 und 19

2.16.7 Zündung

Für alle Klassen, Ausnahme Superkart und *Mlni*, muss eine CIK-homologierte Zündanlage verwendet werden.

Für die Klassen KZ1 und KZ2 müssen analoge Zündanlagen verwendet werden.

Jedes variable Zündsystem (mit progressiver Früh- bzw. Spätverstellung) ist verboten.

Für die Klassen OK, OK-Junior und *Mini* muss eine digitale, nicht programmierbare Zündanlage mit integriertem Drehzahlbegrenzer verwendet werden.

Für ihren Betrieb muss keine Batterie erforderlich sein.

Für Zündanlagen mit einem Außenrotor muss ein Schutzsystem für die rotierenden Teile montiert werden.

Elektronische Systeme, welche die automatische Kontrolle von Funktionsparametern des Motors er-

möglichen, während das Kart in Bewegung ist, sind verboten.

Auf Anordnung der Sportkommissare kann der Austausch des vom Bewerber verwendeten Zündsystems durch ein von der CIK/FIA oder dem betreffenden ASN bereitgestelltes System (gleiches Homologationsmodell), verlangt werden.

2.16.8 Zündkerze

In allen Klassen - mit Ausnahme Superkart - muss die verwendete Zündkerze aus der Serienproduktion stammen und strikt original bleiben.

Der Zündkerzenkörper und dessen Isolierung dürfen - mit Ausnahme von Elektrode/n - eingeschraubt im Zylinderkopf nicht über dem oberen Teil des Verbrennungsraums hinausgehen (d.h. nicht in den Brennraum ragen) - siehe Anhang 7.

2.17 Ansauggeräuschdämpfer

Für alle Klassen, Ausnahme Superkart, muss ein CIK-homologierter Ansauggeräuschdämpfer verwendet werden.

Der Einlassdurchmesser der Ansaugrohre beträgt für die Klassen:

KZ1 und KZ2: max. 30 mm

OK und OK-Junior: max. 23 mm

Mini: 22 +/-1 mm zylindrisch, konisch

Variable Airbox-Volumen sind verboten.

Der vorgeschriebene homologierte Ansauggeräuschdämpfer muss unter strenger Beachtung der folgenden Punkte verwendet werden:

- Wenn der Verbindungsgummi reversibel ist, kann er auf einer Seite, der nicht verwendeten Seite welche sich im Gehäuse des Ansauggeräuschdämpfers befindet, abgeschnitten werden.

Der Teil des Verbindungsgummis welcher den Schalldämpfer mit dem Vergaser verbindet muss jederzeit sichtbar und außerhalb des Schalldämpfers sein. Dieser ermöglicht die hintere Seite des Schalldämpfers mit dem zylindrischen Ansatz des Vergasers zu verbinden.

2.18 Auspuff

Der Auspuff muss in allen Klassen aus magnetischem Material bestehen.

In den Klassen KZ2 und KZ1 muss der Auspuff homologiert sein.

In der Klasse OK muss der spezifische Einheitsauspuff (siehe technische Zeichnung Nr. 21) verwendet werden. Die Distanz zwischen dem Kolben und dem Auspuffeinlass ist freigestellt. In CIK-FIA Meisterschaften, Cups & Trophies wird ein Einheitsauspuff nach Ausschreibung benannt werden.

In der Klasse OK-Junior muss der spezifische Einheitsauspuff (siehe technische Zeichnung Nr. 23) verwendet werden. Die Distanz zwischen dem Kolben und dem Auspuffeinlass ist freigestellt. In CIK-FIA Meisterschaften, Cups & Trophies wird ein Einheitsauspuff nach Ausschreibung benannt werden.

In der Klasse Mini muss der spezifische Einheitsauspuff (siehe technische Zeichnung Nr. 28) verwendet werden.

In allen Klassen, mit Ausnahme der Superkart, muss sich der Auspuffauslass hinter dem Fahrer befinden und der Auspuff darf eine maximale Höhe von 45 cm, vom Erdboden aus, nicht überschreiten.

Das Auslassteil des Auspuffdämpfers, dessen äußerer Durchmesser mehr als 3 cm betragen muss, darf die in Artikel 2.4 und 2.5 festgesetzten Maße nicht überschreiten (Ausnahme Superkart).

Der Auspuff darf nicht nach vorne verlaufen oder den sich in normaler Sitzposition befindlichen Fahrer kreuzen.

Alle Systeme von Power-Valve sind verboten, mit Ausnahme der OK und der Superkart Division 1.

Auf Anordnung der Sportkommissare kann der Austausch des vom Bewerber verwendeten Auspuffs durch ein von der CIK/FIA oder dem betreffenden ASN bereitgestelltes System (gleiches Homologationsmodell), verlangt werden.

2.19 Geräuschvorschriften

DMSB-Kart-Geräuschvorschriften

Stand: 23. 11. 2010

Im DMSB-Bereich gelten zusätzlich zum Art. C.5 des DMSB-Kart-Reglements folgende Regelungen zu Geräuschgrenzwert, -messungen und geräuschreduzierenden Maßnahmen.

Die nachfolgenden Bestimmungen ersetzen somit die CIK-Geräuschvorschriften des Artikel 2.19 (Technisches Reglement).

DMSB-Geräuschmessmethode

Die Geräuschmessung erfolgt nach der DMSB-Vorbeifahrt-Messmethode unter folgenden Bedingungen:

1. Abstand zwischen Mikrofon und Mitte des Karts auf der Messfahrspur = 7,50 m (+/- 1,5 m).
2. Das Mikrofon muss rechtwinklig zur Fahrbahn und mit 1,20 m Höhe (+/- 0,2 m) über der Fahrbahn aufgestellt werden.
3. Der Geräuschgrenzwert beträgt in der Klasse Bambini und allen 4-Takt-Klassen 92 dB(A) und in allen anderen Klassen max. 95 dB(A).

Die vom DMSB festgelegten Streckenkorrekturwerte sind hierbei zu berücksichtigen.

Die Messpunkte gemäß DMSB-Streckenabnahmeprotokoll sind grundsätzlich einzuhalten.

Maßnahmen zur Geräuschreduzierung im DMSB-Bereich

Nachstehende Maßnahmen können jederzeit durch DMSB-genehmigte Ausschreibungen verschärft und durch den DMSB ergänzt bzw. präzisiert werden.

1. Seitenkästen/Frontspoiler

Ausschäumen/Auskleben homologierter Seitenkästen und Frontspoiler sowie das Verschließen der Seitenkästen ist freigestellt.

Diese Maßnahme gilt für alle Kartklassen im DMSB-Bereich.

Die folgenden Maßnahmen gelten für alle Kartklassen – mit Ausnahme der Bambini:

2. Abgasanlage

Unter Beibehaltung der homologierten Abgasanlage sind zusätzliche Dämpfungsmaßnahmen freigestellt. Die homologierte Abgasanlage muss jederzeit kontrollierbar sein.

3. Schwingungsdämpfung/Stabilisierung der Kühlrippen

Zur Schwingungsdämpfung ist eine Stabilisierung der Kühlrippen freigestellt (luftgekühlter Motor).

Vorschriften für die Geräuschkontrolle

1. Durchführung der Kontrollen

Während einer Veranstaltung können zu jeder Zeit – auch während der Rennen – Geräuschkontrollen durchgeführt werden.

Jede Überschreitung des Geräuschgrenzwertes wird vom Rennleiter/Sportkommissar geahndet (siehe Art. C5 DMSB-Kart-Reglement).

Die Durchführungsrichtlinien für Kartgeräuschmessungen sind (von den Technischen Kommissaren) zu beachten.

2. Messgeräte

Die Messgeräte müssen der Europa-Norm DIN EN 60 651, Genauigkeitsklasse 1 oder 2 (bzw. der adäquaten DIN IEC 651) entsprechen und kalibrierfähig sein. Die Geräte müssen über eine passende Schallquelle (Kalibrator) verfügen und damit eingestellt bzw. geprüft werden.

3. Messbewertung

Die Messung muss mit der Schallpegel-Bewertungskurve A in Dezibel (dB) und der Einstellung „Fast“ erfolgen. Der festgestellte Messwert ist stets auf die volle Zahl (z.B. 94,7 auf 94) abzurunden, d.h. ohne Dezimal-Kommastelle zu verwenden.

4. Geräteeinstellung

Das Messgerät muss mittels Kalibriereinrichtung gemäß Herstelleranweisungen eingestellt werden. Die Einstellung ist zwischen den Messreihen (ca. je Stunde einmal) zu überprüfen.

5. Störfaktoren

5.1 Wind/Umgebung

Der Einfluss von normalen Wind/Windböen und der Umgebung ist in der Messmethode, Messa-

nordnung sowie dem Maximalwert (inkl. evtl. Streckenkorrekturwert) bereits berücksichtigt.

5.2 Regen

Bei Regen oder der Verwendung von Regenreifen nach Festlegung des Rennleiters, aufgrund nasser Fahrbahn, sind keine Messungen durchzuführen.

5.3 Andere Störfaktoren

Fremdgeräusche müssen mindestens 10 dB(A) niedriger sein als das Fahrgeräusch des zu messenden Fahrzeuges (z.B. durch Fahrzeuge auf der Gegenfahrbahn).

6. Messergebnisse

Die Protokolle mit den Messergebnissen sind nach den einzelnen Sitzungen in Kopie an den Vorsitzenden der Sportkommissare bzw. dem Rennbüro zu übergeben.

Proteste gegen die Messmethode und deren Ergebnisse sind unzulässig.

Ebenso sind gegen die ermittelten Messwerte der als Sachrichter eingesetzten Technischen Kommissare, TK-Helfer bzw. des Geräuschmesssteams sowie gegen die daraus resultierenden Entscheidungen der Sportkommissare keine Proteste zulässig.

ACHTUNG: Nachfolgende Geräuschbestimmungen der CIK (Art. 2-19) gelten nicht im DMSB-Bereich!

2.19 Geräuschbestimmungen (NUR INFORMATIV !!!)

2.19.1 CIK-Geräuschkontrolle

Zur Geräuschreduzierung sind wirksame Schalldämpfer vorgeschrieben. Für alle Klassen gilt der Geräuschgrenzwert von max. 108 dB(A), einschließlich aller Toleranzen und den Umgebungseinflüssen.

2.19.2 Vorschriften für die Geräuschkontrolle

Detaillierte Bestimmungen auf der CIK-homepage oder im CIK-Jahrbuch unter www.cikfia.com

ACHTUNG: Vorstehende Geräuschbestimmungen (gesamter Art. 2.19 des CIK-Reglements) gelten nicht im DMSB-Bereich! (Ausnahme bei CIK-Prädikats-Veranstaltungen, z. B. EM) Im DMSB-Bereich gilt der Geräuschgrenzwert von max. 95 dB(A) ohne Toleranz, nach der DMSB-Messmethode.

2.20 Kraftstoffbehälter

Der Kraftstoffbehälter muss fest mit dem Fahrgestell verbunden und so gebaut sein, dass weder er selbst, noch die Kraftstoffleitungen, die aus flexiblem Material sein müssen, während des Wettbewerbes eine Gefahr bei Undichtheit darstellen.

Ein Schnellverschluss am Chassis wird dringend empfohlen. Der Kraftstoffbehälter darf auf keinen

Fall so gestaltet sein, dass er die Funktion einer aerodynamischen Vorrichtung aufweist.

Der Behälter darf den Motor nur unter normalem atmosphärischen Druck versorgen. Dies bedeutet, dass abgesehen von der zwischen Tank und Vergaser befindlichen Kraftstoffpumpe, jegliche Verfahren oder Systeme (mechanisch oder nicht), welche einen Einfluss auf den inneren Druck des Kraftstoffbehälters ausüben können, verboten sind.

Das Fassungsvermögen muss mindestens 8 Liter betragen (ausgenommen Superkart). In der Superkart beträgt das maximale Fassungsvermögen 19 Liter. Die Auslassöffnung darf nicht größer als 5 mm sein.

Wenn ein seitlicher Tank vorhanden ist, wird ein seitlicher Stoßfänger mit einem äußeren Durchmesser von mindestens 15 mm zwingend vorgeschrieben.

Dieser Stoßfänger muss sich in einer Höhe von 180 mm (+/- 30 mm) befinden und eine Mindestlänge von 300 mm aufweisen.

2.21 Kraftstoff – Verbrennungsmittel

2.21.1 Kraftstoff

Mit den vorliegenden Bestimmungen soll die Verwendung von Kraftstoff sichergestellt werden, der sich vorwiegend aus solchen Bestandteilen zusammensetzt, wie sie normalerweise in handelsüblichem Kraftstoff enthalten sind.

Außerdem soll die Verwendung von besonderen, leistungssteigernden chemischen Bestandteilen verboten werden.

2.1.1.1 Der Kraftstoff muss den Eigenschaften gemäß Anhang 4 entsprechen.

Der in jeder Testmethode enthaltene Messfehler ist in den Min./Max.-Werten im Anhang 4 bereits berücksichtigt und wird nach der Messung nicht mehr hinzugerechnet.

Die Gesamtmenge an einzelnen Kohlenwasserstoff-Anteilen in Konzentrationen von unter 5 % m/m muss mindestens 30 % des Kraftstoffs ausmachen. Als Testmethode kommt eine Gaschromatographie zur Anwendung.

Die Einhaltung der rechtlichen Grundsätze wird die Zusammensetzung auf folgender Basis berechnet:

$A = 100 - B - C$, wobei:

A = Gesamtmenge an einzelnen Kohlenwasserstoff-Anteilen (in m/m %) in Konzentrationen von unter 5 % m/m,

B = Gesamtkonzentration (in m/m %) des im Kraftstoff vorliegenden Sauerstoffs,

C = Gesamtkonzentration (in m/m %) des individuell vorliegenden Kohlenwasserstoffs, bei einer Konzentration von mehr als 5 % m/m.

Die einzig zulässigen sauerstoffhaltigen Bestandteile sind:

- Methanol (MeOH)
- Ethanol (EtOH)
- Isopropylalkohol (IPA)
- Isobutan (IBA)
- Methyl Tertiö Butyl Ether (MTBE)
- Ethanol Tertiö Butyl Ether (ETBE)
- Tertiö Amyl Methyl Ether (TAME)
- Diisopropylether (DIPE)
- N-Propanol (NPA)
- Tertiö Butanol (TBA)
- n-Butanol (NBA)
- Sekundär-Butanol (SBA).

Anteile, die in irgendeinem der vorgenannten Bestandteile normalerweise als Verunreinigung gefunden werden, sind in Konzentrationen von unter 0,8% in der Kraftstoff-Gesamtprobe zulässig.

Manganhaltige Zusätze sind nicht erlaubt.

Die vorgenannten Kraftstoffe müssen den europäischen Sicherheits- und Gesundheitsvorschriften entsprechen.

2.21.1.2 Gemische für 2-Takt-Motoren

Der Kraftstoff wird mit einem anerkannten, handelsüblichen 2-Takt Schmierstoff gemischt.

Eine Veränderung der Zusammensetzung des Basis-Kraftstoffs durch Hinzufügung von irgendwelchen Komponenten ist strikt verboten. Diese Einschränkung gilt auch für den dem Kraftstoff zugesetzten Schmierstoff, der die Zusammensetzung des Kraftstoffanteils nicht verändern darf. Weiterhin darf der Schmierstoff, wie der Kraftstoff, keinerlei Nitro-Verbindungen, Peroxyde oder andere leistungssteigernde Zusätze enthalten.

Für 2-Takt Mischungen gelten die nachfolgenden Toleranzen für die Kraftstoff-Überprüfung:

- Dichte bei 15°: + 0,025 g/ml
- Destillationsrückstände: Keine Überprüfung.

Der Dielectric-Test (durchgeführt mit dem DT 15 Ray Godman Gerät): In Bezug auf den Dielectric-Wert des Kraftstoffs ohne Schmiermittel darf die Hinzufügung des Schmiermittels keine Erhöhung von mehr als 40 Einheiten bewirken.

2.21.2 Schmiermittel (siehe auch Tabelle anerkannte Schmieröle im Anhang)

2.21.2.1 Eigenschaften des Schmiermittels

Das Schmiermittel darf in keiner Weise zu einer Verbesserung der Kraftstoffleistung beitragen; deshalb wurden für die nachfolgenden Punkte Einschränkungen eingeführt:

1. Destillation: destilliert bei 250°C: max. 10% gemäß simulierter Destillation (GC)

2. Fehlen von Antiklopfmittel (Blei, Mangan, Eisen): max. 10 mg/kg

3. ROZ und MOZ: max. 1,3 Punkte Differenz zur ursprünglichen Oktanzahl einer Mischung von 8 Vol. % von Schmiermittel in einem Super bleifreien Kraftstoff (Vergleich mit den ursprünglichen Werten des Kraftstoffs ohne das Schmiermittel).

2.21.2.2 Zulassung des Schmiermittels

Vor der Verwendung bei einer Veranstaltung muss das Schmiermittel von der CIK-FIA für das betreffende Jahr zugelassen sein. Eine 1-Liter-Probe muss dem CIK-FIA-anerkannten Testinstitut rechtzeitig eingereicht werden, um die Übereinstimmung mit den in vorstehendem Artikel 2.21.2.1 aufgeführten Eigenschaften zu überprüfen.

Wenn das Schmiermittel mit den festgelegten Bestimmungen übereinstimmt, werden sein spezifisches Gewicht und der DT15 GODMAN Wert festgehalten.

Das Schmiermittel muss sich in einem verplombten Behälter befinden, wenn der Bewerber es zum Parc fermé bringt; die Mischung verschiedener Schmiermittel ist strikt verboten.

2.21.3 Kraftstoff-Kontrollen: In einem Testinstitut durchgeführte Kontrollen

2.21.3.1 Durchführung der Kontrollen:

Das mit den Kraftstofftests beauftragte Institut muss eine Referenzprobe des bei der betreffenden Veranstaltung verwendeten Kraftstoffs verwenden.

Diese Referenzprobe muss folgende Mindestmengen haben:

- 5 Liter, wenn das Institut auch die Einhaltung der Bestimmungen des Kraftstoffs mit diesen Bestimmungen überprüfen soll (gemäß Artikel 2.21.1.1),
- 1 Liter, wenn das Institut lediglich die Übereinstimmung mit dem vom Fahrer/Bewerber entnommenen Kraftstoff mit dem Einheitskraftstoff prüfen soll.

Die Kontrollen werden in einem Testinstitut anhand von Proben durchgeführt, die während der Veranstaltung entnommen werden. Die Kraftstoffproben werden mindestens den nachfolgenden Untersuchungen unterzogen:

- Dichte (ASTM D 4052 oder ASTM D 1298)
- Dielectric-Konstante (DT 15 Ray Godman Gerät)
- Bleigehalt (ASTM D 3237)
- Chromatographischer Abdruck (GC)
- Gaschromatographie (GC)

Durch den Vergleich des festgestellten Ergebnisses mit den ursprünglichen Kraftstoff-Eigenschaften wird entschieden, ob die Kraftstoffprobe den Bestimmungen entspricht.

Im Zweifelsfall kann ein Vergleich der gesamten Gaschromatographie des betreffenden Kraftstoffs notwendig sein.

2.21.3.2 Verfahren für die Probenentnahme

Zu jeder Zeit und ohne Angabe von Gründen kann die CIK/FIA oder der ASN eine Kraftstoffprobe verlangen (drei verplombte 1-Liter-Proben)*, um diese in einem nach eigenem Ermessen ausgewählten Testinstitut weiter überprüfen zu lassen. Im Allgemeinen wird die Probe aus dem Kraftstofftank des Bewerbers entnommen.

Die CIK/FIA oder der ASN kann jedoch auch eine Probe aus den Behältern verlangen, in denen der Kraftstoff gelagert wird.

Jede Verweigerung einer Kraftstoff-Kontrolle führt zum Ausschluss des Bewerbers.

Die Probeentnahme erfolgt in Anwesenheit eines von der CIK/FIA oder dem ASN des Fahrers benannten Offiziellen bzw. eines Teamvertreters.

Zu jedem Zeitpunkt der Veranstaltung müssen sich mindestens 3 Liter* Kraftstoff im Tank befinden.

* DMSB-Anmerkung: im DMSB-Bereich min. 2 Liter (3 x 0,66 l)

Die Proben-Behälter müssen:

- sauber, robust und dicht sein und dürfen keine Reaktionen mit dem Kraftstoff bewirken,
- ein Fassungsvermögen von 1,1 Litern oder mehr aufweisen, gemäß der Gesetzgebung über das Abfüllen von Flüssigkeiten wie Kraftstoff (die Befüllung des Behälters mit mehr als 90 % seines Fassungsvermögens ist verboten),
- verplombbar sein.

Auf dem Probebehälter müssen mittels Aufkleber folgende Angaben gemacht werden:

- Veranstaltung,
- Datum,
- Name des Teams und/oder Name des Bewerbers,
- Startnummer,
- Probennummer.

Der Kartfahrer oder ein Teamvertreter muss außerdem den Aufkleber der Kraftstoffprobe gegenzeichnen.

Durch die Unterschriften auf den Kraftstoffproben wird die Übereinstimmung mit den Verfahrensbestimmungen für die Probenentnahme anerkannt.

Jede Verweigerung der Unterschrift ohne Begründung führt zum Ausschluss des Bewerbers.

Die Proben werden nach ihrer Verplombung wie folgt aufgeteilt:

- eine Probe für den Veranstalter,
- eine Probe für den Bewerber,
- eine Probe für das Testinstitut.

Weiterhin muss jeder Bewerber auf Anweisung der CIK-FIA:

- Angaben zur Bezugsquelle und zum Prozentsatz des während der Veranstaltung verwendeten Schmiermittels machen,
- 0,5 Liter Referenzprobe seines Schmiermittels für eventuelle zusätzliche Tests zur Verfügung stellen.

2.21.4 Luft

Nur Luft darf dem Kraftstoff als Verbrennungsmittel zugesetzt werden.

2.22 Räder: Felgen und Reifen

Die Felgen müssen mit luftgefüllten Reifen (mit oder ohne Schlauch) ausgestattet sein. Die Anzahl der Räder ist auf 4 festgesetzt.

Nur die Reifen dürfen den Boden berühren, wenn sich der Fahrer sich im Kart befindet.

Ein Satz Reifen besteht aus zwei Vorder- und zwei Hinterreifen. Jede andere Kombination ist verboten.

Jedliches Ventil oder System zum Anpassen, limitieren oder aufzeichnen des Reifendruckes, während der Reifen in Benutzung ist, ist verboten.

Die gleichzeitige Verwendung verschiedener Reifenmarken oder von Slick- und Regenreifen an einem Kart ist unter allen Umständen verboten.

Bei der Befestigung der Räder an den Achsen muss ein Sicherheits-System vorgesehen werden (wie zum Beispiel Sicherungssplinte oder selbst sichernde Muttern, Sicherungsringe, usw.).

2.22.1 Felgen

Die verwendeten Felgen müssen der Technischen Zeichnung 4 entsprechen:

1. Durchmesser für die Reifenaufnahme von 5-Zoll-Felgen:
Durchmesser für die Reifenaufnahme von 5-Zoll-Felgen: 126,2 mm mit einer Toleranz von +0/- 1 mm für den Hump-Felgen-Durchmesser und für den Durchmesser bei Felgen mit Bolzensicherungen.
2. Breite der Reifenaufnahme:
mindestens 10 mm
3. Außen-Durchmesser für 5 Zoll Felgen:
mindestens 136,2 mm
4. Radius vor Reifenaufnahme-Durchmesser:
mindestens 8 mm (zur Erleichterung des Aufziehens)
5. Maximaler Druck für Montage: 4 bar
6. Reifen-Widerstandsprüfung mit Flüssigkeit bei einem Druck von 8 bar
7. Die Felge muss gemäß der Technischen Zeichnung Nr. 4 (siehe Anhang) hergestellt worden sein.

In der Klasse Superkart sind Felgen mit 6 Zoll Durchmesser vorgeschrieben.

2.22.2 Reifen

In allen Gruppen müssen die Reifen homologiert sein.

In der Superkart dürfen nur 6-Zoll-Reifen mit „CIK“-Kennzeichnung verwendet werden.

Jede Änderung von homologierten Reifen ist verboten.

Für alle Klassen sind das Aufwärmen und die Kühlung der Reifen, durch welche Methode auch immer, sowie runderneuerte Reifen oder die Verwendung von chemischen Substanzen zum Behandeln der Reifen verboten.

Radial-Reifen oder asymmetrische Reifenprofile (Ausnahme: versetzte Symmetrie der rechten zur linken Seite der Lauffläche mit jeweils identischem Profilbild in Bezug zur Reifenmitte) sind in allen Klassen verboten.

2.22.2.1 5-Zoll-Reifen

Gruppe 1 & 2:

Der maximale Außendurchmesser für die Vorderräder beträgt 280 mm und 300 mm für die Hinterräder.

Die maximale Breite des kompletten Hinterrades beträgt 215 mm und die maximale Breite des kompletten Vorderrades beträgt 135 mm.

Gruppe 3

Der maximale Außendurchmesser für die Vorderräder beträgt 260 mm und 290 mm für die Hinterräder.

