Kartsport

Inhalt

DMSB-Kart-Reglement ..... Seite 2

Technisches Reglement der CIK/FIA ..... Seite 24

Die Deutschen Kart-Meister seit 1964 ..... Seite 76

Nationale Kartklassen in Deutschland (Übersicht) ..... Seite 77

Internationale Kartklassen (CIK) in Deutschland ..... Seite 78

Demontage- und Montage-Stundensätze Kart-Motoren (Richtzeiten) ..... Seite 80

DMSB-abgenommene Outdoor-Kartbahnen ..... Seite 81

DMSB-Kart-Reglement 2021

Stand: 30.11.2020 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

INHALTSVERZEICHNIS

Teil A Allgemeine Bestimmungen

A.1 Grundlagen S. 3
A.2 Zugelassene Kartklassen S. 3

Teil B Sportliches Reglement

B.1 Zugelassene Bewerber und Fahrer S. 4
B.2 Definitionen S. 4
B.3 Dokumentenprüfung und Technische Abnahme S. 4
B.4 Allgemeine Sicherheit, Fahrvorschriften und Verhaltensregeln S. 4
B.5 Flaggen / Startampel S. 6
B.6 Test S. 7
B.7 Fahrerbesprechnung / Freies Training S. 7
B.8 Zeittraining / Qualifying S. 7
B.9 Vorstart / Startaufstellung S. 8
B.10 Formationsrunde S. 8
B.11 Start S. 9
B.12 Fehlstart S. 9
B.13 Fremde Hilfe / Reparaturzone S. 9
B.14 Neutralisation / Unterbrechung und Fortführung des Rennens / Heats S. 10
B.15 Beendigung des Rennens/ Parc-Fermé / Nachkontrolle S. 11
B.16 Platzierung S. 11
B.17 Wertungsstrafen S. 11
B.18 Regelung zur Frontspoiler-Befestigung S. 12
B.19 Proteste S. 12

Teil C Technisches Reglement

C.1 Zulassungsvoraussetzungen für das Kart S. 12
C.2 Definitionen S. 13
C.3 Technischer Zustand/ Allgemeine technische Bestimmungen S. 13
C.4 Kraftstoff und Schmieröl S. 16
C.5 Geräuschbestimmungen S. 16
C.6 Batterie S. 16

Teil D Bekleidungsvorschriften

D.1 Schutzhelm S. 18
D.2 Fahreranzug S. 19
D.3 Sicherheitswesten S. 20

Teil E Bestimmungen für Fahrer der Altersklasse (AK) 8 – 13 (PRE-JUNIORS*)*

E.1 Definitionen S. 20
E.2 Besondere Sicherheitsbestimmungen und -ausrüstung S. 21
E.3 Zukünftige Sicherheitsbestimmungen und -ausrüstung S. 21

Teil F Nationale Zusatzbestimmungen für die Klasse Mini

F.1 Chassis S. 21
F.2 Sicherheitssitz S. 23
F.3 Sicherheitslenkung S. 23

TEIL A - Allgemeine Bestimmungen

ART. A.1 GRUNDLAGEN

a) Vom DMSB genehmigte Kartrennen werden nach dem Internationalen Sportgesetz der FIA (ISG) mit Anhängen, den Sportlichen und Technischen Bestimmungen der CIK-FIA, dem DMSB-Veranstaltungsreglement, dem DMSB-Kart-Reglement, den DMSB-Lizenzbestimmungen, der Rechts- und Verfahrensordnung des DMSB (RuVO), den Beschlüssen und Bestimmungen des DMSB, den Umweltrichtlinien des DMSB, den Anti-Doping Regelwerk der nationalen und internationalen Anti-Doping Agentur (WADA/NADA-Code) sowie den Anti-Dopingbestimmungen der FIA, den Sportlichen und Technischen Reglement einer DMSB-genehmigten Serie (falls zutreffend), der Veranstaltungsausschreibung, dem Ethikkodex und Verhaltenskodex der FIA und dem Ethikkodex des DMSB und den sonstigen Bestimmungen der FIA, CIK-FIA und des DMSB durchgeführt. Für DMSB-Prädikate gelten zusätzlich die allgemeinen und besonderen Prädikatsbestimmungen des DMSB

b) Jede genehmigungspflichtige Veranstaltung (inkl. Kart-Clubsport) muss auf einer Kartbahn mit einer gültigen DMSB-Streckenlizenz bzw. CIK-FIA-Streckenlizenz durchgeführt werden. Bei einem Auslandsrennen einer nationalen DMSB-genehmigten Serie muss die Kartbahn eine CIK-FIA-Streckenlizenz oder eine Streckenlizenz vom betreffenden ASN besitzen.

   Insbesondere sind die zugelassenen Kartklassen gemäß Streckenlizenz zu beachten.

   Für CIK-FIA-Prädikatsveranstaltungen gelten die CIK-FIA-Bestimmungen.

c) Alle in Deutschland ausgeschriebenen Serien und Kartklassen im DMSB-geregelten Kartsport müssen vom DMSB jährlich genehmigt werden und dürfen hinsichtlich ihrer technischen Bestimmungen nur auf den hier genannten Klassen basieren. Das Leistungsgewicht solcher Kartklassen darf grundsätzlich das Leistungsgewicht von Karts der internationalen Kartklasse der CIK-FIA KZ2 nicht überschreiten (gilt nicht für Superkarts auf Automobil-Rennstrecken). Zusätzliche Restriktionen (z. B. Mindestalter; Mindestgewicht, max. Motordrehzahl etc.) innerhalb einer Serie/Klasse sind möglich, wenn diese ebenfalls DMSB-genehmigt sind. Es sind ebenfalls die DMSB-Richtlinien für die Genehmigung einer Serie/Veranstaltung im Automobilsport zu berücksichtigen.

d) Ein Wettbewerb im Kartsport kann aus mehreren Wettbewerbsteilen bestehen:

   Freies Training, Warm up, Zeittraining/Qualifying, Vorläufe (Heats), Hoffnungslauf, Rennen

ART. A.2 ZUGELASSENE KARTKLASSEN

Internationale Kartklassen

Mini	OK	OK Junior
KZ2	KZ	
Superkart		

Nationale Kartklassen

DMSB-Hinweis:

Seit 01.01.2020 wird die DMSB-Klasse Bambini durch die CIK-Klasse Mini abgelöst.

Derzeit DMSB/MSA-homologierte Chassis können, bis zum Auslaufen der jeweiligen Homologation, weiterverwendet werden.

Die Sicherheitsausrüstung (z.B. DMSB-homologierte Sicherheits-lenkung, DMSB- bzw. CIK-FIA-homologierter Sicherheitssitz) muss den nationalen Zusatzbestimmungen der Klasse Mini (Teil F) entsprechen *(dies gilt auch für ausländische Serien/Veranstaltungen in Deutschland)*.

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

Motor: DMSB-hom. 4-Takt mit Fliehkraftkupplung
Kategorie I (Serie): 250 bis 400 ccm gem. VTBR
Kategorie II (Spezial): max. 250 ccm

Chassis:
Kat. I: frei gem. VTBR
Kat. II: CIK-FIA-homologiert

Reifen:
Kat. I: 5 Zoll (gem. jeweiligen Reglement)
Kat. II: 5 Zoll CIK-FIA-homologiert (gem. jeweiligen Reglement)

Mindestgewicht:
Kat. I: 130 kg (gem. Reglement)
Kat. II: 155 kg (gem. Reglement) bei einem Fahrer-Mindestgewicht von 62 kg (-2 kg).
Junioren: 135 kg (mit DMSB-zugelassenen Sicherheitssitz -3 kg als Gewichtsbonus)

Fahrer:
Kat. I: Junioren bis 11 kW ab Jahrgang 2011, Senioren ab 11 kW ab Jahrgang 2009 gem. DMSB-Lizenzbestimmungen.
Kat. II: Junioren: Jahrgang 2005 bis 2009 gem. DMSB-Lizenzbestimmungen
Senioren: ab Jahrgang 2006 gem. DMSB-Lizenzbestimmungen

Geräuschlimit: 90 + 2 dB(A)

Das komplette DMSB-4-Takt-Basis-Reglement ist verfügbar unter hwww.dmsb.de/active/automobilsport/kartsport/

World Formula: gemäß CIK-FIA Stand 2011

Grundsätzlich benötigen die Motoren aller Klassen eine Homologation der CIK-FIA oder des DMSB (Ausnahme: Superkart-Motoren müssen eine Registration der CIK-FIA aufweisen).

Karts mit alternativem Antrieb (Elektrokarts u.a.)

Nationale A-Wettbewerbe mit Karts, welche über alternative Antriebstechnologien (z.B. Elektroantrieb) verfügen sind grundsätzlich, nach vorheriger Genehmigung durch den DMSB, möglich. Die vom DMSB veröffentlichten Richtlinien für die Durchführung von Veranstaltungen mit Elektrofahrzeugen sind einzuhalten (siehe DMSB-Homepage).

TEIL B – SPORTLICHES REGLEMENT

ART. B.1 ZUGELASSENE BEWERBER UND FAHRER

In Abhängigkeit vom Status der Wettbewerbsteilnahme gemäß DMSB-Veranstaltungsreglement) dürfen nur Bewerber und Fahrer teilnehmen, die Inhaber einer dem Wettbewerb entsprechenden und gültigen Lizenz sind. Sofern ausländische Teilnehmer zugelassen sind, müssen diese zusätzlich eine Auslandsstartgenehmigung ihres ASN´s vorweisen.

