

Vorschriften 2021 für die Ausrüstung der Fahrer/Beifahrer

Stand: 07.12.2020 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

1. Schutzhelme

a) Allgemeines

Bei allen Geschwindigkeitswettbewerben und Gleichmäßigkeitsprüfungen ist das Tragen von DMSB-anerkannten Schutzhelmen vorgeschrieben.

Schutzhelme enthalten eine stoßenergie-absorbierende Schicht, die sich bei Unfällen, Stößen, usw. verformt und danach deutlich verringerte Schutzwirkung hat. Außerdem altern die Helmaußenschalen. Schutzhelme, die einen Stoß erhalten haben oder älter als 36 Monate sind, sollten im Automobilsport keine Verwendung finden.

Der DMSB lässt im Automobilsport nur solche Schutzhelme zu, die ein international anerkanntes Prüfzeichen oder eine entsprechende Normkennzeichnung tragen. Dieses Verfahren entspricht der Handhabung in anderen Ländern, die für ihren Bereich jeweils berechtigt sind, bestimmte Schutzhelme zuzulassen.

b) Helme für Fahrer von offenen Fahrzeugen

Für Fahrer von offenen Fahrzeugen (z. B. Formelfahrzeuge, offene Sportwagen, Cabriolets etc.) sind ausschließlich Integralhelme (keine Jet-Helme) zulässig. Lediglich im Sport mit historischen Fahrzeugen (gemäß Anhang K) gilt vorstehende FIA-Vorschrift als Empfehlung.

Darüber hinaus gilt, dass bei Rundstrecken- und Bergrennen für Fahrer von offenen Fahrzeugen ausschließlich Integralhelme gemäß den aktuellen FIA-Normen zulässig sind.

Lediglich im Sport mit historischen Fahrzeugen (gemäß Anhang K) gilt vorstehende Vorschrift als Empfehlung.

Hinweis: Die vorstehenden Helm-Vorschriften für Fahrer von Cabriolets gelten immer dann, wenn kein festes Dach (Hardtop) am Fahrzeug vorhanden ist.

c) Helme bei GLP-Veranstaltungen

Die Helm-Bestimmungen für Gleichmäßigkeitsprüfungen sind im Internet unter:

<http://clubsport-motorsport.de/>

Automobilsport,

Basisausschreibung GLP Clubsport (Art. 10)

d) Helme für den Kartsport

Für den DMSB-Kartsport gelten gesonderte Helmbestimmungen (DMSB-Kart-Reglement im gelben Teil).

e) Helmänderungen

Ein Helm darf im Vergleich zu seiner Herstellungsspezifikation nicht verändert werden, außer wenn es in Übereinstimmung mit den Vorschriften geschieht, die vom Hersteller und von dem Testinstitut, welches den Helm genormt hat, genehmigt wurde. Zubehör muss

gemäß den Anweisungen des Helmherstellers montiert werden. Es darf nur von der FIA zugelassenes Zubehör verwendet werden. Jede andere Änderung oder Hinzufügung von nicht zugelassenem Zubehör (Helmkameras, Visiere usw.) führt zum Erlöschen der FIA-Helmhomologation.

f) Maximales Helmgewicht und Kommunikationssysteme

Analog den FIA-Bestimmungen gilt folgendes: Das Gewicht der Schutzhelme kann zu jeder Zeit der Veranstaltung geprüft werden und darf inkl. aller Zubehör- und Befestigungsteile nicht mehr als 1900 g für Vollvisierhelme und nicht mehr als 1700 g für sogenannte Jet-Helme (offener Gesichtsbereich) betragen.

Am Helm angebrachte Lautsprecher sind bei Rundstrecken- und Bergrennen verboten, sofern nicht ein Nachweis gemäß Artikel 1e) vorhanden ist. Ohrmuschel-Lautsprecher (Ohrknopfhörer) sind grundsätzlich erlaubt, falls am Helm nichts verändert wurde.

Anträge auf Ausnahmegenehmigung, ausschließlich aus medizinischen Gründen, können über die medizinische Kommission des ASN des Fahrers erfolgen.

Die Anbringung des Mikrofones darf nur unter Beachtung des Artikels 1e) erfolgen.

g) Lackierung/Verzierung

Die FIA-Bestimmungen des Anhang L, Kapitel III, Art. 1.6 (siehe grüner Teil) sind einzuhalten.

h) Kameras

Die Anbringung von Kameras am Helm ist nicht erlaubt.

1.1 ZULÄSSIGE HELME IM DMSB-BEREICH

Die nachstehend aufgeführten Prüfzeichen für Schutzhelme sind im DMSB-Bereich (mit Ausnahme in Wettbewerben mit FIA-Prädikat, siehe Art. 1.2) anerkannt und entsprechen den Mindestanforderungen, die von Seiten des DMSB gestellt werden.

a) SA2010, SAH2010 und SA2015

b) FIA-Standard 8860-2010

c) FIA-Standard 8859-2015

d) FIA-Standard 8860-2018

e) Nur für Autocross: Snell M2010 und Snell M2015 (nur noch bis 31.12.2023)

f) Nur im Slalomsport sind zusätzlich folgende Normen zulässig:

1) ECE 22/05 (Europa)

2) B.S.I. (Großbritannien) BS6658-85 Type A/FR

3) American Foundation Inc. S.F.I. 31.2

4) SA2005.

Ausrüstung Fahrer/Beifahrer

1.1.1 Kennzeichnung der Helme

Helme, welche vom DMSB akzeptiert werden, müssen eine der folgenden Kennzeichnungen aufweisen.

