

Vorschriften 2008 für die Ausrüstung der Fahrer/Beifahrer (Stand: 12.12.2007)

1. Schutzhelme

- a) 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.

Seit **01.01.2006** sind für Fahrer von offenen Fahrzeugen (z.B. Formelfahrzeuge oder offene Sportwagen) ausschliesslich Integralhelme (keine Jet-Helme) zulässig. Lediglich im Sport mit historischen Fahrzeugen gemäß Anhang K gilt vorstehende FIA-Vorschrift als Empfehlung (Bull. 407).

Seit 01.01.2007 sind für Fahrer von offenen Fahrzeugen (z.B. Formelfahrzeuge oder offene Sportwagen) bei Rundstrecken- und Bergrennen ausschließlich Integralhelme gemäß aktuellen FIA-Normen zulässig. Lediglich im Sport mit historischen Fahrzeugen gemäß Anhang K gilt vorstehende Vorschrift als Empfehlung.

- b) 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:

- ECE 22/05 (Europa) *(nur noch bis 31.12.2008)*
- British Standards Institute BS 6658-85 Typ A/FR (GB)
- Snell Foundation SA 2000
- **Snell** Foundation SA 2005
- FIA Standard 8860-2004 (in Verbindung mit FIA-genehmigter Snell-, BSI- oder SFI-Norm)
- American Foundation Inc. S.F.I. 31.1 (Helm mit offenem Gesichtsbereich)
- American Foundation Inc. S.F.I. 31.2 (Helm mit geschlossenem Gesichtsbereich)
- American Foundation Inc. S.F.I. 31.1A (USA)
- American Foundation Inc. S.F.I. 31.2A (USA)

- nur für DMSB-Autocross: Snell M95 und Snell M2000
- *nur für Slalomsport: ECE 22/04 (Europa)*

Für den DMSB-Kartsport gelten gesonderte Helmbestimmungen (siehe DMSB-Kart-Reglement).

1.1 Kennzeichnung der Helme

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

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

a) Norm B.S.I. (Großbritannien) - BS 6658-85 Type A/FR:



Es handelt sich um einen aussen am Helm befindlichen Aufkleber.

DMSB-Anmerkung: Seit Produktionsdatum Mai 1997 ist die Angabe „-85“ nach dem Standard entfallen, d.h. sie lautet „BS 6658 Type A/FR“.

b1) ECE 22/05 (*nur noch bis 31.12.2008*):



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.

b2) *Nur für Slalom: ECE 22/04*



045587-41628

Die Nr. im Kreis (Genehmigungsland) und die längere unter dem Kreis stehende Nr. (Genehmigungs-Nummer) sind variabel. Die unter dem Kreis aufgeführte Genehmigungs-Nummer muss mit 04 beginnen.

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

c) Norm S.F.I.31.1 und Norm S.F.I.31.2



Es handelt sich jeweils um einen Aufkleber.

- d) Norm S.F.I.31.1A und Norm S.F.I.31.2A



Es handelt sich jeweils um einen Aufkleber.

- e) Norm Snell Foundation SA 2000 und SA 2005



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

- f) FIA-Standard 8860-2004 (nur in Verbindung mit SA 2000 oder SA 2005):



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 SNELL-Aufkleber (SA 2000 oder SA 2005) im Inneren des Helms aufweisen (vgl. Art. 1.1 e)!

g) Snell M 95 und Snell M 2000 (Nur Autocross):



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

1.2 FIA-Helmbestimmungen (Anhang L des ISG, Kapitel III)

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

- FIA-Standard 8860-2004 (in Verbindung mit FIA-genehmigter Snell-, BSI- oder SFI-Norm)
- Snell Foundation SA 2000
- Snell Foundation SA 2005
- American Foundation Inc. S.F.I. 31.1A
- American Foundation Inc. S.F.I. 31.2A
- British Standards Institute BS 6658-85 A/FR
- Snell M95, nur für Autocross-Spezialfahrzeuge der Division 3 erlaubt.
- Snell M2000, nur für Autocross-Spezialfahrzeuge der Division 3 erlaubt.

Für den CIK/FIA-Kartsport gelten gesonderte Helm-Bestimmungen (siehe [DMSB-Kart-Reglement](#)).

Seit **01.01.2006** sind für Fahrer von offenen Fahrzeugen (z.B. Formelfahrzeuge oder offene Sportwagen) ausschliesslich Integralhelme (keine Jet-Helme) zulässig. Lediglich im Sport mit historischen Fahrzeugen gemäß Anhang K gilt vorstehende Vorschrift als Empfehlung (Bull. 407).