Die maximale Breite des kompletten Hinterrades beträgt 150 mm und die maximale Breite des kompletten Vorderrades beträgt 115 mm.

2.22.2.6 2-Zoll-Reifen

Die maximale Breite der Räder beträgt 250 mm und der maximale Gesamtdurchmesser 350 mm.

2.22.3 Reifensicherung

Die Vorder- und Hinterräder müssen eine Reifensicherung mit mindestens 3 Bolzen an jeder Felgenaußenseite aufweisen.

In der Superkart müssen ebenfalls alle Räder mit Reifensicherungen ausgestattet sein, wobei an jedem Hinterrad mindestens 3 Bolzen an der Felgenaußenseite und 3 Bolzen an der Felgeninnenseite vorgeschrieben sind.

2.23 Anlasser

Das Startersystem für den Motor ist für die Klassen Superkart, KZ1 und KZ2 freigestellt.

2.24 Startnummern

Die Ziffern müssen schwarz auf gelbem Hintergrund sein und eine Höhe von mindestens 15 cm und eine Strichstärke von mindestens 2 cm aufweisen (auf Langstrecken: 20 cm und 3 cm).

Sie müssen als Schrifttyp Arial ausgeführt sein.

Die Startnummer muss mit einem gelben Hintergrund von mindestens 1 cm umrandet sein.

Sie müssen vor der Technischen Abnahme vorne und hinten sowie an beiden Seiten an der hinteren Karosserie angebracht werden.

Die hinten am Kart befestigten Startnummernschilder müssen eben sein und abgerundete Ecken (Radius: 15 bis 25 mm) sowie 22 cm Seitenlänge aufweisen.

Die Schilder müssen aus flexiblen und undurchsichtigen Plastik bestehen und immer sichtbar sein und so befestigt sein, dass keine Verschiebung möglich ist.

Für die Superkart dürfen die Schilder aus Glasfaser bestehen (Polyester); des Weiteren darf die Startnummer am hinteren Kühler aufgedruckt sein.

In allen CIK/FIA-Meisterschaften, Trophäen und Cups sind im vorderen Bereich der Seitenverkleidung der Name des Fahrers sowie die Nationalitätsflagge anzubringen (in Superkart alternativ an jeder Seite der Frontverkleidung).

Die Mindesthöhe der Flagge und der Buchstaben des Namens beträgt 3 cm.

Für CIK/FIA-Meisterschaften, Trophäen und Cups kann die CIK/FIA Werbung auf dem Frontschild und dem Frontspoiler verlangen. Für alle anderen Veranstaltungen ist nur die einheitliche Veranstalterwerbung erlaubt; in diesem Fall muss der Veranstalter die Werbeaufkleber zur Verfügung stellen. Diese Werbung darf nicht höher als 5 cm sein und muss im unteren Teil der Schilder angebracht werden.

Der Fahrer ist dafür verantwortlich, dass zu jeder Zeit die vorgeschriebenen Startnummern für Teilnehmer und Offizielle deutlich lesbar sind.

2.25 Homologation

2.25.1 Homologationen

Die Homologations- und Genehmigungs-Bestimmungen sind im CIK/FIA-Sekretariat und auf der CIK-Homepage unter www.cikfia.com erhältlich. ASNs, die eine CIK/FIA-Homologation oder eine CIK/FIA-Genehmigung beantragen, müssen die CIK/FIA-Bestimmungen beachten.

Jedes von der CIK/FIA homologierte oder genehmigte Equipment ist auch auf nationaler Ebene für die entsprechende Klasse homologiert bzw. genehmigt.

2.25.2 Identifizierung

Die Identifizierung homologierter und genehmigter Teile muss nach den technischen Angaben (Zeichnungen, Maße etc.) des Homologationsbzw. des Genehmigungsblattes möglich sein.

Als Referenz zur Lage von Chassis, Karosserie, Motor etc. gilt die Fahrposition des Fahrers in Vorwärtsrichtung.

Die Identifizierung homologierter und genehmigter Motoren oder ihrer Teile muss nach den technischen Angaben (Fotos, Zeichnungen, Maße etc.) des Homologations- bzw. Genehmigungsblasses und unter Berücksichtigung der in Art. 4 bis 13 erlaubten Änderungen möglich sein.

2.25.3 Kontrollen

Bei der Kontrolle sind folgende Toleranzen erlaubt:

- Pleuelaugenabstand:
 - Gruppe 1 und 2: +/- 0,2 mm
 - Gruppe 3: +/- 0,1 mm
- Kolbenhub
 - Gruppe 1 und 2:
 - *bei zusammengebauten Motor: +/- 0,2 mm
 - *an Kurbelwelle allein gemessen: +/- 0,1 mm
 - Gruppe 3:
 - * bei zusammengebauten Motor: +/- 0,1 mm
- Motorzündung
 - (Ausnahme: OK und OK-Junior und Mini): +/- 2°
- Homologierte Getriebe
 - (Wert nach 3 Kurbelwellenumdrehungen): +/- 3°
- Auspuff aller 125 ccm Motoren: +/- 1 mm
 - Ausnahme OK:
 - für den Auspuff: siehe technische Zeichnung Nr. 21
 - für das Power Valve: siehe technische Zeichnung Nr. 22
 - Ausnahme OK-Junior:
 - für den Auspuff: siehe technische Zeichnung Nr. 23
- Für OK-, OK-Junior- und Mini-Motoren (Kolben, Kurbelwelle + Pleuel, Membrangehäuse, Ausgleichswelle):

Abmessungen:	bis 25 mm	25-60 mm
Toleranz:	+/- 0,5 mm	+/- 0,8 mm
Abmessungen:	60-100 mm	über 100 mm
Toleranz:	+/- 1,0 mm	+/- 1,5 mm
- Toleranzen für andere Teile:

Abmessungen	bis 25 mm	25 – 60 mm	über 60 mm
-------------	-----------	------------	------------

Maschinen-			
bearbeitete Teile	+/-0,5 mm	+/-0,8 mm	+/-1,5 mm
unbearbeitete			
oder			
Schweiß-Teile	+/-1,0 mm	+/-1,5 mm	+/-3,0 mm

Alle Maßeinheiten (auch abgeleitete Einheiten) sind gemäß Internationalem System (SI-Einheiten) anzugeben; Längen in [m], Massen in [kg], Zeiten in [s] und Geräuschwerte in [dB].

Jedoch werden für Winkelangaben: Grad [°], anstelle vom Bogenmaß und für Temperaturen: Grad Celsius [°C], anstelle von Kelvin verwendet.

2.25.3.1 ohne Toleranz (zu jeder Zeit und unter allen Bedingungen)

- Maximaler Hubräume
- Venturi-Durchmesser
- Geräuschgrenzwert
- Gewichtsmessungen (Masse)
- Brennraumvolumen
- Mindest- und Maximal-Maße

2.25.3.2 Messmethode zur Ermittlung des Öffnungswinkels des Ein- und Auslasskanals

Um eine ausreichend genaue Messung durchführen zu können muss eine 0,20 mm dicke Fühlerlehre mit einer Auflagebreite von 5 mm gemäß Zeichnung Nr. 18 verwendet werden, um den Beginn und das Ende der Messung zu bestimmen.

Diese Lehre wird an der Sehnenachse jeden Kanals zwischen der Kante des oberen Teils des Kolbenrings oder des Kolbens und seinem Schnittpunkt mit der Kante des Einlass- oder Auslass-Kanals verspannt.

Die Position in welcher die Lehre verspannt wird, um die Messung des größten Winkels zu ermöglichen, definiert den Beginn und das Ende der Winkelmessung.

Die Lehre kann durch die Innenseite des Zylinders oder durch den zu überprüfenden Kanal in Position gebracht werden.

Es ist nicht erforderlich, dass die Lehre in horizontaler oder vertikaler Stellung positioniert wird.

Die Ablesung erfolgt durch Verwendung einer Gradscheibe mit einem Mindest-Durchmesser von 200 mm oder von einem Digitaldisplay einer Coder-Messeinrichtung (Drehwinkelmeßgerät).

Achtung: Darüber hinaus sind im DMSB-Bereich die Richtlinien für Technische Kommissare für die Ermittlung von Steuerzeiten zu beachten.

2.25.3.3 Plastik-Karosserie

Die Toleranz für homologierte Abmessungen beträgt: +/- 5%.

2.25.3.4 Modifikationen:

siehe Allgemeine Bestimmungen für Gruppe 1 (Art. 4), Gruppe 2 (Art. 5) und Motor-Bestimmungen von OK und OK-Junior (Art.18 und 19).

2.26 Zeitnahmeausrüstung und Telemetrie

2.26.1 Elektronische Zeitnahme und Rundenzählung

Eine elektronische Zeitmessung ist bei allen CIK/ FIA-Meisterschaften, Trophäen und Cups vorgeschrieben, und sollte ein „MY LAPS“ Typ oder ähnliches System sein. Ein manuelles System oder eine zweite elektronische Zeitmessung muss zusätzlich beibehalten werden.

Die Verwendung eines elektronischen Zeitnahmesystems darf keine Kosten für die Fahrer/Bewerber verursachen.

Falls eine Kautions für die Ausstattung (Transponder und/oder Befestigung) gezahlt werden muss, so muss die Gesamtsumme bei Rückgabe der funktionstüchtigen Geräte zurückgezahlt werden.

2.26.2 Telemetrie

Die Verwendung jeglicher Art von Telemetrie ist verboten, außer sie sind vom Veranstalter vorgeschrieben.

2.26.3 Datenerfassung (Data logging)

Das System, mit oder ohne Speicher, welches die Erfassung der Parameter: Motordrehzahl (durch Abgriff der Induktionsspannung am Hochspannungszündkabel, oder bei OK und OK-Junior, durch Rechtecksignal, 12V für jeden Zündfunken, kommend von der homologierten CDI box), zwei Temperaturen, Radgeschwindigkeit (für 1 Rad), Querbeschleunigung für X und Y-Achse, GPS-Daten sowie die Rundenzahl zulässt.

In der KZ1 und Superkart ist das Data logging-System freigestellt, vorausgesetzt dass dieses die normale Motorfunktion nicht beeinflusst oder verändert.

In der Klasse KZ2 ist die Verwendung eines Temperatursensors im Auslasskrümmer freigestellt, jedoch dürfen hierdurch weder der homologierte Auspuff noch die Abmessungen des vorgegebenen Auslasskrümmers geändert werden.

Ein Abgastemperatursensor darf nur verbaut werden innerhalb der Position angegeben in der Zeichnung 21 für die Klasse OK und Zeichnung 23 für OK-Junior.

2.26.4 Funk

Jegliches Funk-Kommunikationssystem zwischen dem Fahrer auf der Strecke und anderen ist verboten.

2.27 Rote Rückleuchte

Eine FIA-homologierte rote Rückleuchte ist für die Langstrecke vorgeschrieben. LED-Rückleuchten müssen durch eine Trockenbatterie versorgt werden und durch einen wasserdichten Schalter vom Cockpit aus betätigt werden können. Die Rückleuchte muss sich horizontal in Kart-Mittelachse befinden. Sie muss sich in einem Bereich von 40 cm bis 60 cm über dem Boden und max. 10 cm entfernt zur Mittelachse des Karts (von jeder Seite) befinden. Sie muss während des Kartensatzes funktionstüchtig sein.

Die Rückleuchte muss bei wet-race oder auf Anordnung des Renndirektors eingeschaltet werden.

2.28 Batterie

Nur versiegelte, dichte (wartungsfreie) Batterien sind zulässig.

Die dazugehörige Anleitung für den Einsatz, veröffentlicht durch den Hersteller, müssen eingehalten werden und es müssen die „CE“ und



Markierungen

an „Lithium“ Batterien vorhanden sein.

Für Superkart zur Versorgung der Rückleuchte, Zündanlage und Wasserpumpe, zulässig.

Sie muss innerhalb des Chassis positioniert sein.

ART. 3 SICHERHEIT DER KARTS UND SICHERHEITSAUSRÜSTUNG

3.1 Kartsicherheit

Es sind nur solche Karts zum Rennen zugelassen, welche den Sicherheitsbestimmungen sowie dem Reglement entsprechen. Die Karts müssen so konstruiert und gewartet sein, dass sie den Bestimmungen entsprechen und keine Gefahr für den Fahrer oder andere Teilnehmer darstellt.

3.2 Sicherheitsausrüstung

Der Fahrer muss tragen:

- Einen Helm mit wirksamen und unzerbrechlichen Augenschutz.

Die Helme müssen den folgenden CIK/FIA-Standards entsprechen (Anhang 2):

Für Fahrer unter 15 Jahren:

- **Snell-FIA CM (Snell-FIA CMS2016 und Snell-FIA CMR2016)**

- **Snell-FIA CMH (Snell-FIA CMS2007 und Snell-FIA CMR2007)**

Für Fahrer über 15 Jahren:

- Snell Foundation K2010 (nur gültig bis 31.12.2023) oder K 2015 (USA)

- Snell Foundation SA 2010 (nur gültig bis 31.12.2023), SAH 2010 (nur gültig bis 31.12.2023) oder SA 2015 (nur gültig bis 31.12.2023) (USA)

- FIA Norm 8860-2004 (nur gültig bis 31.12.2020), FIA 8860-2010 oder FIA 8859-2015

- Snell-FIA CM (Snell-FIA CMS2016 und Snell-FIA CMR2016)

- Snell-FIA CMH (Snell-FIA CMS2007 und Snell-FIA CMR2007)

Jegliche Änderung zur vorstehenden Liste wird im CIK-Bulletin veröffentlicht.

DMSB-Anmerkung: Seit 01.01.2011 ein Helm mit der Snell-FIA-Norm CMS2007 bzw. CMR2007 für alle Bambini- und Junioren-Fahrer (unabhängig des Alters) vorgeschrieben (s. DMSB-Kart-Reglement, Art. D).

- Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass bestimmte Helmmaterialien weder lackiert noch mit Aufklebern versehen werden dürfen. Gemäß Bestimmungen des Anhang L zum ISG (Kapitel III, Artikel 1.2) ist jegliches Hinzufügen einer Vorrichtung an den Helmen, ob aerodynamischer oder anderer Art, verboten, sofern diese nicht mit dem betreffenden Helm homologiert wurde.
DMSB-Anmerkungen: Somit sind auch nachgerüstete Spoiler oder Flaps am Helm unzulässig.
- Handschuhe, welche die Hände komplett abdecken müssen
- einen Overall, mit CIK-Homologation für Level 2, welche sichtbar die CIK-Homologationsnummer aufweisen muss. Die Bekleidung muss den ganzen Körper, einschließlich Arme und Beine bedecken. Overalls bleiben 5 Jahre nach ihrem Herstellungsdatum gültig und die Homologation (die Dauer in der der Overall produziert werden kann) ist auch für 5 Jahre gültig.
DMSB-Anmerkung: Seit 01.01.2011 muss auch im DMSB-Bereich der Overall in allen Klassen den Level 2 aufweisen! Die Kennzeichnung der Overalls nach den CIK/FIA-Bestimmungen erfolgt durch eingesticktes Label mit FIALogo am Kragen hinten außen.
- alternativ: einen Lederoverall gemäß FIM-Standard Für Langstrecken-Veranstaltungen ist Lederbekleidung, gemäß FIM-Standard, (aus dem Motorradbereich mit einer Mindestdicke von 1,2 mm) vorgeschrieben, welches ohne Innenfutter oder falls die Kombi einteilig ist: mit Seidenstoff, Cotton- oder Nomex-Futter ausgeführt sein muss.
- Overalls gemäß CIK-FIA Standard Nummer 2013-1, welche in der Liste „Homologated Overalls – Part 1“ gelistet sind, sind seit dem 01.01.2014 zugelassen.
- Schuhe, welche die Knöchel abdecken und schützen.
- Das Tragen von Schals, Halstüchern oder anderer losen Kleidung im Halsbereich ist verboten, auch wenn diese im Overall untergebracht sind.
Darüber hinaus sind lange Haare vollständig im Helm unterzubringen.

ART. 4 ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN FÜR KARTS DER GRUPPE 1

4.1 Chassis

Chassis der Gruppe 1 müssen von einem Hersteller produziert worden sein, welcher Material für die Gruppe 2 homologiert hat (Ausnahme: Superkart).

4.2 Motor

4.2.1 Superkart:

Die originalen Teile des homologierten Motors müssen jederzeit übereinstimmen und vergleichbar sein mit den Fotos, Zeichnungen, Materialien und physischen Dimensionen welche auf dem Homologationsblatt beschrieben sind.

Erlaubte Änderungen:

Alle Änderungen am homologierten Motor sind erlaubt, mit Ausnahme von:

- a) Innerhalb des Motors:
 - Hub,
 - Bohrung (außerhalb des Maximal-Grenzwertes),
 - Pleuelaugenabstand.
 - Pleuel, muss aus magnetischen Material bestehen
- b) Außerhalb des Motors:
 - Anzahl der Vergaser und deren Venturi-Durchmesser,
 - äußeres Erscheinungsbild des eingebauten Motors, mit Ausnahme der Flächenbearbeitung, welche für die Anbringung des Barcode-Stickers notwendig ist.

Folgendes ist nicht als Modifikation des äußeren Erscheinungsbildes anzusehen:

Änderung der Farbe eines Teils, Kürzungen an Kühlmittelverbindungen und Modifikationen an Verbindungen (einschließlich aber nicht beschränkt auf Verbindungen des Vergasers, der Zündung der Abgasanlage, der Kupplung oder des Motors selbst) vorausgesetzt die homologierte Position wird nicht modifiziert.

4.2.2 KZ1:

Es sind nur Membran-gesteuerte Motoren zugelassen.

Die originalen Teile des homologierten Motors müssen jederzeit den Fotos, Zeichnungen, Materialien und physikalischen Größen im Homologationsblatt entsprechen.

Erlaubte Änderungen:

Alle Änderungen am homologierten Motor sind erlaubt, mit Ausnahme von:

- a) Innerhalb des Motors:
 - Hub,
 - Bohrung (außerhalb des Maximal-Grenzwertes),
 - Pleuelaugenabstand,
 - Anzahl der Überströmkanäle und Einlassöffnungen im Zylinder und im Kurbelgehäuse,
 - Anzahl der Auslasskanäle und Öffnungen.
Die Schaffung neuer Auslasskanäle oder Öffnungen ist verboten.
 - Restriktionen gemäß der Besonderen Bestimmungen.
- b) Außerhalb des Motors:
 - Anzahl der Vergaser und deren Venturi-Durchmesser
 - Äußeres Erscheinungsbild des eingebauten Motors

Folgendes ist nicht als Modifikation des äußeren Erscheinungsbildes anzusehen:

Änderung der Farbe eines Teils, Kürzungen an Kühlmittelverbindungen und Modifikationen an Verbindungen (einschließlich aber nicht beschränkt auf Verbindungen des Vergasers, der Zündung der Abgasanlage, der Kupplung oder des Motors selbst) vorausgesetzt die homologierte Position wird nicht modifiziert.

4.3 Reifen

Reifen der Gruppe 1 müssen von einem Hersteller produziert worden sein, welcher in Gruppe 2 Reifen CIK-homologiert hat.

4.4 Bremsen

Bremsanlage freigestellt in Übereinstimmung mit den technischen Beschreibungen gemäß Artikel 2.11 des technischen Reglements; Die Bremsanlage muss von einem Hersteller produziert worden sein, welcher eine gültige Bremsen-Homologation hat (Ausnahme: Superkart).

ART. 5 ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN FÜR KARTS DER GRUPPE 2

5.1 Chassis

Alle Chassisrahmen in der Gruppe 2 (OK, OK-Junior und KZ2) müssen homologiert sein.

Sie müssen im Herstellerkatalog und auf einem Formblatt, genannt „Homologationsblatt“, durch die CIK abgefasst und vom ASN abgestempelt, beschrieben sein.

Chassisrahmen werden aller 3 Jahre für eine Homologationsperiode von 3 Jahren homologiert.

Modifikationen am Chassis-Rahmen (z. B. Position der Rohre) sind nur unter Berücksichtigung der im Homologationsblatt beschriebenen Dimensionen zulässig oder wenn Biegungen ausschließlich an den Rohren versetzt werden, an den sie im Homologationsblatt abgebildet sind.

5.2 Motor

5.2.1 KZ2

Es sind nur Membran-gesteuerte Motoren zugelassen.

Die originalen Teile des homologierten Motors müssen jederzeit den Fotos, Zeichnungen und physikalischen Größen im Homologationsblatt entsprechen.

Erlaubte Änderungen:

Alle Änderungen am homologierten Motor sind erlaubt, mit Ausnahme von:

a) Innerhalb des Motors:

- Hub,
- Bohrung (außerhalb des Maximal-Grenzwertes),
- Pleuelaugenabstand,
- Anzahl der Überströmkänäle und Einlassöffnungen im Zylinder und im Kurbelgehäuse,
- Anzahl der Auslasskanäle und Öffnungen
- Restriktionen gemäß den Besonderen Bestimmungen.

b) Außerhalb des Motors:

- Anzahl der Vergaser und deren Venturi-Durchmesser
- Äußeres Erscheinungsbild des eingebauten Motors

Folgendes ist nicht als Modifikation des äußeren Erscheinungsbildes anzusehen:

Änderung der Farbe eines Teils, Kürzungen an Kühlmittelverbindungen und Modifikationen an Verbindungen (einschließlich aber nicht beschränkt auf Verbindungen des Vergasers, der Zündung der Abgasanlage, der Kupplung oder des Motors selbst) vorausgesetzt die homologierte Position wird nicht modifiziert.

5.2.2 OK und OK-Junior Motoren

Es sind nur Membran-gesteuerte Motoren zugelassen.

Die originalen Teile des homologierten Motors müssen jederzeit den Fotos, Zeichnungen, Materialien und physikalischen Größen im Homologationsblatt entsprechen.

Erlaubte Änderungen:

Alle Änderungen am homologierten Motor sind erlaubt, mit Ausnahme von:

a) Innerhalb des Motors:

- Hub,
- Bohrung (außerhalb des Maximal-Grenzwertes),
- Pleuelaugenabstand,
- Anzahl der Überströmkänäle und Einlassöffnungen im Zylinder und im Kurbelgehäuse,
- Anzahl der Auslasskanäle und Öffnungen.
- jegliche Oberflächenbehandlung der Zylinderlaufbuchse, einschließlich, aber nicht beschränkt auf chemische Behandlung und Zugabe von Beschichtungen.
- Restriktionen gemäß der Besonderen Bestimmungen.
- Die Menge des Schmiermittels welches dem Kraftstoff beigemischt wird ist limitiert auf 4%

b) Außerhalb des Motors:

- Anzahl der Vergaser (aufgrund des vorgeschriebenen Gebrauchs eines homologierten Vergasers)
- Äußeres Erscheinungsbild des eingebauten Motors.

Folgendes ist nicht als Modifikation des äußeren Erscheinungsbildes anzusehen:

Änderung der Farbe eines Teils, Kürzungen an Kühlmittelverbindungen und Modifikationen an Verbindungen (einschließlich aber nicht beschränkt auf Verbindungen des Vergasers, der Zündung der Abgasanlage, der Kupplung oder des Motors selbst) vorausgesetzt die homologierte Position wird nicht modifiziert.

ART. 6 BESONDERE BESTIMMUNGEN FÜR GRUPPE 3-KARTS

6.1 Chassis

Alle Chassisrahmen in der Gruppe 3 müssen homologiert sein (ab 2021).

Sie müssen im Herstellerkatalog und auf einem Formblatt, genannt „Homologationsblatt“, durch die CIK abgefasst und vom ASN abgestempelt, beschrieben sein.

Chassisrahmen werden aller 3 Jahre für eine Homologationsperiode von 3 Jahren homologiert.

Der Rahmen muss folgende Eigenschaften aufweisen:

Anzahl der Rohre: 6; es ist nicht erlaubt Stabilisatoren zu verwenden.

Rahmen Rohr-Abmessungen: 28 x 2mm (+/- 0,1mm) Magnetischer Stahl

Hinterachsager: maximal 2

Sitzbefestigungen: 4, fest, am Rahmen verschweißt, aus magnetischem Stahl.

Modifikationen am Chassis-Rahmen (z.B. Position der Rohre) sind nur unter Berücksichtigung der im Homologationsblatt beschriebenen Dimensionen zulässig oder wenn Biegungen ausschließlich an den Rohren versetzt werden, an den sie im Homologationsblatt abgebildet sind.

6.2 Motor

Alle Gruppe 3 Motoren müssen homologiert sein (ab 2019)

Sie müssen im Herstellerkatalog und auf einem Formblatt, genannt „Homologationsblatt“, durch die CIK abgefasst und vom ASN abgestempelt, beschrieben sein.

Motoren werden aller 3 Jahre für eine Homologationsperiode von 3 Jahren homologiert.

Nur Kolben-gesteuerte Motoren sind zulässig.

Die Identifizierung des Motors und seiner Komponenten muss aufgrund der technischen Beschreibungen (Marken, Fotos, Maßangaben, Zeichnungen usw.), die im Homologationsformular enthalten sind möglich sein.