Achtung: Alle Helme müssen entsprechend der nachstehenden Muster gekennzeichnet sein. Sollte die Kennzeichnung nicht einwandfrei erkennbar sein, so gilt der Helm als nicht zulässig.



Im FIA-Bereich nur noch zulässig bis 31.12.2023 (beachte Artikel 1.2)



(SAH 2010: spezielle Norm für Verwendung von FHR, z.B. HANS®)

Im FIA-Bereich nur noch zulässig bis 31.12.2023



b) FIA-Standard 8860-2010:



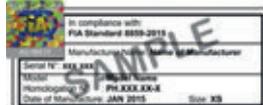
oder



Die Angaben zu Hersteller, Modell und Größe sind variabel. Es handelt sich um einen Aufkleber, der von innen in den Helm geklebt ist.

Achtung: Zusätzlich kann der Helm einen SNELL-Aufkleber aufweisen.

c) FIA-Standard 8859-2015



Die Angaben zu Hersteller, Modell und Größe sind variabel. Es handelt sich um einen Aufkleber, der von innen in den Helm geklebt ist.

ACHTUNG: Zusätzlich kann der Helm einen SNELL-Aufkleber aufweisen.

d) FIA- Standard 8860-2018



e) Snell M2010 & Snell M2015 (nur Autocross):



(nur noch bis 31.12.2023 zulässig)

Nur für Autocross Division 1, 4 und 5:



(nur noch bis 31.12.2023 zulässig)

Es handelt sich jeweils um einen Aufkleber, der von innen in den Helm geklebt ist.

f1) Nur für Slalom: ECE 22/05



055587-41628

Die Nr. im Kreis (Genehmigungsland) und die längere unter dem Kreis stehende Nr.

(Genehmigungs-Nummer) sind variabel. Die unter dem Kreis aufgeführte Genehmigungs-Nummer muss mit 05 beginnen.

Anmerkung: Die Genehmigungs-Nummer kann sich auch über oder neben dem Kreis mit dem E-Zeichen befinden.

f2) Nur für Slalom: Norm B.S.I. (Großbritannien) - BS 6658-85 Type A/FR



Es handelt sich um einen außen am Helm befindlichen Aufkleber.

DMSB-Anmerkung: Die Angabe „-85“ nach dem Standard kann auch entfallen, d.h. es gelten beide Varianten: „BS 6658 Type A/FR“ und „BS 6658-85 Type A/FR“

f3) Nur für Slalom: Norm S.F.I. 31.1, 1A, 2 oder 2A



Helme beim Autocross:

Fahrer der Autocross-Divisionen SuperBuggy, Buggy1600 und JuniorBuggy müssen bei allen im FIA-Kalender eingetragenen Veranstaltungen einen Helm gemäß Technischer FIA-Liste Nr. 25 tragen (vgl. nachfolgenden Art. 1.2).

Es wird darauf hingewiesen, dass bei DMSB-Autocrossveranstaltungen auch die Fahrer von Buggies sowohl Vollvisierhelme als auch offene Helme (z. B. Jet-Helme) tragen dürfen.

1.2 Zulässige Helme im FIA-Bereich (Anhang L des ISG, Kapitel III)

Bei allen Wettbewerben mit FIA-Prädikat sind ausschließlich Helme gemäß FIA-Liste Nr. 25 zulässig, welche nach einer der folgenden Normen geprüft und gekennzeichnet sind:

- a) Snell Foundation SA2010 (nur bis 31.12.2023)* sowie Snell Foundation SAH2010 (nur bis 31.12.2023) und Snell Foundation SA2015 (nur bis 31.12.2023)
- b) FIA-Standard 8860-2010 (nur bis 31.12.2028)
FIA-Standard 8859-2015
FIA-Standard 8860-2018

Achtung:

Zusätzlich sind die FIA-Helm-Bestimmungen des Anhang L, Kapitel III, Art. 1 einzuhalten (siehe DMSB-Handbuch, grüner Teil). Hierin wird unter anderen die Verwendung von Jet-Helmen, Helmänderungen, Verzierungen, maximales Helmgewicht und Kommunikationssysteme geregelt.

Ausrüstung Fahrer/Beifahrer

2. Flammabweisende Kleidung

Im DMSB-Bereich sind grundsätzlich Bekleidungen gemäß der FIA-Standard 8856-2000 oder 8856-2018 zulässig bzw. vorgeschrieben ist. Um den Feuerschutz nicht zu reduzieren, sollte der Overall nicht zu eng anliegen.

Des Weiteren machen wir darauf aufmerksam, dass ab dem 01.01.2029 Bekleidung nach dem FIA-Standard 8856-2000 nicht mehr zur Anwendung kommen darf und nur noch der FIA-Standard 8856-2018 zulässig ist.

Der Hals, die Handgelenke und die Knöchel sollen immer von mindestens zwei Lagen Schutzkleidung bedeckt sein. Die Kopfhaube und der obere Teil der Unterwäsche sollen sich mindestens 3 cm um den Hals des Fahrers herum überlappen, außer an der vorderen Mittellinie, wo sie sich mindestens 8 cm überlappen sollen. Des Weiteren muss die obere und die untere Unterwäsche sich an der Taille um mindestens 7 cm überlappen. In begründeten medizinischen Fällen, kann zwischen der FIA-homologierten Unterwäsche und der Haut, auch nicht FIA zugelassene Unterwäsche getragen werden. Dabei ist die Verwendung von synthetischen und nicht flammfesten Materialien unzulässig.

a) Rallye:

In allen Fahrzeuggruppen ist auf den Wertungsprüfungen das Tragen von FIA-homologierten Overalls einschließlich einer Gesichtshaube, Socken, Schuhe, Handschuhe und langer Unterwäsche gemäß FIA-Standard 8856-2000 oder 8856-2018 vorgeschrieben. Lediglich für den Beifahrer ist das Tragen von Handschuhen freigestellt.

