

DMSB – Basisausschreibung Clubsport-Gleichmäßigkeitsprüfungen 2018

Stand: 01.12.2017 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

Von den Sportabteilungen genehmigte Clubsport-Gleichmäßigkeitsprüfungen werden nach dieser Basisausschreibung und den jeweiligen Veranstaltungsausschreibungen durchgeführt. Für andere Serien gelten zusätzlich die Ausschreibungsbestimmungen der jeweiligen Serie.

Im Folgenden wird aus Gründen der sprachlichen Vereinfachung nur die männliche Form verwendet. Es sind jedoch stets Personen männlichen und weiblichen Geschlechts gleichermaßen gemeint.

Inhaltsverzeichnis

- Art. 1 Definition und Status
- Art. 2 Fahrzeuge, Gruppen- und Klasseneinteilung sowie deren Zusammenlegung
- Art. 3 Dokumentenprüfung und Technische Abnahme
- Art. 4 Fahrzeugbesatzung
- Art. 5 Fahrer- und Fahrzeugausrüstung
- Art. 6 GLP auf der Rundstrecke
- Art. 7 GLP auf Bergstrecken
- Art. 8 GLP Rallyes
- Art. 9 GLP Slalom
- Art. 10 Helm und Kopfrückhaltesystem
- Art. 11 Überrollvorrichtung

Art. 1 Definition und Status

- 1.1 Gleichmäßigkeitsprüfungen *im Sinne dieses Reglements* sind Wettbewerbe mit Automobilen, die auf einer permanent oder zeitweise eingerichteten, in sich geschlossenen Strecke mit festem Belag (Asphalt, Beton o. ä.) durchgeführt werden. Eine Gleichmäßigkeitsrallye besteht aus mehreren Gleichmäßigkeitsprüfungen (GLP), die über Verbindungsstrecken im öffentlichen Straßenverkehr miteinander verbunden sind.

Finden Gleichmäßigkeitswettbewerbe im Rahmen einer motorsportrechtlich genehmigungspflichtigen Veranstaltung statt, so erfolgt die Durchführung entsprechend dieser Basisausschreibung.
- 1.2 Die Gleichmäßigkeitsprüfung ist ein Wettbewerb mit Sollzeitabschnitten.
- 1.3 Alle Teilnehmer müssen im Besitz einer gültigen DMSB Fahrerlizenz sein.
- 1.4 Die Teilnehmer haben die Aufgabe unter Beachtung der Fahrvorschriften und unter Einhaltung der vorgeschriebenen Fahrtzeiten die Fahrtabschnitte zu durchfahren.
- 1.5 Ein zu frühes oder zu spätes Überfahren der Ziellinie wird mit Strafpunkten belegt.

Art. 2 Fahrzeuge, Gruppen- und Klasseneinteilung sowie deren Zusammenlegung

- 2.1 Definition Tourenwagen: Tourenwagen im Sinne dieser Bestimmungen sind Fahrzeuge, die ursprünglich für den öffentlichen Straßenverkehr konzipiert sind, mindestens vier Sitzplätze aufweisen, Mindesthöhe 1300 mm, Maximalhöhe 1600 mm, das Maß zwischen der Sitzfläche der hinteren Sitze und dem Dach muss über 93 cm betragen.

