

DMSB-TECHNIK-UPDATE

1/2025

AUTOMOBILSPORT

FIA-Gruppen

Schultergurtbefestigung

Der Artikel 253-6.2.3 des Anhang J zum ISG wird ab sofort wie folgt präzisiert (Änderungen *kursiv*):

„6.2.3 Schultergurte

Sie müssen gemäß Zeichnungen 253-61-c und 253-61-d eingebaut werden.

Zeichnung 253-61-c

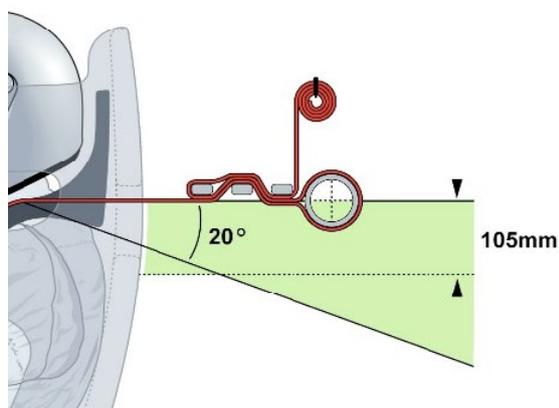
Der Anlenkpunkt der Befestigung des Gurtes muss sich in dem grünen Bereich befinden.

~~Der Abstand von 90 mm ist waagrecht von der Innenseite der Rückenlehne der Sitzschale bis zum Anlenkpunkt zu messen.~~

Wird der Gurt um eine Querstrebe geschleift, so gilt als Drehpunkt die Mitte des Rohrquerschnitts.

Kein hartes Teil des Gurtverankerungssystems (einschließlich des 3-Steg-Schiebers) oder ein aufgerolltes Gurtband darf mit dem Sitz in Berührung kommen oder in die Schulterschlitze des Sitzes hineinragen, wenn der Fahrer (Beifahrer) angeschnallt ist.

Der Schulterwinkel zur Horizontalen wird gemessen, indem man die Oberseite der Schulter des Fahrers (Beifahrers) oder die Oberseite der Gurtauflagefläche der vorderen Kopfhaltvorrichtung (FHR) als Bezug nimmt.



253-61-c



Beispiele von Anlenkpunkten der Gurtbefestigung

Stromkreisunterbrecher und Not-Aus-Schalter

Der Artikel 253-13 des Anhang J zum ISG wird ab sofort wie folgt präzisiert (Änderungen *kursiv*):

„13. STROMKREISUNTERBRECHER

Der Stromkreisunterbrecher muss alle elektrischen Stromkreise unterbrechen (Batterie, Dreh- oder Gleichstromlichtmaschine, Scheinwerfer, Hupe, Zündung, elektrische Bedienungsvorrichtungen, usw.) und auch den Motor abstellen.

~~Für Dieselmotore ohne elektronisch gesteuerte Einspritzdüsen muss der Stromkreisunterbrecher mit einer Vorrichtung verbunden sein, welche den Einlass in den Motor unterbricht.~~

~~Er muss eine funkensichere Ausführung aufweisen sowie von innen und außen zugänglich sein.~~

Es muss sich um ein funkensicheres Modell handeln, das von innen für den Fahrer und den Beifahrer, die sitzend mit ihren Sicherheitsgurten angeschnallt sind, und von außen zugänglich sein muss.

Der äußere Auslöser muss bei geschlossenen Wagen unterhalb der Windschutzscheibenbefestigung angebracht sein. Er ist durch einen roten Blitz in einem blauen Dreieck mit weißem Rand und mindestens 12 cm Kantenlänge zu kennzeichnen.

Das äußere Auslösesystem betrifft nur geschlossene Fahrzeuge.

Für Dieselmotore ohne elektronisch gesteuerte Einspritzdüsen muss der Stromkreisunterbrecher mit einer Vorrichtung verbunden sein, welche den Einlass in den Motor unterbricht.