Bei Gleichmäßigkeits-Rallyes ist das Tragen vorstehender Bekleidung empfohlen.

Hinweis: Das heißt, dass auch bei Rallyes im historischen Sport nach Anhang K zum ISG dem Beifahrer das Tragen von Handschuhen freigestellt ist.

b) Slalom:

Das Tragen von körperabdeckender Kleidung (schulterbedeckendes Oberteil und lange, das komplette Bein bedeckende Hose) sowie geschlossenen Schuhen ist vorgeschrieben.

Flammabweisende Overalls bzw. Anzüge gemäß FIA-Standard 8856-2000 oder 8856-2018 sind empfohlen.

Der Veranstalter kann über die Ausschreibung Overalls gemäß FIA-Standard 8856-2000 oder 8856-2018 vorschreiben.

c) Kart:

Es gelten die Bekleidungsvorschriften der CIK/FIA (siehe gelber Teil in diesem Handbuch).

Ausrüstung Fahrer/Beifahrer

- d) Übrige Veranstaltungsorten:
Flammabweisende Overalls gemäß FIA-Standard 8856-2000 oder 8856-2018 sind vorgeschrieben.

- e) Sonstige Bekleidung:

Bei denjenigen Veranstaltungen, bei denen Overalls nach der FIA-Norm 8856-2000 oder 8856-2018 vorgeschrieben sind müssen auch Unterwäsche, Kopfhaut, Socken, Schuhe und Handschuhe getragen werden, welche die Ausführung und Herstellung gemäß dieser Normen respektieren und zwar auch dann, wenn ein Schild im Overall bzw. Anzug besagt, dass dieser ohne entsprechende Unterwäsche FIA-zulässig ist (Ausnahme: siehe Artikel 2.a).

Fahrer von Formel-Fahrzeugen müssen bei Rennen mit stehendem Start, farblich auffällige Handschuhe tragen, welche sich von der vorherrschenden Farbe des Fahrzeugs unterscheiden müssen, so dass der Fahrer dem Starter evtl. Schwierigkeiten deutlich signalisieren kann.

Unterwäsche – Erläuterung

Es wird darauf hingewiesen, dass bei Wettbewerben, in denen das Tragen von FIA-homologierter Unterwäsche vorgeschrieben ist, diese eine lange Ausführung sein muss. Das heißt am Hemd Ärmellänge bis zum Handgelenk und Hosenlänge bis zu den Knöcheln. Kurze Versionen sind bei diesen Wettbewerben auch dann verboten, wenn eine FIA-Kennzeichnung angebracht ist.

Tragen von Schmuck

Das Tragen von Schmuck in Form von Body Piercings oder von Halsketten aus Metall während eines Wettbewerbs ist verboten und kann vor dem Start überprüft werden.

Schuhe – Erläuterung

Schuhe, welche nach dem FIA-Standard 8856-2000 oder 8856-2018 produziert sind, müssen mit der Nr. 8856-2000 oder 8856-2018 und mit dem Namen des Herstellers gekennzeichnet sein. Die Platzierung dieser Kennzeichnung am Schuh ist freigestellt.

- f) Overalls:

Gemäß FIA-Standard 8856-2000 oder 8856-2018 müssen mit einem der folgenden Labels am Kragen hinten, außen eingestickt, versehen sein:

Falls der Overall farblich hell ausgeführt ist, muss der Untergrund des Labels dunkelblau sein.

Falls der Overall farblich dunkel ausgeführt ist, muss der Untergrund des Labels gelb sein.

Overalls bzw. Anzüge mit aufgenähtem Prüfzeichen werden nicht akzeptiert.

Die Homologation von Overalls gemäß FIA-Standard 8856-2018 gilt für 10 Jahre. Das Gültigkeitsende ist auf dem Homologationslabel angegeben (not valid after).

Overalls gemäß Standard 8856-2000:

Prüfzeichen: Mindestgröße 100 mm x 40 mm



Overalls gemäß Standard 8858-2018:

Prüfzeichen: Mindestgröße 100 mm x 40 mm



FIA homologierte Kühlwesten/Fahrer-Kühlsysteme:

Nur Wasser oder Luft mit atmosphärischem Druck sind als Medium für vom Fahrer getragene Kühlsysteme (z.B. Kühlwesten) zulässig. Wasser-Kühlsysteme dürfen keine komplette Befüllung des Systems verlangen, um dessen Funktionsfähigkeit zu gewährleisten. (Anmerkung: Das System muss auch unvollständig befüllt, d.h. mit evtl. Luftblasen, funktionsfähig sein). Wenn ein Kühlmittelkreislauf für das Funktionieren des Systems erforderlich ist, sind nur Luft und Wassersysteme zugelassen, welche mit Atmosphärendruck arbeiten. Bei Systemen, welche mit Luft arbeiten, muss die Ansaugluft kühl und/oder trocken sein. Die Weiteren muss die Luft frei von giftigen oder explosiven Dämpfen sein. Die Lufteinlassvorrichtung muss so gestaltet sein, dass kein Feuer in das System eindringen kann. Bei den Systemen, welche mit Wasser arbeiten, muss das Wasser zu 99% rein sein. Dem Wasser können Additive, welche die Weichheit oder die Hygiene des Wassers ver-

bessern zugesetzt werden. Jedoch darf der Volumenanteil dieser Additive 1% nicht überschreiten.