1.3 Helmänderungen (Anhang L, Kapitel III, Art. 1.2)

Ein Helm darf im Vergleich zu seiner Herstellungsspezifikation nicht verändert werden, außer wenn es in Übereinstimmung mit den Vorschriften geschieht, die vom Hersteller und von dem Testinstitut, welches den Helm genormt hat, genehmigt wurde. Jede andere Änderung macht den Helm unakzeptabel für die Forderungen dieses Artikels.

1.4 Maximales Helmgewicht und Kommunikationssysteme

Das Helmgewicht kann zu jeder Zeit der Veranstaltung geprüft werden und darf inkl. aller Zubehör- und Befestigungsteile nicht mehr als 1800 g für Vollvisierhelme und nicht mehr als 1400 g für sogenannte Jet-Helme (offener Gesichtsbereich) betragen.

Am Helm angebrachte Lautsprecher sind bei Rundstrecken- und Bergrennen verboten, sofern nicht eine Abnahme gemäß Art. 1.3 vorhanden ist. Ohrmuschel-Lautsprecher sind ohne Beachtung des Art. 1.3 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 Mikrophones darf nur unter Beachtung des Artikel 1.3 erfolgen.

1.5 Verzierung:

Die Farbe zur Helmlackierung kann möglicherweise mit dem Material der Helmschale reagieren und das Schutzvermögen negativ beeinflussen. Deshalb müssen die Richtlinien oder Einschränkungen des Herstellers für die Lackierung oder Verzierung der Helme befolgt werden, indem man nur die Farbe verwendet, die dafür spezifiziert ist (z.B. lufttrocknender Acryllack, Polyuretanemail oder andere). Hierzu sind die technischen Unterlagen des Produktes/Helms zu beachten, um ggf. Einschränkungen zu erkennen!

Die Lackierung ist vorzugsweise von einem Lackierer auszuführen, der eine Freigabe des Herstellers hat. Dies ist ggf. besonders wichtig für Spritzgußschalen, die üblicherweise nicht für die Lackierung geeignet sind.

Die zu lackierende Schale sollte wirksam nach innen abgedeckt sein, da Farbe, die ins Innere eindringt, die Eigenschaften des Helminnenmaterials negativ beeinflussen kann.

Farben, die eine Wärmebehandlung erforderlich machen, sollten in keinem Fall verwendet werden und bei jedem Bearbeitungsprozess darf die im jeweiligen FIA-Standard festgelegte maximale Temperatur, nach dem der Helm getestet wurde, nicht überschritten werden.

Die Hinweise des Herstellers sollten ebenfalls für den Gebrauch von Aufklebern und Abziehbildern herangezogen werden.

2. Flammabweisende Bekleidung

Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass seit 01.01.2006 auch im DMSB-Bereich grundsätzlich Bekleidung gemäß FIA-Norm 8856-2000 zulässig **bzw. vorgeschrieben** ist. Um den Feuerschutz nicht zu reduzieren, sollte der Overall nicht zu eng anliegen.

a) Rallye:

Rallye – historischer Sport:

Bei allen Sport-Rallye-Veranstaltungen für historische Fahrzeuge gemäß Anhang K sind für Fahrer und Beifahrer flammhemmende Overalls einschließlich langer Unterwäsche, einer Gesichtshaube, Socken und Schuhe gemäß FIA-Prüfnorm 8856-2000 vorgeschrieben. Darüber hinaus sind Handschuhe gemäß FIA-Norm 8856-2000 zu tragen.

Bei Gleichmäßigkeits-Rallyes ist das Tragen vorstehender Bekleidung empfohlen.

Rallye (alle Rallyes einschließlich: Status International, National-A, National-B):

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

b) Slalom:

Das Tragen von körperabdeckender Kleidung (schulterbedeckendes Oberteil und lange Hose) sowie geschlossenen Schuhen ist vorgeschrieben.

Flammabweisende Overalls bzw. Anzüge gemäß FIA-Prüfnorm 8856-2000 sind empfohlen.

Der Veranstalter kann über die Ausschreibung Overalls gemäß FIA-Prüfnorm 8856-2000 vorschreiben.

c) Kart:

Es gelten die Bekleidungsvorschriften der CIK/FIA (siehe DMSB-Kart-Handbuch).

d) Übrige Veranstaltungsarten:

Flammabweisende Overalls gemäß FIA-Prüfnorm 8856-2000 sind vorgeschrieben.

e) Sonstige Bekleidung:

Bei denjenigen Veranstaltungen, bei denen Overalls nach der FIA-Norm 8856-2000 vorgeschrieben sind müssen auch Unterwäsche, Kopfhaube, Socken, Schuhe und Handschuhe **getragen** werden, welche die Ausführung und Herstellung gemäß dieser Norm 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.

