

DMSB-Kart-Reglement 2012

(Vorab-Version, Stand: 03.11.2011)

INHALTSVERZEICHNIS

Teil A	Allgemeine Bestimmungen	S. 00
	A.1 Grundlagen	S. 00
	A.2 Zugelassene Kartklassen	S. 00
Teil B	Sportliches Reglement	S. 00
	B.1 Zugelassene Bewerber und Fahrer	S. 00
	B.2 Definitionen	S. 00
	B.3 Dokumentenprüfung und Technische Abnahme	S. 00
	B.4 Allgemeine Sicherheit, Fahrvorschriften und Verhaltensregeln	S. 00
	B.5 Flaggen / Startampel	S. 00
	B.6 Test	S. 00
	B.7 Freies Training.....	S. 00
	B.8 Zeittraining / Qualifying	S. 00
	B.9 Vorstart / Startaufstellung	S. 00
	B.10 Formationsrunde.....	S. 00
	B.11 Start	S. 00
	B.12 Fehlstart.....	S. 00
	B.13 Fremde Hilfe / Reparaturzone	S. 00
	B.14 Neutralisation / Unterbrechung und Fortführung des Rennens.....	S. 00
	B.15 Beendigung des Rennens / Parc Fermé / Nachkontrolle	S. 00
	B.16 Platzierung.....	S. 00
	B.17 Wertungsstrafen.....	S. 00
Teil C	Technisches Reglement	S. 00
	C.1 Zulassungsvoraussetzungen für das Kart	S. 00
	C.2 Definitionen	S. 00
	C.3 Technischer Zustand / Allgemeine technische Bestimmungen.....	S. 00
	C.4 Kraftstoff und Schmieröl	S. 00
	C.5 <i>Geräuschbestimmungen</i>	S. 00
Teil D	Bekleidungs Vorschriften	S. 00
	D.1 Schutzhelm	S. 00
	D.2 Fahreranzug.....	S. 00
	D.3 Sicherheitswesten.....	S. 00
Teil E	Bestimmungen für Fahrer der Altersklasse (AK) 8 – 13	S. 00
	E.1 Definitionen	S. 00
	E.2 Besondere Sicherheitsbestimmungen und -ausrüstung.....	S. 00
	E.3 Zukünftige Sicherheitsbestimmungen und -ausrüstung	S. 00

TEIL A – ALLGEIME BESTIMMUNGEN

Nachstehende Bestimmungen des DMSB-Kart-Reglements gelten im DMSB-Bereich über das Internationale CIK/FIA-Reglement (IKR) hinaus.

Dieses Reglement gilt ab 01.01.2012 und ersetzt alle früheren Ausgaben.
Wesentliche Änderungen sind *kursiv* gekennzeichnet.

ART. A.1 GRUNDLAGEN

a) Vom DMSB genehmigte Kartrennen werden nach dem Internationalen CIK-FIA-Kartreglement (IKR) – wenn zutreffend - , dem DMSB-Veranstaltungsreglement, dem DMSB-Kart-Reglement und den jeweiligen Veranstaltungsausschreibungen durchgeführt.

Für DMSB-Prädikate gelten zusätzlich die Allgemeinen DMSB-Prädikatsausschreibungsbestimmungen und die Besonderen Bestimmungen des jeweiligen Prädikates.

Für andere Serien gelten zusätzlich die Ausschreibungsbestimmungen der jeweiligen Serie.
Die Bestimmungen dieses DMSB-Kart-Reglements gelten grundsätzlich über die allgemeinen Bestimmungen des DMSB-Veranstaltungsreglements hinaus.

b) Jede vom DMSB genehmigungspflichtige Veranstaltung, die zur Austragung von Kartwettbewerben durchgeführt wird, unterliegt diesem Reglement.

Für CIK/FIA-Prädikatsveranstaltungen gelten uneingeschränkt die CIK/FIA-Bestimmungen.
Die DMSB-Umweltrichtlinien sind generell anzuwenden und als Bestandteil jeder Ausschreibung zu betrachten.

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. Zusätzliche Restriktionen innerhalb einer Serie sind möglich, wenn diese ebenfalls DMSB-genehmigt sind.

d) Um für das Folgejahr genehmigt werden zu können, muss eine Serienausschreibung (ausgenommen Termine) bis zu folgenden Terminen der DMSB-Geschäftsstelle vorliegen:

- Für bisherige (im laufenden Jahr bereits vom DMSB genehmigt) Serien: 30. November
- Für bisher nicht existierende Serien: 31. August (Antrag bis zum 15. Juni)

ART. A.2 ZUGELASSENE KARTKLASSEN

(siehe auch Übersicht im Anhang)