- 2.2 Definition GT-Fahrzeuge: GT-Fahrzeuge im Sinne dieser Bestimmungen sind Fahrzeuge die ursprünglich für den öffentlichen Straßenverkehr konzipiert sind, mindestens zwei vollwertige Sitzplätze oder 2+2-Sitzer, wie z.B. Porsche 911, aufweisen, Mindesthöhe 1100 mm, Maximalhöhe 1350 mm, das Maß zwischen der Sitzfläche der hinteren Sitze (falls vorhanden) und dem Dach darf max. 93 cm betragen.
- 2.3 Definition Sportwagen: Zweisitziges Fahrzeug das speziell für den Renneinsatz konzipiert ist. Beide Sitze sind jeweils vollständig links und rechts der Fahrzeuglängsachse angeordnet. Die vier Räder sind von der Karosserie abgedeckt. Das Fahrzeug ist offen oder geschlossen.
- 2.4 Definition Formel-Fahrzeug: Einsitziges Fahrzeug das speziell für den Renneinsatz konzipiert ist. Offenes Fahrzeug mit vier freistehenden Rädern (keine Kotflügel).
- 2.5 Definition festes Dach: Ein Fahrzeug mit festem Dach wird dann als solches angesehen, wenn es über ein geschlossenes Dach aus Metall oder Hartkunststoff verfügt. Auch Fahrzeuge mit Hard-Top werden akzeptiert.
- 2.6 Falls in einer ausgeschriebenen Klasse bei Nennungsschluss weniger als drei Fahrzeuge genannt sind, ist der Veranstalter berechtigt, diese Klasse mit der nächst höheren der gleichen Gruppe zusammenzulegen. Macht der Veranstalter von diesem Recht Gebrauch, so hat er dies mit der Nennungsbestätigung bekannt zu geben. Für die Ausübung des in diesem Fall zu gewährenden Rücktrittsrechts hat der Veranstalter eine Ausschlussfrist festzusetzen.
- 2.7 Die vom Veranstalter vorgenommenen Klassenzusammenlegungen sind endgültig und für alle Teilnehmer verbindlich. Eine Teilnahme außer Konkurrenz ist, soweit nichts anderes bestimmt wird, nicht möglich.

Art. 3 Dokumentenprüfung und Technische Abnahme

- 3.1 Vor den Gleichmäßigkeitsprüfungen werden die Dokumente der Teilnehmer und die Wettbewerbsfahrzeuge überprüft. Die Bewerber, die alle erforderlichen Dokumente vorgelegt haben, erhalten nach der Dokumentenprüfung die Startnummer für das Wettbewerbsfahrzeug.
- 3.2 Zur Dokumentenprüfung haben die Teilnehmer vorzulegen:
 - Nennungsbestätigung (soweit erforderlich),
 - Lizenzen von Bewerber/Sponsor und Fahrer, Beifahrerlizenzen (mit dieser Lizenz ist ein Fahrerwechsel unzulässig),
 - den/die gültigen Führerschein/e der Fahrer (soweit erforderlich),
 - die schriftliche Zustimmung des/der Erziehungsberechtigten bei minderjährigen Fahrern/Beifahrern (soweit erforderlich),
- 3.3 Zur technischen Abnahme müssen die Fahrer mit dem Wettbewerbsfahrzeug erscheinen. Die vorgeschriebene Sicherheitsausrüstung ist vom Fahrer vorzuweisen.
- 3.4 Die technischen Bestimmungen müssen eingehalten werden. Fahrzeuge, die den technischen Bestimmungen nicht entsprechen werden zurückgewiesen. Bei behebbaren Mängeln kann eine erneute Vorführung angeordnet werden. Die erneute Vorführung hat ohne besondere Anordnung zu erfolgen. Fahrzeuge, die nach der technischen Abnahme beschädigt wurden, sind nach erfolgter Instandsetzung grundsätzlich erneut vorzuführen und nur nach Begutachtung und Freigabe durch die Technischen Kommissare eingesetzt werden.

Art. 4 Fahrzeugbesatzung

Die Besatzung eines Fahrzeugs kann aus 1 oder 2 Personen bestehen. Sie werden als Fahrer und/oder als Beifahrer bezeichnet. Während der Gleichmäßigkeitsprüfung muss das Fahrzeug mit dem/den genannten Fahrer/Beifahrer besetzt sein. Sofern öffentliche Straßen befahren werden, muss der jeweilige Fahrer im Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis (Führerschein) sein.

Art. 5 Fahrer- und Fahrzeugausrüstung:

5.1 Es sind Schutzhelme gemäß Artikel 10 vorgeschrieben.

Bei Berg-GLP im Modus 1 ist für Fahrer/Beifahrer das Tragen von körperbedeckender Kleidung (Handschuhe, langärmeliges Oberteil und lange Hose) sowie geschlossenen Schuhen vorgeschrieben.