Darüber hinaus müssen sämtliche Verbindungen von On-board-Systemen dem jeweiligen FIA-Standard entsprechen.

Aufnäher an Overalls des FIA-Standards 8856-2000 und 8856-2018

Bei der Anbringung von Aufnähern (z.B. Werbeaufnäher) auf Overalls des FIA-Standards 8856-2000 und 8856-2018 ist folgendes zu beachten:

1. Das Befestigungsmaterial bzw. Garn (z.B. Nomexfäden), welches den Aufnäher mit dem FIA-homologierten Overall verbindet, muss flammhemmend sein (siehe detaillierte Anforderungen und Instruktionen im Anhang 1 des FIA-Standards 8856-2000 oder im Anhang F des FIA-Standard 8856-2018).
2. Auch die komplette untere Lage des Aufnäher-Trägermaterials, also die Fläche, welche mit der äußeren Lage des Overalls Kontakt hat, muss aus flammhemmendem Material, z. B. Nomex, bestehen und der ISO-Norm 15025 entsprechen.
3. Jedem von der FIA genehmigten Kleidungsstück nach Standard 8856-2018, dass durch Bedrucken oder sonstige Verfahren verändert wurde, muss ein Zertifikat des Herstellers über diese Veränderung beigefügt sein.

Weiterhin wird empfohlen, dass auch die übrigen Bestandteile des Aufnäher aus flammhemmendem Material bestehen.

DMSB-Hinweis:

Der Text, dass das Nähgarn von Aufnähern nur durch die äußere Lage gehen darf, wurde gestrichen. Dies bedeutet, dass es nun auch erlaubt ist, mit Hilfe flammhemmenden Garns die Aufnäher durch alle vorhandenen Lagen des Overalls zu befestigen. Bisher durfte das nur durch die äußere Lage des Overalls realisiert werden.

Vorstehendes betrifft ausschließlich Aufnäher. Es bleibt bei der Regelung, dass eingestickte Schriftzüge oder Zeichen nur an der äußeren Lage des Overalls befestigt sein dürfen.

3. DMSB-Bestimmungen für die Anwendung von Kopfrückhaltesystemen (FHR z. B. HANS®)

3.1 Alle Fahrzeuge ausser Anhang K zum ISG

a) Rundstreckenrennen und Leistungsprüfungen

Im DMSB-Bereich ist in allen FIA- und DMSB-Gruppen und in allen vom DMSB genehmigten Serien bei Rundstreckenrennen und Leistungsprüfungen die Verwendung eines FIA-homologierten Kopf-Rückhaltesystems (FHR = Frontal Head Restraint-System, z.B. HANS) vorgeschrieben.

b) Bergrennen:

Bei Bergrennen im DMSB-Bereich ist in allen Fahrzeuggruppen ein FIA-homologiertes Kopf-Rückhaltesystem, z.B. HANS®, vorgeschrieben.

c) Rallyesport

Bei Rallyes im DMSB-Bereich ist in allen Fahrzeuggruppen ein FIA-homologiertes Kopf Rückhaltesystem, z.B. HANS®, vorgeschrieben.

d) Andere Veranstaltungsarten:

Bei allen anderen Veranstaltungen, Fahrzeuggruppen bzw. Serien im DMSB-Bereich wird die Verwendung von Kopfrückhaltesystemen empfohlen.

e) Historische Fahrzeuge gemäß Anhang K zum ISG

Für historische Fahrzeuge gemäß Anhang K gelten bei allen Wettbewerbsarten die Bestimmungen des Anhang K zum ISG.

DMSB-Hinweis: Die FIA hat zusammen mit dem DMSB eine Anleitung zur Verwendung von Kopfrückhaltesystemen (HANS®) eingeführt.

Ein besonderes Augenmerk ist auf die richtige Position der Schultergurtbefestigung zu richten. Die Einbaulinien sind im Internet unter www.dmsb.de (Infos für Aktive, Automobilsport, Technische Bestimmungen) zu finden.

3.2 Besondere Bestimmungen für Kopfrückhaltsysteme (FHR)

3.2.1 Helme

Es sind nur Helme für die Nutzung von Kopfrückhaltesystemen (z.B. HANS®) zulässig, welche mit einem entsprechenden, nachfolgend aufgeführten Label von der FIA gekennzeichnet sind.

Darüber hinaus müssen die Helme in der Technischen Liste Nr. 41 der FIA aufgeführt sein (siehe FIA-Website).

Diese Helme wurden vom Hersteller oder seinem offiziellen Repräsentanten mit Post-Clips inklusive einer FIA-Prüfnummer ausgestattet. Nur die in der FIA-Liste Nr. 41 aufgeführten Helme sind vom Hersteller und den Testinstituten im wechselseitigen Gebrauch zugelassen und geprüft.

Demnach müssen mit Kopfrückhaltesystem (FHR) verwendete Helme entweder:

- mit FIA-Label gemäß FIA-Standard 8858-2002 oder 8858-2010 gekennzeichnet sein (dies sind in der FIA

Ausrüstung Fahrer/Beifahrer

Technischen Liste Nr. 41 aufgeführte Helmmodelle, s. Abb. 1+2) oder

- dem FIA-Standard 8860-2004 entsprechen (Label siehe Art. 1.1.1-b) oder
- dem FIA-Standard 8860-2010 entsprechen (Label siehe Art. 1.1.1-c) oder
- dem Snell-Standard SAH 2010 entsprechen (Label siehe Art. 1.1.1a)
- dem FIA-Standard 8859-2015 entsprechen (Label siehe Art. 1.1.1-d) oder
- dem FIA-Standard 8860-2018 entsprechen (Label siehe Art. 1.1.1-e).