Internationale Kartklassen

<u>Gruppe 1</u>	<u>Gruppe 2</u>
KF1	KF2
KZ1	KF3
Superkart	KF4 (Basisklasse)
	KZ2

Nationale Kartklassen

DMSB-Bambini

Motor: IAME Parilla *Waterswift*, 60 ccm

(gem. DMSB-Homologation KM 33/11)
Chassis: DMSB-Homologiert gemäß DMSB-Bambini-Kart-Reglement
Reifen: 5 Zoll (Einheitsreifen)
Mindestgewicht: 108 kg* (+ evtl. Motormehrgewicht) (Fahrer min. 35 kg -2 kg gem. DMSB-Bambini-Kart-Reglement)
Fahrer: Jahrgänge 1998 bis 2002 (unter Einhaltung des Fahrermindestgewichts)
Mit Nat. DMSB-Kart-Lizenz gem. DMSB-Lizenzbestimmungen
Startnummern: Schwarze Ziffern auf gelbem Grund
Geräuschlimit: 90 + 2 dB(A)

4-Takt-Klassen (gemäß DMSB-Viertakt-Basis-Reglement - VTBR)

Motor: DMSB-homologierte 4-Takt-Motoren mit Fliehkraftkupplung
Kategorie I (Serie): 250 ccm 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 Sicherheitssitz: 3 kg als Gewichtsbonus)

Fahrer: Kat. I: ab Jahrgang 1998, Junioren oder Senioren gem. DMSB-Lizenzbestimmungen
Kat. II: Junioren: Jahrgang 1995 bis 1998 gem. DMSB-Lizenzbestimmungen
Senioren: ab Jahrgang 1996 gem. DMSB-Lizenzbestimmungen

Startnummernfeldfarbe: Senioren: „gelb“
Junioren: „grün“

Geräuschlimit: 90 + 2 dB(A)

World Formula

Gemäß CIK-FIA Reglement Stand 2011

TEIL B – SPORTLICHES REGLEMENT

ART. B.1 ZUGELASSENE BEWERBER UND FAHRER

A.1.1 In Abhängigkeit der Wettbewerbsteilnahme (Status des Wettbewerbs gem. Art. 2 DMSB-Veranstaltungsreglement) dürfen nur Bewerber und Fahrer teilnehmen, die Inhaber einer dem Wettbewerb entsprechenden und gültigen Lizenz sind.

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:

Ein Rennen, welches in seiner vorgesehenen Distanz wesentlich über die Distanz eines Rennens/Laufes zu einer Meisterschaft/Serie hinausgeht. Den technischen Bestimmungen eines Langstreckenwettbewerbes liegen DMSB-/CIK/FIA-genehmigte Reglements zu Grunde.

Ein Rennen gilt 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 oder Serienausschreiber *legt in seiner Ausschreibung Ort und Zeitspanne für Dokumentenprüfung und Technische Abnahme* und die Kriterien zur Kennzeichnung des zum Wettbewerb (Training, Rennen) vorgesehenen Materials fest.

B.3.2 Dokumentenprüfung:

gemäß DMSB-Veranstaltungsreglement Art. 16

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 und es kann eine erneute Vorführung angeordnet werden. Nach jeder unfallbedingten Beschädigung des Karts hat der betreffende Fahrer sein Kart unaufgefordert einem Technischen Kommissar vorzuführen.

ART. B.4 ALLGEMEINE SICHERHEIT, FAHRVORSCHRIFTEN UND VERHALTENSREGELN

B.4.1 Allgemein

- a) Alle Fahrer müssen in Übereinstimmung mit den vorliegenden Bestimmungen am Start erscheinen. Der Rennleiter/Renndirektor kann einem Fahrer, der gegen das technische oder sportliche Reglement verstößt, den Start verweigern oder ihn aus dem Wettbewerb nehmen (mit den dafür in diesem Reglement vorgeschriebenen Flaggen).
- b) Im Laufe eines Wettbewerbs muss jeder Fahrer, dem ein Verstoß gegen technische Bestimmungen angezeigt wird - ausgenommen während der letzten Runde - unverzüglich an die Boxen und den Fehler beheben, bevor er sich wieder auf die Rennstrecke begibt.
- c) Der Fahrer darf während eines Wettbewerbs keine fremde Hilfe auf der Rennstrecke erhalten, es sei denn, in den Boxen (bzw. in der Reparaturzone), die er ohne fremde Hilfe erreichen muss.
- d) Der Fahrer darf sich in keinem Fall entgegen der Fahrtrichtung des Wettbewerbs 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 nicht auf grün geschaltet ist und in die Rennstrecke gefahrlos eingefahren werden kann. Jedem Fahrer, der sich auf der Rennstrecke befindet, ist dabei die Vorfahrt zu gewähren.
- f) Wenn der Rennleiter/Renndirektor ein Training/Rennen zu „wet-practice“ oder „wet-race“ erklärt, ist den Bewerbern/Fahrern die Entscheidung überlassen, entsprechende Maßnahmen (z.B. Reifenwechsel) vorzunehmen. 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 keine ausdrückliche "wet"-Festlegung durch den Rennleiter/Renndirektor, müssen die für die jeweilige Klasse, Meisterschaft bzw. Serie vorgeschriebenen Slickreifen gefahren werden.
Der Rennleiter/Renndirektor 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. Sobald es jedoch von einem Kart eingeholt wird, das dabei ist, es zu überrunden, so muss der Fahrer dem schnelleren Kart bei der erstbesten Möglichkeit die Gelegenheit zum Überholen bieten.
Falls der zu überrundende Fahrer allem Anschein nach nicht bemerkt, dass ein anderer Fahrer ihn *überrunden* möchte, werden von Streckenposten geschwenkte blaue Flaggen gezeigt, um anzuzeigen, dass der schnellere Fahrer überholen will.
- b) Es kann, je nach Situation, sowohl auf der rechten als auch auf der linken Seite überholt werden. Eine Fahrweise, die andere Fahrer jedoch behindern könnte, wie zum Beispiel mehr als ein Richtungswechsel, um eine Position zu verteidigen, das absichtliche Abdrängen eines Karts oder jeder andere ungewöhnliche Richtungswechsel, ist strikt verboten. Jeder Fahrer, der einem der vorgenannten Verstöße für schuldig erachtet wird, wird den Sportkommissaren gemeldet.
Eine „Zickzack“-Fahrweise oder der Wechsel der Fahrlinie zur Verhinderung eines legalen Überholmanövers verboten.