Bei Berg-GLP im Modus 2 sind für Fahrer/Beifahrer Overalls gemäß FIA-Norm 8856-2000 vorgeschrieben: feuerfeste Unterwäsche der gleichen FIA-Norm.

Ab dem 01.01.2016 ist ein FIA-homologiertes Kopf-Rückhaltesystem, z.B. HANS bei GLP-Retro-Berg im Modus 2 vorgeschrieben. Hieraus ergibt sich auch, dass Helme gemäß FIA-Bestimmungen (keine ECE-Norm) zulässig sind, welche mit dem FIA-Label (siehe 10.1i) gekennzeichnet sind.

Für andere GLPs ist das Tragen von einem schulterbedeckenden Oberteil, langer Hose sowie geschlossenen Schuhen vorgeschrieben.

Ein Veranstalter kann weitergehende Bestimmungen erlassen. Zusätzliche Schutzausrüstungen wie z.B. FIA-homologierte Overalls, Handschuhe, Schuhe Unterwäsche, Kopfhäube und Kopfrückhaltesystem sind empfohlen. Es liegt in der Verantwortung des jeweiligen Veranstalters solche Sicherheitsbekleidung vorzuschreiben.

5.2 Für alle Fahrzeuge bei Rallye-GLP und Berg-GLP sind folgende Sicherheitsausrüstungen vorgeschrieben:

- Modus 1: mindestens 3-Punkt-Gurte und ein 2kg-Handfeuerlöscher
- Modus 2: (nur Berg-GLP) mindestens eine Überrollvorrichtung gemäß Artikel 11 sowie ein dem Kopf-Rückhaltesystem angepasstes Gurtsystem und ein 2 kg-Handfeuerlöscher

Für alle anderen GLPs gilt: Für Tourenwagen und GT-Fahrzeuge die nach Modus 2 starten sind mindestens eine Überrollvorrichtung gemäß Artikel 11, ein dem Kopf-Rückhaltesystem angepasstes Gurtsystem und ein 2kg-Handfeuerlöscher vorgeschrieben.

5.3 Gemäß DMSB-Rundstreckenreglement, Anhang 2 gelten folgende Sonderbestimmungen für die Nürburgring – Nordschleife:

Alle Fahrzeuge (auch historische) sind auf der Nordschleife nur zugelassen, wenn sie mindestens mit einer Sicherheitseinrichtung nach Anhang J 1993, Artikel 253.8 Zeichnung 1 (Überrollbügel), mit Abschleppösen, einem Stromkreisunterbrecher, Sicherheitsgurten sowie einem 2 kg Handfeuerlöscher (gemäß nachfolgender Bedingungen), ausgerüstet sind. Ausnahmen für GLP-Modus 1, siehe Art. 6.2.

Der Feuerlöscher muss sich im Fahrgast- oder Kofferraum befinden und muss ausreichend geschützt und so befestigt sein, dass er einer Verzögerung von 25 g in allen Richtungen standhält (empfohlen sind sogenannte Anti-Torpedo-Halterungen). Die Position des Feuerlöschers muss von außen gut sichtbar mit einem roten Buchstaben „E“ innerhalb eines weißen Kreises von min. 10 cm Durchmesser und mit einem roten Rand und ggfls. mit zusätzlichen Richtungspfeilen gekennzeichnet sein. Der Feuerlöscher muss eine aktuell gültige Prüfplakette aufweisen.

5.4 Für alle GLPs gilt:

Für alle historischen Fahrzeuge, welche dem Anhang K des ISG entsprechen und über einen gültigen HTP (Historic Technical Passport) bzw. HRCP (Historic Regularity Car Pass) verfügen, entfällt die Vorschrift für die Verwendung eines Kopf-Rückhaltesystems (z.B. HANS).