Die Originalteile des homologierten Motors müssen original bleiben und durch die im Homologationsblatt beschriebenen Herstellerkennzeichnungen, Fotos, Zeichnungen, Materialien und Abmessungen identifizierbar sein.

Der Motorhersteller muss Lehren zur Verfügung stellen, die es erlauben, die Motorteile zu überprüfen. Die folgenden Lehren sind notwendig:

- Lehre für die Überprüfung der Größe von Einlass-, Überström- und Auslasskanal .
- Lehre um alle Variablen der Form und die Größe des Fußes des Zylinders zu überprüfen.
- Lehre um die Form des Verbrennungsraums und der Quetschkante zu überprüfen.
- Lehre für die Form des Kolbens
- Lehre, um den Mindestabstand der Vergaserstützfläche von der Zylinderachse zu prüfen.

Erlaubte Änderungen: Helicoils.

Es ist verboten Material hinzuzufügen. Jede Arbeit, die an dem Zylindergehäuse, der Zylinderlaufbüchse und / oder dem Kolben ausgeführt wird, die eine Strömung des Ge-

misches durch den Zylinder und / oder in Richtung des Bodens erlaubt, wenn die untere Kante des Kolbens die Einlassöffnung verschlossen hat, ist verboten.

Jegliche Vorrichtung oder Änderung, die die vorgeschriebenen Öffnungen verändern oder direkt oder indirekt den Eintritts- oder Austrittszyklus erhöhen kann, ist verboten.

6.3 Zündung

Die Zündung muss vom ASN freigegeben worden sein.

Das Zündsystem muss unabhängig, ohne jegliche Verbindung zum Anlasser System (Batterie) arbeiten.

Das Befestigungssystem des Stators und der Durchmesser zur Befestigung des Rotors sind einheitlich; siehe technische Zeichnung Nr. 27

Die Abmessungen des Systems (Stator & Rotor) und dessen Eigenschaften müssen auf einem Genehmigungsblatt („Approval Form“) beschrieben sein.

Ein einzelner von dem ASN registrierter Lieferant sollte für das Zündsystem beauftragt werden.

6.4 Vergaser

Der Vergaser muss vom ASN freigegeben worden sein.

Es muss ein Schwimmerkammer-Vergaser mit Venturi-Diffuser von maximal 18 mm Durchlass verwendet werden.

Ein einzelner von dem ASN registrierter Lieferant sollte für den Vergaser beauftragt werden. Die einzige Lieferung sollte den Vergaser, die Kraftstoffpumpe und einen definierten Satz Düsen, Nadeln und Düsen umfassen.

6.5 Ansauggeräuschdämpfer

Der Ansauggeräuschdämpfer muss vom ASN freigegeben worden sein.

Er muss nur aus einem Kanal bestehen. Dieser Kanal muss zylindrisch konisch sein und einen Innendurchmesser von 22mm +/-1mm haben. Das Innenvolumen des Ansauggeräuschdämpfers einschließlich des Kanals muss weniger als 1800cm³ betragen. Der Ansauggeräuschdämpfer muss wie vom Hersteller beschrieben verbleiben. Ein einzelner vom ASN registrierter Lieferant sollte mit dem Ansauggeräuschdämpfer beauftragt werden.

ART. 7 BESONDERE BESTIMMUNGEN FÜR FORMEL A

entfällt,

Klasse wurde 2009 letztmalig ausgeschrieben.

ART. 8 BESONDERE BESTIMMUNGEN FÜR FORMEL C

entfällt,

Klasse wurde 2005 letztmalig ausgeschrieben.

ART. 9 BESONDERE BESTIMMUNGEN FÜR SUPERKART

9.1 Division 1:

- Wassergekühlter Motor, homologiert durch die CIK-FIA
- Anzahl der Zylinder: max. 2
- Hubraum: maximal 250cm³
- Mechanischer Vergaser und Power-Valve-Systeme, beide ohne Elektronik.
Zündung: Das elektronische Steuergerät und die Zündspule dürfen nur eine Spannungszuführung (Energiequelle des Rotors/Stators oder der Batterie) und ein Kurbelwellen-Aufnahmesignal für den Zündimpuls erhalten. Für Motoren mit versetzten Zylinderphasen ist es zulässig, zwei unabhängige Zündungen mit zwei Sensoren zu verwenden. Die Verstellung und die Zündkurve dürfen unter normalen Rennbedingungen vom Fahrersitz aus nicht veränderbar sein.
- Getriebe mit *maximal 6* Gängen, gemäß Herstellerkatalog oder gemäß Homologationsblatt
- Reifen: 6 Zoll, homologiert
- Mindestmasse:
 - bei 1 Einzylinder-Motor: 208 kg mit Karosserie
 - Mindestgewicht des Karts selbst: 98 kg ohne Karosserie und ohne Kraftstoff
 - bei anderen Motoren: 218 kg mit Karosserie
 - Mindestgewicht des Karts selbst: 113 kg ohne Karosserie und ohne Kraftstoff

9.2 Division 2

- Durch natürlichen luftstrom- oder wassergekühlter Serien-Einzylinder-Motor, mit Einkreis-Kühlsystem und mit CIK/FIA-Registration.
- Maximaler Hubraum: 250 ccm
- Folgende Motortypen sind zulässig:
Jeder Serien-Motorrad-Motor mit einem Zylinder, CIK/FIA-genehmigt (gemäß dem kompletten Hersteller-Katalog)
- Zündung: Das elektronische Steuergerät und die Zündspule dürfen nur eine Spannungszuführung (Energiequelle des Rotors/Stators oder der Batterie) und ein Kurbelwellen-Aufnahmesignal für den Zündimpuls erhalten. Die Verstellung und die Zündkurve dürfen unter normalen Rennbedingungen vom Fahrersitz aus nicht veränderbar sein.
- Venturi-Vergaser ohne Elektronik
- Motoren, welche ein Power-Valve-System aufweisen, sind dann erlaubt, wenn sie eine CIK-Zulassung haben

und das System verschlossen und in einer Stellung blockiert ist.

- Membrangehäuse-Profil: freigestellt
- Getriebe mit mindestens 3 und maximal 6 Gängen, gemäß Herstellerkatalog
- Mindestmasse: 208 kg mit Karosserie
Mindestmasse des Karts selbst: 98 kg ohne Karosserie und ohne Kraftstoff)
- Reifen: 6 Zoll, homologiert
DMSB-Anmerkung: Die CIK wird hat im Zuge der Einführung der neuen Stoßfänger die Gesamt-Mindestmasse (mit Karosserie) um 3 kg angehoben.

ART. 10 BESONDERE BESTIMMUNGEN FÜR INTERCONTINENTAL A

entfällt,

Klasse wurde 2009 letztmalig ausgeschrieben.

ART. 11 BESONDERE BESTIMMUNGEN FÜR INTERCONTINENTAL A/JUNIOREN

entfällt,

Klasse wurde 2009 letztmalig ausgeschrieben.

ART. 12 BESONDERE BESTIMMUNGEN FÜR KZ2 UND KZ1

- Antriebseinheit: Motor und Getriebe müssen aus einem unlösbaren Teil bestehen. Das Motorgehäuse darf nur aus 2 trennbaren Teilen (vertikal oder horizontal) bestehen. Nur Einsätze für Kurbelwellenlager und Befestigungselemente (Bohrungen, Passstifte) sind zulässig.
- CIK/FIA-homologierte wassergekühlte Einzylinder-Motoren mit Membran-Einlasssteuerung, mit Einkreis-Kühlsystem
- Hubraum maximal: 125 ccm
- Membrangehäuse (Abmessungen und Zeichnung) gemäß Homologationsblatt; Membrangehäuse-Abdeckung: freigestellt.
- Vergaser aus Aluminium mit Venturi-Diffuser von maximal 30 mm Durchlass, rund. Für CIK/FIAMEisterschaften, -Cups und -Trophies wird ein Vergaser nach Angebotsabfrage vorgeschrieben.

Der Vergaser muss absolut original bleiben. Die einzigen Einstellungen können vorgenommen werden an: Schieber, Düsenadel, Schwimmer, Schwimmerkammer, Nadeldüse, Leerlauf-, Haupt- und Starterdüse sowie Nadel-Satz, vorausgesetzt alle ausgetauschten Teile sind Dell'Orto Originalteile. Der eingebaute Kraftstofffilter und die Platte (Nr.28 der Zeichnung 7 im Anhang) dürfen entfernt werden; sofern diese behalten werden, müssen sie original sein.

DMSB-Vorschrift zu KZ2-Einheitsvergaser:

Seit 01.01.2014 ist bei allen DMSB-Prädikatsveranstaltungen der nach Ausschreibung benannte Vergaser Dell'Orto VHSH 30 gemäß Zeichnung 7 vorgeschrieben.

- Bei CIK-Prädikaten, wird ein einziger Auspuff-Lieferant nach einer Ausschreibung benannt werden.
- Getriebe: CIK/FIA-homologiert (einschließlich Primärübersetzung) mit mindestens 3 und maximal 6 Gängen. Die Getriebe-Übersetzungen sind mittels Grad-scheibe mit einem Durchmesser von mindestens 200 mm oder mittels digitaler Messeinrichtung zu prüfen. Die Grad-Dezimalstellen im Homologationsblatt müssen in Zehntel Grad (nicht in Minuten) angegeben sein. Für die Homologation des Getriebes müssen Hersteller, Modell und Typ im Homologationsblatt angegeben sein.
- In KZ2: handbetätigte, ausschließlich mechanische Getriebebetätigung ohne Servo-Unterstützung; jedes System zur Zündunterbrechung ist verboten.
- In KZ1: handbetätigte oder elektro-mechanische Getriebebetätigung
- Der gesamte Öffnungswinkel des Auslasses, abzulesen auf einer Gradscheibe von mindestens 200 mm Durchmesser oder mittels digitaler Messeinrichtung, darf maximal 199° – unabhängig von der Angabe im Homologationsblatt – betragen.
- Volumen des Verbrennungsraums: mindestens 11 ccm. Das Verbrennungsraum-Volumen ist gemäß Anhang 1 mit einer Labor-Bürette, Klasse A, mit Zehntel-Skalierung (1/10 Kubikzentimeter) zu ermitteln.
- Zündkerze: Die Marke ist freigestellt (muss aus der Serienproduktion stammen und strikt original bleiben). Der Zündkerzenkörper, mit Ausnahme der Elektrode, fest angezogenen im Zylinderkopf, darf nicht über den oberen Teil des Doms vom Verbrennungsraum hinausragen.

Abmessungen des Zündkerzen-Gewindes im Zylinderkopf: Länge 18,5 mm, M 14 x 1,25.

- Kennzeichnung: Eine bearbeitete glatte Fläche von 30 mm x 20 mm für die Barcode-Sticker muss an der Zylindervorderseite und dem oberen Teil des Membrangehäuses (an den Kurbelgehäusehälften) vorhanden sein.
- Die Hinzufügung von Gewichten am Rotor der Zündanlage, befestigt mit mindestens 2 Schrauben, ist ohne jegliche Änderung am homologierten Rotor, zulässig.
- Auspuff: homologiert, bestehend aus magnetischen Stahl mit einer Mindestdicke von 0,75 mm.
- Auspuff-Schalldämpfer: homologiert, Verwendung vorgeschrieben Befestigung des Auspuffs und des Schalldämpfers gemäß Zeichnung Nr. 20

- Reifen: 5 Zoll
KZ1: homologiert Typ: "prime"
KZ2: homologiert Typ: "prime" oder "option"
- Mindestmasse:
KZ1 Kurzstrecke und Langstrecke: 170kg
KZ2 Kurzstrecke und Langstrecke: 175 kg
Karosserie für die Langstrecke: Es können teilweise oder komplett die Karosserie-Spezifikationen der Supercart angewendet werden.

ART. 13 BESONDERE BESTIMMUNGEN FÜR INTERCONTINENTAL C „SUDAM“

entfällt,
Klasse wurde 2009 letztmalig ausgeschrieben.

ART. 14 BESONDERE BESTIMMUNGEN FÜR INTERCONTINENTAL C „SUDAM/JUNIOREN“

entfällt,
Klasse wurde 2009 letztmalig ausgeschrieben.

ART. 15 BESONDERE BESTIMMUNGEN FÜR INTERCONTINENTAL E (KURZSTRECKE)

entfällt

ART. 16 BESONDERE BESTIMMUNGEN FÜR WORLD FORMULA

entfällt

ART. 17 BESONDERE BESTIMMUNGEN FÜR ELEKTRISCH BETRIEBENE KARTS

Siehe FIA-Jahrbuch, No. 7 (FIA Yearbook of Automobile Sport) Technische Bestimmungen für Fahrzeuge mit alternativen Antriebs-Energien

ART. 18 BESONDERE BESTIMMUNGEN OK

- 2-Takt-Hubkolben-Motor mit Direktantrieb, homologiert durch die CIK/FIA. Alle Modifikationen am homologierten Motor sind zulässig gemäß Art. 5.2.2 der technischen Bestimmungen.
- maximaler Hubraum: 125 ccm
- wassergekühlt (Kurbelgehäuse, Zylinder und Zylinderkopf), mit nur einem Kühlkreislauf
- Die Kühlung ist limitiert auf einen freien Kühler mit einem einzigen Kreislauf, unter Ausschluss von irgendeiner anderen möglichen Kombination. Ein zusätzlicher innerer Kreislauf für die normale Funktion des Thermostats ist erlaubt
- Membran-Einlasssteuerung in Kurbelgehäuse oder Zylinder

- Spezifisches Einheits-Power-Valve welches mit der Zeichnung 22 übereinstimmen muss und mit dem Motor Homologiert sein muss.
- Aufladung ist verboten.
- Mindestvolumen des Verbrennungsraumes:
9 ccm, gemessen nach der beschriebenen Methode in Anhang 1c.
- Zündkerze: Hersteller freigestellt (muss aus der Serienproduktion stammen und strikt original bleiben). Das Zündkerzengewinde (ohne Elektrode), das in den Zylinder Kopf geschraubt wird, darf nicht in den oberen Teil des Verbrennungsraumes hineinragen.
- Auslassöffnungswinkel: max. 194°, gemessen auf Höhe der Zylinderbuchse nach der Methode, die in Art. 2.25.3.2 dieses Technik-Reglements beschrieben ist.
- Dekompressionsventil vorgeschrieben. Es muss auf der Oberseite des Zylinderkopfes angebracht sein.
- Abmessungen des Zündkerzen-Gewindes im Zylinderkopf; Länge:18,5 mm; Gewinde: M14 x 1,25.
- Homologiertes Zündsystem mit einem spezifischen Begrenzer bei max. 16.000 1/min
- Homologierter Drosselklappen-Vergaser; max. Durchmesser 24mm mit 2 Einstellschrauben.
Alle angegebenen Dimensionen und die Form des Einlasses gemäß dem Homologationsblatt müssen strikt original bleiben. Die Form des Einlasses muss mit der Lehre, welche durch den Hersteller für die Kontrolle des Einlasses bereitgestellt wird übereinstimmen. Alle anderen nicht dimensionierten Bohrungen oder Ausfräsungen innerhalb oder außerhalb des Vergasergehäuses müssen identisch in Bezug auf die Anzahl und die Position zum Homologationsblatt sein.
- Im Falle eines für die Klasse KF2 homologierten Drosselklappen-Vergaser; max. Durchmesser: 24 mm mit 2 Einstellschrauben; welcher absolut original bleiben muss. Zur Vermeidung von Zweifel bedeutet dies, dass der Vergaser in jedem Punkt identisch, innerhalb der angemessenen Fertigungstoleranzen, sein muss mit dem Vergaser, welcher durch den Inspektor bei der Homologations-Inspektion versiegelt wurde und der CIK-FIA zur Verfügung gehalten wird. Der Vergaser muss dem Homologationsblatt und der vom Hersteller hinterlegten Kontrollelehre für die Kontrolle des Einlasskanals entsprechen.
- Eine Kupplung ist unzulässig
- Ein Starter ist unzulässig
- Eine Batterie ist unzulässig
- Spezifischer Einheits-Auspuff vorgeschrieben, welcher der technischen Zeichnung Nr. 21 entsprechen muss.

- CIK-FIA homologierter Ansauggeräuschkämpfer mit 2 Einlassöffnungen von 23 mm.
- Reifen: 5" homologiert; Typ: „Prime“
- Gesamt-Mindestmasse: 145 kg (inkl. Fahrer)**
- Mindestmasse Kart (ohne Kraftstoff): 70 kg**
* DMSB-Anmerkung: bei Verwendung eines DMSB-zugelassenen Sicherheitsstuhles: -3 kg)

Art. 18.1 Besondere Bestimmungen OK Plus

Motor homologiert für die Klasse OK, welcher die Bestimmungen des Artikel 18 einhält mit den folgenden Unterschieden:

Gesamt-Mindestmasse: 155kg (inkl. Fahrer).

Fahrer-Mindestgewicht (inkl. Fahrerausrüstung) 70kg

ART. 19 BESONDERE BESTIMMUNGEN OK-JUNIOR

- 2-Takt-Hubkolben-Motor mit Direktantrieb, homologiert durch die CIK/FIA. Alle Modifikationen am homologierten Motor sind zulässig gemäß Art. 5.2.2 der technischen Bestimmungen.
- maximale Hubraum: 125 ccm
- wassergekühlt (Kurbelgehäuse, Zylinder und Zylinderkopf), mit nur einem Kühlkreislauf

Die Kühlung ist limitiert auf einen freien Kühler mit einem einzigen Kreislauf, unter Ausschluss von irgendeiner anderen möglichen Kombination. Ein zusätzlicher innerer Kreislauf für die normale Funktion des Thermostats ist erlaubt.

- Ein Power-Valve-System ist nicht zulässig; es muss durch den homologierten befestigten Verschluss ersetzt werden oder das Zylindergehäuse muss unbearbeitet bleiben.
- Aufladung ist verboten.
- Mindestbrennraum-Volumen von 12 ccm, welches nach der Methode, die in Anhang 1b dieses Technik-Reglements beschrieben ist, geprüft wird.
- Zündkerze: Hersteller freigestellt (muss aus der Serienproduktion stammen und strikt original bleiben). Das Zündkerzengewinde (ohne Elektrode), das in den Zylinder Kopf geschraubt wird, darf nicht in den oberen Teil des Verbrennungsraumes hineinragen.
- Auslassöffnungswinkel: max. 170°, gemessen auf Höhe der Zylinderbuchse nach der Methode, die in Art. 2.25.3.2 dieses Technik-Reglements beschrieben ist.
- Dekompressionsventil vorgeschrieben. Es muss auf der Oberseite des Zylinderkopfes angebracht sein.
- Abmessungen des Zündkerzen-Gewindes im Zylinderkopf; Länge:18,5 mm; Gewinde: M14 x 1,25.
- Homologiertes Zündsystem mit einem spezifischen Begrenzer bei max. 14.000 1/min

- Homologierter Drosselklappen-Vergaser; max. Durchmesser 20mm mit 2 Einstellschrauben. Alle angegebenen Dimensionen und die Form des Einlasses gemäß dem Homologationsblatt müssen strikt original bleiben. Die Form des Einlasses muss mit der Lehre, welche durch den Hersteller für die Kontrolle des Einlasses bereitgestellt wird übereinstimmen. Alle anderen nicht dimensionierten Bohrungen oder Ausfräsungen innerhalb oder außerhalb des Vergasergehäuses müssen identisch in Bezug auf die Anzahl und die Position zum Homologationsblatt sein.
 - Im Falle eines für die Klasse KF3 homologierten Drosselklappen-Vergaser; max. Durchmesser: 20 mm mit 2 Einstellschrauben; welcher absolut original bleiben muss. Zur Vermeidung von Zweifel bedeutet dies, dass der Vergaser in jedem Punkt identisch, innerhalb der angemessenen Fertigungstoleranzen, sein muss mit dem Vergaser, welcher durch den Inspektor bei der Homologations-Inspektion versiegelt wurde und der CIK-FIA zur Verfügung gehalten wird. Der Vergaser muss dem Homologationsblatt und der vom Hersteller hinterlegten Kontrollelehre für die Kontrolle des Einlasskanals entsprechen.
 - Eine Kupplung ist unzulässig
 - Ein Starter ist unzulässig
 - Spezifischer Einheits-Auspuff, welcher der technischen Zeichnung Nr. 23 entsprechen muss und in OK-Junior homologiert sein muss.
 - CIK-FIA homologierter Ansaugeräuschkämpfer mit 2 Einlassöffnungen von 23 mm.
 - Reifen: 5" homologiert; Typ: "option"
 - Gesamt-Mindestmasse: 140 kg (inkl. Fahrer)*
 - Mindestmasse Kart (ohne Kraftstoff): 75 kg*
- *DMSB-Anmerkung: bei Verwendung eines DMSB-zugelassenen Sicherheitsstizes: -3 kg

ART. 20 BESONDERE BESTIMMUNGEN KF2

entfällt

ART. 21 BESONDERE BESTIMMUNGEN KF1

entfällt

ART. 22 BESONDERE BESTIMMUNGEN FÜR SUPER KF

entfällt

Art. 23 BESONDERE BESTIMMUNGEN FÜR MINI

- 2-Takt-Hubkolben-Motor mit Direktantrieb, homologiert durch die CIK/FIA. Alle Modifikationen am homologierten Motor sind zulässig gemäß Art. 6.2 der technischen Bestimmungen.

- Maximaler Hubraum 60ccm
- Luftgekühlt (Kurbelgehäuse, Zylinder und Zylinderkopf)
- Mindestvolumen des Verbrennungsraums 6,8ccm, gemessen nach der beschriebenen Methode in Anhang 1b
- Form des Verbrennungsraums und der Quetschkante muss identisch zur Lehre gemäß der technischen Zeichnung 25 sein. Dies muss mittels der Lehre des Herstellers prüfbar sein.
- Abmessungen des Zündkerzen-Gewindes im Zylinderkopf; Länge:18,5 mm; Gewinde: M14 x 1,25.
- Zündkerze: Hersteller freigestellt (muss aus der Serienproduktion stammen und strikt original bleiben). Das Zündkerzengewinde (ohne Elektrode), das in den Zylinder Kopf geschraubt wird, darf nicht in den oberen Teil des Verbrennungsraumes hineinragen.
- Öffnungswinkel des Einlasskanals muss 144° (+0/-2°) sein. Breite des Einlasskanals 26mm (+0,1/-0,2mm). Die Größe/Abmessungen des Einlasskanals muss wie vom Hersteller beschrieben beibehalten bleiben und mit der Lehre, bereitgestellt durch den Hersteller, prüfbar sein.
- Öffnungswinkel der Überströmkanäle limitiert auf 177° maximal. Die Öffnungswinkel der Überströmkanäle müssen wie vom Hersteller definiert mit einer Toleranz von +0/-2° beibehalten werden. Das obere Ende des Überströmkanals und dementsprechend das untere Ende müssen senkrecht zur Zylinderachse sein. Die Breite der Überströmkanäle müssen vom Hersteller mit einer Toleranz von +0,4/-0,2mm Die Größe/Abmessungen der Überströmkanäle muss wie vom Hersteller beschrieben beibehalten bleiben und mit der Lehre, bereitgestellt durch den Hersteller, prüfbar sein.
- Öffnungswinkel des Auslasskanals muss 156° mit einer Toleranz von +0/-2° sein. Breite des Auslasskanals 28mm mit einer Toleranz von +0,1/-0,2mm. Die Größe/Abmessungen des Auslasskanals muss wie vom Hersteller beschrieben beibehalten bleiben und mit der Lehre, bereitgestellt durch den Hersteller, prüfbar sein.
- Kupplung vorgeschrieben. Typ: Zentrifugal-Trocken. Kupplungseingriffsdrehzahl: 3000 u/min. Kupplungsglocke und Reibmaterial müssen eben sein, ohne Löcher oder Ausfräsungen (Abmessungen gemäß Technischer Zeichnung 26). Motorritzel 11 Zähne. Krone ist frei.
- On-Board Starter (elektrisch) vorgeschrieben. Er muss durch eine Batterie welche ausschließlich hierfür gedacht ist betrieben werden. Das Starterritzel muss auf der Kupplungsseite montiert sein. Exotische Materialien sind verboten. Der Motor muss mit einem effektiven und sicheren Stop Schalter ausgestattet sein. Die

Batterie muss sicher befestigt sein (Batteriehalter fest am Rahmen mit Schrauben befestigt). In keinem Fall darf die Batterie eingriff auf das Zündsystem haben.