Abb. 1



(Farbe silber mit Hologramm)

Abb. 2



FIA-Label gemäß FIA-Standard 8858-2010

Die nachträgliche Label-Kennzeichnung von, vom Hersteller bzw. dessen autorisierten Händler, umgerüsteten Helmen erfolgt grundsätzlich durch den Helm-Hersteller bzw. dessen autorisierten Händler, nach Überprüfung der ordnungsgemäßen Nachrüstung.

Die verwendeten HANS® Clips müssen zwingend mit der FIA Prüfnummer versehen sein!

Die Angaben zu Hersteller, Modell und Größe sind variabel. Es handelt sich um einen Aufkleber der außen, hinten auf den Helm aufgeklebt ist.

Achtung: Zusätzlich muss der Helm einen Aufkleber einer der unter Art 1.1.1 aufgeführten Prüfnormen aufweisen.

3.1.2 Kopfrückhaltsysteme

Kopfrückhaltsysteme (z.B. HANS®) müssen entweder durch FIA-Label des Standards 8858-2002 oder 8858-2010 (FIA-Listen Nr. 29 oder 36) oder mit einem Hersteller-Label von Hubbart and Downing Inc. (HDI) mit Barcode und Serien-Nr. gekennzeichnet sein. Im Zweifelsfall hat der Fahrer hierfür einen entsprechenden Nachweis zu erbringen. Die Technischen FIA-Listen können von der Website: <http://www.fia.com/sport/homologation> abgerufen werden.

Kopfrückhaltesysteme – FIA-Vorschriften

Zukünftig zu beachtende FIA-Bestimmungen zur vorgeschriebenen Verwendung von Kopfrückhaltevorrichtungen: siehe Kapitel III, Art. 3.3 des Anhang L (ISG):

<http://www.fia.com/en-GB/sport/regulations/Pages/InternationalSportingCodeA.aspx>

DMSB-Hinweis: Internationale Veranstaltungen sind solche Veranstaltungen, welche im internationalen Kalender der FIA (siehe Internet www.fia.com) eingetragen sind.

DMSB-Wagenpass-Bestimmungen 2021

Stand: 27.11.2020

Die nachfolgenden Bestimmungen gelten ausschließlich für DMSB-Wagenpässe. Die früher ausgestellten ONS-Wagenpässe (DIN A5) sind dem DMSB-Wagenpass gleichgestellt und bleiben weiterhin gültig.

1. DMSB-Wagenpass

Der DMSB-Wagenpass, nicht zu verwechseln mit dem DMSB-Kraftfahrzeugpass (KFP), ist die sportrechtliche Zulassung von Automobilen zum Automobilsport im DMSB-Bereich.

Der Wagenpass beschreibt das Fahrzeug in einigen wesentlichen Teilen und gibt den bei dem DMSB registrierten Fahrzeugbesitzer an. Der DMSB-Wagenpass ersetzt nicht den HTP für historische Fahrzeuge gemäß Anhang K. Der KFP ersetzt nicht den DMSB-Wagenpass.

2. Privatrechtliche Bedeutung

2.1 Die Eintragung und Registrierung des Fahrzeugbesitzers beruht auf dessen Angaben. Der DMSB übernimmt daher keine Gewähr für deren Richtigkeit.

2.2 Der Wagenpass hat nicht die Funktion des Fahrzeugbriefs, er dient nicht der Sicherung des Eigentums oder anderer Rechte am Fahrzeug. Privatrechtliche Eigentums- oder Besitzstreitigkeiten werden vom DMSB nicht entschieden, die Beteiligten haben sich diesbezüglich selbst – gegebenenfalls gerichtlich – auseinanderzusetzen.

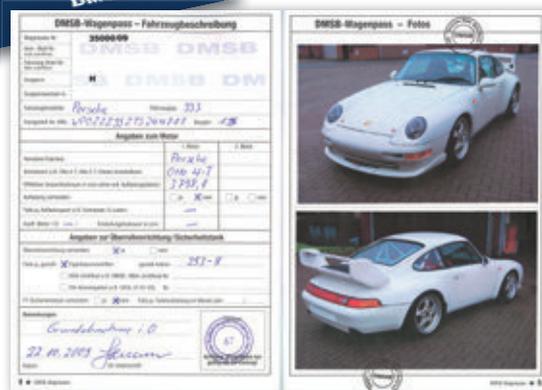
2.3 Der Wagenpass bleibt auch nach Ausstellung Eigentum des DMSB. Er kann deshalb zu jeder Zeit, auch ohne Angabe von Gründen, eingezogen und/oder für ungültig erklärt werden.

3. Zulassungspflicht

3.1 Alle im Automobilsport von DMSB-Lizenznehmern eingesetzten Fahrzeuge sind zulassungspflichtig. Die Fahrzeuge müssen entweder zum öffentlichen Straßenverkehr zugelassen sein oder grundsätzlich die sportrechtliche Zulassung (DMSB-Wagenpass) besitzen. Sollte nicht der Fahrzeugeigentümer der Wettbewerbsfahrer sein, so benötigt der Fahrer eine Bevollmächtigung des Fahrzeugeigentümers das Fahrzeug einsetzen zu dürfen.

Für ausländische Teilnehmer wird der Wagenpass seines betreffenden ASN akzeptiert, falls der zuständige ASN keine Wagenpässe erstellt, ist für den betroffenen Teilnehmer ein Wagenpass nicht erforderlich.