ART. B.2 DEFINITIONEN

a) Langstrecke (Long Circuit):

Nicht gleichbedeutend mit „Langstreckenwettbewerb".

Eine Rennstrecke gilt als „Long Circuit", wenn Kart-Wettbewerbe auf Automobil-Rennstrecken mit FIA-Lizenz (Graduierung 1, 2, 3 oder 4) stattfinden (Klassen KZ2, KZ1, oder Superkart).

b) Langstreckenwettbewerb:

Wettbewerb mit Rennen, welcher in der vorgesehenen Distanz wesentlich über die Distanz eines Rennens zu einer Meisterschaft/Serie hinausgeht. Den technischen Bestimmungen eines Langstreckenwettbewerbes liegen DMSB-/CIK/FIA-genehmigte Reglements zu Grunde.

Ein Rennen gilt im DMSB-Bereich als Langstreckenwettbewerb, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

- Vorgesehene Länge des Rennens (ohne vorgesehene Unterbrechung) ab 1 Stunde 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/*Beifahrer* mit ihrem/*ihren* Wettbewerbsfahrzeug/*en* erscheinen und die vorgeschriebene Kartausrüstung (s.a. Teil. D dieses Reglements) vorweisen und wenn gefordert das gültige Homologations- oder Datenblatt vorlegen.

Karts bzw. Fahrerausrüstungen, die den Technischen Bestimmungen nicht entsprechen, werden zurückgewiesen. *Es* kann eine erneute Vorführung angeordnet werden. Nach jeder unfallbedingten Beschädigung des Karts hat der betreffende Fahrer sein Kart unaufgefordert einem Technischen Kommissar *der Veranstaltung* vorzuführen.

ART. B.4 ALLGEMEINE SICHERHEIT, FAHRVORSCHRIFTEN UND VERHALTENSREGELN

B.4.1 **Allgemein**

a) Der Rennleiter/Renndirektor kann einem Fahrer, der gegen das Sportliche Reglement verstößt, die dafür vorgesehene Wertungsstrafe aussprechen und/oder diesen Fahrer den Sportkommissaren melden. Bewerber/Fahrer, die gegen das Technische Reglement verstoßen, werden den Sportkommissaren gemeldet.

b) Im Laufe eines Wettbewerbs muss jeder Fahrer, dem ein Verstoß gegen technische Bestimmungen mit der dafür vorgesehenen Flagge angezeigt wird - ausgenommen während der letzten Runde - unverzüglich in die Reparaturzone bzw. Boxengasse fahren. Erst nachdem die Reglementkonformität wieder hergestellt ist, darf er den Wettbewerb fortsetzen.

c) Der Fahrer darf während jedem Wettbewerbsteil keine fremde Hilfe auf der Rennstrecke erhalten, außer in der Reparaturzone, die er ohne fremde Hilfe erreichen muss.

d) Der Fahrer darf sich nicht entgegen der Fahrtrichtung auf der Rennstrecke und in der Boxengasse (bzw. in der Reparaturzone) bewegen, außer es ist unbedingt nötig, um eine gefährliche Situation zu vermeiden.

e) Es darf kein Fahrer die Einfahrt zur Strecke befahren, solange die Ampel an der Einfahrt auf rot geschaltet ist und in die Rennstrecke gefahrlos eingefahren werden kann. Kein Fahrer, der sich auf der Rennstrecke darf dabei behindert oder gefährdet werden.

f) Wenn der Rennleiter/Renndirektor einen Wettbewerbsteil 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 an einem Kart zu *verwenden*.

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. Es kann, je nach Situation, sowohl auf der rechten als auch auf der linken Seite überholt werden. Eine Fahr-

weise, die andere Fahrer behindern könnte, z. B. mehr als ein Richtungswechsel auf einer Geraden, um eine Position zu verteidigen, das Abdrängen eines Karts oder jeder andere ungewöhnliche Richtungswechsel, ist verboten. Eine „Zickzack"-Fahrweise oder der Wechsel der Fahrlinie zur Verhinderung eines begonnenen legalen Überholmanövers ist verboten. Verstöße *können* durch den Rennleiter/Renndirektor mit einer Wertungsstrafe bestraft *werden*.

Fahren zwei Karts teilweise oder komplett nebeneinander, so ist von den beteiligten Fahrern wenigstens eine Kartbreite zur Streckenbegrenzung auf der betreffenden Seite Platz zu lassen, so dass dadurch eine seitliche Berührung verhindert werden kann.

b) Sobald ein Kart von einem anderen Kart eingeholt wird, das dabei ist, es zu überrunden, muss der Fahrer des langsameren Karts dem Fahrer des schnelleren Karts bei der erstbesten Möglichkeit die Gelegenheit zum sicheren Überholen bieten.

Falls ein zu überrundender Fahrer allem Anschein nach nicht bemerkt, dass ein anderer Fahrer ihn überrunden möchte, werden dem zu überrundenden Fahrer an den Streckenposten durch die Sportwarte der Streckensicherung geschwenkte blaue Flaggen gezeigt

c) Ein Fahrer, der die blaue Flagge augenscheinlich missachtet, kann vom Rennleiter/Renndirektor 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 gilt:

- 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 den Wettbewerb fortsetzen. Dies darf jedoch nur dann erfolgen, wenn kein anderer 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 Wettbewerbsteil des/der betreffenden Fahrer nach sich ziehen.

g) Bei Kontakten/Kollisionen während eines Wettbewerbsteils kann gegen den verursachenden Fahrer eine Wertungsstrafe durch den Rennleiter/Renndirektor bzw. eine Strafe von den Sportkommissaren ausgesprochen werden.

B.4.3 ***Langsames Fahren* / Anhalten von Karts auf der Rennstrecke**

a) *Unnötiges langsames Fahren auf der Rennstrecke während eines Wettbewerbsteils ist nicht erlaubt.* Ein Fahrer, der nicht im *gewöhnlichen Renntempo* weiterfahren kann, muss dieses anzeigen *und die Rennstrecke verlassen.* Es liegt in seiner Verantwortung, dass das keine Gefahr darstellt.

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 Wettbewerbsteils 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 Tanken während eines Wettbewerbsteils ist verboten, mit Ausnahme von Langstreckenwettbewerben, bei welchen das Nachtanken in der Ausschreibung geregelt ist.

d) Abgesehen vom Fahrer, von Sportwarten der Streckensicherung und entsprechend benannten Offiziellen, darf während jedes Wettbewerbsteils niemand ein Kart berühren, ausgenommen in der definierten Reparaturzone.

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

f) Wenn ein Kart während eines Wettbewerbsteils stoppt und der Fahrer sich von seinem Kart entfernt, wird dieser Fahrer als ausgeschieden betrachtet und darf diesen Wettbewerbsteil nicht fortsetzen, ausgenommen während einer vom Rennleiter/Renndirektor angeordneten Rennunterbrechung

B.4.4 **Regeln zum Befahren der Boxengasse**

a) Die Boxengasse mit der Ein- und Ausfahrt von und zur Rennstrecke sind Teil der Rennstrecke.

b) Der Teil der Strecke, der zur Boxengasse oder Reparaturzone führt, wird als „Boxeneinfahrt" bezeichnet.

c) Die Zufahrt zur Boxengasse oder zur Reparaturzone darf während des Wettbewerbes grundsätzlich nur über die Boxeneinfahrt erfolgen.

d) Wenn ein Fahrer in die Boxengasse fahren will, muss er dieses deutlich anzeigen und sich versichern, dass er dies gefahrlos durchführen kann.

e) Den Fahrern, die die Boxen oder die Reparaturzone verlassen, ist es verboten, die Linie zu überfahren, die an der Boxen- oder Reparaturzonenausfahrt auf der Strecke als Trennungslinie zwischen der Ausfahrtslinie und der Strecke aufgebracht ist; Fälle höherer Gewalt ausgenommen (die als solche von den Sportkommissaren anerkannt sind).

f) Die Geschwindigkeit eines Karts in der Boxengasse muss jederzeit angemessen sein. In der Veranstaltungsausschreibung kann dafür eine erlaubte ma-

ximale Geschwindigkeit vorgeschrieben sein, wenn eine Messeinrichtung dafür ab dem freien Training vorhanden ist.

B.4.5 **Regelung zum Starten/Anlassen der *Motoren***

Grundsätzlich dürfen die Motoren nur auf der Rennstrecke (inkl. Vorstartbereich) nach Anweisung durch den Rennleiter/Renndirektor oder einen Vertreter für das Befahren der Rennstrecke für einen Wettbewerbsteil gestartet/angelassen werden. Außerhalb der Rennstrecke ist das Starten/Anlassen der Motoren verboten. Bei einem Verstoß gegen die vorgenannte Regelung kann der Bewerber/Fahrer mit einer Geldstrafe in Höhe von 100,- € bestraft werden. Im Wiederholungsfall kann der Bewerber/Fahrer durch die Sportkommissare disqualifiziert werden. In Ausnahmefällen (z. B. nach einer Reparatur) und nach Freigabe durch einen Technischen Kommissar kann der Motor für einen Probe- bzw. Testlauf in einem dafür ausgewiesenen Bereich gestartet werden. Dieser Bereich muss in der Veranstaltungsausschreibung bekanntgeben werden.

ART. B.5 FLAGGEN / STARTAMPEL

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

a) **Nationalflagge (wird *hochgehalten und schnell* gesenkt)**:

Startzeichen (Nur in Ausnahmefällen)

b) **Rote Flagge (geschwenkt):**

Im Training: Trainingsunterbrechung; die Teilnehmer fahren unverzüglich und unter größter Vorsicht in den *"Finish Park"*. Überholverbot!

