

DMSB-Kart-Reglement 2017

Stand: 20.12.2016 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

INHALTSVERZEICHNIS

Teil A Allgemeine Bestimmungen

- A.1 Grundlagen
- A.2 Zugelassene Kartklassen

Teil B Sportliches Reglement

- B.1 Zugelassene Bewerber und Fahrer
- B.2 Definitionen
- B.3 Dokumentenprüfung und Technische Abnahme
- B.4 Allgemeine Sicherheit, Fahrvorschriften und Verhaltensregeln
- B.5 Flaggen / Startampel
- B.6 Test
- B.7 *Fahrerbesprechung*/Freies Training
- B.8 Zeittraining / Qualifying
- B.9 Vorstart / Startaufstellung
- B.10 Formationsrunde
- B.11 Start
- B.12 Fehlstart
- B.13 Fremde Hilfe / Reparaturzone
- B.14 Neutralisation / Unterbrechung und Fortführung des Rennens/*Heats*
- B.15 Beendigung des Rennens / Parc Fermé / Nachkontrolle
- B.16 Platzierung
- B.17 Wertungsstrafen

Teil C Technisches Reglement

- C.1 Zulassungsvoraussetzungen für das Kart
- C.2 Definitionen
- C.3 Technischer Zustand / Allgemeine technische Bestimmungen
- C.4 Kraftstoff und Schmieröl
- C.5 Geräuschbestimmungen
- C.6 Batterie

Teil D Bekleidungsvorschriften

- D.1 Schutzhelm
- D.2 Fahreranzug
- D.3 Sicherheitswesten

Teil E Bestimmungen für Fahrer der Altersklasse (AK) 8 – 13

- E.1 Definitionen
- E.2 Besondere Sicherheitsbestimmungen und -ausrüstung
- E.3 Zukünftige Sicherheitsbestimmungen und -ausrüstung

TEIL A – ALLGEIME 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 uneingeschränkt die CIK-FIA-Bestimmungen.

c) Alle in Deutschland ausgeschrieben 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) *Jedes Kartrennen besteht grundsätzlich aus mehreren Wettbewerbssteilen: Freies Training, Warm up, Zeittraining/Qualifying, Vorläufe (Heats), Hoffnungslauf, Rennen*

ART. A.2 ZUGELASSENE KARTKLASSEN

(siehe auch Übersicht im Anhang)

Internationale Kartklassen

OK
OK-Junior
KZ2
KZ
Superkart

Nationale Kartklassen

KF Gemäß CIK-FIA Reglement Stand 2015

KF-Junior Gemäß CIK-FIA Reglement Stand 2015

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: | 111 kg* (+ evtl. Motormehrgewicht) (Fahrer min. 35 kg -2 kg gem. DMSB-Bambini-Kart-Reglement) |
| Fahrer: | Jahrgänge 2003 bis 2007 (unter Einhaltung des Fahrermindestgewichts) mit Nat. DMSB-Kart-Lizenz Stufe A gem. DMSB-Lizenzbestimmungen |
| 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: Junioren bis 11 kW ab Jahrgang 2007 , Senioren ab 11 kW ab Jahrgang 2005 gem. DMSB-Lizenzbestimmungen Kat. II: Junioren: Jahrgang 2001 bis 2005 gem. DMSB-Lizenzbestimmungen Senioren: ab Jahrgang 2002 gem. DMSB-Lizenzbestimmungen |
| Geräuschlimit: | 90 + 2 dB(A) |

World Formula

Gemäß CIK-FIA Reglement 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).

TEIL B – SPORTLICHES REGLEMENT

ART. B.1 ZUGELASSENE BEWERBER UND FAHRER

B.1.1 In Abhängigkeit *vom* Status des Wettbewerbs *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:

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 legt in *der Veranstaltungsausschreibung* 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 Kartaurüstung (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 vorzuführen.