3.2 Im DMSB-Bereich dürfen nicht zum öffentlichen Straßenverkehr zugelassene Fahrzeuge erst nach erfolgter Grundabnahme und Ausfertigung des Wagenpasses durch den DMSB-Sachverständigen



Wagenpass-Bestimmungen

im Automobilsport eingesetzt werden. Teilnehmer mit einer ausländischen Lizenz müssen grundsätzlich für den Einsatz ihres Fahrzeugs entweder den vom jeweils zuständigen ASN ausgestellten Wagenpass oder den DMSB-Wagenpass besitzen und vorweisen können.

- 3.3 Alle Fahrzeuge, die in Markenpokal-Wettbewerben zum Einsatz kommen, sind – unabhängig von der öffentlich-rechtlichen Zulassung – sportrechtlich in jedem Fall zulassungspflichtig.
- 3.4 Für Fahrzeuge, die öffentlich-rechtlich zugelassen sind, kann zusätzlich eine sportrechtliche Zulassung vorgenommen werden.

4. Geltungsbereich

- 4.1 Die sportrechtliche Zulassung ist auf Automobilsportveranstaltungen, die auf für den öffentlichen Straßenverkehr gesperrten Straßen, Wegen und Plätzen durchgeführt werden, beschränkt. Wird die Veranstaltung auch nur teilweise im öffentlichen Straßenverkehr durchgeführt, dürfen die Fahrzeuge, die lediglich die sportrechtliche Zulassung besitzen, nicht eingesetzt werden.
- 4.2 Die bei automobilsportlichen Veranstaltungen eingesetzten Technischen Kommissare sind verpflichtet, Fahrzeuge deren sportrechtliche Zulassung (Wagenpass) oder öffentlich-rechtliche Zulassung nicht ordnungsgemäß nachgewiesen wird, nicht abzunehmen.

5. Gegenstand und Umfang der Abnahme

- 5.1 Der DMSB-Sachverständige soll bei der Abnahme die Verkehrs- und Betriebssicherheit des Fahrzeugs für den wettbewerbsmäßigen Einsatz prüfen.
Er hat dabei insbesondere das Vorhandensein der notwendigen Sicherheitsausrüstung zu kontrollieren.
Die Abnahme ist auf eine allgemeine Sicht- und Funktionsprüfung beschränkt.
- 5.2 Der DMSB-Sachverständige hat bei der Erstellung des Wagenpasses grundsätzlich von den Angaben des Fahrzeugbesitzers zur Fahrzeuggruppe auszugehen.
Die Abnahme und Wagenpassausstellung umfasst nicht die Prüfung hinsichtlich der Übereinstimmung mit den technischen Vorschriften der FIA, des DMSB und/oder der StVZO.
- 5.3 Eine Abnahme eigener Fahrzeuge ist dem DMSB-Sachverständigen nicht gestattet.

6. Grundabnahme

Zur endgültigen Ausstellung des Wagenpasses ist eine Grundabnahme des betreffenden Fahrzeuges durch einen anerkannten DMSB-Sachverständigen erforderlich. Die vom DMSB für diese Abnahme

anerkannten Sachverständigen werden in einer nach ihrem Sitz geordneten Liste auf der DMSB-Internetseite www.dmsb.de im „Downloadcenter“ unter dem Suchbegriff „Wagenpässe“ (bzw. im "Vorstart") bekannt gegeben. Andere als diese Sachverständige sind zur Fahrzeugabnahme bezüglich des Wagenpasses nicht berechtigt.

Vor der Grundabnahme durch den DMSB-Sachverständigen ist kein Start des betreffenden Fahrzeuges zulässig.

Für den Dragstersport, Elektro-, Hybrid-, Wasserstoff- und für gasbetriebene Fahrzeuge sind nur bestimmte DMSB-Sachverständige berechtigt, die Grund- und Wiederholungsabnahmen durchzuführen.

7. Abnahmeverfahren

- 7.1 Bei dem mit dem Sachverständigen vereinbarten Abnahmetermin ist das Fahrzeug in wettbewerbsfähigem Zustand vorzuführen. Dem Sachverständigen sind alle notwendigen Untersuchungen zu ermöglichen. Die erforderlichen Unterlagen, insbesondere der durch den DMSB vorgefertigte Wagenpass (ggf. Homologationsblatt, ggf. Zertifikat für die Überrollvorrichtung etc.) sind dem Sachverständigen vorzulegen.
- 7.2 Werden bei der Überprüfung (Grundabnahme, Wiederholungsabnahme usw.) durch den DMSB-Sachverständigen Mängel am Fahrzeug festgestellt, kann eine nochmalige Fahrzeugvorführung verlangt werden.
Erst wenn das Fahrzeug grundsätzlich für in Ordnung befunden ist, darf der DMSB-Sachverständige den Wagenpass ausstellen oder die Wiederholungsabnahme bestätigen. Dies gilt insbesondere für sämtliche Angaben und die Fotos im Wagenpass. Kleinere Mängel können im Abnahmebericht vermerkt werden und sind umgehend vom Antragsteller zu beseitigen.
- 7.3 Abnahmebericht: Von dem DMSB-Sachverständigen wird ein Abnahmebericht über die durchgeführte Abnahme erstellt. Das originale Exemplar für die Grundabnahme ist durch den Sachverständigen an den DMSB zu senden. Mindestens ein Exemplar verbleibt beim DMSB-Sachverständigen. Ein Kopie-Exemplar erhält der Fahrzeugbesitzer.
Bei einer Wiederholungsabnahme verbleibt das Original des Abnahmeberichtes beim DMSB-Sachverständigen. Eine Kopie erhält der Fahrzeugbesitzer. Dem DMSB muss grundsätzlich keine Kopie geschickt werden.
- 7.4 Zur Vorfertigung des DMSB-Wagenpasses durch die DMSB-Geschäftsstelle sind zwei Fotos des Fahrzeuges; 1x schräg von vorne (Fahrerseite) und 1x schräg von hinten (Beifahrerseite) in der

