

Zusätzliche Informationen zur Anwendung der einzelnen Artikel

Update 08.11.2016

(Dieses Dokument gilt nur zur Information, es hat keine regulative Bedeutung)

Grundsätzlich gelten die Technischen Bestimmungen DMSB-Driftsport 2017 ausschließlich für die Pro-Klasse.

Die DMSB Trägervereine ADAC, AvD, DMV tragen in Eigenregie den Clubsport aus (u.a. ADAC Drift Cup). Die Street-Klasse ist im Driftsport als Clubsport definiert. Die dazugehörigen Bestimmungen finden sich unter http://www.clubsport-motorsport.de/dateien/clubsport_driftsport_2015.pdf.

• **Lizenzen (Art. 1.2 Sportliche Bestimmungen DMSB Driftsport)**

Für den Driftsport gilt generell die Pflicht min. eine DMSB Lizenz der Stufe C zu besitzen. Dies ist vorrangig mit dem gegebenen Versicherungsschutz begründet. Auch Ausländer können eine DMSB Lizenz der Stufe C erwerben, diese ist aus versicherungstechnischen Gründen jedoch nur für den Veranstaltungstag gültig. Der Versicherungsschutz erstreckt sich auf Unfälle, welche die versicherten Lizenzinhaber bei der Teilnahme an den vom DMSB oder einer seiner Mitgliedsorganisationen gemäß § 4 Abs. 1 DMSB-Satzung, den ADAC Regionalclubs, bzw. FIA/FIM/FIM Europe oder einer Mitgliedsföderation der FIA/FIM/FIM Europe durchgeführten und genehmigten motorsportlichen Veranstaltungen, einschließlich des dazu gehörenden offiziellen Trainings, erleiden.

Versichert sind hierbei die Unfälle, von denen die Versicherten in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Gebrauch des Fahrzeuges und während der Veranstaltung betroffen werden.

Versicherungsleistungen

Die Versicherungssummen betragen je versicherte Person:

Euro	64.000,--	für den Vollinvaliditätsfall
Euro	32.000,--	für den Invaliditätsfall
Euro	16.000,--	für den Todesfall
Euro	10.000,--	für Heilkosten subsidiär
Euro	4.000,--	für Krankenrückführungskosten subsidiär
Euro	2.500,--	für Rückführungskosten im Todesfall
Euro	3.000,--	für Bergungskosten
Euro	1.500,--	für Kurbeihilfe
Euro	1.000,--	für Sofortleistung bei schweren Verletzungen

Den kompletten Versicherungsumfang finden die in den DMSB Lizenzbestimmungen siehe Anhang.

Ab 2017 soll es ein DMSB Drift Cup geben, der als offizielle Meisterschaft des DMSB ausgeschrieben wird.

Teilnahme- und wertungsberechtigt sind alle Fahrer, die mindestens im Besitz einer Nationalen Lizenz Stufe B des DMSB sind. Fahrer die im Besitz einer Nationalen Lizenz Stufe C bzw. C Plus des DMSB sind, sind teilnahmeberechtigt, werden zum DMSB Prädikat jedoch nicht gewertet.

Für Driftsportler konnte eine Sonderlösung gefunden werden. Folglich gilt ab dem 01.01.2017 wer sich innerhalb von 24 Monaten an mindestens 3 Veranstaltungen Gymkhana

Speed Drift, Nürburgring Drift Cup, ADAC Drift Cup oder vergleichbarem in der Pro-Klasse in Wertung teilgenommen und sich unter den ersten 75% der gestarteten Teilnehmer in der Klasse platziert hat bekommt nach Nachweis der Ergebnisse eine Nationale Lizenzstufe B des DMSB.

Wer innerhalb von 24 Monaten an mindestens 3 Veranstaltungen King of Europe Pro Series, King of Europe Pro2 Series, Queen of Europe Series, Drift Allstars oder vergleichbarem in der Pro-Klasse in Wertung teilgenommen und sich unter den ersten 75% der gestarteten Teilnehmer in der Klasse platziert hat kann nach Nachweis der Ergebnisse eine Internationale Lizenz der Stufe D des DMSB beantragen.