ART. B.4 ALLGEMEINE SICHERHEIT, FAHRVORSCHRIFTEN UND VERHALTENSREGELN

B.4.1 Allgemein

- a) Der Rennleiter/Renndirektor kann einen Fahrer, der gegen das Technische oder Sportliche Reglement verstößt, den Sportkommissaren melden, *die den Verstoß ahnden können*.
- 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 Wettbewerbssteil* fortsetzen.
- c) Der Fahrer darf während *jedem Wettbewerbssteil* keine fremde Hilfe auf der Rennstrecke erhalten, außer in der Reparaturzone, die er ohne fremde Hilfe erreichen muss.
- d) Der Fahrer darf sich in keinem Fall 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. Jedem Fahrer, der sich auf der Rennstrecke befindet, ist dabei die Vorfahrt zu gewähren. Die Beschleunigungslinie, die optisch die Einfädelspur zur Rennstrecke begrenzt, darf *beim Einfahren auf die Rennstrecke* nicht überfahren werden.
- f) Wenn der Rennleiter/Renndirektor *einen Wettbewerbssteil* 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 durch den Rennleiter/Renndirektor *keine entsprechende Festlegung für „wet-practice“ oder „wet-race“*, müssen die für die jeweilige Klasse 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, muss der Fahrer *des langsameren Karts* dem *Fahrer des* schnelleren *Karts* bei der erstbesten Möglichkeit die Gelegenheit zum *sicheren* Überholen bieten. Falls der zu überrundende 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.
- b) 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, 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/Renndirektor mit einer Wertungsstrafe bestraft.*

c) Ein Fahrer, der die blaue Flagge augenscheinlich missachtet, kann vom Rennleiter/Rennleiter *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 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 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/Rennleiter bzw. den Sportkommissaren* ausgesprochen werden.

B.4.3 Anhalten von Karts während des Trainings / Rennens

a) Der Fahrer, der die Strecke verlassen möchte, da er nicht im Renntempo weiterfahren kann, sollte die Absicht 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 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 und entsprechend benannten Offiziellen darf während *jedes Wettbewerbssteils* 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) *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/Rennleiter 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 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 Reparaturenzonenausfahrt 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).
- 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.

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. 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 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.
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 drei aufeinander folgende Runden gezeigt werden.
Die Entscheidung, die schwarze Flagge zu zeigen, kann nur mit Zustimmung der Sportkommissare getroffen werden.
- 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 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 während ein und demselben Wettbewerbsteil 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/Rennleiter dies für erforderlich hält.

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

Wird überrundet oder Fahrer, 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 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):

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 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 *den Bestimmungen* 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/*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 Lichtschranke oder einem anderen CIK-FIA-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 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 oder grüne Flagge) an der Ausfahrt der Strecke und endet mit dem Abwinken durch den Rennleiter/Renndirektor. 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.

Die vorgegebenen Trainingszeiten müssen 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 wird vom Rennleiter/Renndirektor bestraft.

d) Die schnellste Rundenzeit des Fahrers bestimmt die Startposition für das 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-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 *bzw. ggfs. zu den Vorläufen (Heats)* darf grundsätzlich nur zugelassen werden, wer die in der *Veranstaltungsausschreibung* 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, muss er davon den *Rennleiter/Renndirektor* informieren *sobald* er im Vorstartbereich eintrifft. Bleibt diese Information aus, ist der Startplatz eins auf der Seite, wie in der Streckenlizenz angegeben.

Ein Startplatztausch 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 3-Minuten-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 wiederum 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.

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 *Wettbewerbsteil* 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.

Ist der Starter nicht zufrieden wird eine weitere Formationsrunde gefahren (durch ORANGENES BLINKLICHT oder ein anderes *zur Fahrerbesprechung* 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 oder ein anderes *zur Fahrerbesprechung* bekannt gegebenes Zeichen des Rennleiters/Renndirektors/Starters. Das rote Ampellicht bleibt angeschaltet).