- Größe 9 cm x 13 cm (Querformat) erforderlich. Bei schlechter Fotoqualität erfolgt keine Bearbeitung durch den DMSB.
- 7.5 Angaben und Daten im DMSB-Wagenpass:
Im Wagenpass müssen alle charakteristischen Daten, die für eine Einstufung des Fahrzeuges nach Anhang J, zum Internationalen Sportgesetz (ISG) der FIA oder DMSB-Bestimmungen maßgebend sind, eingetragen werden, und zwar u.a.:
- a) Typenbezeichnung
 - b) Baujahr
 - c) ggf. Homologationsnummer
 - d) Fahrzeughersteller oder Fabrikat
 - e) Fahrgestell-Nr./VIN
 - f) ggf. Fahrzeug-Brief-Nummer
 - g) Motorhersteller oder Fabrikat
 - h) Antriebsart
 - i) Art der Aufladung
 - j) Hubraum ($\pi = 3,1416$)
 - k) Einstufungshubraum
 - l) Angaben zur Überrollvorrichtung
 - m) ggf. Sicherheitstank
- Werden durch Ein- oder Umbauten diese Daten verändert, sind diese grundsätzlich durch eine erneute Abnahme des Fahrzeuges von einem DMSB-Sachverständigen zu berichtigen oder zu ergänzen.
Hierzu wird vom DMSB-Sachverständigen ein Abnahmebericht erstellt.
- 7.6 Der Wagenpass ist erst nach DMSB-Registrierung und durchgeführter und eingetragener Grundabnahme durch den DMSB-Sachverständigen gültig. Außerdem muss der Wagenpass auf Seite 3 vom Fahrzeugbesitzer in der entsprechenden Zeile unterschrieben sein.
Unter außergewöhnlichen Umständen kann in Eilfällen eine Teilnahme eines Fahrzeugs mit dem Abnahmebericht ohne registrierten DMSB-Wagenpass für den Zeitraum von max. 3 Wochen erfolgen. Diese Möglichkeit gilt nicht für andere Dokumente wie z.B. FIA-Wagenausweise bzw. HTPs.
- 7.7 Gegenüber den Angaben im DMSB-Wagenpass haben die technischen Bestimmungen der jeweiligen Gruppe, in der gestartet wird, *Vorrang*.
- 8. Wiederholungsabnahme, besondere Abnahme**
- 8.1 Nach der Grundabnahme müssen in einem Abstand von jeweils max. 24 Monaten (maßgeblich ist das Monatsende) Wiederholungsabnahmen durchgeführt werden. (gilt auch für FIA- oder DMSB-Wagenausweise (HTP)). Falls die Frist überschritten ist, ist der Wagenpass zunächst ungültig.
- 8.2 Eine erneute Abnahme ist grundsätzlich nach technischen Änderungen, die die im Wagenpass beschriebenen Teile betreffen, durchzuführen.
- 8.3 Nach Unfällen, die das Fahrzeug über reine Blechschäden hinaus beschädigt haben, ist das Fahrzeug vor dem nächsten Einsatz ebenfalls einer erneuten Überprüfung bzw. Wiederholungsabnahme durch einen DMSB-Sachverständigen zu unterziehen.
- 8.4 Der DMSB behält sich vor, Fahrzeuge durch besondere Anordnung z.B. nach Unfall, erneut überprüfen zu lassen.
- 9. Sachverständige**
Die DMSB-Sachverständigen müssen die notwendige Sachkunde hinsichtlich der Automobilsporttechnik besitzen.
Der DMSB teilt jedem der von ihm anerkannten Sachverständigen einen besonderen Stempel mit der persönlichen Kenn-Nummer zu.
- 10. Registrierung und Ausstellung**
Zur Beantragung des Wagenpasses ist der DMSB-Geschäftsstelle das entsprechende Formular „Antrag auf einen DMSB-Wagenpass“ mit den dazugehörigen Fotos zu übersenden.
Das Formular kann auf der DMSB-Internetseite www.dmsb.de im „Downloadcenter“ unter dem Suchbegriff „Wagenpässe“ heruntergeladen werden.
Der DMSB führt die Registrierung und die Vorfertigung des Wagenpasses durch. Hiernach muss der Antragsteller die Grundabnahme seines Fahrzeuges bei einem DMSB-Sachverständigen durchführen lassen, der nach erfolgreicher Abnahme den DMSB-Wagenpass rechtskräftig ausstellt und an den Antragsteller übergibt.
Der Wagenpass ist erst nach der Registrierung/Vorfertigung durch die DMSB-Geschäftsstelle und nach der Ausstellung durch den DMSB-Sachverständigen (nach der Grundabnahme) rechtswirksam ausgestellt.
Der DMSB stellt neue Wagenpässe grundsätzlich nur für von ihm oder der FIA aktuell genehmigten Gruppen und Serien aus.
Darüber hinaus müssen Fahrzeuggruppen und Serien, die nicht nach aktuellen FIA- oder DMSB-Bestimmungen ausgeschrieben werden, den relevanten, aktuell gültigen Sicherheitsbestimmungen der FIA bzw. des DMSB entsprechen.
- 11. Umschreibung des Wagenpasses**
Der Wagenpass muss auf den neuen Besitzer umgeschrieben werden, wenn ein Besitzerwechsel stattgefunden hat. Dazu müssen der bisherige und der neue Besitzer dies der DMSB-Geschäftsstelle

Wagenpass-Bestimmungen

entsprechend anzeigen (Formschreiben im Wagenpass, zum Heraustrennen oder Kopie des Kaufvertrages).