Die DMSB Lizenz der Lizenzstufe B sowie die internationale Lizenz der Stufe D sind über das Onlineportal „meinDMSB“ zu beantragen (<https://mein.dmsb.de/start>). Die Nationale Lizenz der Lizenzstufe C ist am Veranstaltungstag beim Veranstalter erhältlich.

Weitere Informationen zu den Lizenzen sowie den Versicherungen finden Sie in den DMSB-Lizenzbestimmungen die im „Downloadcenter“ unter <http://www.dmsb.de/active/lizenznehmer/automobil-lizenzen/> abrufbar sind.

- **Umwelt / Katalysatoren (Art. 2.5 Technische Bestimmungen DMSB-Driftsport 2016)**

Bedingt durch die in Deutschland angespannte Lage bzgl. Motorsport und Umweltschutz, wollen wir auch im DMSB Driftsport mit gutem Beispiel vorangehen.

Hier sind auch unregelmäßige Katalysatoren möglich. Für die dazu notwendigen Ausbaumaßnahmen gibt es eine Übergangsfrist um den Teilnehmern genug Zeit zum Umbau einzuräumen. Bezüglich der Lärmbestimmungen werden die Vorgaben der Rennstreckenbetreiber beachtet. Diese liegen in der Regel bei 98 db/A und werden mit der Ausschreibung der Veranstaltung bekannt gegeben.

- **Kraftstoff (Art 3.9 Technische Bestimmungen DMSB-Driftsport 2016)**

Aus Sicherheitsgründen ist die Verwendung von NOS generell nicht erlaubt. Für den notwendigen Umbau der Fahrzeuge gibt es eine Übergangsfrist bis Ende 2017. E85 - gem. DIN EN15376 gilt dieser Wert, andere niedrigere Ethanol-Spritsorten sind aus Sicherheitsgründen nicht zugelassen.

- **DMSB Driftsport ID-Card (Art. 4 Technische Bestimmungen DMSB-Driftsport 2016)**

Dokumentation der technischen Eigenschaften der Fahrzeuge
Alle Veränderungen / Vorrichtungen an den Fahrzeugen müssen dokumentiert sein und werden bei der Fahrzeugabnahmen durch Technische Kommissare kontrolliert.

Der DMSB hat im Jahr 2016 zur Zulassungserleichterung die Driftsport Fahrzeug-ID-Karte 2016, als kostengünstige Alternative zum DMSB-Wagenpass, eingeführt. Diese wird ausschließlich bei DMSB genehmigten Driftsport-Veranstaltungen ausgestellt und gilt auch nur für diese. Die Driftsport Fahrzeug-ID-Karte ist Fahrzeug- und Fahrerbezogen und kann auch für ausländische Teilnehmer ausgestellt werden.

- Es werden nur Original Fahrzeug-ID-Karten mit DMSB-Perforation und DMSB-Stempel bei den Technischen Kommissaren anerkannt (keine Kopien).
- Die Driftsport Fahrzeug-ID-Karte ist nur gültig für das laufende Kalenderjahr und ist nicht übertragbar.

- Wechselt der Fahrer bei einer ausgegebenen Fahrzeug-ID-Karte, ist eine neue Fahrzeug-ID-Karte zu beantragen.

Die Driftsport Fahrzeug-ID-Karte kostet 28,-€.

- **Sicherheitsausrüstung der Fahrer**

Kart-Overalls haben leider keine gängige FIA Norm, da diese nicht auf Feuerfestigkeit geprüft wurden, was in einem geschlossenen Fahrzeug notwendig ist

Es gilt:

1. Street-Klasse: Sicherheitsausstattung des Fahrers gemäß Grundausschreibung für Clubsport-Driftsport (Automobil), abrufbar unter http://www.clubsport-motorsport.de/dateien/clubsport_driftsport_2015.pdf.
2. Pro-Klasse: Sicherheitsausstattung des Fahrers gemäß technischen Bestimmungen DMSB-Drift-Reglement.
Das Tragen von Overalls sowie langer Unterwäsche, Kopfhaube, Socken, Schuhe und Handschuhe gemäß FIA-Bestimmungen FIA 8856-2000 oder SFI 3.2/A/5 ist vorgeschrieben.