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

c) 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 Sektormarkierung*)
- nicht korrekte Geschwindigkeit während der Startphase beim rollenden 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 den Vorgang den Sportkommissaren melden, außer 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 *zu einem Wettbewerbsteil* 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 und die Anweisungen der Sportwarte der Streckensicherung befolgen.

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 *auf Grundlage der Streckenlizenz* festgelegt.

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 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.

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 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 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, wenn der jeweilige Fahrer die Startlinie passiert hat. 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 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/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 *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 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. Die Renndistanz entspricht der ursprünglich vorgesehenen *Distanz*.

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. 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 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 (ausgenommen bei 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, innehatten.

Auf das Zeichen des Rennleiters/Renndirektors 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 Renndistanz (keine erneute Einführungsrunde). Der Rennleiter/Renndirektor 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.

Ist ein Restart nicht möglich, werden 50 % der für dieses Rennen vorgesehenen Serienwertungspunkte vergeben. Im Fall eines nicht mehr gestarteten Heats werden die Heatpunkte wie ursprünglich vorgesehen vergeben.

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

d) Die Platzierung eines unterbrochenen Wettbewerbsteils (Rennens/Heat) ist die Reihenfolge, die die Fahrer am Ende der letzten Runde innehatten, 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 Wettbewerbsteil* beendet. In jedem *Wettbewerbsteil* werden ohne Rücksicht auf die zurückgelegte Rundenzahl alle nachfolgenden Fahrer beim Überfahren der Ziellinie abgewinkt.

Nach Abwinken des Zeitschnellsten/Führenden herrscht in der Auslaufrunde 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/Renndirektor oder die Sportkommissare legen fest, welche Karts in den Parc-Fermé-*Bereich* gebracht werden müssen. Im Parc-Fermé dürfen sich nur vom Rennleiter/Renndirektor/Sportkommissar dazu autorisierte Personen aufhalten.

b) Für die Strecke von der Ziellinie bis zur Waage 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 von der Wertung ausgeschlossen und dem DMSB zur weiteren Bestrafung gemeldet.
- c) Die bei einer Untersuchung von Amtswegen, die vor Ort durchgeführt werden, anfallenden Re-/Demontagekosten 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.
Bei Rennen über eine Zeitdistanz wird abgewinkt, 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/Renndirektor und den Sportkommissaren verhängt.*
- b) *Verstöße, die vom Rennleiter/Renndirektor 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 – 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 5s (kein Protestrecht möglich)*

In Anwendung von Art. 12.2 des ISG sind diese Zeitstrafen mit dem Rechtsmittel der Berufung nicht anfechtbar.

c) Festgestellte Verstöße gem. Art. B.17.b) 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.

d) Festgestellte Verstöße gem. Art. B.17.b) während des Zeittrainings können vom Rennleiter/Renndirektor mit folgenden Wertungsstrafe geahndet werden:

- *Streichung der drei schnellsten Runden im Zeittraining*

e) Ist der Rennleiter/Renndirektor zur Auffassung gelangt, dass ein Verstoß schwerwiegend ist und ggf. eine Gefährdung anderer stattgefunden hat, wird dieser Verstoß den Sportkommissare gemeldet.

f) Während eines Wettbewerbssteils soll der Rennleiter/Renndirektor 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/Renndirektor an die Sportkommissare gemeldet.

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 Befestigungskit 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 Auswertung/Bestrafung bei ausgelöstem Frontspoiler (Frontspoiler befindet sich in einer nicht korrekten Position):

- *Jedes Kart, an dem sich der Frontspoiler sich nicht in der korrekten Position befindet, wird dem Rennleiter/Renndirektor gemeldet und führt ohne weitere Untersuchung zu einer Zeitstrafe von 5 Sekunden für den entsprechenden Fahrer.*
- *Sollte eine davon unabhängige Untersuchung eines Vorfalles erfolgen, bei dem der von dieser 5 Sekunden Zeitstrafe betroffene Fahrer als Verursacher des Vorfalles festgestellt wird, kann stattdessen auch eine weitergehende Bestrafung durch den Rennleiter oder die Sportkommissare erfolgen.*
- *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 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 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 Heckauffahrschutz) 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* 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. [E.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.