c) Ein Fahrer, der die blaue Flagge augenscheinlich missachtet, *kann vom Rennleiter/Renndirektor bestraft werden.*

Ein systematischer oder wiederholter Verstoß wird *den Sportkommissaren gemeldet.*

d) Die Fahrer müssen zu jeder Zeit die Rennstrecke benutzen. Zur Vermeidung von Zweifel:

- 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 Fahrzeug aus irgendwelchen Gründen von der Strecke abkommt, darf der Fahrer das Rennen fortsetzen. Dies darf jedoch nur dann erfolgen, wenn es sicher geschehen kann und ohne dass ein Vorteil *gegenüber den anderen Fahrern, die sich im Rennen befinden*, erlangt wird.

f) Wiederholt begangene schwere Fehler oder das offensichtliche Unvermögen, das Kart zu beherrschen (wie zum Beispiel Abkommen von der Strecke), wird den Sportkommissaren gemeldet und kann eine Bestrafung bis zum Wertungsausschlusses des/der betreffenden Fahrer nach sich ziehen.

g) *Bei* Kontakten/Kollisionen (während es Rennens, einschließlich *der Formationsrunde/n und Auslaufrunde*) *kann gegen den verursachenden Fahrer* eine Strafe ausgesprochen werden.

B.4.3 Anhalten von Karts während *des Trainings* / Rennens

a) Der Fahrer eines Karts, 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 Kart außerhalb der Boxengasse (Reparaturzone) 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 Kart zu bewegen, so müssen ihm die Streckenposten Hilfe leisten.

c) Das Nachtanken während *eines Trainings oder Rennens*, welcher Art auch immer, ist verboten, *mit Ausnahme von Langstreckenwettbewerben, bei welchen das Nachtanken dann in der Ausschreibung geregelt ist.*

d) Abgesehen vom Fahrer und entsprechend benannten Offiziellen, darf niemand ein Kart berühren, ausgenommen in der *definierten* Reparaturzone.

e) Es ist nicht zugelassen, ein Kart auf der Strecke zu schieben *mit Ausnahme von Art. B.4.3 a) + b).*

f) Jedes auch nur zeitweise von seinem Fahrer auf der Rennstrecke verlassene Kart wird als aus dem *Wertungslauf (Training, Rennen)* ausgeschieden betrachtet, ausgenommen während einer *vom Rennleiter/Renndirektor angeordneten* Rennunterbrechung.

B.4.4 Einfahrt in die Boxengasse (oder zur Reparaturzone oder zu Serviceparks)

a) Der Teil der Strecke, der zur Boxengasse *oder Reparaturzone* führt, wird als „Boxeneinfahrt“ bezeichnet.

b) Die Einfahrt zur Boxengasse oder zur Reparaturzone darf während des Wettbewerbes nur über die Boxeneinfahrt erfolgen.

c) Wenn ein Fahrer die Strecke verlassen oder in die Boxengasse fahren will, muss 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, in welcher Richtung auch immer, verboten.

e) Den Fahrer, 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 aufgemalt ist; Fälle höherer Gewalt ausgenommen (die als solche von den Sportkommissaren anerkannt sind).

ART. B.5 FLAGGEN / STARTAMPEL

Folgende Flaggen werden vom Rennleiter/Renndirektor oder stellv. Rennleiter benutzt:

a) Nationalflagge (wird gesenkt):
Startzeichen (Nur in Ausnahmefällen)

b) Rote Flagge (geschwenkt):
Im Training: *Trainingsunterbrechung*; die Teilnehmer fahren unverzüglich und unter größter Vorsicht in *den Servicebereich oder zu einen anderen zugewiesenen Platz*. 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

d) Schwarze Flagge in Verbindung mit Zahl (Startnummer):
Diese Flagge sollte verwendet werden, 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.
Der betreffende Fahrer hat sich umgehend beim Rennleiter/Renndirektor zu melden.
Sollte ein Fahrer, aus welchem Grund auch immer, dieser Anweisung nicht folgen, so sollte diese Flagge für höchstens vier aufeinander folgende Runden gezeigt werden.

e) Schwarze Flagge mit einer orangefarbenen Scheibe (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. Er muss unmittelbar 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 nur einmal gezeigt. (Nötigenfalls wird er wegen 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/Renndirektor dies für erforderlich hält.

g) Blaue Flagge mit rotem Diagonalkreuz mit Zahl (Startnummer):

Wird überrundeten Fahrern oder Fahrern, die alsbald überrundet werden, gezeigt. Der Fahrer beendet das Rennen und fährt direkt von der Rennstrecke zum Service-Parc.