Overall:	FIA Standard 8856-2000 oder SFI 3.2A/5
Schuhe:	FIA Standard 8856-2000 oder SFI 3.3/5
Handschuhe:	FIA Standard 8856-2000 oder SFI 3.3/5
Kopfhaube:	FIA Standard 8856-2000 oder SFI 3.3
Unterwäsche:	FIA Standard 8856-2000

Ab dem 01.01.2020 ist nur noch Fahrerausrüstung gemäß FIA-Bestimmungen FIA 8856-2000 zulässig.

Bezüglich der Helme sind die DMSB Helmbestimmungen (siehe Anhang) zu beachten.

Ein FIA- homologiertes Kopfrückhaltsystem FHR (z.B. HANS) wird strengstens empfohlen. .
Ab dem 01.01.2019 ist ein FIA- homologiertes Kopfrückhaltsystem FHR (z.B. HANS) vorgeschrieben.

Kontakt zu Experten

DMSB FA Driftsport



Werner Gusenbauer (Vorsitzender)

werner-gusenbauer@dcms-gmbh.de

DMSB Geschäftsstelle:



Mischa Eifert
Koordination Automobilsport
T: +49 69 633007-40
meifert@dmsb.de

Weitere Mitglieder:

Hans Jürgen Reiss
Johannes Hountondji

Art. 11 Medizinische Untersuchung

- (1) Bei Beantragung einer Nationalen Lizenz Stufe B und Stufe C bzw. Stufe C Plus muss vom Antragsteller **keine** medizinische Eignungsbestätigung zur Teilnahme an Automobilsport-Wettbewerben vorgelegt werden. Diese Lizenznehmer müssen auf dem Nennungsformular *eine Selbstauskunft zur Eignung* unterschreiben (bei Minderjährigen die Erziehungsberechtigten).
- (2) Bei **erstmaliger** Beantragung einer Nationalen Lizenz Stufe A ist die Tauglichkeit zur Teilnahme an Automobilsport-Wettbewerben durch eine, von einem in Deutschland *approbierten* Arzt erstellten medizinischen Eignungsbestätigung nachzuweisen. Die medizinische Eignungsbestätigung (auf dem DMSB-Fahrer-/Beifahrer-Lizenzantrag) muss spätestens nach Ablauf von 3 Jahren erneuert werden.
- (3) Bei Beantragung einer Nationalen EU-Profi-Lizenz oder bei Minderjährigkeit des Lizenznehmers (Ausnahme: Nationale Lizenz Stufe B, Stufe C bzw. C Plus) ist die Tauglichkeit zur Teilnahme an Automobilsport-Wettbewerben durch eine medizinische Eignungsbestätigung (auf dem DMSB-Fahrer-/Beifahrer-Lizenzantrag) jährlich nachzuweisen.
- (3) Bei Beantragung einer Kart-Lizenz (Nat. oder Int.) ist die Tauglichkeit zur Teilnahme an Kartsport-Wettbewerben durch eine, von einem in Deutschland zugelassenen Arzt erstellten medizinischen Eignungsbestätigung nachzuweisen. Die medizinische Eignungsbestätigung (auf dem DMSB-Fahrer-Lizenzantrag) muss jährlich erneuert werden.
- (4) Bei Beantragung einer Internationalen Lizenz gelten die Regelungen des Anhang L zum ISG der FIA in Kapitel II, Art. 1 - auf dem DMSB-Fahrer-/Beifahrer-Lizenzantrag (jährliche medizinische Eignungsbestätigung erforderlich).

Im Übrigen gelten die Regelungen des Anhang L zum ISG der FIA in Kapitel II.

Wichtige Hinweise zur Medizinischen Eignungsuntersuchung!

Die Untersuchung muss von einem in Deutschland approbierten Arzt durchgeführt werden. Aus dem auf dem Lizenzantrag befindlichen obligatorischen Arztstempel, muss in jedem Fall der Name des untersuchenden Arztes hervorgehen.