Art. 6 Gleichmäßigkeitsprüfung auf der Rundstrecke

- 6.1 Die Teilnehmer werden einzeln, fliegend mit laufendem Motor wechselseitig (Reißverschlussystem) durch die Pylonengasse an die Start-/Ziellinie auf Zeichen des Starters im Abstand von ca. 3 Sekunden – 5 Sekunden gestartet. Mit Erreichen des Startzeichens gilt der Teilnehmer als gestartet. Zum Start wird nicht aufgerufen. Jeder Teilnehmer ist für sein rechtzeitiges Erscheinen am Start selbst verantwortlich. Teilnehmer, die nicht rechtzeitig am Start erscheinen, können zurückgewiesen werden.
- 6.2 Modus 1. Die Gleichmäßigkeitsprüfung auf der Rundstrecke ist so auszuschreiben, dass nachfolgende Durchschnittsgeschwindigkeiten nicht überschritten werden:
- Fahrzeuge der Baujahre bis 1947: max. 80 km/h.
 - Fahrzeuge der Baujahre ab 1948 bis heute: max. 110 km/h.

Die Vorschrift zur Überrollvorrichtungen (ÜV) und zum Stromkreisunterbrecher im Modus 1 für die Nordschleife (siehe Art. 5.4) kann unter Einhaltung folgender Bedingungen entfallen:

- a) Zur Kontrolle des Fahrverhaltens werden pro Lauf mind. 3 mobile Streckenbeobachter mit Nordschleifen-Erfahrung eingesetzt (Funkkontakt zum RL).
 - b) Der Veranstalter legt eine fahrzeugspezifische Maximalgeschwindigkeit fest, deren Einhaltung mittels Lasergeräten gleichzeitig an min. 3 Stellen (Taschen) von min. 3 Streckenbeobachtern kontrolliert wird (Ergebnisse an Rennleiter).
 - c) Zusätzlich zu den vorgenannten Streckenbeobachtern werden pro Lauf 3 Einsatzfahrzeuge der Rennleitung mit erfahrenen Piloten mitfahrend im Feld eingesetzt.
 - d) Der Veranstalter verpflichtet sich zusätzlich zur Vorort-Unterweisung ein Briefing zu den Verhaltensregeln vorab schriftlich an alle Teilnehmer zu übersenden.
- 6.3 Modus 2. Ungeachtet von 1. ist auch ein Wertungsmodus in der Gestalt möglich, dass ein Teilnehmer in seiner ersten gezeiteten Runde seine Richtzeit setzt, die dann in den folgenden Runden die Grundlage für die Gleichmäßigkeitswertung darstellt.
- 6.4 Fahrzeuge: Bei Rundstrecken-GLP-Veranstaltungen mit gültiger DMSB-Rennstrecken-lizenz sind im Modus 1 und im Modus 2 Fahrzeuge gemäß DMSB Streckenlizenz zugelassen. Bei Rundstrecken-GLP-Veranstaltungen ohne gültige DMSB-Rennstreckenlizenz sind im Modus 1 und Modus 2 ausschließlich geschlossene Tourenwagen mit festem Dach und geschlossene GT-Fahrzeuge mit festem Dach startberechtigt.
- Hinweis: Auf der Nürburgring – Nordschleife sind gemäß DMSB Streckenlizenz nur Fahrzeuge mit festem Dach oder Hardtop zugelassen.
- 6.5 Darüber hinaus ist jeder Veranstalter verpflichtet, entsprechend den Gegebenheiten der zu befahrenden Strecke für angemessene Sicherheitsmaßnahmen zu sorgen und ggfs. Sicherheitsauflagen in seine Veranstaltungsausschreibung aufzunehmen.

Art. 7 Gleichmäßigkeitsprüfungen auf Bergstrecken

- 7.1 Modus 1. Die Gleichmäßigkeitsprüfung auf den Bergstrecken ist so auszuschreiben, dass nachfolgende Durchschnittsgeschwindigkeiten nicht überschritten werden:
- Fahrzeuge der Baujahre bis 1947: max. 50 km/h.
 - Fahrzeuge der Baujahre ab 1948 bis heute: max. 80 km/h.
 - Der Veranstalter ist verpflichtet die Geschwindigkeit für die Fahrzeuge festzulegen und diese gegebenenfalls zu überwachen. Die Einrichtung von Wartezonen ist aus Sicherheitsgründen möglich.