- Geprüftes Zündsystem mit einem spezifischen Begrenzer bei max. 16.000 1/min
- Geprüfter Schwimmerkammer-Vergaser mit einem Venturi-Diffuser und einem maximalen Durchlass von 18mm. Er muss strikt original bleiben. Um Zweifel zu vermeiden, bedeutet dies, dass der Vergaser absolut identisch, innerhalb der Herstellungstoleranzen, zum Genehmigungsblatt („Approval Form“) sein muss. Jede Art von Bearbeitung, Crimpen, Polieren, Hinzufügen oder Entfernen von Material ist verboten.
Der Vergaser muss durch eine „Go/ No Go“-Lehre prüfbar sein, welche durch den Hersteller bereitgestellt wird.
- Geprüfter Ansaugeräuschkämpfer mit einer Einlassöffnung von 22mm. Um den Ansaugeräuschkämpfer am Vergaser zu befestigen kann ein Ring aus nicht metallischem Material verwendet werden. Dieser Ring darf keinen Einfluss auf den Vergaser haben.
- Spezifischer Einheitsauspuff welcher mit der technischen Zeichnung 28 übereinstimmen muss.
- Nur einteilige Felgen aus Aluminium oder Magnesium zulässig.
- Reifen: 5Zoll homologiert für Mini (ab 2020)
- Mindest Gesamtmasse: 110kg (inkl. Fahrer)
- Mindestmasse Kart (ohne Kraftstoff): 55kg

Anhänge

Anhang 1a	Brennraumvolumen in den Klassen KZ1 und KZ2
Anhang 1b	Brennraumvolumen in den Klassen OK-Jun KF-3)
Anhang 1c	Brennraumvolumen in den Klassen OK (KF4, KF2 und KF1)
Anhang 2	zugelassene Helmstandards – siehe www.cikfia.com
Anhang 4	Kraftstoff-Spezifikation
Anhang 7	Zündkerzen – Beispiele
Anhang 8	Stahl-Kontrollmagnet siehe auch www.cikfia.com
Anhang 9	Kraftstoff-Tests bei CIK-FIA Meisterschaften, Cups & Trophys – siehe www.cikfia.com
Anhang 10	Beschreibung der Identifikationssticker für Hinterachsen

Technische Zeichnungen

Nr. 1	Chassisrahmen und Haupt-Chassisteile
Nr. 2a	Stoßfänger für Kurzstrecke
Nr. 2b	Karosserie für Kurzstrecken (Seitenkästen, Frontschild, Frontspoiler)
Nr. 2c	Frontverkleidungs-Befestigungssatz
Nr. 2d	Korrekte Position des Front-Spoilers
Nr. 2e	Heckauffahrschutz für Kurzstrecken
Nr. 3	Vergaser
Nr. 4	5-Zoll-Felge
Nr. 5	entfällt
Nr. 6	Messeinsatz zur Ermittlung des Brennraum-Volumens
Nr. 7	KZ1 und KZ2 Vergaser für CIK-Prädikate
Nr. 8	Lenkradaufbauten
Nr: 8.2.0	Frontspoiler Befestigungsplatte für Crash-Test
Nr:82.0a	Vertikaler Drucktest-Frontspoiler & Platte für den vertikalen Drucktest – Frontspoiler
Nr. 9	entfällt
Nr. 10	entfällt
Nr. 11	World Formula Chassis
Nr. 12	entfällt
Nr. 13	entfällt
Nr.13.1	entfällt
Nr. 14	entfällt
Nr. 15	entfällt
Nr. 15b	entfällt
Nr. 16	entfällt
Nr. 17	entfällt
Nr. 18	Kontroll-Lehre (Steuerzeiten)
Nr. 19	entfällt

- Nr. 20 Befestigung Auspuff und Schalldämpfer
- Nr. 21 Einheits-Auspuff OK
- Nr. 22 Einheits-Power-Valve OK
- Nr. 23 Einheits-Auspuff OK-Junior
- Nr: 24a Heckauffahrschutz Mini
- Nr: 24b Karosserie Mini
- Nr: 24c Frontverkleidungs-Befestigungssatz Mini
- Nr. 25 Verbrennungsraum Mini
- Nr: 26 Kupplung Mini
- Nr. 27 Zeichnung mit vorgeschriebenen Abmessungen für die Befestigung von Rotor und Stator der Zündung (Mini)
- Nr: 28 Einheits-Auspuff Mini

ANHANG 1

1 Allgemeine Messmethode für den Verbrennungsraum

- Motor vom Chassis abbauen
- Motor auf Umgebungstemperatur abkühlen lassen
- Kontrolle des Hereinragens der Zündkerze bei demontierten Zylinderkopf
- Zündkerze und Zylinderkopf ab/ausbauen (Prüfen der Gewindelänge: 18,5 mm)
- Den oberen Teil des Kolbens und die Peripherie des Zylinders mittels Fett wasserdicht machen.
- Den Kolben auf OT bringen und die Kurbelwelle arretieren.
- Überschüssiges Fett vorsichtig entfernen.
- Den Zylinderkopf mit dem vom Hersteller empfohlenen Anzugsdrehmoment wieder montieren.
- Einschrauben des Messeinsatzes (siehe Zeichnung 6) in die Kerzenbohrung
- Füllen des Verbrennungsraumes mit Prüfflüssigkeit (DEXRON VI Öl) unter Verwendung einer Laborbürette (mechanisch oder elektronisch), bis zum obersten Teil der Messeinsatz-Oberkante (Benetzung der Fläche des Messeinsatzes)

1A

In der Klasse KZ1 und KZ2 muss das gemessene Brennraumvolumen abzüglich 2 ccm (die aus dem Messeinsatz resultieren) mindestens 11 ccm betragen.

1B

In der Klasse OK Junior muss das gemessene Brennraumvolumen abzüglich 2 ccm (die aus dem Messeinsatz resultieren) mindestens 12 ccm betragen.

1C

In der Klasse OK muss das gemessene Brennraumvolumen abzüglich 2 ccm (die aus dem Messeinsatz resultieren) mindestens 9 ccm betragen.

Alternative Meßmethode Verbrennungsraum

- Motor vom Chassis abbauen
- Motor auf Umgebungstemperatur abkühlen lassen
- Zündkerze ausbauen (Prüfen der Gewindelänge: 18,5 mm)
- Einschrauben des Messeinsatzes (siehe Zeichnung 6) in die Kerzenbohrung
- Den Kolben auf OT bringen und die Kurbelwelle arretieren.
- Füllen des Verbrennungsraumes mit Prüfflüssigkeit (DEXRON VI Öl) unter Verwendung einer Laborbürette (mechanisch oder elektronisch), bis zum obersten Teil der Messeinsatz-Oberkante (Benetzung der Fläche des Messeinsatzes)
- Im Falle einer Abweichung des gemessenen Brennraumvolumens muss die komplette Messung gemäß der „Allgemeinen Messmethode für den Verbrennungsraum“ wiederholt werden.

ANHANG 2

Zugelassene Helm-Standards

siehe CIK-Homepage: www.cikfia.com (s.a. Art. 3)

ANHANG 4

Kraftstoff-Spezifikation

Eigenschaften	Maßeinheit	Min.	Max.	Testverfahren
ROZ		95,0	102,0	ASTM D 2699-86
MOZ		85,0	90,0	ASTM D 2700-86
Sauerstoff	%m/m		2,7	ASTM D 4815
Grundanalyse				
Stickstoff	%m/m		0,2	ASTM D 3228
Benzol	%v/v		1,0	EN 238
Dampfdruck				
nach Reid (hPa)	kPa		90	ASTM D 323
Blei	g/l		0,005	ASTM D 3237
Spez. Gewicht				
(15°C)	kg/m ³	720	780,0	ASTM D 4052
Oxidationsfestigkeit	Minuten		360	ASTM D 525
Abdampfprückstand	mg/100ml		5	EN 26246
Schwefel	mg/kg		150	EN-ISO/DIS 14596
Destillation				
bei 70°	%v/v	10,0	50,0	ISO 3405
bei 100°	%v/v	30,0	71,0	ISO 3405
bei 150°	%v/v	75,0		ISO 3405
Endsiedepunkt	°C		215,0	ISO 3405
Rückstand	%v/v		2,0	ISO 3405
Aromate	%v/v		35,0*	Gaschromatograph
Olefine	%v/v		18,0*	Gaschromatograph
Gesamt Di-Olefine	%m/m		1,0*	GCMS

* Korrigierte Werte gemäß im Kraftstoff enthaltener Sauerstoff-Bestandteile

ANHANG 7 Zündkerzen-Beispiele

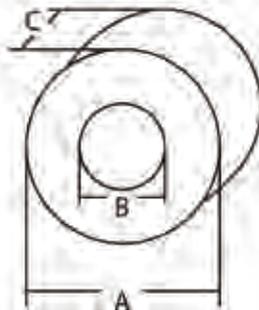


 Conforme / complying

 Non-conforme / non-complying

ANHANG 8 Stahl-Kontrollmagnet

Dénomination <i>Denomination</i>	Abréviation <i>Abbreviation</i>	Unités <i>Units</i>	Valeurs <i>Values</i>	Tolérances <i>Tolerances</i>
Type			Wet SXP anisotrope	
Gradation			Ferrite Y30BH	
Dimension A		mm	72	+/- 1.44
Dimension B		mm	32	+/- 0.64
Dimension C		mm	10	+/- 0.1
Induction résiduelle <i>Residual induction</i>	B_r	G (Gauss)	3900	+/- 100
Champ coercitif <i>Coercivity</i>	H_c	Oe (Oersted)	2900	+/- 100
Produit énergétique <i>Energetic product</i>	Bh_{max}	MGOe (méga Gauss Oersted)	3.6	+/- 0.2
Masse volumique <i>Density</i>	ρ	g/cm ³	4.9	



ANHANG 9 Kraftstoff-Tests bei CIK-FIA Meisterschaften, Cups & Trophys

Siehe CIK-Homepage: www.cikfia.com

ANHANG 10 Beschreibung der Identifikationssticker für Hinterachsen

Der Sticker enthält die folgenden Informationen:

3-stellige Seriennummer mit vorangestelltem, herstellerspezifischem Buchstaben.

Die Abmessungen sind 20 x 20mm



Positionierung des Stickers:

Der Sticker muss auf der rechten Innenseite der Achse 5mm vor dem Ende angebracht sein.

Der Antragssteller muss sicherstellen, dass die Methode zur Verklebung des Stickers sicher genug ist, dass der Sticker nicht entfernt werden kann ohne dass selbiger zerstört wird.

Vorgehensweise für Hersteller um Sticker zu erhalten:

Der Hersteller muss eine E-Mail an die CIK-FIA (cik@fia.com) senden, um Hinterachs Aufkleber nach dem folgenden Verfahren zu bestellen:

1. Produkttyp (Hinterachsen)
2. Anzahl der Sticker (Rollen à 250 Stück)
3. Liefername und Anschrift
4. Sticker werden auf Kosten des Antragstellers versendet werden
5. Zahlungsnachweis für die Anzahl der bestellten Aufkleber zuzüglich Versandkosten

Preis pro Sticker: Jeder Identifikationssticker für Hinterachsen kostet 3€

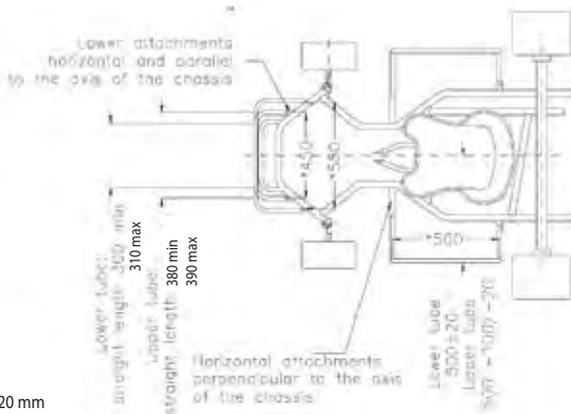
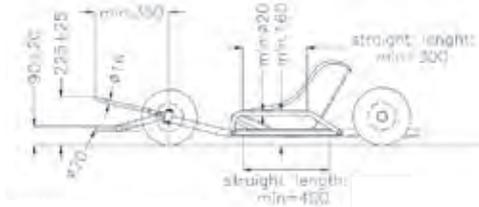
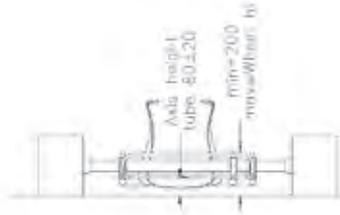
Lieferzeit: 4 Wochen nach Eingang der Bestellung und Bezahlung

CIK/FIA anerkannte Schmieröle für 2019

Die Liste CIK/FIA anerkannter Schmieröle 2019 ist zu finden auf:
www.cikfia.com/regulations/homologation.html unter "homologated Equipment".

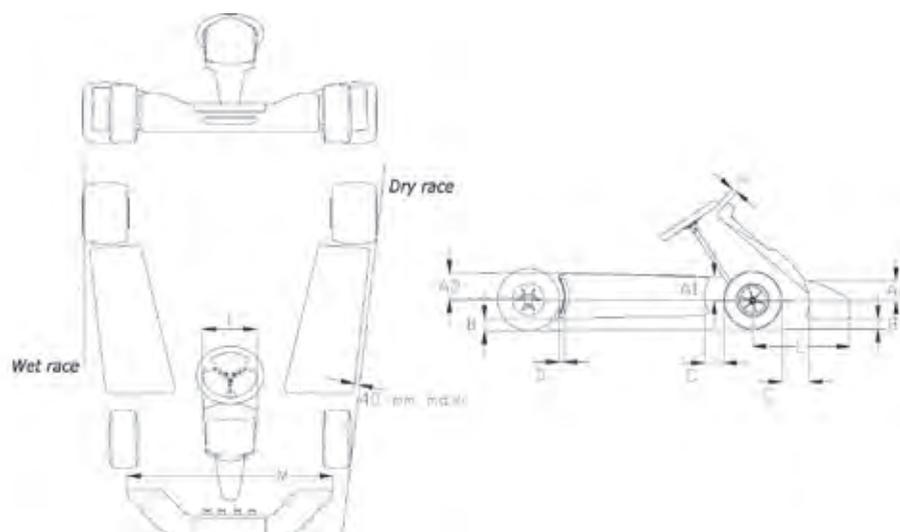
ZEICHNUNG 2A STOSSFÄNGER FÜR KURZSTRECKE

*+/- 5 mm Abmessungen zur Rohrmittle
Maße in mm



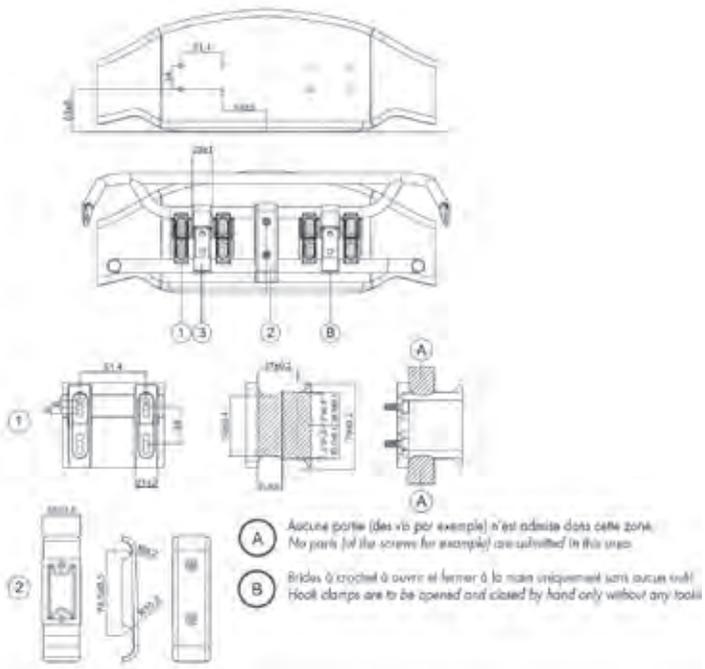
unteres Rohr $\varnothing 20$ mm
mit einem durchgehenden Radius
oberes Rohr $\varnothing 16$ mm mit einem durchgehenden Radius

ZEICHNUNG 2B KAROSSERIE FÜR KURZSTRECKEN



CODE	Cotes en mm / Dimensions in mm	Limite/Limit	Commentaires/Comments
A1	Inférieur au rayon de la roue avant Less than the front wheel radius		Avant / Front
A2	Inférieur au rayon de la roue arrière Less than the rear wheel radius		Arrière / Rear
B	25 60	Minimum Maximum	Pilote à bord / Driver on board Pilote à bord / Driver on board
C	180	Maximum	
D	60	Maximum	
H	50	Minimum	
L	250 300	Minimum Maximum	
M	680	Maximum	
M	1000 Largeur extérieure du train avant External width of the front track	Minimum Maximum	

ZEICHNUNG 2C FRONTVERKLEIDUNGS-BEFESTIGUNGSSATZ:



Es ist nur erlaubt die Frontverkleidung mit dem Frontverkleidungs-Befestigungssatz am Kart zu befestigen. Keine andere Vorrichtung zugelassen. Es muss möglich sein, die Frontverkleidung frei zurück in Richtung des Chassis zu bewegen, ohne jegliche Behinderung eines Teils, welches die Bewegung einschränken könnte.

Die vorderen Stoßfänger (Unteres und oberes Rohr) müssen fest mit dem Chassis verbunden werden und müssen eine glatte Oberfläche aufweisen. Alle mechanischen Arbeiten oder andere Eingriffe, um die Reibung der vorderen Stoßfänger zu maximieren sind streng verboten

Es muss ein freier Raum an allen Punkten zu jedem Zeitpunkt zwischen dem Frontstoßfänger (unteres und oberes Rohr) und der vorderen Verkleidung von mindestens 27 mm sein.

Definition Frontverkleidungs-Befestigungssatz

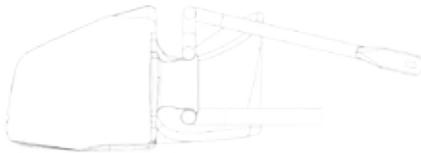
1. Montagesatz für Frontverkleidung (2 Teile + 8 Schrauben insgesamt).
2. Vorderer Stoßfängerträger (2 Halbschalen + 2 Schrauben insgesamt).
3. Verstellbare Hakenklammern (2 Stück, welche aus Metall sein müssen).

CIK Logo & Homologationsnummer muss auf jedem Teil eingepreßt sein

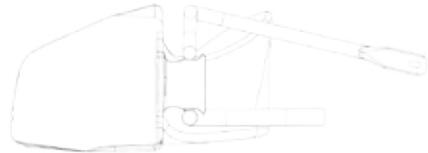
- (1) Montagesatz für Frontverkleidung (2 Teile, welche aus Kunststoff hergestellt sein müssen)
- (2) Vordere Stoßfängerträger (2 Halbschalen, welche aus Kunststoff hergestellt sein müssen)

ZEICHNUNG 2D KORREKTE POSITION DES FRONT-SPOILERS:

Position correcte / Correct position

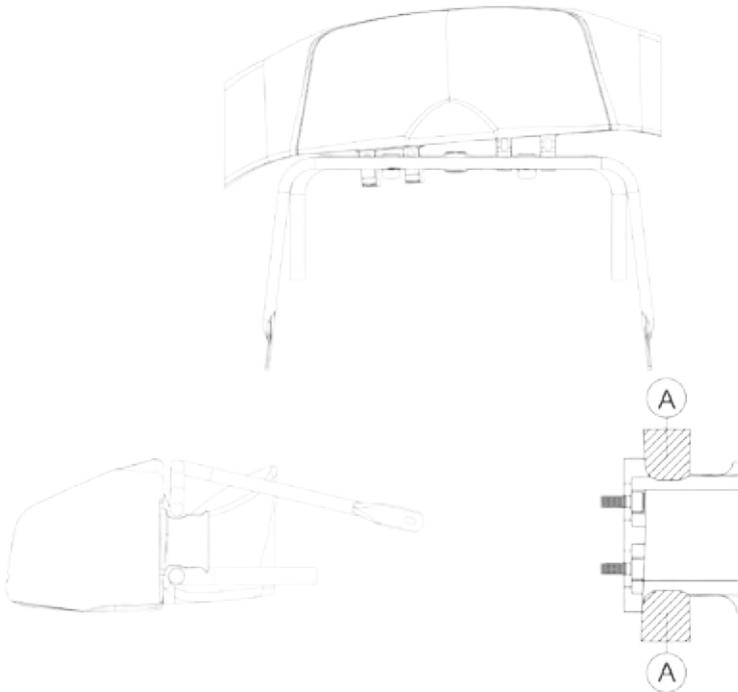


Position acceptable / Acceptable position



Position non acceptable si une quelconque partie des tubes du pare-chocs avant se trouve dans les zones marquées (A).

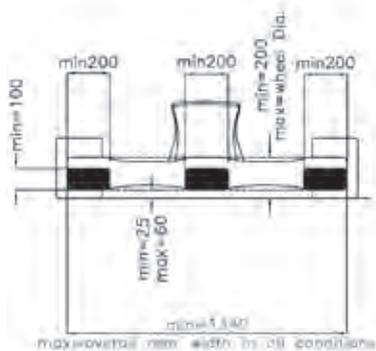
Not acceptable position if any part of the tubes of the front bumper are in the marked areas (A).



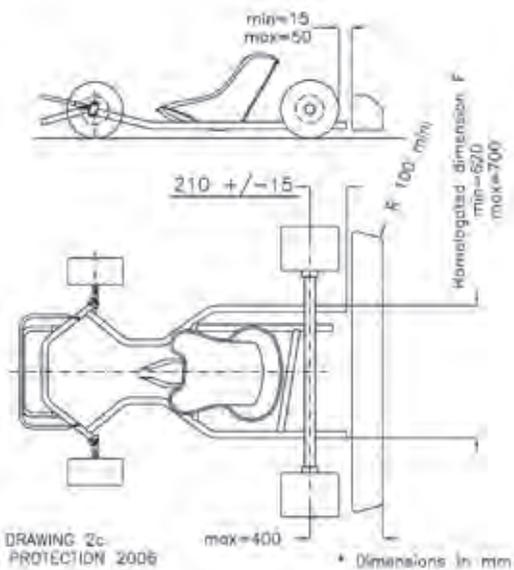
389

ZEICHNUNG 2E HECKAUFFAHRSCHUTZ FÜR KURZSTRECKEN

Abmessungen in mm



Vertical stroke 0/1-5°

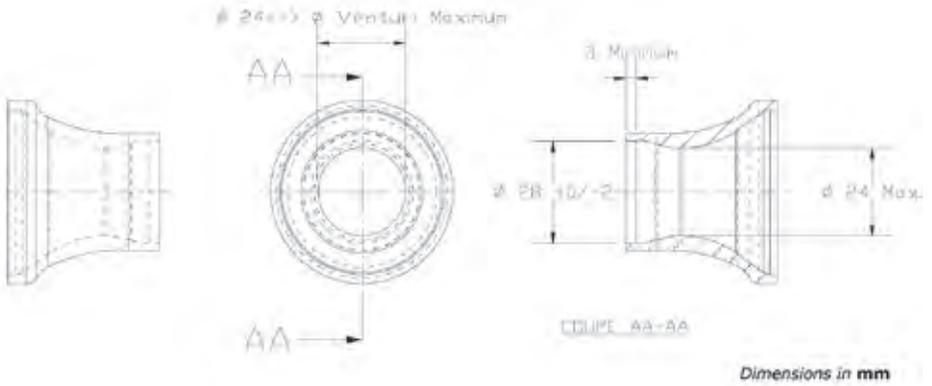


DRAWING 2c
PROTECTION 2006

ZEICHNUNG 3 VERGASER

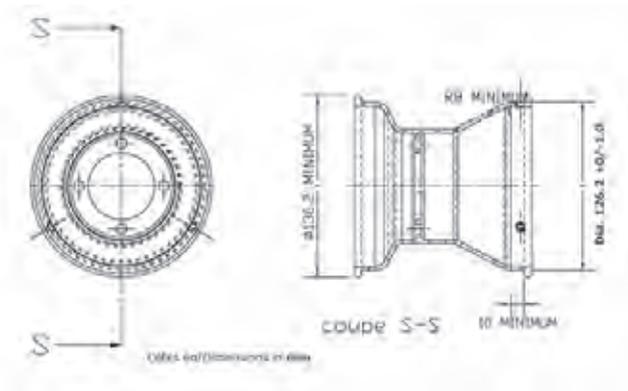
Abmessungen in mm

Carburettor



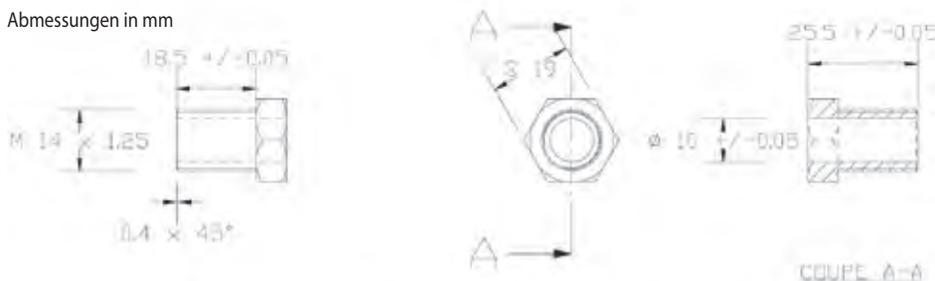
ZEICHNUNG 4 5-ZOLL-FELGE

Abmessungen in mm



ZEICHNUNG 6 MESSEINSATZ

Abmessungen in mm



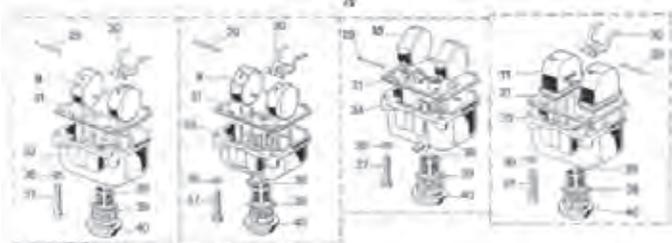
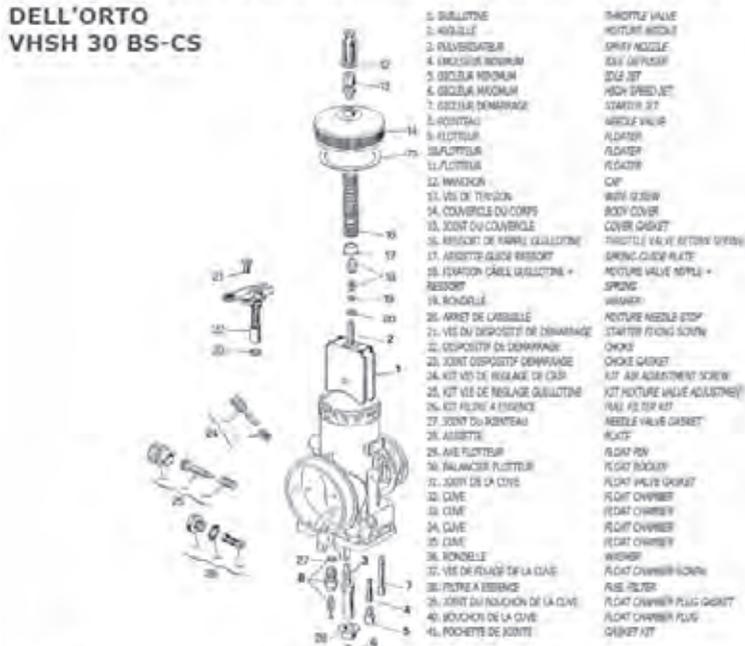
Volume insert = $\pi r^2 \times l \times 25.5 / 4 = 2 \text{ cm}^3/\text{cc}$