Art. 12 Fahrerlaubnis

- (1) Für den Erwerb einer Fahrerlizenz ist der Besitz der Fahrerlaubnis nicht erforderlich.
- (2) Für bestimmte Veranstaltungsarten (z.B. Rallye, *Driftsport*) ist der Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis für das betreffende Fahrzeug vorgeschrieben (vgl. hierzu die einschlägigen Reglements und Bestimmungen). Ohne gültige Fahrerlaubnis (Führerschein) dürfen Teilnehmerfahrzeuge vom Fahrer nicht – auch nicht teilweise – im öffentlichen Straßenverkehr bewegt werden.
- (3) Der Besitz der Fahrerlaubnis für 17jährige gem. § 6e StVG (begleitetes Fahren) berechtigt nicht als Fahrer an Rallye-Veranstaltungen teilzunehmen.

Art. 13 Grundversicherung

(Vers.-Nr. 22-22-010537592)

- (1) Der DMSB hat einen Gruppenunfallversicherungsvertrag (Sportunfallversicherung mit der HDI Versicherung AG) abgeschlossen. Im Rahmen der HDI Allgemeinen Unfallversicherungs-Bedingungen (AUB 2011), den Zusatzbedingungen für die Gruppen-Unfallversicherung und den nachfolgenden Bestimmungen wird damit Versicherungsschutz gegen die wirtschaftlichen Folgen körperlicher Sportunfälle, von denen die versicherten Personen (vgl. Abs.2) bei der versicherten Tätigkeit (vgl. Abs.3) betroffen werden, gewährt.
- (2) Versichert sind Motorsportler, die im Besitz einer vom DMSB ausgestellten gültigen Fahrer- /Beifahrer-Lizenz sind.
- (3) Der Versicherungsschutz erstreckt sich auf Unfälle, welche die versicherten Lizenzinhaber bei der Teilnahme an den vom DMSB oder einer seiner Mitgliedsorganisationen gemäß § 4 Abs. 1 DMSB-Satzung, den ADAC Regionalclubs, bzw. FIA/FIM/UEM oder einer Mitgliedsföderation der FIA/FIM/UEM durchgeführten und genehmigten motorsportlichen Veranstaltungen, einschließlich des dazu gehörenden offiziellen Trainings, erleiden.

Versichert sind hierbei die Unfälle, von denen die Versicherten in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Gebrauch des Fahrzeuges und während der Veranstaltung betroffen werden.

(4) Versicherungsleistungen

Die Versicherungssummen betragen je versicherte Person

Euro 64.000,--	für den Vollinvaliditätsfall
Euro 32.000,--	für den Invaliditätsfall
Euro 16.000,--	für den Todesfall
Euro 10.000,--	für Heilkosten <i>subsidiär</i>
Euro 4.000,--	für Krankenrückführungskosten <i>subsidiär</i>
Euro 2.500,--	für Rückführungskosten im Todesfall
Euro 3.000,--	für Bergungskosten
Euro 1.500,--	für Kurbeihilfe
Euro 1.000,--	für Sofortleistung bei schweren Verletzungen

Für Inhaber einer DMSB Permit Nordschleife der Stufe A oder B gelten bei DMSB genehmigten Serien/Veranstaltungen zusätzlich zu den oben aufgeführten Versicherungssummen/-Leistungen folgende Versicherungssumme/-Leistung sofern die DMSB Permit Nordschleife vorgeschrieben ist:
Zusätzlich: Euro 32.000,-- für den Invaliditätsfall

(5) Änderungen der AUB 2011

In Abänderung von Ziffer 5.1.5 AUB 2011 sind Unfälle, die der versicherten Person dadurch zustoßen, dass sie sich als Fahrer, Beifahrer oder Insasse eines Motorfahrzeuges an Fahrtveranstaltungen einschließlich der dazugehörigen Übungsfahrten beteiligt, bei denen es auf die Erzielung von Höchstgeschwindigkeiten ankommt, versichert.

(6) Beschreibung der Leistungsarten

a) Heilkosten

Heilkostenersatz wird nur insoweit gewährt, als andere Kostenträger (z.B. Krankenversicherer, private Unfallversicherer im Rahmen der Heilkostenversicherung, Beihilfe- und Versorgungseinrichtungen) ihre Leistungen voll erfüllt haben und diese zur Deckung der entstandenen Kosten nicht ausgereicht haben.