Anwendung

Vorgeschrieben für alle Fahrzeuge bei Geschwindigkeitswettbewerben auf Rundstrecken, bei Rallyes und bei Bergrennen. Die Anbringung ist bei anderen Veranstaltungen empfohlen.“

Der Artikel 253-18.18 des Anhang J zum ISG wird ab sofort wie folgt präzisiert (Änderungen *kursiv*):

„18.18 Not-Aus-Schalter

- a) Ein Not-Aus-Schalter (Anhang J - Artikel 251-3.1.14.4) muss vom Fahrer *und Beifahrer* leicht zu bedienen sein, während er sich in normaler Sitzposition mit angelegten Sicherheitsgurten befindet und das Lenkrad ebenfalls an seiner Position ist.“

...“

Zulässige Löschmittel für elektrisch angetriebene Fahrzeuge

Der Artikel 253-18.23 des Anhang J zum ISG wird ab sofort wie folgt präzisiert (Änderungen *kursiv*):

„18.23 Feuerlöscher

- a) Die Feuerlöscher müssen mit dem Anhang J für die entsprechende Klasse übereinstimmen.
- b) Eingebaute Systeme
Zulässig sind ausschließlich Systeme mit einem Löschmittel, das nachweislich keine leitfähige Atmosphäre erzeugt und der nachstehenden Liste entspricht:
- Novec 1230
 - FX G-TEC FE36
 - FK5-1-12
 - *Monnex*
- c) ...
Handfeuerlöscher:
Sie müssen dem Artikel 7.3 entsprechen und können entweder ABC-Pulverlöscher sein oder ein Löschmittel enthalten, das nachweislich keine leitfähige Atmosphäre erzeugt und der folgenden Liste entspricht:
- Novec 1230
 - FX G-TEC FE36
 - FK5-1-12
 - *Monnex*“

Historischer Sport gemäß Anhang K

Zustandsprüfung

Der Anhang K – Anhang I – Artikel 2.3 wird ab sofort wie folgt präzisiert (Änderungen *kursiv*):

„2.3

Zusätzlich zu den in den Artikeln 2.1 und 2.2 aufgeführten Fahrzeugkategorien, für die eine Zustandsprüfung vorgeschrieben ist, müssen alle Fahrzeuge, unabhängig davon, ob sie in der Liste aufgeführt sind oder nicht, mit einem Fahrgestell aus Verbundwerkstoffen und/oder Magnesium oder mit beanspruchten Bauteilen einer zusätzlichen Prüfung wie folgt unterzogen werden:

- Anwendbare Liste siehe ~~3.1, 3.2~~ und 3.3
- Zertifizierung gültig für ZWEI JAHRE“

Überrollvorrichtungen für homologierte Fahrzeuge ab Periode K

Der Anhang K – Anhang II – Artikel 4 wird ab sofort wie folgt präzisiert (Änderungen *kursiv*):

„4.4 Ab Periode K:

In der Periode homologierte oder zertifizierte Überrollvorrichtungen dürfen ohne Änderung beibehalten werden, vorausgesetzt, dass die Konstruktion, das Material und die Zertifizierung vom Originalhersteller stammen. Das Hinzufügen einer horizontalen Strebe zur Befestigung der Sicherheitsgurte, einer Diagonallstrebe (Ausrichtung ist freigestellt) oder Flankenschutzstreben ist zulässig.

Für Eigenbaukonstruktionen gilt:

Die Mindestspezifikation ist ein Überrollvorrichtung nach Zeichnung K-8, K-9 oder K-10 und zusätzlich mit den folgenden vorgeschriebenen Elementen:

...

4.10

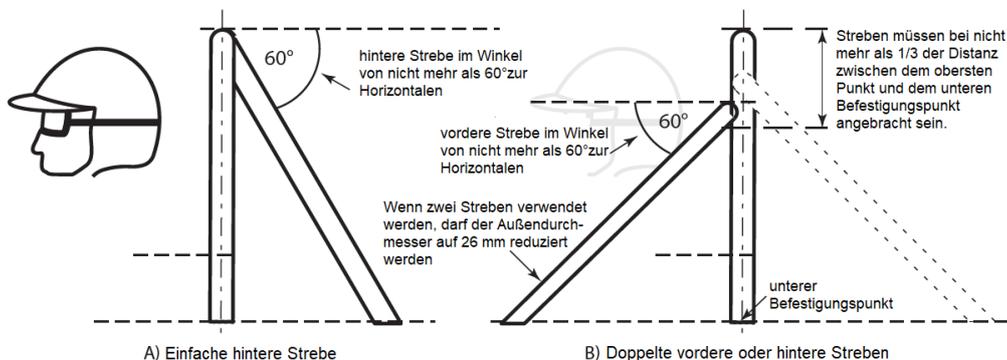
...