ZEICHNUNG 7 KZ1 UND KZ2 VERGASER FÜR CIK-PRÄDIKATE VON 2019 BIS 2021
KZ2 VERGASER FÜR DIE DMSB-PRÄDIKATE 2019 BIS 2021

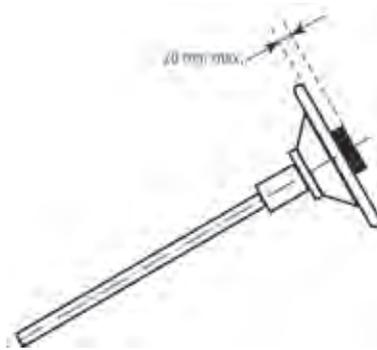
Carburettor KZ1 et KZ2 pour les Championnats, Coupes et Trophées de la CIK-FIA de 2013 à 2015

KZ1 and KZ2 Carburettor for the CIK-FIA Championships, Cups and Trophies from 2013 to 2015

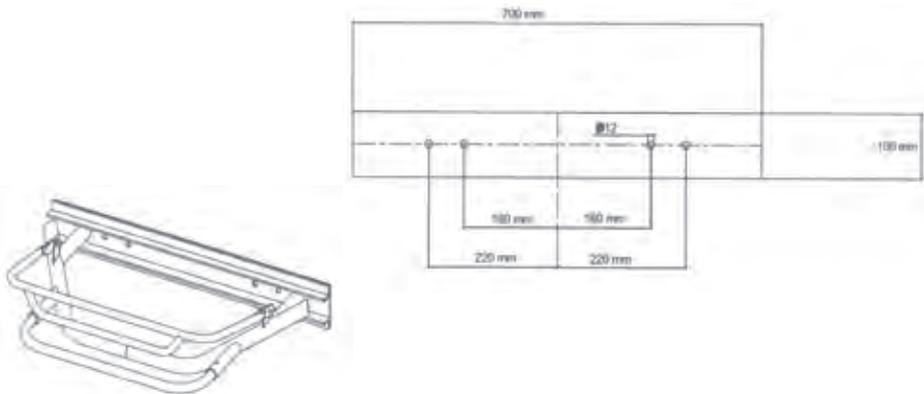
DELL'ORTO
VHSH 30 BS-CS



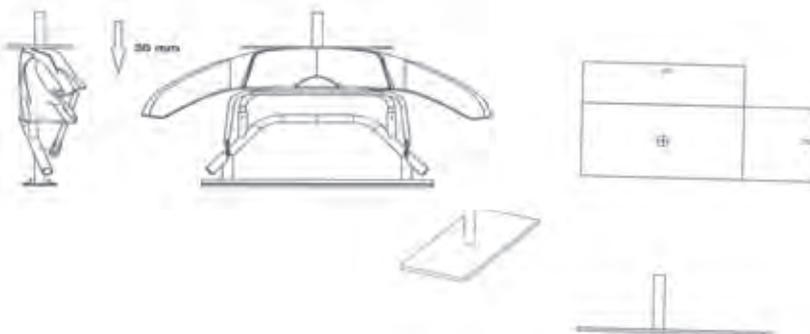
ZEICHNUNG 8 LENKRADAUFBAUTEN



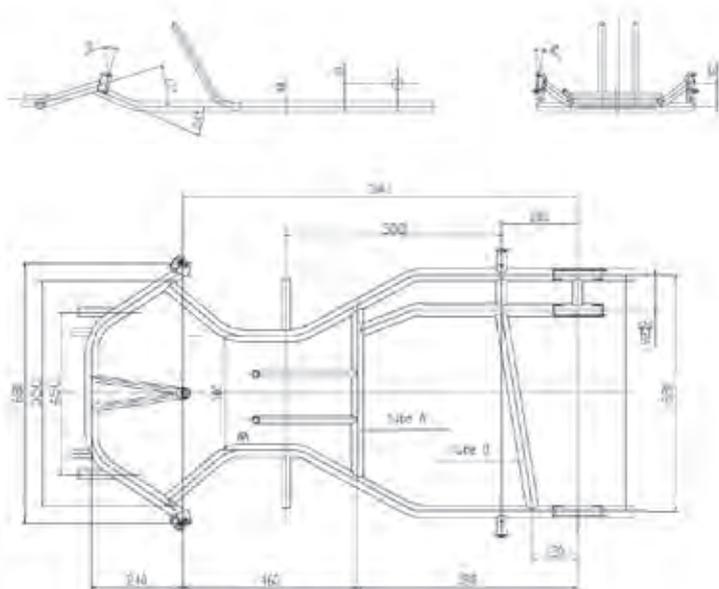
ZEICHNUNG 8.2.0 FRONTSPILER BEFESTIGUNGSPLATTE FÜR CRASH-TEST



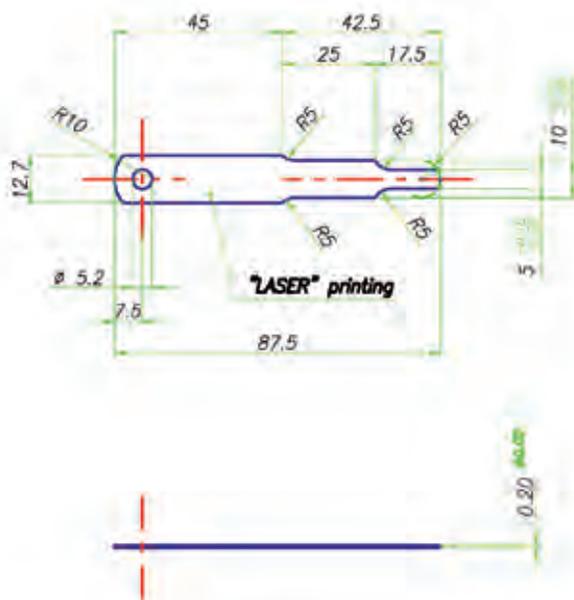
ZEICHNUNG 8.2.0.a VERTIKALER DRUCKTEST-FRONTSPILER & PLATTE FÜR DEN VERTIKALEN DRUCKTEST-FRONTSPILER



ZEICHNUNG 11 WORLD FORMULAR CHASSIS



ZEICHNUNG 18 LEHRE FÜR STEUERZEITEN-MESSUNG



Acier / Steel: SANDVIK 7C27Mo2

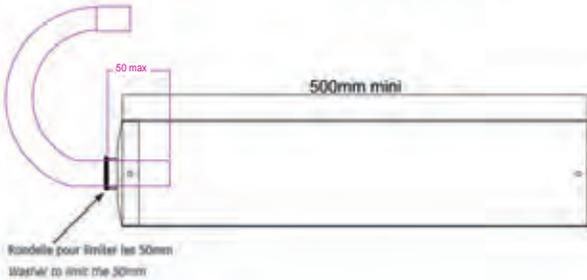
ZEICHNUNG 20 BEFESTIGUNG AUSPUFF UND SCHALLDÄMPFER

DESSIN TECHNIQUE N° 20

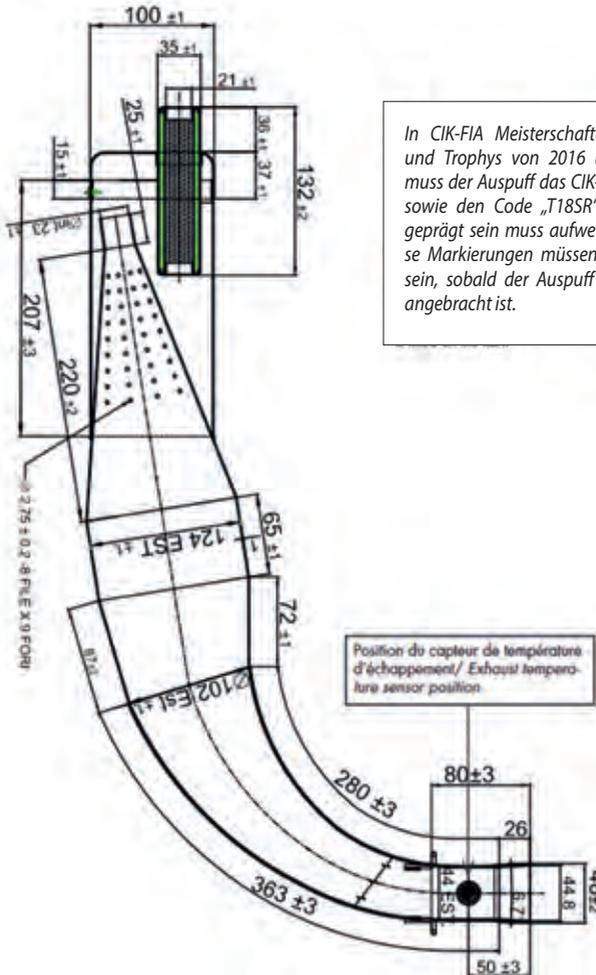
TECHNICAL DRAWING No. 20

Emmencement échappement et silencieux

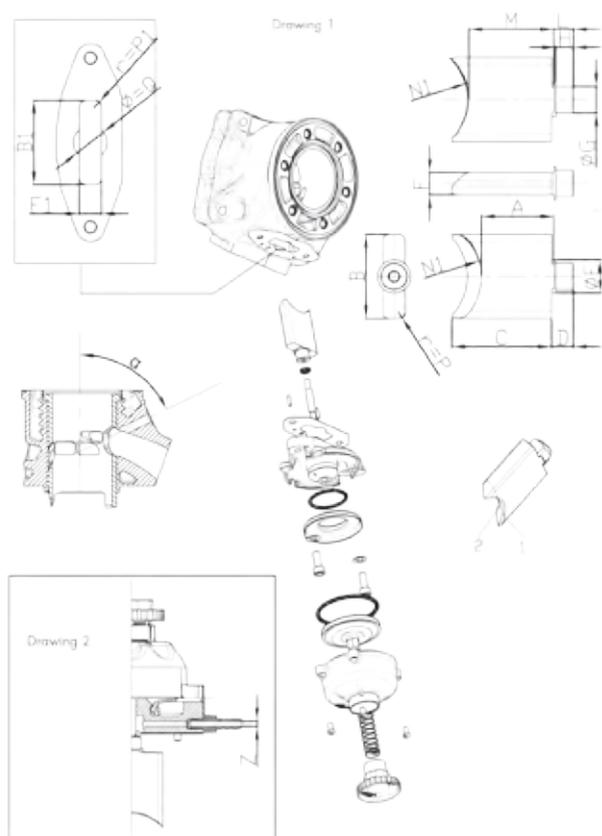
Fitting of the exhaust and silencer



ZEICHNUNG 21 SPEZIFISCHER EINHEITSAUSPUFF OK



In CIK-FIA Meisterschaften, Cups und Trophys von 2016 bis 2018, muss der Auspuff das CIK-FIA Logo sowie den Code „T18SR“ welcher geprägt sein muss aufweisen. Diese Markierungen müssen sichtbar sein, sobald der Auspuff am Kart angebracht ist.



Spezifikationen des Power-Valve:

Abschnitt	Dimensionen	Toleranzen
	in mm (oder ° bei Winkeln)	in mm (oder ° bei Winkeln)
A	Frei	+/- 0,5
B	38	+/-0,1
C	45	+/-0,1
D	10	+/-0,1
E	15	+/-0,1
F	10	+/-0,1
G	12	+/-0,1
H	8	+/-0,1
L	9	+/-0,1
M	Frei	+/- 0,5
N (3D Fläche Nr. 2)	Frei	+/- 0,5
N (3D Fläche Nr. 1)	Frei	+/- 0,5
P	3	+/-0,1
Q	Frei	+/-0,1
a	62	+/-2
B1	Frei	+/-0,2
F1	Frei	+/-0,2
P1	Frei	+/-0,2
Z	4	Maximum

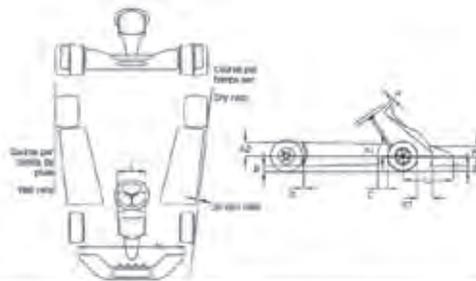
Spezifikationen des Ventils:

Das Ventil darf nur auf den Haupt Auslass Kanal wirken. Die exakt gleiche Anzahl und Art der Teile, wie in Zeichnung 1 mit den nachfolgenden Ausnahmen:

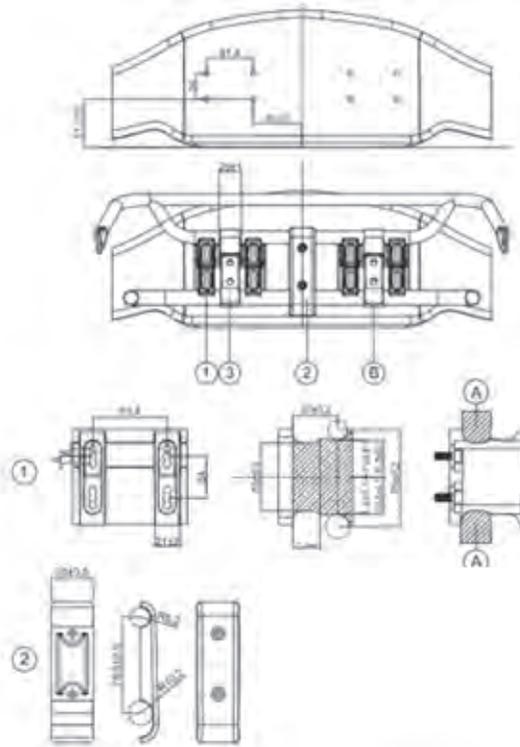
Abdeckungshalteschrauben können durch einen Clip ersetzt werden. Positionen der Pins sind optional.

Eine Ölablassöffnung kann wie auf der Zeichnung 2 gezeigt hinzugefügt werden. Der einzige Zweck dieser Bohrung ist es, Öl, welches aus dem Motor kommt ablaufen zu lassen. Dieses Loch kann an einen vorgesehenen Tank verbunden werden. Die Betätigung des Ventils muss mit einer einzelnen Feder auf einem einzigen Kolben und eine einzige Membran mit dem Schieber durch eine einzelne zylindrische Gleitstange verbunden erfolgen. Kein aktives System ist erlaubt. Pneumatische, hydraulische oder elektrische Systeme sind nicht zulässig. Die Membran muss an einem festen Teil des Zylinders befestigt werden. Einstellung der Federvorspannung kann ausschließlich auf die Einfederungshöhe wirkenden getan werden, wenn das Ventil geschlossen ist. Die Vorspannung der Feder kann nicht im Betrieb geändert werden. Die Feder muss aus einem einzigen Eisendraht mit konstanter Steifigkeit (k) ausgeführt sein. Schieber muss aus einer Legierung auf Aluminiumbasis hergestellt sein. Die Zylindrische Stange muss aus Legierungen auf Eisenbasis hergestellt werden. Ventilkörper muss aus Aluminiumbasislegierung oder Kunststoff hergestellt sein

ZEICHNUNG 24 B KAROSSERIE MINI



CODE	Ordine numero / Dimensione in mm	Unità/Unit	Commentario / Comment
A1	Spessore al riparo di 5 mm misurato sotto il faro anteriore		Head / Head
A2	Spessore al riparo di 5 mm misurato sotto il faro anteriore		Antenna / Antenna
B	20	Millimetri	F100 e 100 / 1000 e 1000 F100 e 100 / 2000 e 2000
C	30	Millimetri	
D	100	Millimetri	
E	90	Millimetri	
F	50	Millimetri	
G	100	Millimetri	
H	100	Millimetri	
	Spessore al riparo di 5 mm misurato sotto il faro anteriore	Millimetri	



Es ist nur erlaubt die Frontverkleidung mit dem Frontverkleidung-Befestigungssatz am Kart zu befestigen. Keine andere Vorrichtung zugelassen. Es muss möglich sein, die Frontverkleidung frei zurück in Richtung des Chassis zu bewegen, ohne jegliche Behinderung eines Teils, welches die Bewegung einschränken könnte.

Die vorderen Stoßfänger (Unteres und oberes Rohr) müssen fest mit dem Chassis verbunden werden und müssen eine glatte Oberfläche aufweisen. Alle mechanischen Arbeiten oder andere Eingriffe, um die Reibung der vorderen Stoßfänger zu maximieren sind streng verboten

Es muss ein freier Raum an allen Punkten zu jedem Zeitpunkt zwischen dem Frontstoßfänger (unteres und oberes Rohr) und der vorderen Verkleidung von mindestens 27 mm sein.

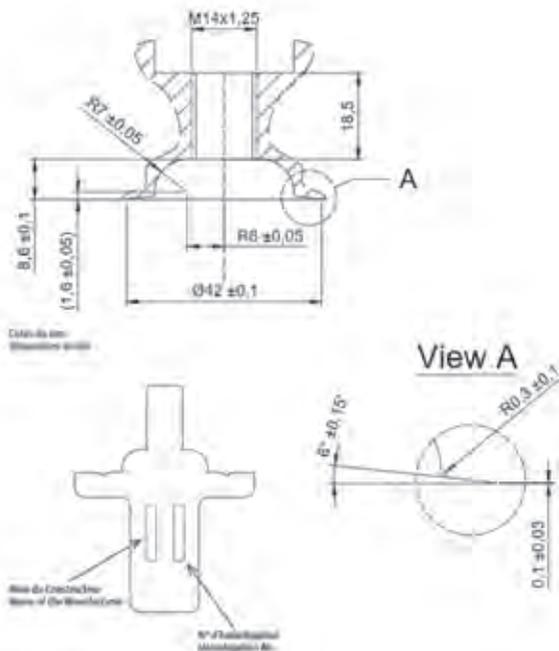
Definition Frontverkleidungs-Befestigungssatz

1. Montagesatz für Frontverkleidung (2 Teile + 8 Schrauben insgesamt).
2. Vorderer Stoßfängerträger (2 Halbschalen + 2 Schrauben insgesamt).
3. Verstellbare Hakenklammern (2 Stück, welche aus Metall sein müssen).

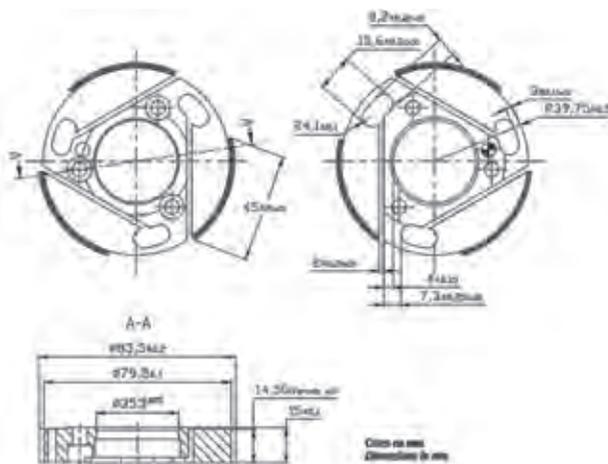
CIK Logo & Homologationsnummer muss auf jedem Teil eingepreßt sein

- (1) Montagesatz für Frontverkleidung (2 Teile, welche aus Kunststoff hergestellt sein müssen)
- (2) Vordere Stoßfängerträger (2 Halbschalen, welche aus Kunststoff hergestellt sein müssen)

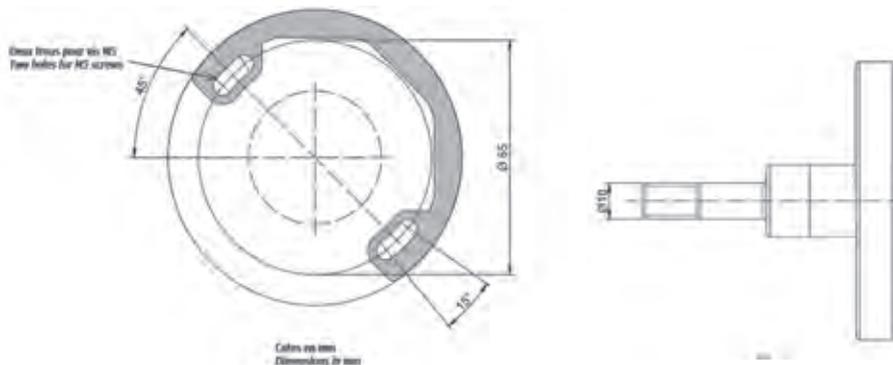
ZEICHNUNG 25 VERBRENNUNGSRAUM MINI



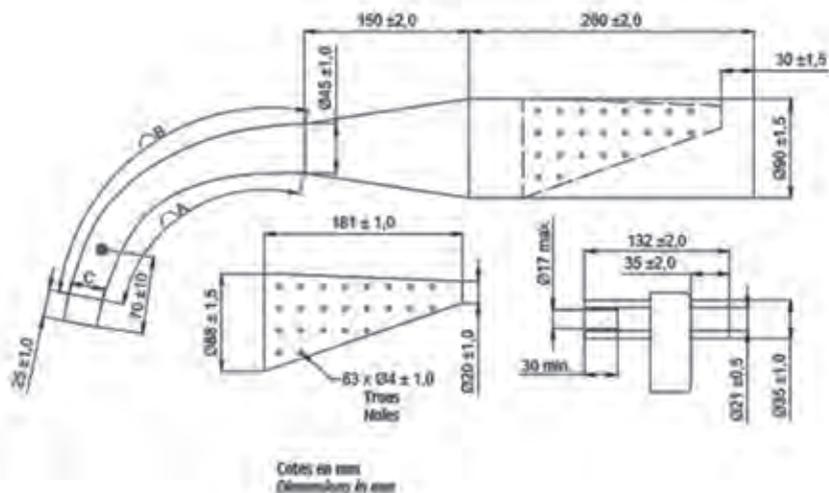
ZEICHNUNG 26 KUPPLUNG MINI



ZEICHNUNG 27 ZEICHNUNG MIT VORGESCHRIEBENEN ABMESSUNGEN FÜR DIE BEFESTIGUNG VON ROTOR UND STATOR DER ZÜNDUNG (MINI)



ZEICHNUNG 27 EINHEITS-AUSPUFF MINI



DMSB-Bambini-Kart-Reglement 2019

Stand: 29.10. 2018 - Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

Diese Bestimmungen gelten bis zum 31.12.2019.

Dieses Reglement hat grundsätzlich in dieser Version Gültigkeit bis 31.12.2019. Ergänzungen im Sinne von Klarstellungen können, wenn dieses erforderlich erscheint, auch während dieser Zeit diesem Reglement zugefügt werden. Die DMSB-Bambini-Kart-Klasse ist eine Einstiegsklasse in den Kartsport für Kinder bzw. Jugendliche der Jahrgänge 2006-2009. Die Klasse basiert auf dem aktuell gültigen DMSB-Kart-Reglement und darüber hinaus auf den nachfolgenden Bestimmungen.