Diese Flagge kann nur dann benutzt werden, wenn dies als Zusatzbestimmung in der Ausschreibung enthalten ist.

Folgende Flaggen werden auch von 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):

Verschlechterung der Fahrbahnhaftung (Glatte Fahrbahn, Schleudergefahr, wenn Öl, Schmutz oder Wasserlachen, Aquaplaning auf der Fahrbahn oder bei Übergang von trockener auf nasse Fahrbahn). Wenn wegen einsetzenden Regens dieses Situation eintritt, wird diese Flagge in Verbindung mit einer nach oben gerichteten Hand 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. Bei Nichtbefolgen kann der Fahrer bestraft werden.

k) Weißer 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 oder zu Trainingsperioden zu signalisieren, jeweils auf Anordnung des Rennleiters/Renndirektors.

Startampel:

Das Startsignal soll mit dem roten Licht 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 dem Reglement der CIK/FIA entsprechen.

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 entscheidet über die zu den Tests benutzte Streckenvariante und Ausstattung hinsichtlich Streckensicherung.

ART. B.7 FREIES TRAINING

a) 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.

b) Die Rennstrecke darf während der in der Ausschreibung oder später mitgeteilten Trainingszeiten und nur von den für das Fahrzeug genannten Fahrern zu Übungszwecken befahren werden.

c) Jeder ausgeschriebenen Klasse sind während der Veranstaltung mindestens 10 Minuten freies Training zu gewähren. Darüber hinausgehende Meisterschafts-/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). Wenn mehrere Trainingssitzungen pro Fahrer vorgesehen sind, muss eine angemessene Pause eingehalten werden.

d) Wenn das Freie Training einer Klasse in mehrere Trainingsgruppen eingeteilt wird, so 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 zwei 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 Lichtschranke oder einem anderen CIK/FIA-zugelassenen System mit einer Genauigkeit von mindestens 1/100 Sek. erfolgen.

c) Für das Zeittraining werden die einzelnen Trainingsgruppen vom Veranstalter endgültig festgelegt. Die Dauer der Trainingssitzung 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) an der Ausfahrt der Strecke und endet mit dem Abwinken durch den Rennleiter/Rennleiter (rotes Licht an der Ausfahrt). Zu diesem Zeitpunkt bereits begonnene Runden können zu Ende gefahren werden und werden gewertet.

Die vorgegebenen Trainingszeiten müssen von den Fahrern eingehalten werden. Ein Nachtrainieren oder ein Training in einer ursprünglich nicht vorgesehenen Gruppe ist nicht *zulässig*.

d) Die schnellste Rundenzeit des Fahrers bestimmt die Startposition für das Rennen.

Bei Zeitgleichheit entscheidet die nächstschnellere Runde.

Für das Rennen qualifizieren sich die Zeit-Trainingsschnellsten 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/Rennleiter 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 durch den Veranstalter gestattet ist, haben Fahrer dieser Klasse die Berechtigung, mit 1 rennfertigen Kart und grundsätzlich 1 Mechaniker je Fahrer, dieses Areal zu betreten.

Jedem Fahrer ist es erlaubt, seine (ggf. für die Veranstaltung gekennzeichneten) Slickreifen oder Regenreifen sowie Werkzeug mit in den Vorstartbereich zu nehmen, jedoch ist grundsätzlich jegliches Arbeiten an Karts im Vorstartbereich verboten.

Die Einfahrt zum Vorstart wird fünf Minuten vor der angeschlagenen Startzeit des Rennens geschlossen.

b) Die Startaufstellung für jedes Rennen wird durch die Trainingsergebnisse bestimmt, ggf. durch die Platzierung in vorangegangenen Qualifikationsläufen oder im vorangegangenen Wertungslauf (gem. Serienbestimmungen oder Veranstaltungsausschreibung).

c) Der Fahrer auf Startplatz eins jeder Startaufstellung kann auch die jeweils andere Seite in der ersten Reihe für seinen Start auswählen. Will er von diesem Recht Gebrauch machen, muss er davon den Rennleiter oder Rennleiter informieren, wenn er im Vorstartbereich eintrifft. Bleibt diese Information aus, ist der Startplatz eins auf der Seite, wie in der Ausschreibung oder Streckenlizenz angegeben.

Ein Startplatztausch betrifft in jedem Fall ausschließlich die erste Reihe.

ART. B.10 FORMATIONSRUNDE

Vor jedem Start ist annähernd eine Formationsrunde zu fahren. Der Beginn der Formationsrunde(n) ist durch den Rennleiter/Renndirektor entsprechend der Einweisung im Briefing anzuzeigen.

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 Anschiebphase/Startphase zur Formationsrunde verloren gegangenen ursprünglichen Startpositionen gilt folgendes:

Bei 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.