Soweit ein Anspruch auf Heilkostenersatz im Rahmen dieses Vertrages besteht, werden für die Behebung der Unfallfolgen die innerhalb des ersten Jahres nach dem Unfall erwachsenden notwendigen Kosten des Heilverfahrens, für künstliche Glieder und anderweitige nach ärztlichem Ermessen erforderliche Anschaffungen bis zum versicherten Betrag für jeden Versicherungsfall ersetzt. Als Kosten des Heilverfahrens gelten Arzthonore, soweit sie nach einer amtlichen Gebührenordnung unter Berücksichtigung der Verhältnisse des Versicherten begründet sind, Kosten für Arzneien und sonstige ärztlich verordnete Heilmittel, Verbandszeug, notwendige Krankentransporte, stationäre Behandlung und Verpflegung sowie für Röntgenaufnahmen.

Die Kosten für stationäre Krankenhausbehandlung werden im Rahmen der Sätze der allgemeinen Pflegekasse erstattet.

Ausgeschlossen vom Heilkostenersatz sind:

- Selbstbeteiligungen (z.B. Gebühren, Fahrtkosten zur ambulanten oder stationären Behandlung, therapeutische Behandlungen jeglicher Art) sowie Beitragsrückvergütungen bei Krankenversicherungen, Verlust und Abhandenkommen von Prothesen aller Art (auch Zahnprothesen),
- Die Kosten für Nahrungs- und Genussmittel, für Bade- und Erholungsreisen sowie für Krankenpflege, soweit nicht die Zuziehung von beruflichem Pflegepersonal ärztlich angeordnet wird.

b) Krankenrückführungskosten

Die Kosten für den Rücktransport in eine in der Nähe des Heimortes des Verunfallten liegende Klinik bzw. Spezialklinik werden nur dann übernommen, wenn aus medizinischer Notwendigkeit und auf ärztliche Anordnung eine Verlegung in ein anderes Krankenhaus notwendig ist und/oder soweit der Krankenversicherer oder ein anderer Kostenträger seine vertraglichen Leistungen erfüllt hat und diese zur Deckung der entstandenen Kosten nicht ausgereicht haben.

c) Rückführungskosten im Todesfall

Die Überführung eines durch Unfall Verstorbenen an seinen Wohnsitz.

d) Bergungskosten

Voraussetzung für die Leistung ist, dass die versicherte Person einen unter den Vertrag fallenden Unfall erlitten hat. Der Versicherer leistet insgesamt bis zur Höhe der vereinbarten Versicherungssumme die entstandenen notwendigen Kosten für

- Such-, Rettungs- und Bergungseinsätze von öffentlich-rechtlich oder privatrechtlich organisierten Ret-

tungsdiensten, soweit hierfür üblicherweise Gebühren berechnet werden.

- Hat die versicherte Person für Kosten einzustehen, obwohl sie keinen Unfall erlitten hatte, ein solcher aber unmittelbar drohte oder nach den konkreten Umständen zu vermuten war, ist der Versicherer ebenfalls ersatzpflichtig.
- Transport des Verletzten in das nächste Krankenhaus oder zu einer Spezialklinik, soweit medizinisch notwendig und ärztlich angeordnet.
- Mehraufwand bei der Rückkehr des Verletzten zu seinem ständigen Wohnsitz, soweit die Mehrkosten auf ärztliche Anordnungen zurückgehen oder nach der Verletzungsart unvermeidbar waren.
- Überführung zum letzten ständigen Wohnsitz im Todesfall.

Soweit ein anderer Ersatzpflichtiger eintritt, kann der Erstattungsanspruch gegen den Unfallversicherer nur wegen der restlichen Kosten geltend gemacht werden. Bestreitet ein anderer Ersatzpflichtiger seine Leistungspflicht, so kann sich die versicherte Person unmittelbar an den Unfallversicherer halten.

e) Kurbeihilfe

Der Versicherer zahlt nach einem Unfall den im Versicherungsschein festgelegten Betrag, wenn die versicherte Person einen unter den Vertrag fallenden Unfall hat und die durch das Unfallereignis hervorgerufenen Gesundheitsschädigungen oder deren Folgen innerhalb von drei Jahren, vom Unfalltag an gerechnet, für einen zusammenhängenden Zeitraum von mindestens drei Wochen eine medizinisch notwendige Kur / einen medizinischen notwendigen Sanatoriumsaufenthalt erforderlich machen. Die medizinische Notwendigkeit dieser Kur und der Zusammenhang mit dem Unfallereignis ist von der versicherten Person durch ein ärztliches Attest nachzuweisen. Die Kurbeihilfe wird nur einmal für jeden Unfall gezahlt.