DMSB-Anmerkung: Die Ärmel des Unterhemdes müssen bis zu den Handgelenken und die Beine der Unterhose bis zu den Knöcheln reichen.

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

f) Overalls

gemäß FIA-Prüfnorm 8856-2000 müssen mit einem der folgenden Label 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.

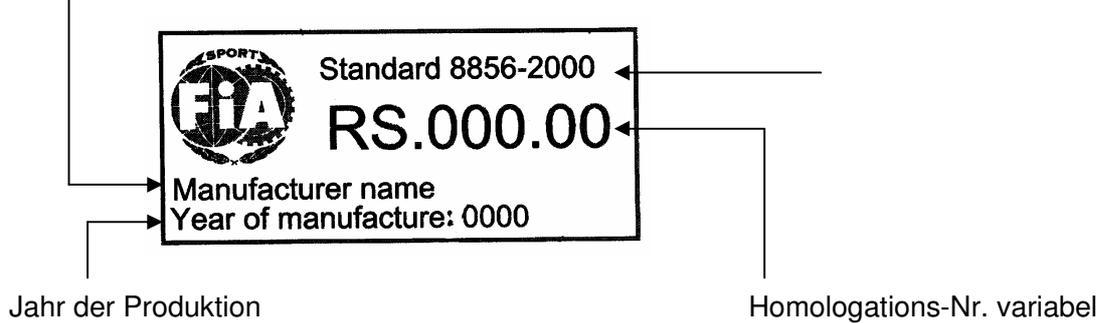
Overalls gemäß Standard 8856-2000:

Prüfzeichen: **Mindestgröße** 100 mm x 40 mm

Hom.-Standard
(Angabe immer gleich)



Name des Herstellers



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: System muss auch unvollständig befüllt, d.h. mit evtl. Luftblasen, funktionsfähig sein).

Kühlwesten ohne FIA-Homologation dürfen ausnahmsweise getragen werden, jedoch nur zusätzlich zur vorgeschriebenen homologierten Unterwäsche. Die Kühlwesten müssen einen nach ISO 15025 anerkannten und gekennzeichneten Stoff aufweisen. Des Weiteren müssen sämtliche Leitungen der ISO 17493 entsprechen und gekennzeichnet sein und dürfen nicht im direkten Hautkontakt mit dem Fahrer sein. Darüber hinaus müssen sämtliche Verbindungen mit On-board-Systemen dem Art. 5.8.6 des FIA-Standards 8856-2000 entsprechen.

Aufnäher an Overalls des FIA-Standards 8856-2000 (Bull. 384)

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

1. Das Befestigungsmaterial bzw. Garn (z.B. Nomexfaden), welches den Aufnäher mit dem FIA-homologierten Overall verbindet, muss flammhemmend sein (siehe detaillierte Anforderungen und Instruktionen im Anhang 1 des FIA-Standards 8856-2000).
2. Auch die komplette untere Lage des Aufnäher-Trägermaterials also die Fläche, welche mit der äußeren Lage des Overalls Kontakt hat, muss aus flammhemmenden Material, z.B. Nomex, bestehen und der ISO-Norm 15025 entsprechen.
3. Zur besseren Wärmeisolation ist das Nähgarn nur in die äußere Lage des Overalls einzubringen.

Weiterhin wird empfohlen, dass auch die übrigen Bestandteile des Aufnehärs aus flammhemmenden Material bestehen. Vorstehendes wird für Overalls gemäß FIA-Standard 1986 empfohlen.

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

Die FIA hat zusammen mit dem DMSB eine Anleitung zur Verwendung von Kopfrückhaltesystemen (HANS®) eingeführt, welche seit 01.01.2005 gültig ist. Interessenten können diese Anleitung auf der DMSB-Homepage www.dmsb.de unter Service, dann weiter zu Automobilsport, Technik, Technische Bestimmungen herunterladen.

Rundstreckenrennen:

Für alle Serien, welche im DMSB-Bereich ab 01.01.2005 bei Rundstreckenrennen mit neu aufgebauten Fahrzeugen (Tourenwagen, GT, Sportwagen und Formelfahrzeuge) neu eingeführt werden, ist die Verwendung von Kopfrückhaltesystemen gemäß FIA-Bestimmungen vorgeschrieben.

Bergrennen

Ab 01.01.2008 ist bei Bergrennen im DMSB-Bereich, mit Ausnahme der Gruppe G und historische Fahrzeuge gemäß Anhang K, bei allen Fahrzeugen ein FIA-homologiertes Kopf-Rückhaltesystem, z.B. HANS[®], vorgeschrieben.