Fahrer: 10–13 Jahre (Jahrgänge 2006-2009)
ab Fahrermindestgewicht von 35 kg – 2kg*

Es gilt die Jahrgangsregelung gemäß DMSB-Lizenzbestimmungen.

* siehe Art. 3.1 (Mindestgewichte)

1. Allgemeine Bestimmungen

1.1 Lizenz

Nationale DMSB-Kart-Lizenz gemäß DMSB-Lizenzbestimmungen (siehe roter Teil)

Lizenzvergabe:

Alter 8 bis 13 Jahre (gemäß DMSB-Lizenzbestimmungen) Voraussetzung für die Lizenzerteilung ist die Absolvierung einer Schulung für den Einstieg in den Kartsport (z.B. Junioren-Kart-Schule) des ADAC, AvD, DMV oder ADMV und die Befürwortung der entsprechenden Sportabteilung sowie eine ärztliche Eignungsuntersuchung.

1.2 Sicherheitsausrüstung

Sicherheits-Sitz:

Es sind DMSB-zugelassene Bambini-Sicherheitsitze mit erhöhter Rückenlehne gemäß der aktuellen DMSB-Zulassungsliste (DMSB-Kart-Reglement, Art. C.3.2b) verbindlich vorgeschrieben.

Die Sitz-Kennzeichnungen des Herstellers (Homologations-Label und Serien-Nr.) müssen unverändert und unbeschädigt beibehalten werden und müssen sichtbar bleiben. Darüber hinaus müssen die Vorgaben des Herstellers im Homologationsblatt, wie Sitz- und Ballastbefestigung sowie Maximal-Ballastgewicht eingehalten werden.

Für die DMSB-homologierten Sicherheits-Sitze ist es zulässig, am untersten Punkt der Sitzfläche zwei (2) Bohrungen von je max. 6 mm zum Ablauf von Regenwasser einzubringen.

DMSB-homologierte Sitze werden mit einem Reparaturpass und dem Homologations-Blatt vom Hersteller ausgeliefert. Defekte Sitze dürfen nur vom Hersteller oder dessen autorisierte Firmen

repariert werden, ausgenommen den im Homologationsblatt beschriebenen Bereichen am Sitz.

Die Höhe der Sitz-Rückenlehne muss einen vertikalen, nach oben gerichteten Mindestabstand zwischen dem obersten Punkt des Fahrerhelmes und dem höchsten Punkt des Sitzes (waagerechte Ebene) von 30 mm gewährleisten, wobei sich der Fahrer in normaler Sitzposition befindet. Dies bedeutet, dass der oberste Punkt der Rückenlehne mindestens 30 mm höher als der Fahrerhelm liegen muss.

Die normale Sitzposition entspricht der Sitzposition, die der Fahrer während des Wettbewerbes in seinem Kart einnimmt.

Empfohlen wird eine möglichst senkrecht stehende Rückenlehne.

Der Sitz darf an seinen oberen Befestigungspunkten nur mit einer (1) Sitzstrebe pro Seite befestigt sein, d.h. es sind keine zusätzlichen Sitzstreben erlaubt.

Sicherheits-Lenkung:

Am Kart ist eine DMSB-homologierte Sicherheits-Lenkung gemäß DMSB-Standard KSC-2005 (Lenksäule) oder gemäß Standard KSS-2008 (Kart-Sicherheits-Lenkungselemente) vorgeschrieben.

Sämtliche Sicherheits-Lenkungsteile müssen bezüglich Einbau und den Einzelteilen vollständig dem jeweiligen Homologationsblatt entsprechen.

Die Kennzeichnungen des Herstellers (Homologations-Label und Serien-Nr.) müssen unverändert beibehalten werden und müssen sichtbar bleiben. Darüber hinaus müssen die Vorgaben des Herstellers im Homologationsblatt, z. B. Einbauposition des oberen Lenkungslagers, eingehalten werden. Alle DMSB-homologierten Lenksäulen werden mit einem Reparaturpass und dem Homologations-Blatt vom Hersteller ausgeliefert. Defekte Sicherheits-Lenksäulen dürfen nur vom Hersteller oder dessen autorisierte Firmen repariert werden (Eintrag in Reparaturpass).

Defekte Kart-Sicherheits-Lenkungselemente müssen durch funktionstüchtige Teile ersetzt werden.

Heckauffahrschutz:

Seit 01.05.2007 ist ein DMSB-homologierter Heckauffahrschutz gemäß Art. 3.3 dieses Reglements vorgeschrieben.

Fahrerausrüstung:

Die Fahrerausrüstung muss dem Art. 3 des DMSB-Kart-Reglements entsprechen.

1.3 Zugelassenes Wettbewerbsmaterial

Pro Wettbewerb bestehend aus Zeittraining und Rennen sind zugelassen:

– 1 Chassis

- 2 Motoren
- 1 Satz Slick-Reifen sowie zusätzlich ein Ersatzreifen für Vorder- oder Hinterachse
- Regen-Reifen (Anzahl ist freigestellt)

Weitere Bestimmungen hinsichtlich Reifen werden in den jeweiligen Serienreglements oder Ausschreibungen festgelegt.

Die Materialkennzeichnung erfolgt während der Technischen Abnahme, es sei denn der Veranstalter legt in seiner Ausschreibung einen späteren Zeitpunkt (in jedem Fall jedoch vor dem Zeittraining) fest.

Sollte vor dem Zeittraining ein gekennzeichnetes Teil defekt sein, so kann ein anderes Teil nachgezeichnet werden. Das defekte Teil ist jedoch bei der Techn. Abnahme zu hinterlegen.

Nur gekennzeichnetes Material ist im Zeittraining und Rennen zugelassen.

1.4 **Obligatorische Kaufoption von Motoren**

Die kompletten Motoren der 3 Podestplatzierten (Platz 1- 3 gemäß vorläufiger Ergebnisliste) müssen nach dem letzten Bambini-Rennen der jeweiligen Veranstaltung für den offiziellen Verkaufspreis des Herstellers (Neupreis) zum Verkauf bereitgestellt werden.

Mit Abschluss des Nennvertrages erklären sich die Teilnehmer der Veranstaltung mit der Kaufoption gemäß diesem Artikel einverstanden. Eine Verweigerung stellt einen Reglementverstoß dar, welcher vom DMSB geahndet wird.

Kaufberechtigt sind ausschließlich Mitbewerber der Bambini-Klasse der betreffenden Veranstaltung, wobei max. 1 Motor pro Mitbewerber/Team erworben werden darf. Darüber hinaus und unbeschadet anderer Kaufbegehren hat der DMSB durch die Sportkommissare vor Ort ein Vorkaufrecht, welches innerhalb der nachfolgenden Frist geltend gemacht werden kann.

Das Prozedere hierzu ist wie folgt vorgeschrieben:

- Der komplette Motor (siehe nachfolgende Definition) der 3 Erstplatzierten wird von den Technischen Kommissaren nach dem Rennen sichergestellt.
- Kaufinteressenten müssen ihr Kaufbegehren (mit Angabe der betreffenden Startnummer) bis max. 15 min nach Aushang der vorläufigen Ergebnisliste bei den Sportkommissaren schriftlich (formlos) anmelden. Nach Ablauf dieser Frist verfällt die Kaufoption.
- Die Sportkommissare stellen nach Ablauf der vorgenannten Frist den Kontakt zwischen Käufer und Verkäufer her und informieren diese über den weiteren Ablauf. Bei mehreren Interessenten für ein und denselben Motor entscheidet das Los. Die Auslosung wird durch die Sport-

kommissare durchgeführt; gegen das Ergebnis ist kein Rechtsbehelf zulässig.

- Nach Hinterlegung des Verkaufspreises in bar bei den Sportkommissaren wird ein Kaufvertrag (DMSB-Vordruck) ausgestellt, mit welchem der Verkäufer dem Käufer den betreffenden kompletten Motor im Beisein eines Technischen Kommissars nach Abschluss der technischen Nachuntersuchung übergibt. Sollte bei der technischen Nachuntersuchung festgestellt werden, dass der Motor nicht reglementkonform ist, hat der Käufer ein Rücktrittsrecht (gemäß DMSB-Vordruck Kaufvertrag).
- Der Verkäufer erhält gegen Vorlage des vollständig unterschriebenen Kaufvertrages von den Sportkommissaren den hinterlegten Verkaufspreis.

Der komplette Motor umfasst:

- den gesamten Motor (jedoch ohne Kühler nebst Halterungen und Schläuche und ohne Motorbock)
- die gesamte Zündanlage (außer Batterie inkl. Batteriehalter und am Lenkrad befestigter Start-/Stopp-Schalter)
- den gesamten Ansaugtrakt, inkl. Vergaser, Dichtungen, Ansauggeräuschdämpfer (außer evtl. Halterungen)
- die Abgasanlage inkl. Krümmer (außer Auspuffhalter und evtl. Temperatursensor).

1.5 **Verfügbarkeit und Materialbestimmungen**

Alle Teile müssen für jedermann frei im Handel erhältlich sein.

Die Verwendung von Titan, Kohlefaser, Verbundwerkstoffen und Magnesiumteilen am gesamten Kart (Ausnahme: Sitz und Aluminium-Magnesium-Felgen und Aluminium-Magnesium-Motorbock) ist verboten.

2. **Austragungsbestimmungen**

Die Wettbewerbe werden gemäß DMSB-Kart-Reglement ausgetragen.

Der Start erfolgt rollend gemäß Art. 7 des DMSB-Kart-Reglements.

Die Renndistanz im Wettbewerb beträgt maximal 15 km.

3. **Technische Bestimmungen**

Alles nicht ausdrücklich durch diese Bestimmungen Erlaubte ist verboten. Erlaubte Änderungen dürfen keine unerlaubten Änderungen oder Reglementverstöße nach sich ziehen. Die Verwendung von jeglicher Art von Telemetrie/Funk ist verboten.

3.1 **Mindestgewichte**

Gesamtgewicht: 111 kg, bei einem Fahrer-Mindestgewicht von 35 kg (-2 kg)*

* Fahrer inkl. vorgeschriebener Fahrerausrüstung

muss zur ersten Veranstaltung mindestens 35 kg wiegen. Danach werden 2 kg Toleranz gewährt, d.h. das Fahrermindestgewicht muss jederzeit 33 kg betragen.

Die vorgeschriebenen Mindestgewichte müssen zu jedem Zeitpunkt des Wettbewerbes unter allen Umständen eingehalten werden.

Die Hinzufügung von Ballast gemäß Art. 4.5 des DMSB-Kart-Reglements ist zulässig (mindestens 2 Stahlschrauben mind. M6, Mindestfestigkeit 8,8, pro einzeltem Gewicht), jedoch dürfen die Ballastgewichte nicht an der Sitzlehne (Teil der Rückenlehne oberhalb des Beckens des Fahrers) befestigt werden.

Darüber hinaus müssen die Hersteller-Vorgaben im Homologationsblatt für den Sicherheitssitz eingehalten werden.

Ballastgewichte – gleich welcher Art – an oder innerhalb der Fahrerausrüstung zu platzieren, ist nicht zulässig.

3.2 Chassis

Es sind nur DMSB-homologierte Chassis für die Bambini-Klassen zugelassen (Homologationsperiode 2014-2019 und 2017-2022).

Die Chassis inklusive Hinterachse müssen dem Homologationsblatt entsprechen.

Die Gesamtbreite an der Hinterachse (inkl. Räder) beträgt max. 1180 mm und min. 1120 mm; der Heckauffahrschutz darf von oben gesehen nicht über die Breite der Hinterräder seitlich hinaus stehen (Toleranz: 20 mm, s.a. Art. 3.3).

Sämtliche Zusatzstreben und Halterungen am homologierten Chassis, mit Ausnahme der standardisierten Streben, welche die Lenksäule aufnehmen, dürfen durch den Chassis-Hersteller (abweichend zum Homologationsblatt) geändert werden.

Änderungen der Rahmen-Hauptrohre sind hingegen grundsätzlich nicht zulässig.

Das Uniballgelenk, welches die untere Aufnahme für die Lenksäule bildet, darf alternativ zu dem im Chassis-Homologationsblatt angegebenen Innendurchmesser auch als 8 mm bzw. 10 mm ausgeführt werden.

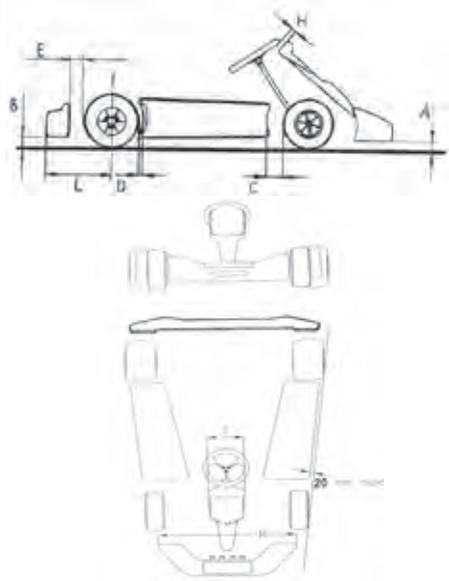
Seit 01.06.2005 sind DMSB-homologierte Sicherheits-Lenksysteme gemäß Standard KSC-2005 bzw. Standard KSS-2008 vorgeschrieben. Die Sicherheits-Lenksysteme inkl. eventuell verwendeter Anbaueile (wie Flansche, Kröpfungs- und Halte-Adapter, Wegbegrenzer) müssen der DMSB-Homologation entsprechen.

3.3 Seitenkästen, Frontspoiler, Frontschild, Heckauffahrschutz und Transponderbefestigung

a) Allgemein:

Die Karosserieteile einschließlich deren Anbringung müssen der nachfolgenden Zeichnung entsprechen.

Die Halterungen der Seitenkästen (Ausnahme: CSAI-homologierte Seitenkästen inkl. Stoßfänger) und des Frontspoilers sowie für die hintere Stoßstange dürfen durch Bauteile aus Aluminium mit ausreichender Dimensionierung ersetzt werden.



Zeichen	Abmessungen	Bemerkungen
A	min. 30 mm	Mindest-Bodenfreiheit Frontspoiler
B	min. 25 mm / max. 45 mm	Mindest-Bodenfreiheit Heckauffahrschutz
C	min. 20 mm / max. 130 mm	Seitenkasten-Abstand zu Vorderrad
D	min. 20 mm / max. 80 mm	Seitenkasten-Abstand zu Hinterrad
E	min. 15 mm / max. 50 mm	Abstand Heckauffahrschutz zu Hinterrad
H	min. 50 mm	Abstand Frontschild – Lenkradkranz
I	max. 300 mm	Breite Frontschild
L	max. 370 mm	hinterer Überhang
M	890 mm gemäß DMSB-Homologationsblatt	Frontspoilerbreite (Toleranz: 5 %)

b) Seitenkästen:

Die Form des Seitenkastens muss den Zeichnungen entsprechen, d.h. der Seitenkasten muss, mit Ausnahme der Ausbuchtungen (Sicken) für Verstärkungs-/ Befestigungsrohre inklusive deren Bohrungen und Befestigungsbohrungen, 4 durch-

gehende gerade Seitenflächen ohne zusätzliche Einbuchtungen oder Ausschnitte aufweisen.

Die Seitenkästen müssen mit mindestens 2 Halterungen sicher am Chassis befestigt sein und die in vorstehender Tabelle aufgeführten Abstände zu den Reifen einhalten.

Alternativ zu den vorgenannten (bisher zugelassenen) Seitenkästen dürfen auch Seitenkästen verwendet werden, die vom italienischen ASN (CSAI) eine Homologation für die italienische Klasse „Mini“ besitzen und die in der DMSB-Zulassungsliste aufgeführt sind (beachte Veröffentlichungen im „Vorstart“).

Linker und rechter Seitenkasten müssen aus der gleichen Homologation stammen. Darüber hinaus sind nur die Seitenkästen zugelassen, die der Hersteller auch mit der entsprechenden Homologationsnummer formgebend (in erhabener Schrift) versehen hat. Diese Seitenkästen müssen mittels den serienmäßigen Halterungen/Stoßfängern gemäß Homologationsangaben sicher am Chassis befestigt sein.

Alle Seitenkästen müssen von Konstruktion und Befestigung einen seitlich abweisenden Charakter besitzen und dürfen sich – mit Ausnahme von Regenrennen – maximal +/- 20 mm von der Verbindungsebene, welche durch die Linie der geradeaus gerichteten Vorderräder und die äußere Kante des Hinterrades gebildet wird, befinden.

c) Frontspoiler:

Es sind ausschließlich Frontspoiler zugelassen, welche vom italienischen ASN (CSAI) eine Homologation für die italienische Klasse „Mini/ Baby“ besitzen und in der DMSB-Zulassungsliste aufgeführt sind.

Der Frontspoiler muss mit einem von der CIK/FIA-homologierten Frontspoiler-Befestigungsatz (Front Fairing Mounting Kit) gemäß Technischer Zeichnung 2c des CIK-Reglements befestigt werden.

Bei allen DMSB-genehmigten Kart-Serien und Veranstaltungen gilt die Vorgehensweise zur Auswertung/ Bestrafung bei ausgelöstem Frontspoiler (Frontspoiler befindet sich in einer nicht korrekten Position) gemäß DMSB-Kartreglement Artikel B.17 i:“

DMSB-Zulassungsliste CSAI-homologierter Frontspoiler:

(Stand: 10.11.2017)

Hersteller	Modell	ACI/CS/Al-Hom.-Nr.*
KG	MK14	02/MUS/20 02/CZ/14
OTK Kart Group	M5	04/MUS/20 05/CZ/14
Parolin Racing Kart SRL	Eurostar	03/MUS/20 04/CZ/14
CRG	New Age	01/CZ/20

* die Homologations-Nummer muss sich in erhabener Schrift bzw. eingeprägt auf dem Frontspoiler befinden!

Hersteller von CSAI-homologierten Frontspoilern oder deren Generalimporteure (mit Genehmigung des Frontspoilerherstellers) können den Antrag zur Aufnahme bei der DMSB-Geschäftsstelle stellen (E-Mail: cihm@dmsb.de)

d) Frontschild:

Das Frontschild muss unten am vorderen Teil des Chassisrahmens und oben entweder mittels einer unabhängigen Strebe oder am Träger der Lenksäule sicher befestigt sein.

e) Heckauffahrschutz:

Die Verwendung eines DMSB-homologierten Bambini-Heckauffahrschutzes ist seit dem 1. 5. 2007 vorgeschrieben. Der Heckauffahrschutz ist gemäß Homologationsangaben am Kart zu montieren. Zusätzliche Befestigungen, Halterungen, Streben oder Änderungen der homologierten Befestigungsteile sind nicht zulässig.

Die Oberflächen des Heckauffahrschutzes müssen gleichmäßig und eben ausgeführt sein und dürfen keine Löcher oder Ausschnitte aufweisen, außer jenen, die zur Befestigung dienen oder in der Homologation aufgeführt sind. Der Heckauffahrschutz muss aus Kunststoff bestehen.

Unter keinen Umständen darf der Heckauffahrschutz über die Ebene, welche durch die Oberkanten der Hinterräder gebildet wird, hinausragen.

Der Abstand zwischen der Vorderkante des Heckauffahrschutzes zur Oberfläche des Hinterrades muss mindestens 15 mm und maximal 50 mm betragen.

Die Mindestbreite des Heckauffahrschutzes beträgt: 1.090 mm.

Der Abstand zum Boden muss mindestens 25 mm und maximal 45 mm betragen.

Der maximale hintere Überhang beträgt 370 mm. Der Heckauffahrschutz muss von hinten gesehen die gesamten Reifen-Laufflächen abdecken wobei die Räder an beiden Seiten max. jeweils 30 mm überstehen dürfen. Abhängig vom verwendeten Heckauffahrschutz ergibt sich hieraus die zulässige Gesamtbreite an der Hinterachse (Zulässige Gesamtbreite = Breite Heckauffahrschutz + 60 mm; dies ergibt sich aus der vorgeschriebenen Gesamtbreite an der Hinterachse von max. 1180 mm (s.a. Art. 3.2). Des Weiteren darf der Heckauffahrschutz zu keiner Zeit breiter sein als der äußere Abstand der beiden Hinterräder; wobei hierzu eine Toleranz von 20 mm auf beiden Seiten gilt (vgl. Art. 3.2).

3.4 Vorgeschriebene Start-Nummertafeln

Start-Nummertafeln mit schwarzen Ziffern müssen an den beiden Seitenkästen, am Frontschild und am Fahrzeugheck angebracht sein. Die vorgeschriebene Farbe der Start-Nummertafel ist gelb.

Die Höhe der Nummernfelder (gelber Grund) auf den Seitenkästen muss mindestens 15 cm betragen. Die Ziffern müssen eine Mindesthöhe von 13 cm und eine Strichstärke von mind. 2 cm aufweisen.

Die Größe der Nummer tafeln am Frontschild und am Fahrzeugheck muss mindestens 21 x 21 cm betragen.

Anstatt der vorderen Startnummer tafel kann eine Fläche des Frontschildes mit mindestens 19 x 19 cm (gelber Hintergrund) für die Startnummer verwendet werden.

Auf den Seitenkästen müssen die Startnummern in der Nähe der Hinterräder platziert sein.

3.5 Motor

Nur der Serien-Motor IAME Parilla Waterswift ist vorgeschrieben. Der Motor muss dem DMSB-Homologationsblatt Nr. **KM 33/11** inkl. der aufgeführten Zeichnungen und Fotos entsprechen

Das DMSB-Homologationsblatt beinhaltet die technischen Eckdaten des Serienmotors und ist als Hilfsmittel für technische Kontrollen zu betrachten.

Falls das vorliegende Reglement nichts anderes regelt, sind ausschließlich die Serienteile des gesamten Motors inkl. Anbauteile (wie Zündanlage, Auspuff, Vergaser etc.) zulässig.

Die IAME-Lehre Nr. 10215 muss jederzeit und in jeder Stellung vollständig in die Zylinderkopf-Kalotte hineingeführt werden können (senkrechte Einführung). Hierbei muss die Lehre plan auf der Zylinderkopf-Dichtfläche aufliegen (s. Zeichnung 21.c im Homologationsblatt); muss jedoch hierbei nicht formflüssig sein.

Der Kolben muss in die im Homologationsblatt, Zeichnung 21.b dargestellte Lehre (Nr. ATT 020) passen und darf keine nachträglichen Öffnungen aufweisen. Jede darüber hinaus gehende Änderung am Kolben, welche eine Änderung des Einlass- oder Auslasswinkels bewirkt, ist unzulässig.

Darüber hinaus darf der Motor mit Ausnahme von:

- Kupplung (Art. 3.5.1),
- Zündanlage (Art. 3.5.2)
- Einlass- und Auslasskanal sowie die Überströmkanäle im Aluminiumguss des Zylinders (unbearbeiteter Guss gemäß Homologationsblatt) sowie
- Vergaser inklusive Zylinder-Zwischenstück und Aufnahmeflansch/Stauscheibe (Art. 3.5.4) sowie Ansauggeräuschdämpfer und Benzinpumpe

unter Beibehaltung der originalen Teile und unter Einhaltung der im Homologationsblatt aufgeführten Maße (einschließlich Toleranzen) und Angaben inkl. Zeichnungen und Fotos, mechanisch spannhebend nachbearbeitet werden. Dies bedeutet, dass eine mechanische Nacharbeitung des Rumpfmotors durch spanende Verfahren (wie Schleifen, Drehen, Feilen, Hohnen, Fräsen, Senken und Bohren) unter Beachtung der vorgenannten Bedingun-

gen zulässig ist. Ein Materialauftrag, mit Ausnahme von Reparatur schweißungen, ist nicht zulässig.

Darüber hinaus darf ausschließlich zum Zwecke des Auswuchstens Material (einschließlich Kunststoff) in die Kurbelwellenwangen eingebracht werden – unter der Bedingung, dass die äußere Originalform inkl. Hauptabmessungen (wie z.B. Kurbelwellen-Dicke) hierbei nicht verändert wird.

Zur äußeren Originalform der Kurbelwelle gehören u.a.:

- die vom Original-Schmiedeteil vorhandene Form der Kurbelwellenwangen-Innenseiten im Bereich der Hubzapfenbohrung,
- das Doppel-T-Profil des Pleuelschaftes, d.h. eine Umarbeitung in Schwert- bzw. Messerpleuel ist nicht zulässig.
- der Außendurchmesser der Kurbelwellenwangen,
- die Breite (Dicke) der Kurbelwellenwangen,
- die Breite des unteren und oberen Pleuelauges,
- die Breite der vollständigen Kurbelwelle.

Unter der Voraussetzung, dass die Dichtungen nicht in die Kanäle überstehen und die Homologationsangaben (wie Brennraumvolumen, Steuerzeiten) beachtet werden, sind die Dichtungen des Motors freigestellt.

3.5.1 Kupplung

Es ist nur die serienmäßige mechanische IAME-Fliehkraftkupplung gemäß Homologationsblatt zulässig, welche absolut serienmäßig bleiben muss. D.h. jegliche Änderungen an der Kupplung inklusive Anlasserzahnkranz sind unzulässig.