f) Soforthilfe bei schweren Verletzungen

Nach einem bedingungsgemäßen Unfall erbringt der Versicherer gemäß den nachstehenden Bestimmungen eine Sofortleistung in Höhe der hierfür vereinbarten Versicherungssumme bei folgenden schweren Verletzungen:

- Querschnittslähmung (nach Schädigung des Rückenmarks)
- Amputation mit der Folge eines Invaliditätsgrades von mindestens 40%
- Schädel-Hirn-Verletzung (Contusio, Hirnquetschungen oder Hirnblutung)
- Verbrennungen 2. und 3. Grades
- Erblindung oder hochgradige Sehbehinderung beider Augen

Der Versicherungsnehmer hat einen solchen Anspruch spätestens zwei Monate nach Eintritt des Unfalls geltend zu machen und unter Vorlage eines ärztlichen Attests zu begründen.

(7) Hinweis für den Versicherungsfall

1. Voraussetzung für die Gewährung des Versicherungsschutzes ist, dass ein Unfall vor Veranstaltungsende dem Veranstalter angezeigt wird.

2. Versicherungsfälle sind unter Verwendung des DMSB-Unfallberichts unverzüglich jeweils schriftlich zu melden an:

HDI Kundenservice AG, Kompetenzzentrum Firmen - Unfall, Frau Kirstin Stollwerk, Tel. +49 221 1443309, E-Mail: kirstin.stollwerk@hdi.de, Charles-de-Gaulle-Platz 1, 50679 Köln

sowie an die DMSB-Geschäftsstelle, Frau Renate Kistner, E-Mail: rkistner@dmsb.de.

Todesfälle sind außerdem innerhalb 48 Std. an die HDI Kundenservice AG zu melden. Die Meldung soll per Fax +49 511 6451151595 erfolgen.

Nach 18:00 Uhr und an Wochenenden ist die Roland Assistance für HDI-Schaden Tel. +49 221 14466671 zu kontaktieren. Bei Schadenfällen ist die Versicherungsscheinnummer der DMSB Grundversicherung Nr. 22-010537592 anzugeben.

3. In der Schadenmeldung ist anzugeben, welcher Krankenkasse der Verunfallte angehört. Verletzte, die Mitglied einer *Gesetzlichen*- oder Ersatzkrankenkasse sind, haben den Unfall ihrer Krankenkasse zu melden. Die Heilbehandlung hat durch einen Kasenarzt zu erfolgen. Bei Verunfallten, die freiwillig krankenversichert sind, hat die Heilbehandlung nach den Satzungen ihrer Krankenkasse zu erfolgen.

4. Heilkosten-Erstattung: Kommt eine Erstattung von Heilkosten in Frage, sind spezifizierte Arzt- (Zahnarzt-) Rechnungen mit dem Erstattungsvermerk der Krankenversicherung einzureichen. Rechnungen des Arztes und für andere Heilkosten sind in jedem Fall zuerst der Krankenkasse zur Begleichung einzureichen.

5. Dauerschäden-Invalidität: Eine dauernde Beeinträchtigung der körperlichen oder geistigen Leistungsfähigkeit (Invalidität) als Unfallfolge muss innerhalb eines Jahres, vom Unfalltag an gerechnet, eingetreten sein; sie muss spätestens vor Ablauf einer Frist von weiteren drei Monaten nach dem Unfalljahr ärztlich festgestellt und geltend gemacht werden. Ergibt sich bereits früher die Gefahr eines Dauerschadens, so ist der Versicherer unverzüglich in Kenntnis zu setzen.