Im Rennen: Rennunterbrechung; die Teilnehmer fahren langsam bis zum Start-/Ziel-Bereich oder einen anderen, zum Briefing bekannt gegebenen, Punkt. Überholverbot!

c) **Schwarz/weiß karierte Flagge (geschwenkt)**:

Ende des Rennens bzw. des Trainings oder der Session. Diese Flagge darf nur einmal passiert werden.

d) **Schwarze Flagge in Verbindung mit Zahl (Startnummer):**

Diese Flagge wird verwendet, um dem betreffenden Fahrer anzuzeigen, dass er sofort in die Reparaturzone oder in den *"Finish Park"* oder einen in der Ausschreibung festgelegten Platz fahren muss.

Sollte ein Fahrer, aus welchem Grund auch immer, dieser Anweisung nicht folgen, so sollte diese Flagge für höchstens zwei aufeinander folgende Runden gezeigt werden.

Die Entscheidung, die schwarze Flagge zu zeigen, kann nur mit Zustimmung der Sportkommissare getroffen werden.

Der Fahrer, dem die schwarze Flagge gezeigt wurde, hat sich umgehend beim Rennleiter/Renndirektor zu melden

e) **Schwarze Flagge mit einer orangenfarbenen Scheibe (*ca.* 40 cm Durchmesser) in Verbindung mit Zahl (Startnummer):**

Wird dem Fahrer gezeigt, dessen Kart aufgrund eines technischen Problems für ihn selbst oder andere zu einer Gefahr werden könnte oder offensichtlich dem technischen Reglement nicht mehr entspricht. Er muss bei der nächsten Möglichkeit in der Reparaturzone anhalten. Wenn das technische Problem beseitigt ist, darf der Fahrer den Wettbewerb fortsetzen.

f) **Schwarz/weiß diagonal unterteilte Flagge in Verbindung mit Zahl (Startnummer):**

Verwarnung für den betreffenden Fahrer im Fall eines festgestellten unsportlichen Verhaltens. Diese Flagge wird dem Fahrer während ein und demselben Wettbewerbsteil (Trainingssitzung, Heat, Rennen) nur einmal gezeigt. (Nötigenfalls wird er wegen wiederholtem unsportlichen Verhaltens aus dem Rennen genommen.)

Die drei letztgenannten Flaggen (d, e, f) sollten stillgehalten, zusammen mit *einer Tafel* mit einer 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 Fahrern, die bald überrundet werden bzw. überrundet sind, gezeigt. Der Fahrer beendet das Rennen und fährt direkt von der Rennstrecke zum *"Finish Park"*.

Diese Flagge wird nur in der Finalphase des Wettbewerbs eingesetzt und darf 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:

<u>Einfach geschwenkt:</u>

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.

<u>Doppelt geschwenkt:</u>

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 gelben Flagge bis zum Passieren der grünen Flagge nach der Gefahrenstelle verboten.

Die gelbe Flagge wird auch während der Neutralisationsphase gezeigt (geschwenkt oder stillgehalten).

i) **Gelbe Flagge mit roten Streifen (stillgehalten):**

Diese Flagge informiert den Fahrer, dass sich die Haftungseigenschaften durch Öl, Wasser oder sonstige mögliche Verunreinigung auf der Strecke plötzlich verschlechtert haben. Wenn wegen einsetzenden Regens dieses Situation eintritt, wird diese Flagge in Verbindung mit einer nach oben gerichteten Hand des Sportwartes der Streckensicherung über vier Runden gezeigt oder bis die Fahrbahnoberfläche wieder in normalen Zustand ist.

(Wird normalerweise nicht durch die grüne Flagge aufgehoben.)

j) **Hellblaue Flagge (geschwenkt):**

Im Training: Schnellerer Teilnehmer folgt dicht auf, bei nächster Möglichkeit überholen lassen.

Im Rennen: Eine Überrundung steht an, schnelleren Teilnehmer unverzüglich das Überholen ermöglichen.

k) **Weiße Flagge (geschwenkt):**
Langsam fahrendes Fahrzeug (Teilnehmer oder Einsatzfahrzeug) im Abschnitt voraus auf der Strecke.

l) **Grüne Flagge (geschwenkt):**

Strecke wieder frei. Sie soll von dem Posten gezeigt werden, der unmittelbar hinter dem Zwischenfall, der die gelbe(n) Flagge(n) erforderlich machte, liegt. Somit ist das Überholverbot ab der grünen Flagge 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 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 orangefarbiges 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.

<u>Digitale Lichtsignale als Ersatz für Flaggenzeichen:</u>

Die Flaggenzeichen können durch digitale Lichtsignale (LED-Säulen und LED-Tafeln) ergänzt oder ersetzt werden. Die Funktionsweise, Bedeutung der Signalgebung sowie die Position der digitalen Lichtsignale muss der Rennleiter / Renndirektor in der Fahrerbesprechung bekanntgeben.

ART. B.6 TEST

Wenn Testfahrten unmittelbar vor einer Veranstaltung 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 auch schriftlich und/oder via Online-Meeting erfolgen kann*. Die Fahrer sind verpflichtet, daran von Anfang bis Ende teilzunehmen. *Art und Weise der Durchführung der Fahrerbesprechung ist in der jeweiligen Veranstaltungsausschreibung zu beschreiben*

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) Ein Fahrer darf nur am Freien Training teilnehmen, wenn er die Dokumentenabnahme und das oder die für den Wettbewerb vorgesehene/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 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 (*z. B. bei* mehreren Trainingsgruppen.

e) Wenn das Freie Training einer Klasse in mehrere Trainingsgruppen eingeteilt wird, müssen diese Trainingsgruppen rechtzeitig am Offiziellen Aushang bekannt gegeben werden. Ein Nachtrainieren oder ein Training in einer ursprünglich nicht vorgesehenen Gruppe ist nicht zulässig.

ART. B.8 ZEITTRAINING / QUALIFYING

a) Das Zeittraining/Qualifying wird in einer oder mehreren Sessions (gemäß Serienausschreibung) durchgeführt.

Die detaillierte Definition des Zeittrainings ist in die Serienbestimmungen oder in die Veranstaltungsausschreibung aufzunehmen. Wenn nötig, wird der Ablauf in der Fahrerbesprechung bekannt gegeben.

b) Die Zeitnahme muss mit einem für den betreffenden Wettbewerb zugelassenen System mit einer Genauigkeit von mindestens 1/100 Sek. erfolgen.

c) Für das Zeittraining / Qualifying werden die einzelnen Trainingsgruppen vom Veranstalter festgelegt. Die Dauer der 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 (rotes Licht an der Ausfahrt). Zu diesem Zeitpunkt bereits begonnene Runden können zu Ende gefahren werden und werden gewertet. Gleichzeitig mit Beginn des Abwinkens wird die Zufahrt zur Strecke geschlossen.

Der vorgegebene Trainingszeitraum muss von den Fahrern eingehalten werden. Ein Nachtrainieren oder ein Training in einer ursprünglich nicht vorgesehenen Gruppe ist nicht zulässig.

Fahrer, welche nicht im Renntempo auf der Strecke fahren, dürfen in keinem Fall die Ideallinie benutzen. Jede Behinderung eines anderen sich im Zeittraining/ Qualifying befindlichen Fahrers kann bestraft werden.

d) Die schnellste Rundenzeit des Fahrers bestimmt die Startposition gemäß Serienbestimmungen für die/ das Heats/Rennen. Bei Zeitgleichheit entscheidet die nächstschnellere Runde usw.

Wird auf diese Weise kein Unterschied festgestellt, ist der Fahrer der bessere, der zuerst seine schnellste Runde gefahren hat

Findet das Zeittraining einer Wertungsklasse in mehreren Gruppen statt, werden die Startpositionen im Rotationsverfahren zwischen den einzelnen Gruppen vergeben, wobei der schnellste Fahrer der schnelleren Gruppe die Startposition eins, der schnellste Fahrer der zweitschnellsten Gruppe die Startposition zwei usw. erhalten.

Für das Rennen bzw. ggfs. die Vorläufe (Heats) qualifizieren sich *die somit ergebenden* Zeit-schnellsten bis die max. zugelassene Starterzahl für das Rennen erreicht ist. Besondere 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 115% der Zeit des Schnellsten der Wertungsklasse.

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 abgetrenntes Areal, zu dem grundsätzlich nur berechtigte Personen Zutritt haben.

Sobald der Zugang zum Vorstartbereich für eine Klasse gestattet ist, haben die Fahrer dieser Klasse die Berechtigung, mit ihrem rennfertigen Kart (ein Kart) und einem (1) Mechaniker je Fahrer, dieses Areal zu betreten.

Jegliche Arbeiten an den Karts mit Ausnahme der Korrektur des Reifendrucks im Vorstartbereich ist verboten.

Der Zugang zum Vorstart wird fünf Minuten vor der vorgesehenen Startzeit des Rennens geschlossen.

Fahrer, die nicht rechtzeitig den Vorstartbereich erreichen (verspätete Fahrer), dürfen nur 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 *gemäß der jeweiligen Serienausschreibungen* bestimmt.

c) Der Fahrer auf Startplatz eins jeder Startaufstellung eines Wettbewerbsteils kann auch die jeweils andere Seite in der ersten Reihe für seinen Start auswählen. Will er von diesem Recht Gebrauch machen, ist davon der Rennleiter/Renndirektor zu informieren, bevor das Zeichen zum Verlassen des Vorstarts gegeben wurde. Bleibt diese Information aus, ist der Startplatz eins auf der Seite, wie in der Streckenlizenz bzw. Ausschreibung angegeben.