Mit Ausnahme des Vorgenannten wird jedes zusätzliche Element, jede zusätzliche Schweißung oder jede Bearbeitung als eine Änderung angesehen.

In der Periode homologierte oder zertifizierte Überrollvorrichtungen mit Elementen, die nicht im nachfolgenden Artikel 10 abgebildet sind, dürfen repliziert werden, jedoch müssen die Dimensionen und Materialspezifikationen aller Elemente mit nachfolgendem Artikel 9 übereinstimmen und die oben vorgeschriebenen Elemente müssen integriert sein.“

Überrollvorrichtungen – Zeichnungen

Der Anhang K – Anhang II – Artikel 10 wird ab sofort wie folgt präzisiert (Änderungen *kursiv*):



Mit einer nach hinten gerichteten Abstützung darf der Hauptbügel zur Senkrechten um max. 10° nach hinten geneigt sein.

K-62 B

Position des Motorsteuergerätes

Der Anhang K – Anhang III – Artikel 3 wird ab sofort wie folgt präzisiert (Änderungen *kursiv*):

„3.1

Bei Serienfahrzeugen und Sportwagen müssen sich das Motorsteuergerät und alle zugehörigen elektronischen Steuermodule *in der originalen Position oder* im Fahrgastraum befinden, für Kontrollen leicht zugänglich sein und alle Anschlüsse müssen sichtbar sein.“

Vorkriegsfahrzeuge - Motor – Pumpen

Der Anhang K – Anhang V - Artikel 4 wird ab sofort wie folgt ergänzt (Änderungen *kursiv*):

„4. Motor

...

4.10

Elektrische Pumpen dürfen durch mechanische Pumpen ersetzt werden und umgekehrt. Ihre Anzahl und Position dürfen geändert werden.“

Produktionswagen - Kraftstoffzufuhr

Der Anhang K – Anhang VI - Artikel 1.3.4.2 wird ab sofort wie folgt ergänzt (Änderungen *kursiv*):

„1.3.4.2 Kraftstoffzufuhr

Für Renntourwagen und Renn-Grand-Tourisme-Fahrzeuge der Periode E bis H2:

Nur für die Kraftstoffzufuhr dürfen elektrische Pumpen durch mechanische Pumpen ersetzt werden und umgekehrt. Ihre Anzahl und Position dürfen geändert werden.“

KARTSPORT

CIK-Reglement

Der Artikel 4.6 (Boden) wird ab sofort wie folgt präzisiert (Änderungen *kursiv*):

„4.6 Boden

Zwischen der mittleren Strebe und der Vorderseite des Chassis-Rahmens ist ein Boden aus festem Material vorgeschrieben.

Die Bodenwanne muss vollständig in den von den Hauptrohren (Mittelstrebe, Längsrohre und Vorderseite des Fahrgestellrahmens) gebildeten Umfang passen, ohne von oben gesehen über die Mittelachse der Rohre hinauszuragen. Sie muss aus einem einzigen Element bestehen, und ihre Oberflächen müssen gleichmäßig, massiv, starr, undurchdringlich, glatt, ohne Rippen und von konstanter Dicke sein.

Er muss seitlich von einem Rohr oder einer Kante umrandet sein, damit die Füße des Fahrers nicht von dem Boden abrutschen.

Die Bodenwanne darf durchbrochen sein, aber die Löcher dürfen einen Durchmesser von 10 mm nicht überschreiten und sie müssen einen Abstand von mindestens dem Vierfachen ihres Durchmessers haben. Außerdem sind zwei Bohrungen mit einem maximalen Durchmesser von 35 mm für den Zugang zur Lenksäule und/oder Gangwahlhebel zulässig.