(8) Zusatzversicherung (Vers.-Nr. 22-010537593):

Im Anschluss an die DMSB-Sportunfallversicherung hat der DMSB eine Zusatzversicherung im Namen und für Rechnung der Motorsportler abgeschlossen, die im Besitz einer gültigen Fahrerlizenz oder Beifahrerlizenz sind und ihren Beitritt zu der Zusatzversicherung erklärt haben. Für Inhaber dieser Zusatzversicherung gelten die obigen Bedingungen mit folgenden zusätzlichen Versicherungsleistungen (die Versicherungssummen gelten je versicherte Person):

Sportunfall-Zusatzversicherung A:

1. Die Versicherungssummen betragen je versicherte Person

Euro 50.000,- für den Invaliditätsfall

Euro 25.000,- für den Todesfall

Sportunfall-Zusatzversicherung B:

2. Die Versicherungssummen betragen je versicherte Person

Euro 100.000,- für den Invaliditätsfall

Euro 50.000,- für den Todesfall

3. Änderung der AUB 2011

In Abänderung von Ziffer 5.1.5 AUB 2011 sind Unfälle, die der versicherten Person dadurch zustoßen, dass sie sich als Fahrer, Beifahrer oder Insasse eines Motorfahrzeuges an Fahrtveranstaltungen einschließlich der dazugehörigen Übungsfahrten beteiligt, bei denen es auf die Erzielung von Höchstgeschwindigkeiten ankommt, versichert.

4. Auslandsreisekrankenversicherung

Diese Versicherung gilt auch für Privatreisen. Sie bietet Versicherungsschutz für alle Auslandsreisen bis zu 6 Wochen (unabhängig von dem benutzten Verkehrsmittel) wobei krankheits- oder unfallbedingt anfallende Krankheitskosten im Ausland zu 100 % übernommen werden. Ebenfalls beinhaltet sind die Mehrkosten einer ärztlich angeordneten medizinisch notwendigen Rückführung aus dem Ausland.

Kann die Rückreise wegen Krankheit oder Unfallfolgen nicht bis zur Beendigung des sechswöchigen Versicherungsschutzes angetreten werden, verlängert sich die Leistungspflicht für den bereits eingetretenen Versicherungsfall so lange bis die Transportfähigkeit wieder besteht.

DKV-Servicecenter bei Rückfragen zur Leistungsabwicklung und sonstigen Auskünften im Kunden-Servicecenter der DKV, Telefonnummer: 0800 - 358 3746. (Bei Anrufen ist auf die bestehende Versicherung im Rahmen des Gruppenvertrages des DMSB zu verweisen!)

Hinweis: Maßgebend für Versicherungsleistungen im Schadenfall sind grundsätzlich die vom DMSB mit den Versicherern abgeschlossenen Versicherungsverträge einschließlich Bedingungen.

II. AUTOMOBILSPORT

Gemäß Art. 9.1.1 des Internationalen Sport Gesetzes muss jeder Fahrer, welcher nicht unter fremder Bewerbung startet - sowohl eine Fahrer-Lizenz als auch eine Bewerber-Lizenz besitzen.

Zur organisatorischen Vereinfachung stellt der DMSB nur ein Dokument (Bewerber- und Fahrer-Lizenz) aus, das sowohl als Fahrer-Lizenz als auch als Bewerber/Fahrer-Lizenz verwendet werden kann. Diese Lizenz berechtigt nicht zur Nennung eines anderen Fahrers. Ein Fahrer darf nur unter einem Bewerber starten. (s.a. Art. 34 - Bewerber-eigenschaft des Fahrers).

Vorschriften 2016 für die Ausrüstung der Fahrer/Beifahrer

(Stand: 16.10.2015)

1. SCHUTZHELM

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

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

Darüber hinaus gilt seit 01.01.2007, 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 gilt 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 (siehe DMSB-Kart-Reglement im gelben Teil).

e) Helmänderungen

Ein Helm darf im Vergleich zu seiner Herstellungspezifikation 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.

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 1800 g für Vollvisierhelme und nicht mehr als 1600 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 Mikrophones darf nur unter Beachtung des Artikels 1e) erfolgen.