Dabei ist besonderes Augenmerk auf die richtige Position der Schultergurtbefestigung zu richten. Die Einbaurichtlinien sind im Internet unter www.dmsb.de (Technik/Reglement, Automobilsport, Fahrzeugbestimmungen) zu finden.

Andere Veranstaltungsarten

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

3.1 Besondere Bestimmungen für Kopfrückhaltesysteme

3.1.1 Helme

Seit **01.01.2006** sind nur noch Helme für die Nutzung von Kopfrückhaltesystemen (z.B. HANS[®]) zulässig, welche mit einem entsprechenden, nachfolgend aufgeführten Aufkleber von der FIA gekennzeichnet sind.

Darüber hinaus müssen die Helme in der Technischen Liste Nr. 29 der FIA aufgeführt sein (siehe FIA-website unter: <http://www.fia.com/sport/Regulations/techlists.html>).

Diese Helme wurden vom Hersteller oder seinem offiziellen Repräsentant mit Post-Clips inklusive einer FIA-Prüfnummer ausgestattet. Nur die in der FIA-Liste Nr. 29 aufgeführten Helme sind vom Hersteller und den Testinstituten im wechselseitigen Gebrauch zugelassen und geprüft.

Demnach müssen mit Kopfrückhaltesystem verwendete Helme entweder:

- mit FIA-Label gemäß FIA-Standard 8858-2002 gekennzeichnet sein (dies sind in der FIA Technischen Liste Nr. 29 aufgeführte Helmmodelle, s. Abb. 1) **oder**
- dem FIA-Standard 8860-2004 entsprechen (Label siehe Abb. 2).

Abb. 1



FIA-Label gemäß FIA-Standard 8858-2002 (Farbe silber mit Hologramm)

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!

Abb. 2



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 SNELL-Aufkleber (SA 2000 oder vorbehaltlich erteilter FIA-Genehmigung: SA 2005) im Inneren des Helms aufweisen (vgl. Art. 1.1e bei den zugelassenen Helmen)!

3.1.2 Kopfrückhalteysteme

Kopfrückhalteysteme (z.B. HANS[®]) müssen entweder durch FIA-Label des Standards 8858-2002 (Nr. 29) 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 Technische Liste Nr. 29 kann von der WebSite: www.fia.com/sport/Regulations/techlists.html abgerufen werden.

Zukünftige Vorschriften zur Verwendung von Kopfrückhaltevorrichtungen (z.B. HANS[®]) – FIA-Bull. 415:

Das Tragen einer von der FIA genehmigten Kopfrückhaltevorrichtung wird für alle an internationalen Veranstaltungen teilnehmenden Fahrer und Beifahrer wie folgt vorgeschrieben:

- für Veranstaltungen des FIA-Weltcups für Cross-Country Rallyes: Fahrer der Prioritätsliste seit dem dem 1. Januar 2007, andere ab dem 1. Januar 2008
- für alle anderen FIA-Meisterschaften, -Trophäen, -Cups und –Challenges: ab dem 1. Januar 2008
- für alle im Internationalen Sportkalender der FIA eingetragenen Veranstaltungen: ab 1. Januar 2009.

Ausnahme ist das Tragen einer FIA-genehmigten Kopfrückhaltevorrichtung:

- a) *bei allen historischen Fahrzeugen gemäß Anhang K empfohlen. Ausschließlich bei Fahrzeugen in der FIA Historic Formula One-Meisterschaft ab sofort vorgeschrieben, aber nur bei denjenigen Fahrzeugen, bei denen es praktikabel ist.*
- b) *vorgeschrieben für Off-Road bei Läufen zur FIA-Europameisterschaften wie folgt:*
 - *Division 1 (Rallycross): ab dem 01.01.2009*
 - *Rallycross Cup: ab dem 01.01.2009*
 - *Division 1A (Rallycross): ab dem 01.01.2010*
 - *Division 2 (Rallycross): ab dem 01.01.2010*
 - *Division 3 (Autocross): ab dem 01.01.2010,*
- c) *nicht vorgeschrieben für Fahrzeuge mit alternativen Kraftstoffen der Kategorien: I, III, IIIA, IV, V Elektrokarts, VII und VIII,*
- d) *empfohlen für Fahrzeuge mit alternativen Kraftstoffen der Kategorien II, V Fahrzeuge und VI mit einem Technischen Wagenausweis ausgestellt vor dem 01.01.2006.*

Für andere Fahrzeuge, bei denen es aus technischen Gründen nicht praktikabel ist eine von der FIA genehmigte Kopfrückhaltevorrichtung anzubringen kann bei der FIA-Sicherheitskommission eine Ausnahmegenehmigung beantragt werden.

Die kompletten FIA-Vorschriften sind im Kapitel III des Anhang L (ISG) im grünen Teil dieses Handbuches abgedruckt.