Bei 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, gleich aus welchem Grund, während der Formationsrunde anhalten, so darf er erst dann erneut starten, wenn das gesamte Feld ihn passiert hat. Er kann sich dann hinter der Formation (Feld) anschließen, ohne jedoch ein Versuch zu unternehmen, seine Startposition wiedereinzunehmen. Sollte er versuchen, durch das Feld vorzufahren oder vor dem Feld die Formationsrunde erneut aufzunehmen in der Hoffnung, dass der Führende ihn überholt, so wird ihm unverzüglich die schwarze Flagge gezeigt und er wird von der weiteren Teilnahme an diesem Heat/Rennen ausgeschlossen.

Sollte der Starter jedoch zu der Überzeugung gelangen, dass der Fahrer durch das Vorgehen eines anderen Fahrers zum Anhalten gezwungen wurde, so 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 vorgenannten 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.

Kein Kart darf beschleunigen, bevor das Startsignal gegeben wurde. Falls das Startareal mit Startkorridoren gemäß CIK/FIA versehen ist, darf erst dann der entsprechende Startkorridor verlassen werden, wenn das Startsignal gegeben wurde, sofern dieses in der Ausschreibung aufgeführt ist.

Ist der Starter mit der Formation zufrieden, wird der Start mit dem Erlöschen des ROTEN AMPELLICHTES freigegeben. Ist der Starter nicht zufrieden wird eine weitere Formationsrunde gefahren (sofern vorhanden Anzeige durch ORANGE LICHT – im CIK/FIA-Bereich vorgeschrieben - oder ein anderes zum Briefing bekannt gegebenes deutliches Zeichen des Rennleiters/Renndirektors/Starters. Das rote Ampellicht bleibt angeschaltet).

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. Ist der Starter nicht zufrieden wird eine weitere Formationsrunde gefahren (sofern vorhanden Anzeige durch: ORANGE LICHT – im CIK/FIA-Bereich vorgeschrieben - oder ein anderes zum Briefing bekannt gegebenes deutliches Zeichen des Rennleiters/Renndirektors/Starters. Das rote Ampellicht bleibt angeschaltet).

Die Anordnung und Schaltung der roten Ampellichter gem. CIK/FIA-Reglement ist zulässig.

Kann ein Fahrer nicht starten, verbleibt er in seinem Kart und hebt zur Information deutlich den Arm.

c) Die Startprozedur ist endgültig zum Fahrerbriefing bekannt zu geben.

ART. B.12 FEHLSTART

a) Als „Fehlstart“ wird ein nicht dem Reglement entsprechend vollzogener Start eines Fahrers bezeichnet.

Als Fehlstart gilt insbesondere folgendes:

- Verlassen der Formation vor Abgabe des Startsignals
- 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

b) Jeder festgestellter Fehlstart kann vom Rennleiter/Renndirektor mit einer Zeitstrafe von 10 s bestraft werden.

c) *Sollten Startkorridore gemäß Artikel B.11.a) vorhanden sein, so wird das Verlassen des entsprechenden Korridors vor dem Startsignal bestraft:*

- *vorzeitiges Verlassen mit zwei Rädern: Zeitstrafe von 3 Sekunden*
- *vorzeitiges Verlassen mit vier Rädern: Zeitstrafe von 10 Sekunden*

d) Im Falle eines wiederholten Fehlstarts kann der Rennleiter/Renndirektor die Startprozedur mit der roten Flagge stoppen und die Sportkommissare informieren. Diese sind befugt, den oder die Schuldigen mit einer Strafe zu belegen. Der Neustart wird unmittelbar vollzogen.

ART. B.13 FREMDE HILFE / REPARATURZONE

a) Nach Abgabe des Signals (grüne Flagge) zum Befahren der Strecke durch den Rennleiter/Renndirektor (Training, Warm up, Rennen usw.) gelten die Rennvorschriften. Wo immer ein Kart auf der Strecke stehen bleibt, darf abgesehen 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.

b) *Arbeiten am Kart durch andere, dafür zugelassene Personen 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 festgelegt. Sie muss über eine Einfahrt und eine Ausfahrt zur Rennstrecke verfügen.

ART. B.14 NEUTRALISATION / UNTERBRECHUNG UND FORTFÜHRUNG DES RENNENS

B.14.1 Neutralisation eines Rennens

a) Der Rennleiter/Renndirektor 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/Renndirektor und alle 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.

d) Während der Neutralisationsphase bestimmt das führende Kart die Geschwindigkeit, die stark reduziert sein muss, und alle anderen Karts müssen in einer möglichst geschlossenen Formation folgen.

e) Es kann 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 wieder aufgeschlossen hat.

f) Wenn der Rennleiter/Renndirektor 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 letzten 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/Renndirektor schwenkt an der Startlinie die grüne Flagge, die Karts dürfen

daraufhin wieder beschleunigen und Überholen ist erlaubt, nachdem die Startlinie passiert wurde. Die Streckenposten ziehen die Tafeln und die gelben Flaggen ein und zeigen für eine Runde die geschwenkte grüne Flagge.

h) Jede während der Neutralisationsphase gefahrene Runde zählt als Rennrunde.

i) Wird das Rennen während der Neutralisationsphase beendet, wird die karierte Flagge wie gewohnt gezeigt. Überholen ist nur dann erlaubt, wenn ein Kart aus irgendeinem Grund *so langsam wird, dass es den anderen nicht mehr folgen kann*.