g) Lackierung/Verzierung

Die FIA-Bestimmungen des Anhang L, Kapitel III, Art. 1.5 (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) American Foundation Inc. S.F.I. 31.1 (Helm mit offenem Gesichtsbereich) (nur noch bis 31.12.2018)
- b) American Foundation Inc. S.F.I. 31.1A (USA) (nur noch bis 31.12.2018) und American Foundation Inc. S.F.I. 31.2A (USA) (nur noch bis 31.12.2018)
- c) Snell Foundation SA 2000 (nur noch bis 31.12.2016) sowie Snell Foundation SA 2005 (nur noch bis 31.12.2018), SA 2010, SAH 2010 und SA 2015
- d) FIA Standard 8860-2004 (nur noch bis 31.12.2020), FIA Standard 8860-2010 und FIA Standard 8859-2015
- e) nur für DMSB-Autocross: Snell M95 (nur noch bis 31.12.2016), Snell M2000 (nur noch bis 31.12.2016), Snell M2005 (nur noch bis 31.12.2018) und Snell M2010 (nur noch bis 31.12.2023)
- f) Nur im Slalomsport sind zusätzlich folgende Normen zulässig:
 - 1) ECE 22/04 und ECE 22/05 (Europa)
 - 2) B.S.I. (Großbritannien) BS6658-85 Type A/FR
 - 3) American Foundation Inc. S.F.I. 31.2

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.

a) Norm S.F.I. 31.1



Im DMSB- und FIA-Bereich nur zulässig bis 31.12.2018

Es handelt sich um einen Aufkleber.

b) Norm S.F.I. 31.1A und Norm S.F.I. 31.2A



Im DMSB- und FIA-Bereich

nur zulässig bis 31.12.2018



Im DMSB- und FIA-Bereich

nur zulässig bis 31.12.2018

Es handelt sich jeweils um einen Aufkleber.

c) Norm Snell Foundation SA 2000, SA 2005, SA/SAH 2010 und SA 2015



Im DMSB-Bereich nur noch bis 31.12.2016 zulässig (FIA seit 31.12.2014 unzulässig)



nur zulässig bis 31.12.2018 (beachte Artikel 1.2)



nur zulässig bis 31.12.2018 (beachte Artikel 1.2)



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



Im FIA-Bereich nur noch zulässig bis 31.12.2023

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

d1) FIA-Standard 8860-2004:



Im FIA-Bereich nur noch zulässig bis 31.12.2020

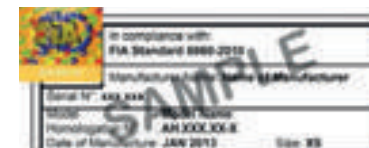
Die Angaben zu Hersteller, Modell und Größe sind variabel. Es handelt sich um einen Aufkleber, der außen, hinten auf den Helm aufgeklebt ist.

Hinweis: Zusätzlich kann der Helm einen SNELL-Aufkleber (SA 2000 oder SA 2005) aufweisen.

d2) FIA-Standard 8860-2010:



oder



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 kann der Helm einen SNELL-Aufkleber aufweisen.

d3) FIA-Standard 8859-2015



Ausrüstung Fahrer/Beifahrer

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 kann der Helm einen SNELL-Aufkleber aufweisen.

- e) Snell M95, Snell M2000 und Snell M2005, Snell M2010 (nur Autocross):



Im DMSB-Bereich nur noch zulässig bis 31.12.2016 (im FIA-Bereich nicht mehr zulässig)



Im DMSB-Bereich nur zulässig bis 31.12.2016 (FIA seit 31.12.2014 unzulässig)



Im DMSB- und FIA-Bereich nur zulässig bis 31.12.2018
Nur für Autocross Division 1, 4 und 5:



Im FIA-Bereich nur zulässig bis 31.12.2023

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: 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.

- f3) 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“

- f4) Nur für Slalom: Norm S.F.I. 31.2



Es handelt sich um einen Aufkleber

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:

- American Foundation Inc. S.F.I. 31.1 (nur bis 31.12.2018)
- American Foundation Inc. S.F.I. 31.1A (nur bis 31.12.2018) und American Foundation Inc. S.F.I. 31.2A (nur bis 31.12.2018)
- Snell Foundation SA 2005 (nur bis 31.12.2018)* sowie Snell Foundation SA 2010 (nur bis 31.12.2023)* sowie Snell Foundation SAH 2010 (nur bis 31.12.2023) und Snell Foundation SA 2015 (nur bis 31.12.2023)
- FIA-Standard 8860-2004 (nur bis 31.12.2020), FIA-Standard 8860-2010

Vorgeschrieben für FIA Formel 1, FIA World Rally Championship, WTCC, FIA World Rallycross Championship,