Die Kupplung muss greifen bevor die Drehzahl des Motors 4.500 min^{-1} erreicht hat und muss bewirken, dass sich das Kart mit Fahrer vorwärts bewegt.

Bei der Eingriffs-Kontrolle ist der betriebswarme Motor relativ schnell an die Prüfdrehzahl heranzufahren (in ca. 3-4 Sekunden). Der Test ist mit dem rennfertigen Kart, auf dem Boden stehend und mit Fahrer in kompletter Rennausrüstung durchzuführen. Hierbei ist auf einen festen und möglichst ebenen Untergrund zu achten. Das Kart muss sich frei nach vorn bewegen, bevor die vorgeschriebene Drehzahl erreicht wurde. Ein zusätzlicher Widerstand (z.B. Festhalten oder Blockieren von Rädern) ist hierbei nicht zulässig. Die Durchführung der Kupplungs-Eingriffs-Kontrolle obliegt alleine dem Technischen Kommissar.

3.5.2 Zündanlage/Drehzahlmesser/Starter

Zulässig ist ausschließlich die für diesen Motor vorgesehene Serienzündanlage, welche nicht bearbeitet werden darf.

Fabrikat und die Ausführung der Zündkerze (wie Wärmewert, Elektrodenform und -werkstoff) sind freigestellt, jedoch müssen die Gewindelänge von 18,5 mm, das Gewinde von 14 x 1,25 und die Sitzform der Ausführung der Serien-Zündkerze entsprechen.

Das Gewinde der Kerze darf, fest angezogen im Zylinderkopf, nicht über den oberen Teil des Doms vom Verbrennungsraum hinausragen. Es muss ein (1) Zündkerzen-Dichtring verwendet werden.

Es sind keine weiteren Bauteile an der Zündkerze (z.B. Sensoren-Ring) zulässig.

Die Hinzufügung eines induktiven Drehzahlmessers (Abnahme der Spannungsimpulse vom Zündkabel) ist erlaubt.

Der Motor muss jederzeit mittels dem serienmäßigen Onboard-Starter und mitgeführter Batterie, d.h. ohne Fremdbatterie, angelassen werden können.

Abweichend der Angabe im Homologationsblatt KM33/11 sind auch DMSB-registrierte Lithium-Ionen- und Lithium-Metall-Batterien gemäß Liste der „DMSB-registrierter Lithium Batteries“ zulässig.

Sämtliche vom Hersteller vorgesehenen Kabelverbindungen und -Anschlüsse (z.B. Kabelanschluss an der Batterie) müssen im verbundenen Zustand bleiben. Änderungen, welche ausschließlich dem Zweck der Sicherung dieser Kabelverbindungen und -Anschlüsse dienen (z.B. neue Schraubverbindung an Batteriekontakten) sind zulässig und können von den Technischen Kommissaren verlangt werden.

3.5.3 Befestigungs-Normteile

Unter der Voraussetzung, dass sich keine Veränderungen an den Motordaten ergeben, dürfen am kompletten homologierten Motor die Befestigungs-Normteile, wie: Muttern, Schrauben, Unterlegscheiben, Federringe etc. durch gleichwertige Normteile ersetzt werden. Die Gewindeart, -größe und -steigung (Bsp. M 8 x 1,25) sind jedoch beizubehalten.

Ansonsten müssen bei Reparaturmaßnahmen originale Ersatzteile, vom Hersteller für den Motortyp vorgesehen, verwendet werden.

3.5.4 Vergaser und Zylinder-Zwischenstück

Es ist nur der Schiebervergaser Dell'Orto PHBG 18 BS (inklusive serienmäßigen Aufnahmeﬂansch/Stauscheibe für den Ansauggeräuschdämpfer und serienmäßigen Zylinder-Zwischenstück sowie Benzinpumpe) gemäß Homologationsblatt zulässig, der von IAME für den betreffenden Motor geliefert wird.

Es sind nur die im Homologationsblatt aufgeführten Düsen zulässig.

Die Betätigung des Chokes muss mittels Kerbstift (2 x 10 mm) unwirksam gemacht werden (starre Verbindung).

Der komplette Vergaser inklusive Benzinpumpe, Zylinder-Zwischenstück (Gummi) und Aufnahmeﬂansch/Stauscheibe (Aluminium) muss absolut serienmäßig bleiben und den Angaben inkl. Abbildungen im Hom.blatt entsprechen.

Die gesamte Ansaugluft des Motors muss durch die Vergaser-Venturi-Öffnung strömen.

3.5.5 Ansaugtrakt und Ansauggeräuschdämpfer

Es ist nur der IAME-Ansauggeräuschdämpfer gemäß Homologationsblatt zulässig, der von IAME für den betreffenden Motor geliefert wird.

Der Ansauggeräuschdämpfer muss gemäß DMSB-Homologationsblatt eine (1) Einlassöffnung mit Einlass-Durchmesser am engsten Punkt von 22,0 mm +/- 1,0 mm (Ansaugrohr-Länge des abgeschrägten Rohres: 68/49 mm +/- 2,5 mm) aufweisen.

Der komplette Ansauggeräuschdämpfer inklusive Adaptergummi muss absolut serienmäßig bleiben und den Angaben inkl. Abbildungen im Hom.blatt entsprechen.

Die gesamte Verbrennungsluft muss durch das Ansaugrohr und durch den kompletten Ansaugquerchnitt strömen (keine Nebenluft).

Darüber hinaus dürfen keine zusätzlichen Teile - wie Spacer oder Dichtungen - im Ansaugtrakt hinzugefügt werden (Ausnahme Regenschutz am Ansauggeräuschdämpfer), wobei die serienmäßige Papier-Dichtung zwischen Zylinder und Vergaser-Aufnahmeﬂansch durch eine andere Dichtung mit maximal 0,6 mm Dicke ersetzt werden darf.

Hieraus folgt, dass sämtliche Teile des Ansaugtrakts, d.h. Vergaser-Gummiflansch, Vergaser inkl. Benzinpumpe, Aluminium-Ansaugflansch, Ansauggeräuschdämpfer inkl. Adaptergummi (es gibt hierzu 2 Varianten mit und ohne Schaumstoff-Filter) sowie Kunststoff-Einlassrohr unbearbeitet und ohne Änderung bleiben müssen. Dies gilt nicht nur für die im Homologationsblatt angegebenen Maße sondern für das ganze Bauteil im Ansaugtrakt. Eine Überprüfung der Serienmäßigkeit und Reglements-einhaltung erfolgt u.a. mit Vergleichsteilen.

Eine Hinzufügung von Regenkappen oder Siebfiltern ist zulässig.

3.5.6 Kühler

Der Kühler inkl. Halterungen und Kühlschläuche muss so, wie vom Motorhersteller ausgeliefert, gemäß Motor-Homologationsblatt verwendet werden.

Darüber hinaus ist die serienmäßige vordere Kühlerhalterung am Chassis-Rahmen (Klemmschelle) freigestellt.

Die Verwendung eines Temperaturfühlers im Kühlwasserschlauch inkl. Adapterstück (nicht am Motor) ist zulässig.

Mit Kabelbindern befestigte Kühlerabdeckungen sind unter der Bedingung zulässig, dass diese während der Fahrt nicht verändert oder entfernt werden können, d.h. es ist keine Jalousie oder Klebeband zulässig.

3.5.7 Abgasanlage

Vorgeschrieben ist nur die vom DMSB homologierte, serienmäßige Abgasanlage.

Auspuff und Aufnahmekrümmen werden mit dem Motor vom Hersteller ausgeliefert.

Die vollständige Abgasanlage muss den Homologationsangaben entsprechen, wobei ein mechanisches Nachbearbeiten gemäß Art. 3.5 zulässig ist.

Der gesamte Auspuff darf den äußeren Umriss des Karts, von oben gesehen, nicht überragen. Er muss sich hinter dem Fahrersitz in einer max. Höhe von 45 cm befinden.

Unter Einhaltung der Homologationsvorgaben ist die Anbringung eines Abgastemperaturfühlers im ersten Drittel des homologierten Auspuffs (Krümmerteil, Bereich Bogenmaß M/N) zulässig.

3.6 Antrieb/Kettenschutz

Der Antrieb erfolgt über das Motorabtriebsritzel auf das Hinterachs-Zahnrad mittels Gliederkette. Der Primärtrieb erfolgt entweder durch das Serien-Motorritzel mit 11 Zähnen oder durch ein Motorritzel mit 10 Zähnen. Der Zahnkranz der Hinterachse darf maximal 86 Zähne aufweisen.

Der DMSB behält sich vor, auch innerhalb der laufenden Saison, eine Einheitsübersetzung vorzuschreiben.

Ein Kettenschutz ist zwingend vorgeschrieben. Er muss das Motorritzel und das Kettenrad bis zur (horizontalen) Mittelachse des Kettenrades wirksam abdecken. Außerdem muss er einen wirksamen Seitenschutz gewährleisten.

3.7 Hinterachse

Es ist eine mindestens zweifach gelagerte starre, ungedeutete Stahlachse (magnetisch) mit einem Durchmesser von **30 mm** und einer Wandstärke von **5,0 mm** (+/- 0,1 mm) gemäß DMSB-Chassis-Homologation vorgeschrieben.

3.8 Vorderachse

Der Durchmesser der Spurstangen der Lenkung muss mindestens 8 mm betragen und an den Enden ein Gewinde von mindestens M 8 aufweisen. Sicherungsmuttern sind vorgeschrieben.

3.9 Bremsen

Ein mechanisches oder hydraulisches Funktionsprinzip mit Wirkung auf die Hinterachse ist vorgeschrieben.

Die mechanische Bremsanlage muss mindestens zwei funktionstüchtige Bremsseile haben. Die Bremsscheibe muss aus einem metallischen Werkstoff bestehen.

Die Bremsbetätigung (die Verbindung zwischen dem Pedal und dem/den Bremszylinder(n)) muss doppelt ausgeführt sein. Falls ein Bowdenzug verwendet wird, muss dieser einen Mindestdurchmesser von 1,8 mm aufweisen und mittels einer Klemmschelle fixiert sein.

Anmerkung: Eine hydraulische Bremsanlage i.S. des Reglements wird durch eine hydraulische Druckbetätigung der Kolben im Bremsattel ausgehend vom Bremszylinder definiert. Die mechanische Verbindung Bremspedal zum Bremszylinder bleibt hierbei unberücksichtigt. Die Verwendung einer hydraulischen Bremsanlage wird dringend empfohlen.

Darüber hinaus ist die Bremsanlage freigestellt.

3.10 Felgen

Werkstoff	Hauptfertigungsverfahren
Stahl	spanlos verformt
Aluminium-Legierung	spanlos verformt
	Niederdruckguss
	Kokillenguss

Eine nachträgliche spanabhebende Bearbeitung der Felgenoberfläche (außerhalb der Serienfertigung) ist nicht zulässig.

Vorgeschriebener Felgen-Durchmesser: 5 Zoll.
vorn: max. zulässige Breite 120 mm (Maulweite)
hinten: max. zulässige Breite 150 mm (Maulweite)

3.11 Reifen

Für Slicks und Regenreifen sind folgende Größen vorgeschrieben:

vorn: von 10-3.60-5 bis 10-4.50-5
hinten: von 11-5.00-5 bis 11-6.50-5

Zu den vorgeschriebenen Reifen und dem Reifen-Parc-Fermé sind die Ausschreibungsbestimmungen zu beachten.

Die gleichzeitige Verwendung von Slick- oder Regenreifen ist nicht zulässig.

Ein Säubern der Reifen mittels Fön und manueller Hilfsmittel, wie Schaber, Spachtel etc. ist zulässig. Jede Maßnahme zur Temperaturerhöhung der Reifen vor der Startaufstellung zum Zeittraining bzw. Rennen ist unzulässig. Daher muss die Reifensäuberung so rechtzeitig erfolgen, dass die Reifen bei der Startaufstellung zum Rennen oder Zeittraining, keine Temperaturerhöhung mehr aufweisen.

3.12 Kraftstoff

Vom Veranstalter ist ein handelsüblicher Einheitskraftstoff (Super Plus, unverbleit nach DIN EN 228), mit Angabe der Tankstelle und Zapfsäule in der Ausschreibung, vorzuschreiben.

Dem Kraftstoff darf nur Luft und Schmieröl beigemischt werden, d.h. andere Kraftstoffzusätze sind verboten. Der Kraftstoff muss den DMSB- und CIK-Bestimmungen (Art. 4.2 DMSB-Kart-Reglement und Art. 2.21 CIK-Reglements) entsprechen.

Als Schmieröl dürfen nur CIK-anerkannte Schmieröle (siehe CIK-Reglement) verwendet werden.

Es wird ein Mischungsverhältnis von 1:30 empfohlen.

Jedes Kart muss nach jedem (Zeit-) Training und Rennen noch mindestens 2 Liter Kraftstoff im Kraftstoffbehälter haben. Ein Protest gegen die Kraftstoffrestmenge ist nicht zulässig.

3.13 Geräuschbestimmungen

Maximal 92 dB(A) (90 + 2 dB). Es gelten die DMSB-Geräuschbestimmungen (siehe DMSB-Kart-Reglement, Art. 5).

DMSB-Zulassungsliste CSAI-homologierter Seitenverkleidungen für die Klasse Bambini**(Stand: 29.10.2018)**

Hersteller	Modell	FIK/CSAI-Hom.-Nr.*	Bemerkung
Comer	Top Kart	8/C/09	
CRG	New Age	16/TB/09	
Freeline	05/09	1/C/09	
KG	Panda	24/C/09	
KG	Cacao	23/C/09	entsprechen der alten Ausführung
Parolin	Mini/Baby	55/C/09	müssen mit serienmäßigen Gummi-Quetschbuchsen befestigt sein.
Parolin	Mini/Baby	04/CZ/14	
KG	MK14	02/CZ/14	

* die Homologations-Nummer muss sich in **erhabener Schrift bzw. eingeprägt** auf der Seitenverkleidung befinden!
Es sind die Bügel/Halterungen gemäß der jeweiligen Homologation zu verwenden.

Anhang 2

DMSB/MSA-Chassis-Homologationen Bambini/Super Cadets 2014 - 2019

(Stand: 10. 11.2017)

Hersteller/ Manufacturer	Land/ Country	Modell/Type	Hom.-Nr.	gültig ab valid as from
OTK Kart Group	I	Tonykart, Kosmic, FA, Exprit, Vorton, Redspeed	DMSB /MSA 01/C/19	01.01.2014
CRG	I	Hero	DMSB /MSA 02/C/19	01.01.2014
ART Grand Prix	I	TS-05DGB	DMSB /MSA 03/C/19	01.01.2014
Hetschel	D	Mach 1	DMSB /MSA 04/C/19	01.01.2014
Formula K	I	FK	DMSB /MSA 05/C/19	01.01.2014
Sodikart	F	Sodi	DMSB /MSA 06/C/19	01.01.2014
Emme Racing	I	EKS Kart	DMSB /MSA 07/C/19	01.01.2014
Parolin Racing Kart	I	Parolin	DMSB /MSA 08/C/19	01.01.2014
Motor Point	I	Jesolo	DMSB /MSA 09/C/19	01.01.2014

Alle o.g. DMSB/MSA-Homologationen sind bis zum 31.12.2019 gültig.

DMSB/MSA-Chassis-Homologationen Bambini/Super Cadets 2017 - 2022

(Stand: 10.11.2017)

Hersteller/ Manufacturer	Land/ Country	Model/Type	Hom.-No.	gültig ab/ valid as from
BIRELART	I	C28	DMSB/MSA 02/C/22	01.01.2017
PAROLIN RACING KART	I	Mini Pioneer	DMSB/MSA 03/C/22	01.01.2017
EVOKART S.R.L	I	Newone	DMSB/MSA 04/C/22	01.01.2017
TOP KART/ COMER S.p.A	I	Blue Eagle	DMSB/MSA 05/C/22	01.01.2017
KOSMOS	D	Minor Drago	DMSB/MSA 06/C/22	01.01.2017

Alle o.g. DMSB/MSA-Homologationen sind bis zum 31.12.2022 gültig.

Die Deutschen Kart-Meister seit 1964



Deutscher Kart-Meister 2018:

Harry Thompson

1964	Werner Ihle	1982	Otto Rensing	2000	Oskari Heikkinen
1965	Werner Ihle	1983	Peter Hantscher	2001	David Hemkemeyer
1966	Leopold Zewelbar	1984	Otto Rensing	2002	David Hemkemeyer
1967	Dieter Ihle	1985	Joachim Velte	2003	Nicolas Hülkenberg
1968	Hans Heyer	1986	Gerd Munkholm	2004	Helmut Sanden
1969	Hans Heyer	1987	Michael Schumacher	2005	Helmut Sanden
1970	Hans Heyer	1988	Christoph Krumben	2006	Michael K. Christensen
1971	Hans Heyer	1989	Peter Hantscher	2007	Michael K. Christensen
1972	Karl-Heinz Hackländer	1990	Arnd Meier	2008	Jack Te Brack
1973	Karl-Heinz Hackländer	1991	Jörg Seidel	2009	Nicolaj Moller Madsen
1974	Hugo Brehm	1992	Gerwin Schweizer	2010	Nicolaj Moller Madsen
1975	Manfred Schneider	1993	Gerhard Lindinger	2011	Marvin Kirchhöfer
1976	Manfred Schneider	1994	Gerhard Lindinger	2012	Dennis Olsen
1977	Leopold Zewelbar	1995	Alexander Zewelbar	2013	André Maticis
1978	Georg Bellof	1996	Alexander Zewelbar	2014	Martijn van Leeuwen
1979	Jörg van Ommen	1997	Michael Bellmann	2015	Richard Verschoor
1980	Stefan Bellof	1998	Marcel Lasee	2016	Paavo Tonteri
1981	Martin Bott	1999	Toni Vilander	2017	Dennis Hauger
				2018	Harry Thompson

Aktuell gültige DMSB-Homologationen von Kartmotoren 2019

(Stand 05.12.2018)

Hom.-Nr.	Hersteller	Modell	Hubraum in ccm	Kategorie n.VT-BR*	gültig bis Ende**
KM 32/11***	IAME.....	Parilla X30	125.....	-.....	2019
KM 33/11	IAME.....	Parilla Water Swift (Bambini).....	60.....	-.....	2019
KM36/16	Rübig Technologie.....	MEGA R01	648,7.....	-.....	2019
KM36/16	OTK Group	Vortex- Rok GP	125.....	-.....	2019

Die vorstehenden Homologationsblätter können (inkl. evtl. vorhandener Nachträge) beim DMSB bestellt werden. Die Bestellung muss unter Angabe der Homologations-Nummer schriftlich erfolgen. Das Bestellformular ist auf der DMSB-Homepage unter www.dmsb.de abrufbar.

Homologations-Nachträge werden im DMSB-„Vorstart“ veröffentlicht und sind kostenlos erhältlich (telefonische Bestellung möglich).

CIK/FIA-Homologationen für Motoren (ab Hom.-Jahr 1998), Motorequipment (ab 1998, wie Kupplung, Zündanlagen, Vergaser etc.) und Chassis (ab 2000) können ebenso schriftlich bestellt werden. Evtl. Nachträge können kostenlos *per E-Mail* (technik@dmsb.de) angefordert werden.

* VT-BR = DMSB-Basis-Reglement für Karts mit 4-Takt-Motoren (VT-Basis-Reglement)

** Hinweis: Die Gültigkeit der Homologation kann auf Antrag des Herstellers verlängert werden.

*** Neu-Homologation des Motors Parilla X30, nach Ablauf der alten Homologation (KM25/06)

Nationale Kart-Klassen in Deutschland

(Stand: 10.11.2018)

Hinweis: Nachstehende Übersichten stellen keinen Bestandteil des Reglements dar

Klasse	DMSB-Bambini	DMSB-VT-Basis-Reglement Kategorie I
Max. Hubraum	60 ccm	250 ccm-max. 400 ccm
Motor (St.= Steuerung)	1-Zyl./2-Takt, ca. 7,5 PS IAME Parilla Waterswift, Kolben-St., DMSB-hom.	1-Zyl./4-Takt, Industriemotor, ca. 9-15 PS, max. 2 Ventile DMSB-homologiert
Kühlung	Wasser	Wasser / Luft gemäß Homologation
Zündung / n bzw. i	Serie; analog (2-polig), elektron. Magnet-Zündung	Serie gemäß Homologation nur statische Zündanlagen
Kupplung	Serienmäßige Fliehkraftkupplung gemäß Homologation	(Trocken-) Fliehkraftkupplung, Ausführung frei
Vergaser / max. Venturi ø	Dell'Orto-Schiebervergaser PHBG18 BS / 18 mm	1 Vergaser gem. Motoren-Homologation und VT-Basis-Reglement
Ansauggeräusch- dämpfer	IAME – DMSB-homologiert mit 1 Einlass Ø 22 mm	CIK-homologiert
Auspuffschalldämpfer	gemäß DMSB-Homologation	frei, gemäß VT-Basis-Reglement
Chassis*	DMSB-homologiert	frei, gemäß VTB-Reglement (v. CIK-anerkanntem Hersteller)
Bremse	frei gem. Art. 3.15 (für Hinterachse)	CIK-hom., gemäß CIK-Regl. Art 2.11
Felgen ø / Trocken-Reifen	5 Zoll, Einheitsreifen	5 Zoll, gemäß VT-Basis-Reglement
max. dB (A)	92	92
Mindestgewicht inkl. Fahrer	111 kg (Fahrer 35-2) kg	130 kg** (Fahrer 8-9 Jahre: 30 kg - 2 kg, 10-13 Jahre: 35 kg - 2 kg)
Fahrermindestalter	10-13 Jahre*** gem. Lizenzbestimmungen	Ab 10 Jahren (max. 11 kW)** Ab 12 Jahren (> 11 kW)** gem. Liz.-Best.
Lizenz (DMSB-Best.) (KL = Kartlizenz)	mindestens Nat. KL Stufe A (gemäß Lizenz-Bestimmungen)	mindestens Nat. KL Stufe A (gemäß Lizenz-Bestimmungen)

Alle o.g. Klassen: ohne Schaltgetriebe

* CIK-homologierte Seitenverkleidungen und Frontspoiler sind in allen Klassen (außer Bambini) vorgeschrieben.

In der Bambini-Klasse muss folgende Sicherheitsausrüstung DMSB-homologiert sein: Sicherheits-Sitz, Sicherheits-Lenkung, Heckauffahrschutz

** bei Verwendung eines DMSB-zugelassenen Sicherheitssitzes - 3 kg (Gewichtsbonus)

*** Jahrgangsregelung

Klasse	DMSB-VT-Basis-Reglement Kategorie II	
Max. Hubraum	max. 250 ccm	
Motor (St.= Steuerung)	max. 2-Zyl./4-Takt. ca. 28 PS 2 Ventile/Zyl. OHC bzw. DOHC-St. DMSB-homologiert	
Kühlung	Wasser	
Zündung / n bzw. i	Serie, elektronische Magnet-Zündung n _{max} für Senioren: 13.000 1/min n _{max} für Junioren: 10.000 1/min	
Kupplung	hom. Fliehkraftkupplung Ausführung frei	
Vergaser / max. Venturi ø	max. 1 Zyl., homologiert, mechan. Rundschieber-Vergaser mit 30 bzw. 22 mm (1 bzw. 2 Zyl.) und 20 mm für Jun.	
Ansauggeräusch- dämpfer	CIK- bzw. DMSB-homologiert	
Auspuffschalldämpfer	DMSB-homologiert	
Chassis*	CIK-homologiert, gemäß VT-Basis-Reglement	
Bremse	CIK-homologiert	
Felgen ø / Trocken-Reifen	5 Zoll, CIK-hom. (max. 135/215 mm = v/h)	
max. dB (A)	92	
Mindestgewicht inkl. Fahrer	Senioren: 150 kg (Fahrer 62 kg - 2 kg) Junioren: 135 kg** (Fahrer 35 kg - 2 kg)	
Fahrermindestalter	Junioren: 12-16 Jahre*** Senioren: ab 15 Jahre***	
Lizenz (DMSB-Best.) (KL = Kartlizenz)	mindestens Nat. KL Stufe A (gemäß Lizenz-Bestimmungen)	

Internationale Kart-Klassen (CIK) in Deutschland

(Stand: 10.11.2018)

Hinweis: Nachstehende Übersichten stellen keinen Bestandteil des Reglements dar.