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.

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: 22.10.2015)

| Hom.-Nr. | Hersteller | Modell | zugelassen für |
|--|-------------------------|---------------|---|
| KS 2007-05/11* (ehemals KS-005/06) | Abt Sportslines | Abt Aeroliner | Bambini-Klasse (max. 115 kg) |
| KS 2007-06/11* (ehemals KS-006/06) | Abt Sportslines | 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 |
| KS 2007-04/11* (ehemals KS-2007-04/12) | TAD Bavaria | Primus | Bambini-Klasse (alle Klassen bis 115 kg Gesamtgewicht) |
| KS 2007-08/13 (ersetzt KS-003/05 und KS-004/05) | TR Engineering (Recaro) | Youngster II | alle Klassen bis 160kg Gesamtgewicht |
| KS 2007-01/13 (ersetzt KS-001/04) | TR Engineering (Recaro) | Bambini II | alle Klassen bis 115kg Gesamtgewicht |
| KS 2007-08/14 (ersetzt KS-2007-07/13) | TAD Bavaria | Securus | alle Klassen bis 115 kg |

| | | | |
|----------------------|-------------|-------------|--|
| | | Bambini | Gesamtgewicht |
| KS 2007-07/14 | TAD Bavaria | Securus Evo | Alle Klassen bis 165 kg Gesamtgewicht |

*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 Heckaufschutzhülse) 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-Sicherheitssitz 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. 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“, „GoPro Motorsports HERO wide“ *oder* „[Motec HD-VCS Kit](#)“ 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.

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“ 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. 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 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 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 Wettbewerbsteils (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 [g] | 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 | 2.500 | 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 | RLB2013-06/13 | 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 | RLB2013-07/13 | 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 RX7-12L | 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 |





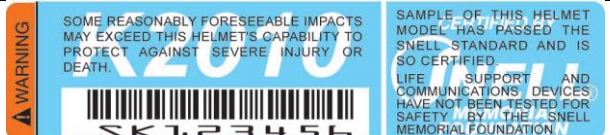


Die vorstehende Liste ist eine offene Liste, welche durch Veröffentlichung im DMSB-Vorstart jederzeit ergänzt werden kann.







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

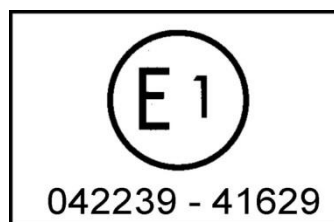
Schutzhelme, die die nachstehenden Prüfkennzeichen aufweisen und den Angaben des Herstellers entsprechen sind zulässig im **CIK-FIA- und DMSB-Bereich**:

| | | | |
|----|--|--|--|
| 1. | CMS 2007 (CMH-Standard) (Snell/FIA) |  | <p>ACHTUNG: Im DMSB-Bereich ist die Norm CMS2007 bzw. CMR2007 für alle Bambini und Junioren-Fahrer vorgeschrieben!</p> |
| 2. | CMR 2007 (CMH-Standard) (Snell/FIA) |  | <p>ACHTUNG: Im DMSB-Bereich ist die Norm CMS2007 bzw. CMR2007 für alle Bambini und Junioren-Fahrer vorgeschrieben!</p> |
| 3. | SAH 2010 (Snell, USA) |  | |
| 4. | SA 2010 (Snell, USA) |  | |
| 5. | K 2010 (Snell, USA) |  | |
| 6. | FIA 8860-2010 (FIA-Norm) |  | |
| 7. | FIA 8860-2004 (FIA-Norm) |  | |