Ein 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 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.

e) Ob ein "Start Servicing Park" und/oder ein "*Finish*-Park" gemäß CIK-FIA-Bestimmungen eingerichtet wird, kann in der jeweiligen Veranstaltungs- und/oder Serienausschreibung geregelt werden.

ART. B.10 FORMATIONSRUNDE

Vor jedem Start ist annährend 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 *wieder losfahren*, wenn das gesamte Feld ihn passiert hat. Er kann sich dann hinter der Formation (Feld) anschließen und unter Beachtung vorgenannter Punkte a) oder b) starten. 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. Die Linien der Kennzeichnung der Korridore gehören zu den Startkorridoren.

b) Stehender Start

Am Ende der Formationsrunde steht ein Sportwart mit erhobener ROTEN FLAGGE an der Startlinie und die Fahrer nehmen ihre Startposition ein. Alle Lichter der Startampel sind aus. Wenn alle Fahrer auf ihrer Startposition stehen, wird dieses durch einen Sportwart am Ende der Formation mit der GRÜNEN FLAGGE angezeigt und der Sportwart mit der roten Flagge geht beiseite. Danach wird das ROTE LICHT angeschaltet. Innerhalb der nächsten 6 Sekunden wird der Start freigegeben, indem das ROTE LICHT erlöscht.

Kann ein Fahrer nicht starten, verbleibt er in seinem Kart und hebt zur Information deutlich einen Arm. In diesem Fall darf der Fahrer, der die extra Formationsrunde verursacht hat, bei der folgenden Startaufstellung nicht seinen ursprünglichen Startplatz einnehmen (gilt auch bei weiteren extra Formationsrunden), sondern den letzten Startplatz bzw. einen Startplatz hinter der letzten Startreihe.

c) Extra Formationsrunde:

Ist der Starter nicht zufrieden (gilt für rollenden und stehenden Start), wird eine weitere Formationsrunde gefahren. Die Anzeige für eine extra Formationsrunde erfolgt durch ein ORANGENES BLINKLICHT oder ein anderes zur Fahrerbesprechung bekannt gegebenes Zeichen des Rennleiters/Renndirektors/Starters. Das rote Ampellicht bleibt angeschaltet.

d) Die Startprozedur ist durch den Rennleiter/Renndirektor zur Fahrerbesprechung bekannt zu geben.

ART. B.12 FEHLSTART/FRÜHSTART

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

Als Fehlstart gilt insbesondere folgendes:

- Verlassen der Formation vor Abgabe des Startsignals (z.B. Überfahren der Sektorenmarkierung)
- nicht korrekte Geschwindigkeit während der Startphase beim rollenden Start
- Vorwärtsbewegung des Karts vor dem Startsignal beim stehenden Start
- falscher Startplatz bzw. Startposition (z.B. vor dem Poleman)
- nicht korrekte Startposition beim stehenden Start

Als Frühstart gilt beim stehenden Start das Vorwärtsbewegen des Karts bevor die roten Ampellichter erloschen sind.

b) Jeder festgestellter Fehlstart oder Frühstart wird durch den Rennleiter/Renndirektor mit einer Wertungsstrafe gemäß Art. B.17 bestraft.

c) Im Falle eines wiederholten Fehlstarts kann der Rennleiter/Renndirektor die Startprozedur mit der roten Flagge stoppen und *die Verursacher* den Sportkommissaren melden.

ART. B.13 FREMDE HILFE / REPARATURZONE

a) Nach Abgabe des Signals (grüne Flagge) zum Befahren der Strecke durch den Rennleiter/Renndirektorzu 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 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 / UNTERBRECHNUNG 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 und kann der Geschwindigkeit der Formation nicht mehr folgen.

d) Während der Neutralisationsphase bestimmt der Fahrer des führenden Karts die Geschwindigkeit, die stark reduziert sein muss. Alle anderen Karts müssen in einer geschlossenen Formation folgen.

e) Es darf in die Reparaturzone gefahren werden, aber die Ausfahrt darf erst dann erfolgen, wenn dieses durch einen Offiziellen erlaubt wird. Das wieder einfahrende Kart kann der Formation in moderater Geschwindigkeit folgen, bis es zum letzten Kart 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 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. An den Streckenposten werden die Tafeln und die gelben Flaggen eingezogen und für eine Runde geschwenkte grüne Flaggen gezeigt.

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

i) Wird das Rennen während der Neutralisationsphase beendet, wird *an der Ziellinie* die karierte Flagge gezeigt.

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 werden an den Streckenposten gleichzeitig rote Flaggen gezeigt.

Alle Fahrer müssen sofort das Rennen unterbrechen, ihre Geschwindigkeit reduzieren und langsam zur Startlinie oder einen anderen in der Fahrerbesprechung bekannt gegebenen Ort fahren bzw. den Anweisungen der Sportwarte der Streckensicherung folgen. Überholen ist dabei verboten.

Es herrschen vom Zeigen der roten Flaggen bis zur Aufhebung durch den Rennleiter/Renndirektor Parc-Fermé-Bestimmungen, d. h. jegliche Arbeiten am Kart sind verboten.

Der Rennleiter/Renndirektor legt fest, ob in der Unterbrechungszeit bis zur Fortführung dieses Rennens die Parc-Fermé-Bestimmungen aufgehoben werden und Reparaturen durchgeführt werden können.

Ein Chassis-Tausch (sofern dieses die Serienbestimmungen zulassen) ist nur zulässig, wenn der Grund der Unterbrechung geänderte Wetterbedingungen sind und sich das zweite Chassis bereits im *„Start Servicing Park"* befindet.

Fahrer, deren Kart bis zur Fortführung des Rennens nicht rennfertig *sind*, können nur aus der Reparaturzone nachstarten.

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

a) Wenn nicht wenigstens 2 komplette Runden bis zum Zeigen der roten Flagge durch den Führenden absolviert wurden, wird der erste Start für ungültig erklärt und der Neustart erfolgt mit der ursprünglichen Startaufstellung innerhalb der dem Zeigen der roten Flagge folgenden 30 Minuten. Der Rennleiter/Renndirektor entscheidet, ob der Vorstart auch vor dem Restart zu einer festgelegten Zeit geschlossen wird. Die Renndistanz entspricht der ursprünglich vorgesehenen Distanz.

b) Wenn der Führende zum Zeitpunkt des Zeigens der roten Flaggen mehr als 2 Runden und weniger als 75 % der vorgesehenen Renndistanz *(aufgerundet)* absolviert hat, wird der Restart innerhalb der folgenden 30 Minuten gegeben. Diese Restartzeit ist sobald als

möglich bekannt zu geben. Der Countdown muss mindestens mit der 10-Minuten-Bekanntgabe erfolgen. Die Distanz des wieder gestarteten Rennens/ Heats entspricht der Differenz zwischen der ursprünglich vorgesehenen 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 Rennen mit Verwendung der Flagge gemäß Art. B.5.g) im Moment des Rennabbruches befanden, sind zum Neustart zugelassen.

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 des betreffenden Rennens.

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

c) Sind mindestens 75 % der vorgesehenen Renndistanz vom Führenden 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 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 zum Verlassen des Wiegebereichs gelten nach dem Abwinken des Rennens Parc-Fermé-Bestimmungen.

B.15.4 **Nachkontrolle**

a) Die Sportkommissare haben das Recht, alle Karts, Ersatzmotoren und Reifen (alle abgenommenen Sätze) einer Kontrolle durch die Technischen Kommissare unterziehen zu lassen.

b) Fahrer, die eine solche Überprüfung verweigern oder das Kart oder einzelne Teile des Karts einer angeordneten Untersuchung entziehen, werden *disqualifiziert*.

c) Kosten die aufgrund von technischen Untersuchungen vor Ort, von Amts wegen angeordnet, den Teilnehmern entstehen, werden nicht erstattet

ART. B.16 PLATZIERUNG

a) Alle Fahrer platzieren sich nach der Anzahl der von ihnen gefahrenen Runden. Sieger ist der Fahrer, der nach Zurücklegen der vorgesehenen Distanz (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 können bei festgestellten Verstößen vom Rennleiter/Renndirektor und den Sportkommissaren verhängt werden.

b) Verstöße, die vom Rennleiter/Renndirektor geahndet werden können, sind:

- Fehl-/Frühstart
  - Start von einer nicht korrekten Position, z. B. vor dem Polesetter beim rollenden Start – Zeitstrafe 5 s
  - Wiederholtes Nichtbeachten der vorgegebenen Geschwindigkeit beim rollenden Start – Zeitstrafe 5 s

- Vorwärtsbewegen des Karts bevor die roten Ampellichter erloschen sind (=Frühstart beim stehenden Start) – Zeitstrafe 5 s

  Beim rollenden Start wird das Verlassen des entsprechenden Startkorridors vor dem Startsignal wie folgt bestraft:
- Überfahren der Korridor-Markierung mit zwei Rädern – Zeitstrafe 3 s
- Überfahren der Korridor-Markierung mit vier Rädern – Zeitstrafe 10 s

- Überholen nach der roten Linie bei rollendem Start – Zeitstrafe 5 s
- Verstoß gegen die Fahrvorschriften und Verhaltensregeln - Zeitstrafe 5 s
- *Verstoß gegen das Überholverbot bei gelber Flagge – Zeitstrafe 10 s*