Klasse	OK-Junior	OK
Art. im CIK-Reglement	Art. 19	Art. 18
Max. Hubraum	125 ccm	125 ccm
Motor (St.= Steuerung)	Basis: OK-Junior-Homologation Brennraumvol. min. 12 ccm, max. 170° Auslass, ohne Power-Valve	Basis: OK-Homologation Brennraumvol. min. 9 ccm, max. 194° Auslass, hom. Einheits-Power-Valve erlaubt
Kühlung	Wasser, Kühler frei	Wasser, Kühler frei
Zündung max. Drehzahl	CIK-homologiert max. 14.000 1/min	CIK-homologiert max. 16.000 1/min
Getriebe	-	-
Kupplung	-	-
Vergaser / max. Venturi ø	CIK-hom. Klappenverg. m. 2 Einstellschrauben/ 20 mm	CIK-hom. Klappenverg. m. 2 Einstellschrauben/24 mm
Auspuff- schalldämpfer	Einheits-Auspuff gemäß Zeichnung 23	Einheits-Auspuff gemäß Zeichnung 21
Chassis*	CIK-homologiert gem. Art. 5.1	CIK-homologiert gemäß Art 5.1
Bremse (VA/HA=Vorder/Hinterachse)	CIK-hom. nur auf HA wirkend	CIK-homologiert nur auf HA wirkend
Felgen ø / Reifen	max. 5", Reifen CIK-hom., Typ: Option	max. 5", Reifen CIK-hom., Typ: Prime
Mindestgewicht inkl. Fahrer	140 kg**	145 kg**
Fahrermindestalter	12 – 16 Jahre DMSB*** 12 – 14 Jahre CIK***	14 Jahre***
Lizenz (DMSB-Best.) (KL = Kartlizenz)	mind. Nat. KL Stufe A	mind. Nat KL Stufe A

Ein CIK-hom. Ansaugeräuschkämpfer ist für alle Klassen vorgeschrieben.

* CIK-homol. Karosserieteile sind in allen Klassen vorgeschrieben.

** bei Verwendung eines DMSB-zugelassenen Sicherheitsstuhles - 3 kg (Gewichtsbonus),
DMSB-homologierte Sicherheitslenkung empfohlen

*** Jahrgangsregelung

Die Klasse KZ wird nur bei CIK-Prädikaten ausgeschrieben. Geräuschgrenzwert für alle o.g. Klassen: 95 dB(A)

Klasse	KZ2	Superkart
Art. im CIK-Reglement	Art. 12	Art. 9
Max. Hubraum	125 ccm	250 ccm
Motor (St.= Steuerung)	CIK-homologiert. Brennraumvolumen min. 11 ccm, max. 199° Auslass- Öffnungswinkel	2-Takt, CIK-homologiert max. 2 Zylinder
Kühlung	Wasser	Luft / Wasser
Zündung max. Drehzahl	CIK-homologiert	gemäß CIK-Regl. (Art. 2-16.7)
Getriebe	CIK-homologiert, 3 bis 6 Gänge	max. 6 Gänge
Kupplung	gemäß Homologation mechan. Betätigung	frei, gem. Art. 9
Vergaser / max. Venturi ø	Alu-Vergaser / 30 mm Einheitsvergaser gemäß Ausschreibung	gemäß Art. 9 / frei
Auspuff- schalldämpfer	CIK-homologiert	frei
Chassis*	CIK-homologiert gemäß Art. 5.1	frei, gem. Art. 2-3+2-4.1
Bremse (VA/HA=Vorder/Hinterachse)	CIK-homologiert (VA + HA) keine Handbetätigung	frei, gem. Art. 2.11 (für VA+HA)
Felgen ø / Reifen	max. 5 Zoll, Reifen CIK-hom, Typ Prime oder Option	6 Zoll CIK-homolog.
Mindestgewicht inkl. Fahrer	175 kg**	208 kg bzw. 218 kg (1- bzw. 2-Zyl.)
Fahrermindestalter	15 Jahre***	18 Jahre
Lizenz (DMSB-Best.) (KL = Kartlizenz)	mind. Nat KL Stufe A	mind. Int. C oder Int. C KL

CIK-Reifen-Homologations-Liste 2017-2019

Stand: 09.10.2018

Hersteller	Land	Material	Modell	Typ	Klassifikation	Hom.-Nr.
Hoosier Racing Tire	USA	Tyre	Hoosier R60B 5.0/10.5-6	Slick	--	1/P/19
Hoosier Racing Tire	USA	Tyre	Hoosier R60B 8.0/11.5-6	Slick	--	02/P/19
Hoosier Racing Tire	USA	Tyre	Hoosier WET 5.0/10.5-6	Wet	--	03/P/19
Hoosier Racing Tire	USA	Tyre	Hoosier WET 7.1/11.5-6	Wet	--	04/P/19
Reifenwerk Heidenau GmbH & Co. KG	DEU	Tyre	MOJO D2 SLICK 4.5/10.0-5	Slick	Option F	05/P/19
Reifenwerk Heidenau GmbH & Co. KG	DEU	Tyre	MOJO D2 SLICK 7.1/11.0-5	Slick	Option F	06/P/19
VEGA SRL	ITA	Tyre	Vega_Rain_W5_10X4.20-5	WET	--	07/P/19
VEGA SRL	ITA	Tyre	Vega_Rain_W5_11X6.00-5	WET	--	08/P/19
VEGA SRL	ITA	Tyre	Vega_Slick_XH2_10X4.60-5	Slick	Option F/Z	09/P/19
VEGA SRL	ITA	Tyre	Vega_Slick_XH2_11X7.10-5	Slick	Option F/Z	10/P/19
VEGA SRL	ITA	Tyre	Vega_Slick_XM_10X4.60-5	Slick	Prime Z	11/P/19
VEGA SRL	ITA	Tyre	Vega_Slick_XM_11X7.10-5	Slick	Prime Z	12/P/19
VEGA SRL	ITA	Tyre	Vega_Slick_XP_10X4.60-5	Slick	Prime F	13/P/19
VEGA SRL	ITA	Tyre	Vega_Slick_XP_11X7.10-5	Slick	Prime F	14/P/19
LE CONT SRL	ITA	Tyre	LE_CONT_LO_10X4.50-5	Slick	Option F/Z	15/P/19
LE CONT SRL	ITA	Tyre	LE_CONT_LO_11X7.10-5	Slick	Option F/Z	16/P/19
LE CONT SRL	ITA	Tyre	LE_CONT_LP_10X4.50-5	Slick	Prime F/Z	17/P/19
LE CONT SRL	ITA	Tyre	LE_CONT_LP_11X7.10-5	Slick	Prime F/Z	18/P/19
LE CONT SRL	ITA	Tyre	LE_CONT_LW_10X4.20-5	WET	--	19/P/19
LE CONT SRL	ITA	Tyre	LE_CONT_LW_11X6.00-5	WET	--	20/P/19
MG Indústria e Comércio S.A.	BRA	Tyre	MG_FZ_(10x4.60-5)	Slick	Prime F/Z	21/P/19
MG Indústria e Comércio S.A.	BRA	Tyre	MG_FZ_(11x7.10-5)	Slick	Prime F/Z	22/P/19
MG Indústria e Comércio S.A.	BRA	Tyre	MG_HZi_(10x4.60-5)	Slick	Option F/Z	23/P/19
MG Indústria e Comércio S.A.	BRA	Tyre	MG_HZi_(11x7.10-5)	Slick	Option F/Z	24/P/19
MG Indústria e Comércio S.A.	BRA	Tyre	MG_WT_(10x4.20-5)	WET	--	25/P/19
MG Indústria e Comércio S.A.	BRA	Tyre	MG_WT_(11x6.00-5)	WET	--	26/P/19
CHENG SHIN RUBBER IND. CO., LTD	TWN	Tyre	MAXXIS_MA-F1_10x4.50-5_(MR)	Slick	Prime F/Z	27/P/19
CHENG SHIN RUBBER IND. CO., LTD	TWN	Tyre	MAXXIS_MA-F1_11x7.10-5_(MR)	Slick	Prime F/Z	28/P/19
CHENG SHIN RUBBER IND. CO., LTD	TWN	Tyre	MAXXIS_MA-F1_10x4.50-5_(HR)	Slick	Option F/Z	29/P/19
CHENG SHIN RUBBER IND. CO., LTD	TWN	Tyre	MAXXIS_MA-F1_11x7.10-5_(HR)	Slick	Option F/Z	30/P/19
CHENG SHIN RUBBER IND. CO., LTD	TWN	Tyre	MAXXIS_MW11_10x4.50-5	WET	--	31/P/19
CHENG SHIN RUBBER IND. CO., LTD	TWN	Tyre	MAXXIS_MW12_11x6.00-5	WET	--	32/P/19

BRIDGESTONE CORPORATION	JPN	Tyre	BRIDGESTONE 4.5/10.0-5 DR15 YNB	Slick	Prime F/Z	33/P/19
BRIDGESTONE CORPORATION	JPN	Tyre	BRIDGESTONE 7.1/11.0-5 DR15 YNB	Slick	Prime F/Z	34/P/19
BRIDGESTONE CORPORATION	JPN	Tyre	BRIDGESTONE 4.5/10.0-5 DR15 YNC	Slick	Option F/Z	35/P/19
BRIDGESTONE CORPORATION	JPN	Tyre	BRIDGESTONE 7.1/11.0-5 DR15 YNC	Slick	Option F/Z	36/P/19
BRIDGESTONE CORPORATION	JPN	Tyre	BRIDGESTONE 4.5/10.0-5 WES YNP	WET	--	37/P/19
BRIDGESTONE CORPORATION	JPN	Tyre	BRIDGESTONE 6.0/11.0-5 WES YNP	WET	--	38/P/19
SUMITOMO RUBBER INDUSTRIES, LTD	JPN	Tyre	DUNLOP_10x4.50-5 SLICK DF M	Slick	Prime F/Z	39/P/19
SUMITOMO RUBBER INDUSTRIES, LTD	JPN	Tyre	DUNLOP_11x7.10-5 SLICK DF M	Slick	Prime F/Z	40/P/19
SUMITOMO RUBBER INDUSTRIES, LTD	JPN	Tyre	DUNLOP_10x4.50-5 SLICK DF H	Slick	Option F/Z	41/P/19
SUMITOMO RUBBER INDUSTRIES, LTD	JPN	Tyre	DUNLOP_11x7.10-5 SLICK DF H	Slick	Option F/Z	42/P/19
SUMITOMO RUBBER INDUSTRIES, LTD	JPN	Tyre	DUNLOP_11x5.50-6 SLICK DF S	Slick	--	43/P/19
SUMITOMO RUBBER INDUSTRIES, LTD	JPN	Tyre	DUNLOP_11.5x8.00-6 SLICK DF S	Slick	--	44/P/19
SUMITOMO RUBBER INDUSTRIES, LTD	JPN	Tyre	DUNLOP_10x4.50-5 KT14 W13	WET	--	45/P/19
SUMITOMO RUBBER INDUSTRIES, LTD	JPN	Tyre	DUNLOP_11x6.50-5 KT14 W13	WET	--	46/P/19
SUMITOMO RUBBER INDUSTRIES, LTD	JPN	Tyre	DUNLOP_11x5.00-6 KT14 W13	WET	--	47/P/19
SUMITOMO RUBBER INDUSTRIES, LTD	JPN	Tyre	DUNLOP_11.5x7.10-6 KT14 W13	WET	--	48/P/19
THE YOKOHAMA RUBBER CO., LTD	JPN	Tyre	YOKOHAMA/ADVAN 4.5x10.0-5 ADM	Slick	Prime F/Z	49/P/19
THE YOKOHAMA RUBBER CO., LTD	JPN	Tyre	YOKOHAMA/ADVAN 7.1x11.0-5 ADM	Slick	Prime F/Z	50/P/19
THE YOKOHAMA RUBBER CO., LTD	JPN	Tyre	YOKOHAMA/ADVAN 4.5x10.0-5 ADH	Slick	Option F/Z	51/P/19
THE YOKOHAMA RUBBER CO., LTD	JPN	Tyre	YOKOHAMA/ADVAN 7.1x11.0-5 ADH	Slick	Option F/Z	52/P/19
THE YOKOHAMA RUBBER CO., LTD	JPN	Tyre	YOKOHAMA/ADVAN 4.5x10.0-5 ADW	WET	--	53/P/19
THE YOKOHAMA RUBBER CO., LTD	JPN	Tyre	YOKOHAMA/ADVAN 6.0x11.0-5 ADW	WET	--	54/P/19
Pereira e Martins Indústria e Comercio de Pneus L TDA	BRA	Tyre	Speed SP1-10x4.60-5	Slick	Prime F/Z	55/P/19
Pereira e Martins Indústria e Comercio de Pneus L TDA	BRA	Tyre	Speed SP2-10x4.60-5	Slick	Option F/Z	56/P/19
Pereira e Martins Indústria e Comercio de Pneus L TDA	BRA	Tyre	Speed SP1-11.0x7.10-5	Slick	Prime F/Z	57/P/19
Pereira e Martins Indústria e Comercio de Pneus L TDA	BRA	Tyre	Speed SP2-11.0x7.10-5	Slick	Option F/Z	58/P/19
Pereira e Martins Indústria e Comercio de Pneus L TDA	BRA	Tyre	Speed SPW-10x4.50-5	WET	--	59/P/19
Pereira e Martins Indústria e Comercio de Pneus L TDA	BRA	Tyre	Speed SPW-11.0x6.00-5	WET	--	60/P/19

Demontage- und Montage-Stundensätze Kartmotoren (Richtzeiten)

Stand: 10.11.2018

Achtung: Die Zeiten für Prüfungen, Messungen und Untersuchungen sind in nachstehender Tabelle nicht enthalten.
Der Satz für 1 Stunde beträgt: 60,00 EUR.

Motortyp	Arbeitszeit in h									
	1 M a+a	2 Zk a+a	3 Zk z+z	4 Z a+a	5 K a+a	6 Block	7 Getr.	8 Kuppl.	9 Rotor	kompl. z+z
Honda GX 160	0,33	0,5	0,75	-	0,33	1,25	0,5	0,5	0,33	5,0
Honda GX 270	0,33	0,5	0,75	-	0,33	1,25	0,5	0,5	0,33	5,0
Honda GX 340 und GX 390	0,5	0,5	0,75	-	0,33	1,25	-	-	0,33	5,25
Motoren der VT-Kat. II z.B. SwissAuto 250, GM, Vampire, Biland, Tech F1	0,5	1,0	1,0	0,33	0,5	1,5	-	0,33	0,25	6,5
IAME Parilla Gazelle 60 ccm	0,25	0,25	-	0,25	0,25	0,75	-	0,25	0,25	3,5
IAME Parilla Watershift 60 ccm (60 ccm wassergekühlt)	0,25	0,25	-	0,25	0,25	1,0	-	0,25	0,25	4,0
100-ccm-ICA/FA-Motor wassergekühlt	0,25 0,5	0,25 0,25	- -	0,25 0,25	0,25 0,25	1,0 1,0	- -	- -	0,25 0,25	3,5 4,0
125-ccm-ICC/KZ1/KZ2-Motor wassergekühlt	0,33 0,5	0,25 0,25	- -	0,25 0,25	0,25 0,25	1,0 1,0	1,75 1,75	0,5 0,5	0,25 0,25	5,5 6,0
125-ccm-KF4/KF3/KF2/KF1-Motor OK-/ OK-Junior	0,5	0,25	-	0,25	0,25	1,0	-	0,33*	0,25	4,25
250-ccm-Superkart**/ICE-Motor wassergekühlt	0,33 0,5	0,25 0,25	- -	0,25 0,25	0,33 0,33	1,5 1,5	3,0 3,0	0,5 0,5	0,25 0,25	7,0/8,0* 7,5/8,5*

* wenn Kupplung vorhanden (KF4, KF3)

** für 2-Zylinder-Motoren (betreffende Spalten verdoppeln sich entsprechend)

- 1 Motor ab- und anbauen (a+a)
- 2 Zylinderkopf ab- und anbauen
- 3 Zylinderkopf zerlegen und zusammenbauen (z+z)
- 4 Zylinder an- und abbauen
- 5 Kolben aus- und einbauen (ggf. mit Pleuel)
- 6 Motorblock zerlegen und zusammenbauen
und Kurbelwelle aus- und einbauen (ggf. mit Nockenwelle)
- 7 Untersetzungsgetriebe bzw. Getriebe zerlegen und zusammenbauen
- 8 Kupplung zerlegen und zusammenbauen
- 9 Schwungradscheibe/Zündrotor ab- und anbauen
- kompl. Kompletten Motor samt Anbauteile zerlegen und zusammenbauen

DMSB-abgenommene Outdoor-Kartbahnen

Stand: November 2018

Ampfing

(Streckenabnahme gültig bis März 2021)
Franz Zimmermann GmbH & Co KG
Schicking 4, 84539 Ampfing
Tel.: 08636 98700, Fax: 08636 7877
www.kartshop-ampfing.de

Bopfingen

(Streckenabnahme gültig bis April 2021)
MSC „IPF“ Bopfingen e.V. im ADAC
Postfach 1227, 73441 Bopfingen
Tel.: 07362 7888, Fax: 07362 7858
www.msc-ipf.org

Belleben

(Streckenabnahme gültig bis März 2020)
Motodrom Belleben
Alslebener Str. 24 K
06425 Belleben
Tel: 034692 20838

Dahlemer Binz

(Streckenabnahme gültig bis April 2021)
Rosa Orphan, Hauptstr. 103, 53949 Dahlem
Tel.: 02447 8723, Bahn: 02447 1866
www.dahlemer-binz.de

Ehingen

(Streckenabnahme gültig bis Februar 2019)
AMC-Ehingen e.V. im ADAC
Berkachererstr. 72, 89584 Ehingen
Tel.: 07393 91433
www.amc-ehingen.de

Ertflandring Kerpen

(Streckenabnahme gültig bis Mai 2021)
Rennsportfreunde Wolfgang Graf Berghe von Trips e.V./
Kart Club Kerpen Manheim e.V. im ADAC
Steinheide (Kartbahn), 50170 Kerpen Manheim
Tel.: Kartbahn 02275 6033 oder 02275 913214,
Fax: 02275 913215
www.kart-club-kerpen.de

Emstalstadion Harsewinkel

(Streckenabnahme gültig bis Juni 2019)
MSC Harsewinkel e.V.
Boomberge 28
33428 Harsewinkel
Tel.: 05247-5584/4665
www.msc-harsewinkel.de

Fliegerhorst Faßberg

(Streckenabnahme gültig bis April 2019)
Motor- und Touring Club Faßberg e.V. im ADAC
Falkenweg 5, 29328 Faßberg
Tel.: 05055 8686, Fax: 05055 5304
www.mtc-fassberg.de

Garching

(Streckenabnahme gültig bis April 2018)
Franz-Peter Wendl
Robert-Bosch Str. 19, 85748 Garching-Hochbrück
Tel.: 089 3261902
www.ak-racing.de

Steigerwald Kart Motodrom Gerolzhofen

(Streckenabnahme gültig bis Mai 2021)
MSVg 98 Gerolzhofen e.V. im ADAC
Dingolshäuserstr. 24, 97447 Gerolzhofen
Tel.:09382 1861, Fax: 09382 3100030
www.msvgeo.de

Hagen

(Streckenabnahme gültig bis März 2018)
Joachim Beule, Am Damm 1
58091 Hagen
Tel.: 02331 77134
www.beule-kart.de

Hahn/Hunsrückring

(Streckenabnahme gültig bis August 2018)
Flughafen Hahn Kartbahn Betriebs-GmbH, Norbert und
Petra Stumpf
Gebäude 1003, 55483 Flughafen Hahn
Tel.: 06543 509950 (Kartbahn), , Fax: 06543 509951
www.hunsrueckring.de

RSG-Hansa-Ring, Embsen

(Streckenabnahme gültig bis April 2018)
Rennsportgemeinschaft (RSG) Hamburg e.V. im ADAC
Elbblick 60, 21435 Stelle
www.rsg-hamburg.de/kartbahn.php

Hahn/Wildbergerhütte

(Streckenabnahme gültig bis Juni 2021)
Go-Kart-Motorsport-Verleih und Vertriebs GmbH (GMV)
Kurt Wirths, Walberfeldstr. 1
51545 Waldbröl
Tel.: Kartbahn: 02297 7475, Fax: 02291 3388,
www.kartring-oberberg.de

Heidbergring-Geesthacht

(Streckenabnahme gültig bis April 2018)
Motor Sport Club Geesthacht e.V. im ADAC
Heidbergring Betriebsgesellschaft mbH
Schmiedesberg 12a, 21465 Reinbek
www.heidbergring.de

Kartsport Zentrum Rottal

(Streckenabnahme gültig bis März 2020)
Irmgard Schatzberger, Buch 2
94094 Rottalmünster
Tel.: 08533 3325
www.kartsportzentrum.de

Liedolsheim

(Streckenabnahme gültig bis April 2020)
TC Liedolsheim e.V. im ADAC
Kartbahnring 1, 76706 Dettenheim
Tel.: 07247 9547930
www.kartbahn-liedolsheim.de

Lohsa

(Streckenabnahme gültig bis September 2021)
MC Lohsa e.V. im ADMV
An der Kartbahn, 02999 Lohsa
Tel.: 035724 50032, 03571 403078, Fax: 03571 913147
www.kartbahn-lohsa.com

Memmingen

(Streckenabnahme gültig bis März 2019)
Auto- und Motorsport-Club Memmingen e.V. im ADAC
Schlachthofstr. 61, 87700 Memmingen
Tel.: 08331 94480, Fax: 08331 9444899
www.amc-memmingen.de

Kartrennstrecke „XXL-Location Niedergörsdorf

(Streckenabnahme gültig bis Juli 2019)
Kartbahn- und Freizeitzentrum Niedergörsdorf GmbH
Flugplatzweg 6, 14913 Niedergörsdorf
Tel.: 033741 72066
www.xxl-location.de

Oberlandring/Bernsgrün

(Streckenabnahme gültig bis März 2019)
Kath GbR
Am Trockenwerk 4, 07937 Vogtländisches Oberland
Tel.: 037431 88184 Fax: 037431 88184
www.oberlandring.de

Odenwaldring-Schaafheim

(Streckenabnahme gültig bis September 2018)
MSC Wartturm e.V. im ADAC
Georg Nebel, Eichenweg 80
64850 Schaafheim
Tel.: 06073 731743, Fax: 06073 731744
Internet: www.mscw.de

Oppenrod

(Streckenabnahme gültig bis Mai 2021)
Kart Verein Oppenrod e.V. im ADAC
Stefan Bellofstr. 1, 35418 Buseck-Oppenrod
Tel.: 06408 2767, Fax: 06408 1890
www.kv.oppenrod.de

Motodrom Rathenow

(Streckenabnahme gültig bis März 2019)
MC Rathenow e.V. im ADAC
Blumenstr. 36, 14712 Rathenow
Tel.: und Fax: 03385 511385
www.mcrathenow.de

Motorsport Arena Oschersleben

(Streckenabnahme gültig bis April 2019)
Motorsport Arena Oschersleben GmbH
Motopark Allee 20-22, 39387 Oschersleben
Tel.: 03949 9200, Fax: 03949 920 660
www.Motorsportarena.com

Uchtelfangen

(Streckenabnahme gültig bis April 2021)
MSC Uchtelfangen
Lachwies 8
66571 Dirmingen
Tel.: 0171-532 296 2

Ortenau-Kart-Ring, Urloffen

(Streckenabnahme gültig bis März 2020)
RMSV Urloffen, Schwabweg 2,
77767 Appenweiler-Urloffen
Tel.: Kartbahn: 07805 910056
www.rmsv-urloffen.de

Straubing (Donau-Rennstrecke)

(Streckenabnahme gültig bis September 2021)
1. Kart-Club Straubing
Imhoffstr. 95, 94315 Straubing
Tel.: 09421 60101, Fax: 08543 91283
www.Kartbahn-sraubing.de

Templin

(Streckenabnahme gültig bis Juni 2020)
Templiner Ring Kart Center GmbH, Carl-Friedrich-Benz-
Str. 2, 17268 Templin
Tel.: 03987 409960, Fax: 03987 409962
www.kart-templin.de

Teningen

(Streckenabnahme gültig bis März 2019)
Kart Club Teningen e.V. im ADAC
Belchenstr. 50e, 79336 Herbolzheim
Tel.: 0763 4302, Fax: 07643 40217
www.Kartbahn-teningen.de

Vogelsbergring-Wittgenborn

(Streckenabnahme gültig bis Mai 2021)
MSC Wittgenborn e.V. 1958 im DMV
Waldensbergerstr. 57, 63607 Wächtersbach-Wittgenborn
Tel.: 06053 600181, Fax: 06053 600182,
www.msc-wittgenborn.de

Pro Kart Raceland Wackersdorf

(Streckenabnahme gültig bis September 2019)
Pro Kart GmbH & Co KG
Industriestr. 8, 92442 Wackersdorf
Tel.: 09431 75520, Fax: 09431 755220
www.prokart-raceland.com

Waldparking – Walldorf

(Streckenabnahme gültig bis April 2021)
Motor-Sport-Club Walldorf-Astoria e.V. im ADAC
Postfach 1341, 69184 Walldorf
Tel.: 06227 30324 (Kartbahn), Fax: 06227 842930
www.msc-walldorf-astoria.de

Westerwaldring-Eichelhardt

(Streckenabnahme gültig bis April 2021)
Jörg Langenbach, Peterbacherstr. 10, 57612 Eichelhardt
Tel.: 02681 3598
www.westerwaldring.de

BBS Motorsport GmbH
Im Mühlegrün 10
D-77716 Haslach i. K.
Tel.: +49 (0)7832 96095-0
info@bbs-motorsport-gmbh.com
www.bbs-motorsport-gmbh.com



DMSB