Die Bodenwanne darf aus Verbundwerkstoff hergestellt sein.“

Der Artikel 7.1 (Helme) wird ab sofort wie folgt präzisiert (Änderungen *kursiv*):

„7.1 Helm

Helme müssen den nachfolgenden Vorschriften entsprechen:

Für Fahrer unter 15 Jahren:

- Snell-FIA CM (Snell-FIA CMS2016 und Snell-FIA CMR2016)
- ~~Snell-FIA CMH (Snell-FIA CMS2007 und Snell-FIA CMR2007)~~

Für Fahrer über 15 Jahren:

- Snell-Foundation ~~K2010~~, K2015 (*nur bis 31.12.2028*), K2020, ~~SA2010, SAH2010~~, SA2015 (*nur bis 31.12.2028*) und SA2020
- FIA 8859-2015 (*nur bis 31.12.2035*),
- *FIA 8859-2024 und FIA 8859-2024-ABP*
- *FIA 8878-2024*
- FIA 8860-2010 (*nur bis 31.12.2028*),
- FIA 8860-2018 und FIA 8860-2018-ABP
- Snell-FIA CM (Snell-FIA CMS2016 und Snell-FIA CMR2016)
- ~~Snell-FIA CMH (Snell-FIA CMS2007 und Snell-FIA CMR2007)~~

Siehe Liste der zugelassenen Helmstandards auf fiakarting.com zu den Kennzeichnungen (Bereich „homologated Equipment“).

Helme müssen ein wirksames und unzerbrechliches Visier für die Augenöffnung haben. Das Visier muss mit dem Logo des Herstellers und dem Produktionsdatum versehen sein.

Jede Änderung der obigen Liste wird in einem CIK-FIA-Bulletin veröffentlicht.

Gemäß Anhang L des Internationalen Sportgesetzes (Kapitel III, Artikel 1.2) ist die Anbringung von aerodynamischen oder anderen Vorrichtungen an einem Helm erlaubt, wenn sie mit dem betreffenden Helm homologiert wurden.

Helme, die den Snell-FIA CM/CMH-Normen entsprechen, dürfen von Fahrern nach dem 15. Lebensjahr uneingeschränkt weiterverwendet werden.

Bei Helmen mit 8858-2010 Helm M6 Anker (HANS Verbindungspunkte) dürfen aus Sicherheitsgründen diese M6 Anker nicht verwendet werden.

- **DMSB-Hinweis:** *Der Helmstandard Snell-FIA CMH (Snell-FIA CMS2007 und Snell-FIA CMR2007) ist im DMSB-Bereich noch bis 31.12.2025 zugelassen.*

Der Artikel 9.5.2 (Frontverkleidung) wird ab sofort wie folgt präzisiert (Änderungen *kursiv*):

„9.5.2 Frontverkleidung

Die Frontverkleidung muss innerhalb der Höhe der Vorderräder angebracht sein und darf keine scharfen Kanten aufweisen.

Sie darf kein Wasser, keinen Kies oder andere Substanzen zurückhalten können.

Es ist nur eine Entlüftungsöffnung zulässig, deren Durchmesser 12 mm nicht überschreiten darf und die sich auf der Rückseite der Frontverkleidung befinden muss.

Mindestbreite: 1.000 mm.

...

Befestigungssatz für die Frontverkleidung, siehe TZ Nr. 2.2.

Die Montage der Frontverkleidung muss TD Nr. 2.2 entsprechen, insbesondere der Abstand von mindestens 60,1 mm zwischen den beiden Stützrohren der Klemmen sowie der Abstand von 1 mm zwischen den Hakenklemmen und den Befestigungssätzen der Frontverkleidung.

Eine homologierte und bei einer internationalen Kart-Veranstaltung montierte Frontverkleidung muss jederzeit den in Anhang 9 beschriebenen vertikalen Drucktest bestehen.“

Der Artikel 9.5.4 (Seitenverkleidung) wird ab sofort wie folgt präzisiert (Änderungen *kursiv*):

„9.5.4 Seitenverkleidung

Die Oberfläche der Seitenverkleidung muss gleichmäßig und glatt sein; sie darf nur die für die Befestigung erforderlichen Löcher aufweisen.

...

Auf der senkrechten Fläche bei den Hinterrädern muss eine Fläche für die Startnummern vorgesehen werden.

Die seitliche Karosserie darf unter keinen Umständen über der durch die Oberseiten der Vorder- und Hinterreifen definierten Ebene positioniert sein und muss sich zwischen 0 mm und 40,0 mm (nach innen) von der Ebene befinden, die durch die äußere Vorderkante des Vorderrads und die äußere Vorderkante des Hinterrads definiert ist (bei Geradeausstellung der Vorderräder), gemäß technischer Zeichnung 2.1.a.

Die Seitenverkleidung muss eine Bodenfreiheit von mindestens 25 mm und höchstens 60 mm aufweisen.

...“