  (Bemerkung: sollte bei einem nicht vermeidbaren Überholen der Platz wieder zurückgegeben werden, kann von einer Bestrafung abgesehen werden)
- *Ein festgestellter Verstoß gegen das Überholverbot bei doppelt gelben Flaggen oder roter Flagge wird grundsätzlich den Sportkommissaren gemeldet.*
- Nichtbeachten von *sonstigen* Flaggenzeichen (ohne festgestellte Gefährdung anderer) - Zeitstrafe 5 s
- Verlassen der Rennstrecke mit allen vier Rädern mit Wettbewerbsvorteil - Zeitstrafe 5 s
- Frontspoiler befindet sich in einer nicht korrekten Position:
  - im Heat / Rennen: Zeitstrafe 5 s (kein Protestrecht möglich)
  - im Zeittraining: Rückversetzung um 5 Plätze im Zeittraining dieser Klasse (kein Protestrecht möglich)

Durch den Rennleiter/Renndirektor ausgesprochene Zeitstrafen sind mit dem Rechtsmittel der Berufung nicht anfechtbar.

c) Festgestellte Verstöße gem. Art. B.17.b) während des freien Trainings werden den Sportkommissaren gemeldet.

d) Festgestellte Verstöße gem. Art. B.17.b) und festgestellte Behinderung eines anderen Fahrers gem. Art. B.8.c) während des Zeittrainings können vom Rennleiter/Renndirektor mit folgenden Wertungsstrafe geahndet werden:
   - Streichung der drei schnellsten Runden im Zeittraining

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

f) Während eines Wettbewerbsteils 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

h) Alle vom Rennleiter/Renndirektor ausgesprochenen Wertungstrafen sind umgehend den Sportkommissaren mitzuteilen.

ART. B.18 REGELUNG ZUR FRONTSPOILER-BEFESTIGUNG

a) Die Verwendung des CIK-FIA Frontverkleidungs-Befestigungssystems ist in allen Kart-Klassen im Rahmen eines DMSB-genehmigten Kartrennens vorgeschrieben (Ausnahme: Superkart). Der Teilnehmer (Fahrer/Mechaniker) betritt zum entsprechenden Wettbewerbsteil den Start Servicing Park mit dem Kart und mit demontierter Frontverkleidung. Erst auf Anordnung eines Offiziellen wird die Frontverkleidung mit dem Befestigungskit innerhalb des "Start Servicing Park" montiert.

   Nach dem jeweiligen Wettbewerbsteil kontrolliert ein Technischer Kommissar oder ein Beauftragter (als Sachrichter benannt) unmittelbar vor der Wiegeprozedur das Kart hinsichtlich der Position der Frontverkleidung.

b) Bei allen DMSB-genehmigten Kartserien und Veranstaltungen gilt folgende Vorgehensweise zur Bestrafung bei ausgelöstem Frontspoiler (Frontspoiler befindet sich in einer nicht korrekten Position):
   - Jedes Kart, an dem sich der Frontspoiler nicht in der korrekten Position befindet, wird dem Rennleiter/Renndirektor gemeldet und führt ohne weitere Untersuchung zu einer Zeitstrafe von 5 Sekunden für den entsprechenden Fahrer.
   - Unabhängig von der Situation ist eine Rücknahme der Zeitstrafe grundsätzlich nicht möglich.).
   - Es ist verboten, nach der Zielflagge Arbeiten am Kart durchzuführen. Verstöße gegen dieses Verbot bestrafen die Sportkommissare mit einer Disqualifikation vom entsprechenden Wettbewerbsteil 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 Wettbewerbsteils auf dem dafür vorgeschriebenen Weg erreicht wird.

ART. B.19 PROTESTE

In Anlehnung an die internationalen Bestimmungen der CIK-FIA und in Ergänzung zum Art. 24 (1) des DMSB-Veranstaltungsreglement gelten für DMSB-genehmigte Kartrennen hinsichtlich der Protestfristen folgende abweichende Regelungen:

Das Recht zum Protest hat nur der Bewerber. Proteste müssen dem Rennleiter oder seinem Stellvertreter innerhalb von 10 Minuten nach der Veröffentlichung der Ergebnisse des Qualifyings (gezeitetes Training) und der Heats sowie innerhalb von 30 Minuten nach der Veröffentlichung der Ergebnisse der Rennen der Final-Phase (Prefinale, Finale, Rennen) übergeben werden.

Bei Abwesenheit des Rennleiters oder seines Stellvertreters sind sie den Sportkommissaren des Wettbewerbs zu übergeben.

Die Protestform und Protestkaution müssen den Bestimmungen des DMSB-Veranstaltungsreglement entsprechen.

Gegen verhängte Wertungsstrafen bezüglich Frontspoiler und seiner Befestigung gemäß Art. B.17 ist ein Protest nicht zulässig.

TEIL C – TECHNISCHES REGLEMENT

Die internationalen Kartklassen (siehe Teil A des Reglements) werden allein durch das Technische Reglement der CIK-FIA geregelt. Ausnahmen sind nachstehend im Teil C aufgeführt.

ART. C.1 ZULASSUNGSVORAUSSETZUNGEN FÜR DAS KART

Über das DMSB-Veranstaltungsreglement hinaus gilt:

- Übereinstimmung mit den für das Kart geltenden sportgesetzlichen Bestimmungen;
- Übereinstimmung mit CIK/FIA- bzw. DMSB-Homologationsblatt (falls zutreffend);
- ein wie im Veranstaltungs-Reglement (VR) geforderter Wagenpass o. ä. Dokument ist grundsätzlich nicht erforderlich (Ausnahme: DMSB-Kartpass für behinderungsbedingt umgebaute Karts).

ART. C.2 DEFINITIONEN

a) Kart:

Gemäß Definition des Art. 1.2.1.1 des CIK-FIA Technischen Reglements.

Hierüber hinaus gilt:

Der maximale Gesamt-Hubraum des Motors/der Motoren eines Karts darf 250 ccm bei Zweitaktmotoren oder 400 ccm bei Viertaktmotoren nicht überschreiten. Die gemäß jeweiligem Reglement zulässigen Toleranzen bleiben unberücksichtigt. Des Weiteren benötigen die Motoren grundsätzlich eine CIK-FIA bzw. DMSB-Homologation, es sei denn die entsprechende Serie verfügt über eine Freigabe der CIK-FIA auf Basis eines Datenblatt des Motorenhersteller.

b) Freigestellt:

Das betreffende Teil darf in jeder Hinsicht bearbeitet oder verändert werden, wobei es auch gegen ein anderes Teil ersetzt werden darf. Vollkommene Freiheit besteht auch hinsichtlich Material, Form und Anzahl; d.h., das Teil darf auch vollkommen weggelassen werden.

c) Homologationsblatt:

Offizielle Bestätigung der CIK/FIA oder des ASN (nationale Sporthoheit), dass ein bestimmtes Bauteil oder Fahrzeug in ausreichender Stückzahl hergestellt wurde, um in einer internationalen Kartgruppe bzw. nationalen Kartklasse eingestuft und eingesetzt zu werden. Das Homologationsblatt setzt sich zusammen aus einer Basis-Homologation (in der die Serie beschrieben wird), inklusive Anhängen und evtl. Homologationsnachträgen (z.B. für Erweiterungen: Nachtragstyp VO = Variant Option oder für Korrekturen: Nachtragstyp: ER = Erratum).

d) Rad:

Das Rad ist die Felge mit montiertem luftbefülltem Reifen, welches der Lenkung oder dem Antrieb des Karts dient (vgl. auch Art. 1.2.6 des CIK-FIA-Technischen Reglements).

e) Einkreis-Wasser-Kühlsystem:

Dieser wird durch nur einen Kühler, max. einer Pumpe und einem Einkreis-Leitungssystem ohne jegliche Kombination (z.B. 2 in 1 Kreislauf) gebildet.

Des Weiteren ist ein zusätzlicher By-pass-Kreislauf, welcher dem normalen Funktionieren des Thermostats dient, zulässig.

f) Telemetrie:

Jegliche Art von kabelloser Übertragung technischer Echtzeit-Daten vom Fahrzeug zur Box/Empfänger oder umgekehrt, während sich das Fahrzeug in Bewegung befindet.

Die Verwendung eines GPS-Geräts am Kart wird nicht als Telemetrie angesehen.

g) Verbundwerkstoff:

Material bestehend aus mindestens zwei Komponenten, welche im inhomogenen Verbund der Materialgesamtheit Eigenschaften verleiht, die keine der Einzelkomponenten einzeln aufweist Bsp.: Glasfaser und Kleber/Härter.

h) Metall-Legierung:

Eine Metall-Legierung ist ein durch Zusammenschmelzung erzeugtes homogenes Material, welches mindestens aus zwei chemischen Elementen besteht, von denen das überwiegende Grundelement ein Metall sein muss.

Die Bezeichnung der Legierung wird durch ihre Grundelemente (Komponenten) bestimmt.

i) Data processing/ Data Logging

Jedes System, mit oder ohne Aufzeichnung, am Kart installiert, welches dem Fahrer oder seinem Team ermöglicht, während oder nach dem Rennen, jegliche Informationen zu lesen, zu erkennen, zu erhalten, aufzuzeichnen oder zu übertragen.

ART. C.3 TECHNISCHER ZUSTAND/ ALLGEMEINE TECHNISCHE BESTIMMUNGEN

C.3.1 Reglementskonformität der Karts

Die Karts müssen ab dem Zeitpunkt der Technischen Abnahme in allen Punkten den Technischen Bestimmungen (Internationalen Bestimmungen der CIK/FIA, den Bestimmungen des DMSB sowie den gesonderten Serien-Bestimmungen) entsprechen.

Die zugeteilten Startnummern haben die Teilnehmer vor der Technischen Abnahme am Wettbewerbsfahrzeug vorn, hinten und an beiden Seitenkästen anzubringen.