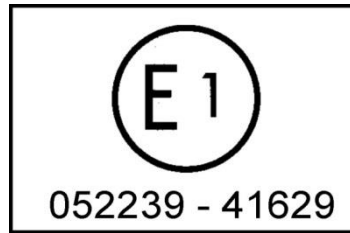
| | | |
|-----|--|---|
| 8. | FIA 8859-2015 |  <p>In compliance with: FIA Standard 8859-2015</p> <p>Manufacturer Name: Name of Manufacturer</p> <p>Serial N°: xxx xxx</p> <p>Model: Model Name</p> <p>Homologation N°: PH.XXX.XX-X</p> <p>Date of Manufacture: JAN 2015 Size: XS</p> |
| 9. | SA 2005 (Snell, USA) gültig bis 31.12.2018 |  |
| | |  |
| 10. | K 2005 (Snell, USA) |  |
| 11. | SFI Spec. 31.1A (sfi, USA) gültig bis 31.12.2018 |  |
| 12. | SFI Spec. 31.2A (sfi, USA) gültig bis 31.12.2018 |  |

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. **04**2439-41628 = ECE 22-**04**).

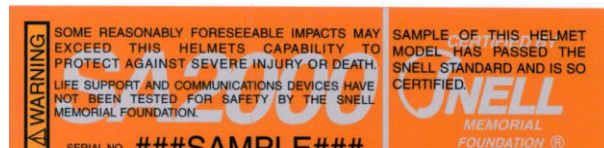
- C) SFI Spec. 31.1
(sfi, USA)



- D) SFI Spec. 31.2
(sfi, USA)



- E) SA 2000
(Snell, USA)



- F) K 98
(Snell, USA)



Nur die aufgeführten Helmnormen Nr. 1 bis 12 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 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 (s. a. Teil E) nicht schwerer als 1550 g sein.

ART. D.2 FAHRERANZUG

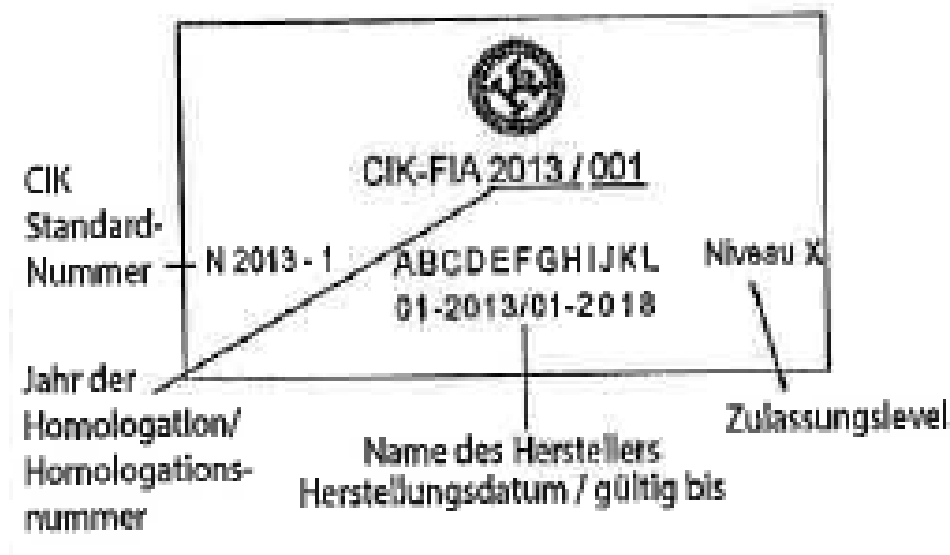
CIK-FIA-homologierter Overalls mit dem Homologations-Level 2 gemäß CIK-FIA-Reglement, Art. 3, sind während des Wettbewerbs für alle Klassen vorgeschrieben.

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.: 06/2013 – 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 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: 22.10.2015)

| 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 (D) | TAD Securitas (K-SW-TAD-BJ), (ohne Schrittgurt), muss unter Overall getragen werden | W-008/14 |
| <i>TAD Bavaria</i> | <i>TAD Securitas J EVO (wird mit Schrittgurt ausgeliefert), für das Tragen über dem Overall muss der Schrittgurt angebracht sein.</i> | <i>W-009/16</i> |
| 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: 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

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

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“ 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 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.