B.14.2 Unterbrechung eines Rennens

Sollte *die Unterbrechung* eines Rennens erforderlich werden, zeigt der Rennleiter/Renndirektor an der Start- und Ziellinie die rote Flagge. Unmittelbar ab diesem Zeitpunkt zeigen die Streckenposten entlang der Rennstrecke *gleichzeitig* rote Flaggen. Alle Fahrer müssen sofort das Rennen unterbrechen, ihre Geschwindigkeit reduzieren und langsam zur Startlinie oder einen anderen im Briefing bekannt gegebenen Ort fahren, bereit, jeden Moment anzuhalten. Überholen ist dabei verboten.

B.14.3 Fortführung oder Beendigung eines Rennens nach *der Unterbrechung*

a) Wenn nicht wenigstens 2 Runden *bis zum Zeigen der roten Flagge* vollständig 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/Renndirektor entscheidet, ob der Vorstart auch vor dem Restart zu einer festgelegten Zeit geschlossen wird oder nicht*. Die Renndistanz entspricht der ursprünglich vorgesehenen.

b) Wenn mehr als 2 Runden und weniger als 75 % der vorgesehenen Renndistanz absolviert wurden, wird der Restart innerhalb dem Zeigen der roten Flagge folgenden 30 Minuten gegeben. *Der Rennleiter/Renndirektor entscheidet, ob der Vorstart auch vor dem Restart zu einer festgelegten Zeit geschlossen wird oder nicht*. Die Distanz des wieder gestarteten Rennens entspricht der Differenz zwischen der ursprünglich vorgesehenen Rundenzahl zur bereits bis zum Rennabbruch absolvierten vollständigen Rundenzahl.

Alle Fahrer, die die letzte Runde vor dem Rennabbruch beendet haben oder die sich in der Reparaturzone (Boxen) 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 Reparaturbereich repariert oder betankt werden (keine Parc fermé Bestimmungen).

Die Startaufstellung erfolgt entsprechend des Ergebnisses des abgebrochenen Rennens (letzte vollständige Runde vor dem Rennabbruch).

Das Gesamtergebnis wird erstellt, indem die gefahrenen Zeiten des abgebrochenen Rennens und die des neu gestarteten Rennens addiert werden.

Ist ein Restart nicht möglich, werden 50 % der für dieses Rennen vorgesehenen Meisterschafts- oder Serien-Wertungspunkte vergeben.

c) Sind mindestens 75 % der vorgesehenen Renndistanz bis zum Rennabbruch gefahren worden, gilt das Rennen als beendet und wird wie vorgesehen gewertet.

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 das Rennen bzw. der jeweilige Lauf beendet. In jedem Rennen bzw. Lauf werden ohne Rücksicht auf die zurückgelegte Rundenzahl alle nachfolgenden Fahrer beim Überfahren der Ziellinie abgewinkt. Nach der Zieldurchfahrt sollen keine Überholmanöver mehr vorgenommen werden. Dieses gilt besonders für den abgewinkten Sieger.

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 Ausschreibung 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/Renndirektor oder die Sportkommissare legen fest, welche Karts in den Parc fermé gebracht werden müssen. Im Parc fermé dürfen sich nur vom Rennleiter/Renndirektor/Sportkommissar dazu autorisierte Personen aufhalten.

b) Die Strecke von der Ziellinie bis zur Waage gilt nach dem Abwinken des Rennens als Parc fermé.

B.15.4 Nachkontrolle

a) Die Sportkommissare haben das Recht, während der Veranstaltung alle Karts, Ersatzmotoren und Reifen (alle abgenommenen Sätze) einer Kontrolle unterziehen zu lassen.

b) Fahrer, die eine solche Überprüfung verweigern oder das Kart oder einzelne Teile des Karts einer angeordneten Untersuchung entziehen, werden grundsätzlich von der Wertung ausgeschlossen und dem DMSB zur weiteren Bestrafung gemeldet.

c) Die bei einer Untersuchung von Amtswegen anfallenden Re-/Demontagekosten (z.B. für Dichtmittel, Schmierstoffe oder für Arbeitsleistungen) hat der betreffende Fahrer/Bewerber selber zu tragen.

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 (Rundenzahl) als erster über die Ziellinie fährt.

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 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 des Qualifikationstrainings platziert.

c) Wird das Zielzeichen vorzeitig gegeben, so ist dieser Zeitpunkt für die Wertung maßgebend.

d) Wird das Zielzeichen nach der vorgeschriebenen Rundenzahl oder nach der Höchstdauer des Wettbewerbs gegeben, so gilt für die Wertung der Zeitpunkt, zu welchem der Wettbewerb hätte enden müssen.