C.3.2 Besondere technische Bestimmungen des DMSB

a) Karosserie:

Für die Karts aller Klassen 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.

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- oder FIA-*homologierter* Sicherheits-Sitz ist in der *Mini*-Klasse sowie für alle Fahrer der „Altersklasse 8 - 13" (PRE-JUNIORS) vorgeschrieben (s.a. E.2.2).

Für alle Junioren- und Senioren-Klassen im Kartsport gibt es eine Gewichts-Bonus-Regelung bei Verwendung eines DMSB-zugelassenen 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 *Mini*-Klasse darf der Sitz an seinen oberen Befestigungspunkten nur mit einer (1) Sitzstrebe pro Seite befestigt sein, d.h. es sind keine zusätzlichen Sitzstreben erlaubt.

DMSB-Homologationen Kart-Sicherheits-Sitze:

(Stand: 29.11.2018)

Hom.-Nr.	Hersteller	Modell	zugelassen für
KS 2007-05/11* (ehem. KS-005/06)	Abt Sportsline	Abt Aeroliner	Bambini-Klasse (max. 115 kg)
KS 2007-06/11* (ehem. KS-006/06)	Abt Sportsline	Abt Aeroliner	Junior- und VT-Klassen bis 160 kg
KS-2007-02/11* KS-2007-03/11* (ehem. KS 2010-01/10)	TAD Bavaria TAD Bavaria	Champion Rookie	Bambini-Klassen alle Klassen bis 160 kg
KS-2007-04/11* (ehemals KS-2007-04/12)	TAD Bavaria	Primus	Bambini-Klasse alle Klassen bis 115 kg
KS-2007-08/14* (ersetzt KS-2007-07/13)	TAD Bavaria	Securus Bambini	alle Klassen bis 115 kg
KS-2007-07/14*	TAD Bavaria	Securus Evo	alle Klassen bis 165 kg

* optionale Verlängerung durch Hersteller möglich

Vorgenannte Sitze wurden gemäß FIA-Spezifikation 2007 erfolgreich getestet

Die Liste der FIA homologierten Sicherheitssitze (technische Liste Nummer 79) ist zu finden auf fia.com.

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 Heckauffahrschutz) 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 *Mini*-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:

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.).

Die Kamera muss am Frontschild angebracht sein. Die Kamera und die zugehörige Halterung müssen dem Technischen Kommissar vorgeführt und vor der Verwendung von diesem freigegeben werden.

Das Gesamtgewicht der Kamera inklusive Halter und Batterien darf 350g nicht überschreiten.

Die Startnummer darf unter keinen Umständen verdeckt werden.

Andere Kamerasysteme, egal welcher Art, am Kart oder am Fahrer (Helm, Overall, etc.) sind nicht zulässig.

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

m) Sicherheits-Lenkung

Die Verwendung einer DMSB-homologierte Sicherheitslenkung gemäß Standard KSS-2008 (Kart-Sicherheits-

Lenkungselement) ist in der *Mini*-Klasse sowie für alle Fahrer der „Altersklasse 8 – 13", (PRE-Juniors) vorgeschrieben.

Den Fahrern aller Junioren- und Senioren-Klassen wird die Verwendung einer DMSB homologierten Sicherheitslenkung gemäß Standard KSS-2008 empfohlen.

ART. C.4 KRAFTSTOFF UND SCHMIERÖL

a) Kraftstoff

Der Kraftstoff muss den CIK/FIA-Bestimmungen (Techn. Reglement Art. 2.21.1) sowie der DIN EN 228 (unverbleiter Otto-Kraftstoff) entsprechen. Zur Kontrolle können Kraftstoffproben entnommen werden. Die Karts aller Klassen müssen nach jedem Training und Rennen noch soviel Kraftstoff im Tank haben, dass mindestens 2 Liter entnommen werden können. Ein Protest gegen die Kraftstoffrestmenge ist nicht zulässig.

Der Kraftstoff muss an einer Reihe von öffentlichen Tankstellen aus der Zapfsäule für jedermann erhältlich sein. 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 beigemengt 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 Mini 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:

<u>gezeitetes Training:</u>

- Platzierungs-Rückstufung um 5 Plätze/dB(A)
- Ab einer Überschreitung des Grenzwertes um 3,0 dB(A) erfolgt Ausschluss

<u>Rennen:</u>

- 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 (kg)	Kapazität (mAh)	Spannung (V)
1	RLB 2013-01/13	Aliant	ELSA Solutions srl	X4	140	67	148	1620	9200	13,2
2	RLB 2013-04/13	Speed Kart Products	RKB Elektronik AG	LiFePO4 4S1P	55	55	70	355	2500	12,8
3	RLB 2013-05/13	NVISION	SHENZHEN GREPOW BATTERY CO.,LTD	7843128 X4s	136,7	43	30,8	395,5	3700	14,8-16,8
4	RLB 2013-06/13	Lithium Powerbloc 3300/ BEYMO	BMZ GmbH	Lithium Eisen Phosphat Batterie	95	65	83	700	3300	13,2-14,4
5	RLB 2013-08/14	Lithium Power-bloc 2500/ BEYMO	BMZ GmbH	Lithium Eisen Phosphat Batterie	80	40	114	500	2500	13,2-14,4
6	RLB 2013-07/13	Graupner	Intellect Pioneering Battery Technology Co., Ltd	99081 Lithium Polymer Batterie	137,5	46,6	49	575	4000	13,2
7	RLB 2013-09/14	Speed Kart Products	Yutong Power Co. Ltd	YT68421 25PH	132	43	28	340 (+/- 20)	3200	14,8
8	RLB 2013-10/14	Rotax RX 7-12L	Super B	4FP66/15 194	94	65	150	675	2500	13,2
9	RLB 2013-11/14	Aliant Ultralight Battery	ELSA Solutions srl	X1P	90	40	115	460	2300	13,2
10	RLB 2013-12/14	Aliant Ultralight Battery	ELSA Solutions srl	X2	85	67	148	880	4600	13,2
11	RLB 2013-13/14	Pulsartec Plus Lithium 7500	BE Power GmbH	Lithium Blended	95	65	150	1250	7500	14,4-16,8
12	RLB2016-15/17	Lithium Power-bloc – S 5500	BMZ GmbH	Recharge-able Lithium Ion Batte-ry LPB-S 5500	94,8	100,2	82,7	1000	5500	12,8
13	RLB2016-20/17	Beltenick	Hangzhou Wanma High-energy Battery Co. Ltd.	HJT12B-FP-S	131	65	150	1100	4000	12
14	RLB2016-22/17	Super B	Super B bv	SB12V52 00P-BC	85	61	113	870	5000	13,2
15	RLB2016-23/17	Super B	Super B bv	SB12V10 P-DC	135	80	120	1750	10000	13,2
16	*RLB 2016-34/18*	*Super B*	*Super B bv*	*SB12V2 600P-AC*	*84*	*35*	*114*	*460*	*2.500*	*13,2*

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

TEIL D – BEKLEIDUNGSVORSCHRIFTEN

Die Fahrerbekleidung muss dem Technischen Reglement der CIK/FIA (Art. 3) entsprechen. Darüber hinaus gelten im DMSB-Bereich folgende abweichende Bestimmungen.

ART. D.1 SCHUTZHELM

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

1. CMS 2007 (CMH-Standard) (Snell/FIA)

ACHTUNG: Im DMSB-Bereich ist die Norm CMS2007 bzw. CMR2007 oder CMS 2016 bzw. CMR 2016 für alle *Mini-* und Junioren-Fahrer vorgeschrieben!

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

ACHTUNG: Im DMSB-Bereich ist die Norm CMS2007 bzw. CMR2007 oder CMS 2016 bzw. CMR 2016 für alle *Mini-* und Junioren-Fahrer vorgeschrieben!

3. CMS 2016 (CMH-Standard) (Snell/FIA)

ACHTUNG: Im DMSB-Bereich ist die Norm CMS2007 bzw. CMR2007 oder CMS 2016 bzw. CMR 2016 für alle *Mini-* und Junioren-Fahrer vorgeschrieben!

4. CMR 2016 (CMH-Standard) (Snell/FIA)

ACHTUNG: Im DMSB-Bereich ist die Norm CMS2007 bzw. CMR2007 oder CMS 2016 bzw. CMR 2016 für alle *Mini-* und Junioren-Fahrer vorgeschrieben!

5. SAH 2010 (Snell, USA), gültig bis 31.12.2023

6. SA 2010 (Snell, USA), gültig bis 31.12.2023

7. SA 2015 (Snell, USA), gültig bis 31.12.2023

8. K 2010 (Snell, USA), gültig bis 31.12.2023

9. K 2015 (Snell, USA)

10. FIA 8860-2010 (FIA-Norm)

11. FIA 8860-2004, (FIA-Norm), gültig bis 31.12.2020

12. FIA 8859-2015 *(FIA-Norm)*

13. FIA 8860-2018 (FIA-Norm)

14. FIA 8860-2018-ABP (FIA-Norm)

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

A) ECE 22-05 *(EU)
(gültig bis 31.12.2021)

E1
052239 - 41629

* 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).