12. Verlust des Wagenpasses

Bei Verlust des Wagenpasses kann auf besonderen Antrag eine Zweitausfertigung ausgestellt werden. Das Fahrzeug muss dann nach Vorfertigung des Wagenpasses durch die DMSB-Geschäftsstelle erneut einem DMSB-Sachverständigen vorgeführt werden. Bei einer Zweitausfertigung des Wagenpasses ist wie bei einem Erstantrag zu verfahren. Dies gilt auch für die anfallenden Kosten.

13. Eintragungen und Änderungen im Wagenpass

- 13.1 Der Fahrzeugbesitzer ist nicht verpflichtet, jede Teilnahme an Wettbewerben im Wagenpass bestätigen zu lassen.
 - 13.2 Fahrzeugbesitzer, Fahrer und Bewerber sind verpflichtet, den Wagenpass auf Anforderung dem Technischen Kommissar der jeweiligen Veranstaltung vorzulegen. Der Technische Kommissar trägt Beanstandungen, welche die Abnahme des DMSB-Sachverständigen betreffen, im Wagenpass ein. Er gibt dabei an, ob eine erneute Abnahme erforderlich ist. Diese Eintragung wird auch nach einem Unfall, durch den das Fahrzeug über bloße Blechschäden hinaus beschädigt wurde, vorgenommen (s. a. Art. 8-3).
 - 13.3 Eine eingebaute Überrollvorrichtung muss, unabhängig davon, ob sie durch das Reglement verlangt wird, im Wagenpass eingetragen sein.
 - 13.4 Eintragungen und Änderungen sind auch durch die DMSB-Geschäftsstelle, Abt. Technik, möglich.
 - 13.5 Das Fahrzeug ist grundsätzlich nur in der/den Gruppe/n startberechtigt, die im Wagenpass durch den DMSB genehmigt bzw. eingetragen ist/sind.
 - 13.6 Proteste gegen Angaben im DMSB-Wagenpass sind nicht zulässig.
 - 13.7 Für die Richtigkeit der Angaben im DMSB-Wagenpass zeichnet der eingetragene Fahrzeugbesitzer verantwortlich.
 - 13.8 Nur vom DMSB genehmigte Eintragungen im Wagenpass sind gültig.
- ### 14. Gültigkeit im Ausland
- 14.1 In der Regel wird der Wagenpass im Ausland als sportrechtliche Zulassung anerkannt, es ist jedoch Sache des Nennenden sich bei einem Start im Ausland mit dem Veranstalter oder dem zuständigen ASN hinsichtlich der Gültigkeit des DMSB-Wagenpasses in dem betreffenden Land in Verbindung zu setzen. Der DMSB übernimmt keine Gewähr dafür, dass der Wagenpass in jedem Land als sportrechtliche Zulassung anerkannt wird.

- 14.2 Um Schwierigkeiten bei der Grenzübergangsfahrt aus dem Wege zu gehen, sollte darauf geachtet werden, dass der Motorblock mit einer Motornummer versehen ist. Sollte diese nicht vorhanden sein, kann der DMSB-Sachverständige eine Motornummer erteilen und sie in den Motorblock einschlagen. Eine Fahrgestell-Nummer muss vorhanden sein. Für einige Nicht-EU-Länder sind noch Carnets-A.T.A. von der Industrie- und Handelskammer, vor allem für die Händler erforderlich (Auskunft erteilen ADAC und AvD).

15. Gebühren

- 15.1 Der DMSB erhebt für folgende Leistungen Gebühren, deren Höhe im Internet veröffentlicht wird:
 - Vorfertigung von Neuausstellung und Registrierung
 - Besitzerumschreibung
 - Zweitausfertigung gemäß Gebührenordnung
- 15.2 Dem DMSB-Sachverständigen sind für folgende Leistungen Gebühren direkt zu zahlen:
 - Grundabnahme
 - Wiederholungsabnahme
 - ggf. Nachkontrolle zu Grund- und/ oder Wiederholungsabnahme
 - Abnahme nach baulichen Veränderungen gemäß Gebührenordnung
 - Abnahme der Überrollvorrichtung
 - oder Abnahmen auf besondere Anordnung

16. Haftungsausschluss

Auf Grund der Erteilung des DMSB-Wagenpasses, Ablehnung, Rücknahme, Erlöschen, Entziehung des DMSB-Wagenpasses, etwaiger Auflagen oder sonstiger Maßnahmen und Entscheidungen stehen dem Antragsteller keine Schadenersatzansprüche irgendwelcher Art gegenüber dem DMSB, seinen Mitgliedsorganisationen, der Deutschen Motor Sport Wirtschaftsdienst GmbH, den Organen, Generalsekretären, Geschäftsführern und Verordnungs- und Erfüllungsgehilfen der zuvor aufgeführten Organisationen zu, außer für Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit, die auf einer vorsätzlichen oder fahrlässigen Pflichtverletzung – auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises – beruhen, und außer für sonstige Schäden, die auf einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzung – auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises – beruhen.

17. Änderungen der DMSB-Wagenpass-Bestimmungen

Änderungen dieser Bestimmungen werden im DMSB Automobilsport-Handbuch *und/oder* im Internet (www.dmsb.de) bekannt gemacht.