ART. B.17 WERTUNGSSTRAFEN

a) Wertungsstrafen werden bei festgestelltem Straftatbestand vom Rennleiter/Renndirektor und ggf. auch von den Sportkommissaren verhängt.

b) Tatbestände für Wertungsstrafen, die vom Rennleiter/Renndirektor ausgesprochen werden, sind:

- Fehlstart
- *Überholen nach der roten Linie bei rollendem Start*
- Verstoß gegen die Fahrvorschriften und Verhaltensregeln
- Nichtbeachten von Flaggenzeichen (ohne festgestellte Gefährdung anderer)
- Unerlaubtes Bewegen des Karts entgegen der Fahrtrichtung
- Verlassen der Rennstrecke mit allen vier Rädern mit Wettbewerbsvorteil

Als Regel-Wertungsstrafe für o. a. Verstöße wird grundsätzlich eine Zeitstrafe von 10 s verhängt. *Bei Feststellung von Fehlstarts ist Art. B.11 dieses Reglements anzuwenden.*

c) Ist der Rennleiter/Renndirektor zur Auffassung gelangt, dass ein Verstoß schwerwiegend ist und ggf. eine Gefährdung anderer stattgefunden hat, soll dieser Verstoß an die Sportkommissare gemeldet werden.

d) Während eines Wettbewerbsteils (Training, Warm up, Heat, Rennen) soll der Rennleiter/Renndirektor nur einmal die Regel-Wertungsstrafe für ein und denselben Fahrer verhängen. Jeder weiterer Verstoß soll den Sportkommissaren gemeldet werden.

e) Festgestellte Verstöße gegen technische Bestimmungen werden vom Rennleiter/Renndirektor an die Sportkommissare gemeldet.

f) Der Veranstalter kann mit Genehmigung des DMSB in der Ausschreibung weitere Tatbestände für Wertungsstrafen festlegen, *sofern diese den vorgenannten Artikeln nicht widersprechen.*

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 nicht erforderlich.

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.

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 Reglementsconformität 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 zugewiesenen 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 Heckauffahrschutz) gemäß CIK/FIA-Reglement 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, ICE 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 sind DMSB-Homologierte Frontspoiler und Heckauffahrschutz vorgeschrieben.

Heckauffahrschutz:

Ein CIK- bzw. DMSB-homologierter Heckauffahrschutz 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 Heckauffahrschutz-Systeme zugelassen werden.

b) Sicherheits-Sitz

Ein DMSB-zugelassener Sicherheits-Sitz ist in den Bambini-Klassen sowie für alle Fahrer der „Altersklasse 8 - 13“ vorgeschrieben (s.a. D.2.2).

Für alle Junioren- und Senioren-Klassen* im Kartsport gibt es eine Gewichts-Bonus-Regelung bei Verwendung eines DMSB-zugelassenen Sicherheitssitzes.

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.

* vorbehaltlich der Zustimmung durch das DMSB-Exekutivkomitee

DMSB-Homologationen Kart-Sicherheits-Sitze
(Stand: 01.10.2011)

Hom.-Nr.	Hersteller	Modell	zugelassen für
KS-001/04*	TR Engineering (Recaro)	Bambini	Bambini-Klassen (max. 115 kg)
KS-003/05*	TR Engineering (Recaro)	Youngster	World Formula; Klassen bis 145 kg Gesamtgewicht
KS-004/05*	TR Engineering (Recaro)	Youngster	alle Klassen bis 160 kg Gesamtgewicht
KS 2007-05/11 (ehemals KS-005/06)	Abt Sportsline	Abt Aeroliner	Bambini-Klasse (max. 115 kg)
KS 2007-06/11 (ehemals KS-006/06)	Abt Sportsline	Abt Aeroliner	Junior- und VT-Klassen bis 160 kg Gesamtgewicht
KS 2007-02/11	TAD Bavaria	Champion	Bambini-Klasse (alle Klassen bis 115 kg Gesamtgewicht)
KS 2007-03/11 (ehemals KS-2010-01/10)	TAD Bavaria	Rookie	alle Klassen bis 160 kg Gesamtgewicht

* vorbehaltlich erfolgreichem Test nach FIA-Spezifikation

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) 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; Ausnahme Klasse Bambini: 1 Sensor)
- 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, KZ1 und ICE (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.

Für die beiden Bambini-Klassen gelten abweichende Bestimmungen (s. DMSB-Bambini-Kart-Reglement).

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. **Serienausschreiber** bereitgestelltes Teil (gleiches Homologationsmodell), verlangt werden.

k) Onboard-Kameras

Während des Wettbewerbs sind Onboard-Kameras und deren Verwendung am Kart unter nachstehenden Bedingungen zulässig:

Grundsätzlich ist die Verwendung einer (1) Kamera „GoPro HD Motorsports HERO“ oder „GoPro Motorsports HERO wide“ zulässig. Die Kamera ist mit einem vom Kamera-Hersteller dafür vorgesehenen Gehäuse und mit einem vom Kamera-Hersteller dafür vorgesehenen Befestigungskit am Frontpanel gemäß CIK-FIA-Instruktionen anzubringen. Es sind nur mit dem Frontpanel verschraubte Befestigungen zulässig (kein Klettband o.ä.).

Das Gewicht der Kamera und des Befestigungskits gehört zum Wettbewerbs-Gesamtgewicht.

Gleichwertige Onboard-Kameras, mit den max. Außen-Abmessungen von 85 x 55 x 55 mm und einer maximalen Masse von 80 Gramm können beim DMSB auf ihre Zulassung hin beantragt und nach Genehmigung im Reglement ergänzt werden.