B) SFI Spec. 31.1 *(gültig bis 31.12.2021)*
(sfi, USA)

C) SFI Spec. 31.2 *(gültig bis 31.12.2021)*
(sfi, USA)

D) SA 2000 (gültig bis 31.12.2021)
(Snell, USA)

E) K 98 (gültig bis 31.12.2021)
(Snell, USA)

F) SA 2005 (gültig bis 31.12.2021) (Snell, USA)

G) K 2005 (gültig bis 31.12.2021) (Snell, USA)

H) SFI Spec. 31.1A (gültig bis 31.12.2021) (sfi, USA)

I) SFI Spec. 31.2A (gültig bis 31.12.2021) (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 Mini- und Junioren-Klassen (inkl. OK-Junior) ist ein Helm gemäß der FIA/Snell-Norm CMS2007 bzw. CMR2007 oder CMS 2016 bzw. CMR 2016 vorgeschrieben.

Eine Ausnahme hiervon kann nur gewährt werden, wenn der Kopfumfang des Fahrers 59cm überschreitet (bis zu dieser Größe werden CMH-Helme derzeit angeboten – siehe Anhang 2b des CIK-Technik-Reglements auf der CIK-Homepage) und hierfür ein ärztliches Attest (z.B. vom Rennarzt) vorgelegt wird.

Die CMS-/CMR-Helme wurden explizit für Kinder und Jugendliche im Motorsport entwickelt und nach der neuesten und anspruchsvollsten Norm, dem Snell/FIA CMH-Standard (Children´s Motorsport Helmet), getestet. Die Helme sind speziell auf die Kopfform von Kindern und Jugendlichen unter 15 Jahren angepasst (bis Größe 57-59) und weisen trotz höchster Widerstandsfähigkeit ein geringeres Gewicht als Helme anderer Normen auf (max. 1300 g).

Der Helm darf während des Wettbewerbes zu keinem Zeitpunkt schwerer als 1800 g und bei den Junioren (alle Junior-Klassen, z.B. OK-Junior, VT-Junior oder World Formula-Junior), in der Klasse Mini sowie allen Fahrern der Altersklasse 8 – 13 PRE-Juniors (s. a. Teil E) nicht schwerer als 1550 g sein.

ART. D.2 FAHRERANZUG

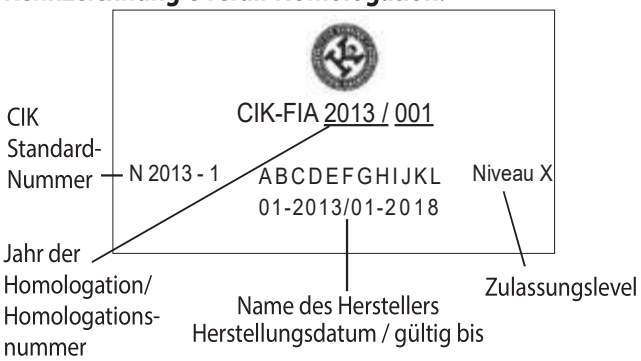
CIK/FIA-homologierter Overalls mit dem Homologations-Level 2 gemäß CIK/FIA-Reglement, Art. 3, sind während des Wettbewerbs für alle Klassen vorgeschrieben.

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 so-

wie das Homologations-Enddatum (jeweils Monat/Jahr) auf (Bsp.: 06/2020 – 06/2025 = Overall wurde im Juni 2020 hergestellt und ist bis Juni 2025 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 Mini, der OK-Junior, der PRE-Juniors-World Formula (Junior-Klasse), der VT-Junior-Klassen sowie weiterer Junioren-Kart-Klassen (z.B. X30-Junior, Rotax Max Junior) und alle Fahrer der Altersklasse 8 – 13 (s.a. Art. E.2.6) ist im DMSB-Bereich eine Sicherheitsweste gemäß DMSB-Spezifikation (siehe DMSB-Zulassungsliste) oder FIA-Standard 8870-2018 vorgeschrieben.

Für alle anderen Fahrer wird das Tragen einer Sicherheitsweste dringend empfohlen.

Darüber hinaus sind für die Fahrer der Mini-Klassen Halskrausen vorgeschrieben.

DMSB-Liste der zugelassenen Sicherheitswesten (Stand: 29. 11. 2018)

Hersteller (Land)	Modell	Zulassungsnummer*
GA (D)	Junior-Safe (10434 A) mit Schrittgurt	W-001/02
GA (D)	Junior-Safe II (10433 A) (ohne Schrittgurt), muss unter Overall getragen werden	W-002/02
MIR (I)	PRO TOR Junior mit Schrittgurt	W-003/02
GA (D)	Junior-Protect I mit Schrittgurt	W-004/02
GA (D)	Junior-Protect II (ohne Schrittgurt), muss unter Overall getragen werden	W-005/02
VOSS GmbH (D)	Levior Fortex 1 (ohne Schrittgurt), muss unter Overall getragen werden	W-006/07
VOSS GmbH (D)	Levior Fortex 2 mit Schrittgurt	W-007/07
TAD Bavaria	TAD Securitas (K-SW-TAD-BJ), (ohne Schrittgurt, muss unter Overall getragen werden)	W-008/14
TAD Bavaria	TAD Securitas J EVO (wird mit Schrittgurt ausgeliefert), für das Tragen über dem Overall muss der Schrittgurt angebracht sein	W-009/16
alle	alle Modelle gemäß BETA-Standard, Level 3** (lilafarbener Sticker)	keine DMSB-Nr. (siehe BETA-Standard-Label)
alle	alle Modelle gemäß BETA-Standard, Level 2** (brauner Sticker)	keine DMSB-Nr. (siehe BETA-Standard-Label)

* DMSB-Zulassungs-Nummer ist seit 01.04.2003 an der Sicherheitsweste Vorschrift (mit Ausnahme der Westen mit BETA-Standard Level 2 und 3, für die diese Kennzeichnung vorerst – mindestens bis zum 31.12.2011 – nicht erforderlich ist.)

** Die Westen müssen zur sicheren Fixierung (Verhinderung des Hochrutschens) mit elastischen Schrittgurten mit einer Breite von 35 bis 45 mm ausgerüstet sein bzw. dürfen mit solchen Schrittgurten nachgerüstet werden.

Alternativ kann auf diese Schrittgurte nur dann verzichtet werden, wenn die Sicherheitsweste unter dem Overall getragen wird. Spezifikationen (Auszug):

Die Weste muss den gesamten Brustkorb (knöcherner Thorax von 1. bis 12. Rippe) inkl. Solarplexus abdecken und eine stoßabsorbierende Polsterung (Kunststoff/Weichschaum), aufweisen. Das Rückenteil muss die Nieren abdecken, sollte in der Länge jedoch nicht die Hüften (Gürtellinie) überschreiten.

Elastische Schrittgurte (Breite 35-45mm) zur Vermeidung des Verrutschen der Weste dürfen nachgerüstet werden.

Bei ordnungsgemäß angelegter Weste muss diese vorn von der oberen Begrenzung des Brustbeins bis zur Verbindungslinie beider Rippenbögen reichen (Prüfung erfolgt im Stehen).

Die vorstehende Liste ist eine offene Liste, welche durch Veröffentlichung im DMSB-Vorstart jederzeit ergänzt werden kann. Hersteller von Sicherheitswesten können die Zulassung ihrer Produkte bei der DMSB-Geschäftsstelle beantragen (E-Mail: cihm@dmsb.de).

TEIL E – BESTIMMUNGEN FÜR FAHRER DER AK 8-13 (PRE-Juniors)

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

Achtung: Restriktivere Bestimmungen gehen vor. So ist z.B. in der Klasse Mini eine DMSB-homologierte Sicherheits-Lenkung vorgeschrieben.

ART. E.1 DEFINITIONEN

a) „Altersklasse 8 – 13“ (PRE-Juniors)

Die „Altersklasse 8 - 13“ (PRE-Juniors) umfasst alle Fahrer zwischen 8 und 13 Jahren, unabhängig von der Serie/Klasse in dem dieser startet.

Diese Altersklasse beginnt mit einem Lebensalter von 8 Jahren (Jahrgangs-Regelung, gemäß aktuellen DMSB-Lizenzbestimmungen) und endet erst nachdem der Fahrer entweder:

- bis zum 15.03. des lfd. Kalenderjahres das 13.Lebensjahr (13.Geburtstag) vollendet

hat oder

- in die Klasse Junioren umgestiegen ist.

b) Altersklasse Junioren“:

Die Altersklasse Junioren umfasst alle Fahrer zwischen 12 - 16 Jahren (Jahrgangs-Regelung, gemäß aktuellen DMSB-Lizenzbestimmungen).

c) Altersklasse Senioren“:

Die Altersklasse Senioren umfasst alle Fahrer ab 15 Jahren (Jahrgangs-Regelung, gemäß aktuellen DMSB-Lizenzbestimmungen).

ART. E.2 BESONDERE SICHERHEITSBESTIMMUNGEN UND -AUSRÜSTUNG

E.2.1 **Fahrer-Mindestgewicht**

Das Fahrer-Mindestgewicht für Fahrer der „Altersklasse 8 - 13“ (PRE-Juniors) ist wie folgt festgelegt:

8 – 9 Jahre: 30 kg (- 2 kg)*

10 – 13 Jahre: 35 kg (- 2 kg)* z.B. in VT1-Serien und in der Klasse World Formula

* Fahrer inkl. vorgeschriebener Fahrerausrüstung muss zur ersten Veranstaltung mindestens 30 kg bzw. 35 kg wiegen. Danach werden 2 kg Toleranz gewährt, d.h. das Fahrermindestgewicht muss entsprechend dem Alter jederzeit 28 kg bzw. 33 kg betragen.

E.2.2 **Sicherheits-Sitz**

Ein DMSB-zugelassener Sicherheits-Sitz ist für alle Fahrer der „Altersklasse 8 - 13“ (PRE-Juniors) gemäß Art. C.3.2.b) vorgeschrieben.

E.2.3 **Sicherheits-Lenkung**

Die Verwendung einer DMSB-homologierte Sicherheitslenkung gemäß DMSB-Standard KSC-2005 (Lenksäule) oder gemäß Standard KSS-2008 (Kart-Sicherheits-Lenkungselement) ist für alle Fahrer der „Altersklasse 8 – 13“ (PRE-Juniors) vorgeschrieben.

E.2.4 **Helm**

Für Fahrer aller Mini- und Junioren-Klassen (inkl. OK-Junior) ist ein Helm gemäß der FIA/Snell-Norm CMS2007 bzw. CMR2007 oder CMS 2016 bzw. CMR 2016 vorgeschrieben (s. Art. D.1)

Das Helmgewicht beträgt für alle Fahrer der „Altersklasse 8 - 13“ max. 1550 g.

E.2.6 **Sicherheitsweste**

Für Fahrer der „Altersklasse 8 - 13“ (PRE-Juniors) ist eine Sicherheitsweste gemäß DMSB-Bestimmungen (Art. D.3) vorgeschrieben.

ART. E.3 ZUKÜNFTIGE SICHERHEITSBESTIMMUNGEN / -AUSRÜSTUNGEN

Der DMSB behält sich vor neue Sicherheitsbestimmungen und -ausrüstungen auch innerhalb der laufenden Saison einzuführen und vorzuschreiben.

TEIL F – Nationale Zusatzbestimmungen für die Klasse Mini

Sämtliche nachfolgenden Sicherheitsbestimmungen gelten zwingend für alle Fahrer der CIK-FIA Klasse Mini, unabhängig des Status der Veranstaltung und des jeweiligen Ausschreibers, zusätzlich zu den Bestimmungen der CIK-FIA.

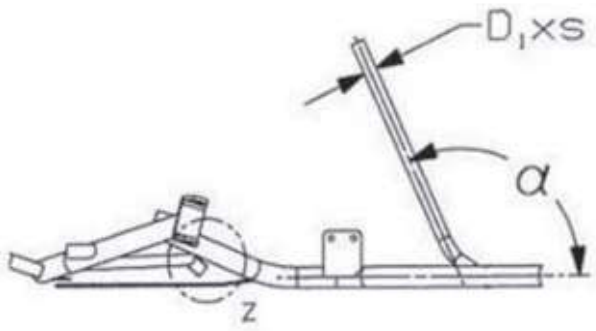
ART. F.1 CHASSIS

Folgende, vom DMSB für die Klasse Bambini homologierte, Chassis der Homologationsperiode 2017 – 2022 können bis zum Auslaufen der jeweiligen Homologation (31.12.2022) in der Klasse Mini weiterverwendet werden:

Hersteller/Manufacturer	Land/Country	Model/Type	Hom.-No.	gültig bis/valid until
BIRELART	I	C28	DMSB/MSA 02/C/22	31.12.2022
PAROLIN RACING KART	I	Mini Pioneer	DMSB/MSA 03/C/22	31.12.2022
EVOKART S.R.L	I	Newone	DMSB/MSA 04/C/22	31.12.2022
TOP KART/ COMER S.p.A	I	Blue Eagle	DMSB/MSA 05/C/22	31.12.2022
KOSMOS	D	Minor Drago	DMSB/MSA 06/C/22	31.12.2022

Nachfolgend genannte CIK-homologierte Chassis sind, einen Tankstrebenwinkel α von 115° +/-10° gemäß nachfolgender Zeichnung vorausgesetzt, im DMSB-Bereich in der Klasse Mini zugelassen*.

Hersteller/Manufacturer	Land/Country	Marke/Make	Model/Model	Hom.- No.
Birel Art Srl	*ITA*	*Birelart*	*C28*	007-CH-92
Breda Racing Srl	*ITA*	*Alonso Kart*	*A1*	023-CH-12
Breda Racing Srl	*ITA*	*KR*	*KR Mini*	023-CH-67
CRG Spa	*ITA*	*CRG*	*Hero 20*	002-CH-55
CRG Spa	*ITA*	*DR*	*Mini 20*	002-CH-27
CRG Spa	*ITA*	*Maranello*	*MK2*	002-CH-75
CRG Spa	*ITA*	*TGROUP*	*Black Mirror*	002-CH-18
CRG Spa	*ITA*	*Evokart*	*Power*	002-CH-02
CRG Spa	*ITA*	*GP Racing*	*Blue Fox*	002-CH-09
DAM Srl	*ITA*	*Italcorse*	*ITC1*	001-CH-72
Haase Srl	*ITA*	*Haase - Corsa*	*Bomber - Skipper*	014-CH-65
Hetschel GmbH & Co. KG	*DEU*	*Mach1*	*CA2*	025-CH-99
Innovative Products for Karting Srl	*ITA*	*IPK*	*Monster Evo*	006-CH-15
Lenzokart Srl	*ITA*	*Lenzokart*	*Cayman*	033-CH-29
Motor Point SAS	*ITA*	*Jesolo*	*JP Fly*	056-CH-28
MS Kart sro	*CZE*	*MS Kart*	*MINI Blue Kite*	008-CH-54
OMAPS Srl	*ITA*	*BRM Racing*	*Noem-09*	021-CH-57
OTK Kart Group Srl	*ITA*	*Kosmic*	*Rookie*	012-CH-54
OTK Kart Group Srl	*ITA*	*Exprit*	*Rookie*	012-CH-22
OTK Kart Group Srl	*ITA*	*OTK*	*Rookie*	012-CH-77
OTK Kart Group Srl	*ITA*	*Redspeed*	*Rookie*	012-CH-15
OTK Kart Group Srl	*ITA*	*Tony Kart*	*Rookie*	012-CH-91
Parolin Racing Kart Srl	*ITA*	*Energy Corse*	*Storm*	017-CH-75
Parolin Racing Kart Srl	*ITA*	*Parolin*	*Opportunity*	017-CH-12
Righetti Ridolfi SPA	*ITA*	*Righetti Ridolfi*	*Hurricane*	005-CH-11
Sodikart	*FRA*	*Sodi*	*ASC950*	022-CH-76
Sodikart	*FRA*	*Sodi*	*ASL950*	022-CH-67
Tbkart Srl	*ITA*	*TBKart*	*Monster*	020-CH-98



Hersteller von CIK-FIA-homologierten Chassis der Klasse Mini können die Zulassung im DMSB-Bereich beim DMSB beantragen.

*DMSB-Hinweis: Beim Erwerb vorgenannter Chassis ist darauf zu achten, dass diese für den deutschen Markt vorgesehen sind, da ggf. in anderen Ländern vorgenannter Tankstrebenwinkel geändert sein kann.

ART. F.2 SICHERHEITSSITZ

Ein DMSB- oder FIA- homologierter Sicherheits-Sitz ist in der Mini-Klasse vorgeschrieben.

Die Sitz-Kennzeichnungen des Herstellers (Homologations-Label und Serien-Nr.) müssen unverändert und unbeschädigt beibehalten werden und müssen sichtbar bleiben. Darüber hinaus müssen die Vorgaben des Herstellers im Homologationsblatt, wie Sitz- und Ballastbefestigung sowie Maximal-Ballastgewicht eingehalten werden.

Für die DMSB-homologierten Sicherheits-Sitze ist es zulässig, am untersten Punkt der Sitzfläche zwei (2) Bohrungen von je max. 6 mm zum Ablauf von Regenwasser einzubringen.

DMSB-homologierte Sitze werden mit einem Reparaturpass und dem Homologations-Blatt vom Hersteller ausgeliefert. Defekte Sitze dürfen nur vom Hersteller oder dessen autorisierte Firmen repariert werden, ausgenommen den im Homologationsblatt beschriebenen Bereichen am Sitz.

Die Höhe der Sitz-Rückenlehne muss einen vertikalen, nach oben gerichteten Mindestabstand zwischen dem obersten Punkt des Fahrerhelmes und dem höchsten Punkt des Sitzes (waagerechte Ebene) von 30 mm gewährleisten, wobei sich der Fahrer in normaler Sitzposition befindet. Dies bedeutet, dass der oberste Punkt der Rückenlehne mindestens 30 mm höher als der Fahrerhelm liegen muss.

Die normale Sitzposition entspricht der Sitzposition, die der Fahrer während des Wettbewerbes in seinem Kart einnimmt.

Empfohlen wird eine möglichst senkrecht stehende Rückenlehne.

Der Sitz darf an seinen oberen Befestigungspunkten nur mit einer (1) Sitzstrebe pro Seite befestigt sein, d.h. es sind keine zusätzlichen Sitzstreben erlaubt.

ART. F.3 SICHERHEITSLENKUNG

Am Kart ist eine DMSB-homologierte Sicherheits-Lenkung gemäß Standard KSS-2008 (Kart-Sicherheits-Lenkungselemente) vorgeschrieben. Sämtliche Sicherheits-Lenkungsteile müssen bezüglich Einbaus und den Einzelteilen vollständig dem jeweiligen Homologationsblatt entsprechen.

Die Kennzeichnungen des Herstellers (Homologations-Label und Serien-Nr.) müssen unverändert beibehalten werden und müssen sichtbar bleiben. Darüber hinaus müssen die Vorgaben des Herstellers im Homologationsblatt, z.B. Einbauposition des oberen Lenkungslagers, eingehalten werden.

Die DMSB-homologierten Lenksäulen werden mit einem Reparaturpass und dem Homologations-Blatt vom Hersteller ausgeliefert.

Defekte Kart-Sicherheits-Lenkungselemente müssen durch funktionstüchtige Teile ersetzt werden.