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. Spezial-Kraftstoffe, 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 Serienausschreiber 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 CIK/FIA-Liste 2012 (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 Wettbewerbsteil 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.

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 für alle Bambini und Junioren-Fahrer vorgeschrieben!

2. CMR 2007
(CMH-Standard) (Snell/FIA)

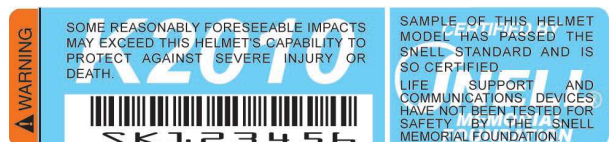


ACHTUNG: Im DMSB-Bereich ist die Norm CMS2007 bzw. CMR2007 für alle Bambini und Junioren-Fahrer vorgeschrieben!

3. SA 2010
(Snell, USA)



4. K 2010
(Snell, USA)



5. FIA 8860-2004
(FIA-Norm)



6. SA 2005
(Snell, USA)



7. K 2005
(Snell, USA)



8. SA 2000
(Snell, USA)

gültig bis 31.12.2014



9. K 98
(Snell, USA)



10. SFI Spec. 31.1A
(sfi, USA)



11. SFI Spec. 31.2A
(sfi, USA)



12. B.S.I.-Norm BS 6658-85
Type A
(British Standard, GB)

gültig bis 31.12.2013



13. B.S.I.-Norm BS 6658-85
Type A/FR
(British Standard, GB)

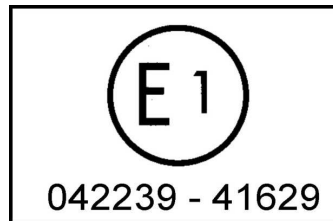
gültig bis 31.12.2013



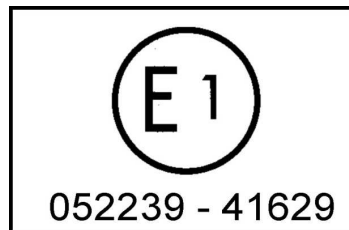


Schutzhelme, die die nachstehenden Prüfkennzeichen aufweisen und den Angaben des Herstellers entsprechen sind NUR IM DMSB-BEREICH zulässig:

- 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)



Nur die aufgeführten Helmnormen Nr. 1 bis 13 sind im CIK/FIA-Bereich zugelassen (vgl. Art. 3 im CIK-Reglement).

Für Fahrer aller Bambini- und Junioren-Klassen (inkl. KF3) ist ein Helm gemäß der FIA/Snell-Norm CMS2007 bzw. CMR2007 vorgeschrieben.

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. KF3, VT-Junior oder World Formula-Junior), in der Klasse Bambini sowie allen Fahrern der Altersklasse 8 – 13 (s. a. Teil E) nicht schwerer als 1550 g sein.

ART. D.2 FAHRERANZUG

CIK/FIA-homologierter Overalls mit dem Homologations-Level 2 gemäß CIK/FIA-Reglement, Art. 3, sind während des Wettbewerbs 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.: 06/2007 – 06/2012 = Overall wurde im Juni 2007 hergestellt und ist bis Juni 2012 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 KF3, der World Formula (Junior-Klasse), der VT-Junior-Klassen sowie 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: 01.11.2011)

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
alle	alle Modelle gemäß BETA- Standard, Level 3** (lilafarbener Sticker)	keine DMSB-Prüfnummer (siehe BETA-Standard-Label)
alle	alle Modelle gemäß BETA- Standard, Level 2** (brauner Sticker)	keine DMSB-Prüfnummer (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 vorerst nicht erforderlich ist.)

** Die Westen müssen zur sicheren Fixierung (Verhinderung des Hochrutschens) mit elastischen Schrittgurten mit einer Breite von 35-45 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: guenther@dmsb.de).

Hinweis: Die FIA erarbeitet derzeit einen Standard für Kart-Sicherheitswesten, weitere Informationen hierzu werden im Vorstart veröffentlicht.

TEIL E – BESTIMMUNGEN FÜR FAHRER DER AK 8-13

Sämtliche nachfolgenden Sicherheitsbestimmungen gelten zwingend für alle Fahrer der „Altersklasse 8-13“ (Fahreralter: 8 – 13 Jahre) in allen Serien und Klassen bzw. Kart-Gruppen, unabhängig des Status der Veranstaltung und des jeweiligen Ausschreibers.

Achtung: Restriktivere 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“

Die „Altersklasse 8 - 13“ 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“ 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“ gemäß *Art. C.3.2.b)* vorgeschrieben.

E.2.3 Sicherheits-Lenkung

Vorbehaltlich erfolgter DMSB-Homologation wird eine Sicherheits-Lenkung für alle Fahrer der „Altersklasse 8 - 13“ empfohlen.

E.2.4 Helm

Für Fahrer aller Bambini- und Junioren-Klassen (inkl. KF3) ist ein Helm gemäß der FIA/Snell-Norm CMS2007 bzw. CMR2007 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“ 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.