- 7.2 Modus 2: Ungeachtet von 1. ist auch ein Wertungsmodus in der Gestalt möglich, dass ein Teilnehmer in seinem ersten gezeiteten Wertungslauf seine Richtzeit setzt, die dann in den folgenden Wertungsläufen die Grundlage für die Gleichmäßigkeitswertung darstellt.
- 7.3 Fahrzeuge: Bei Berg-GLP-Veranstaltungen sind im Modus 1 und Modus 2 Fahrzeuge gemäß DMSB-Streckenlizenz zugelassen.
- 7.4 Es gelten die Sicherheitsbestimmungen gemäß Art. 5, 10 und 11 dieser Bestimmungen.

Die Strecke muss über eine gültige DMSB-Streckenlizenz verfügen. Darüber hinaus ist jeder Veranstalter verpflichtet, entsprechend den Gegebenheiten der zu befahrenden Strecke für angemessene Sicherheitsmaßnahmen zu sorgen und ggfs. Sicherheitsauflagen in seine Veranstaltungsausschreibung aufzunehmen.

Art. 8 Gleichmäßigkeits-Rallyes

- 8.1 Modus 1: Die Veranstaltung muss so organisiert sein, dass eine Durchschnittsgeschwindigkeit von max. 50 km/h nicht überschritten wird.

Der Veranstalter ist verpflichtet die Durchschnittsgeschwindigkeit für jede GLP festzulegen (siehe Art. 1.2). Die Überwachung dieser Durchschnittsgeschwindigkeit muss mit mindestens einer Zeitnahme innerhalb jeder GLP erfolgen; diese Zeitnahme kann gleichermaßen das Ziel der GLP sein. Zusätzlich wird die Überprüfung der Durchschnittsgeschwindigkeit durch eine geheime Zeitnahme innerhalb einer GLP/Veranstaltung empfohlen. Die von der SOLL-Zeit abweichenden Über- oder Unterschreitungen aller Zeitnahmen müssen in das Ergebnis einfließen.

Die Einrichtung von Wartezonen ist aus Sicherheitsgründen möglich.

- 8.2 Bei GLP-Rallyeveranstaltungen sind Tourenwagen (offen oder geschlossen) und GT-Fahrzeuge (offen oder geschlossen) startberechtigt. Die Fahrzeuge müssen uneingeschränkt der StVZO entsprechen und zum Straßenverkehr zugelassen sein.
- 8.3 Es gelten die Sicherheitsbestimmungen gemäß Art. 5, 10 und 11 dieser Bestimmungen.

Darüber hinaus ist jeder Veranstalter verpflichtet, entsprechend den Gegebenheiten der zu befahrenden Strecke für angemessene Sicherheitsmaßnahmen zu sorgen und ggfs. Sicherheitsauflagen in seine Veranstaltungsausschreibung aufzunehmen.

Art. 9 Gleichmäßigkeitsprüfungen bei Slalom-Veranstaltungen

- 9.1 Ein Teilnehmer setzt in seinem ersten gezeiteten Lauf seine Richtzeit, die im folgenden Lauf/den folgenden Läufen die Grundlage für die Gleichmäßigkeitswertung darstellt. Sieger ist der Fahrer mit der geringsten Zeitdifferenz einschließlich der Strafzeiten zwischen Wertungslauf 1 und dem /n folgenden Wertungsläufen. Die weiteren Platzierungen ergeben sich fortschreitend aus den größeren Zeitdifferenzen. Bei Zeitgleichheit entscheidet die kürzere Fahrzeit aus der Addition aller Wertungsläufe.
- 9.2 Darüber hinaus ist jeder Veranstalter verpflichtet, entsprechend den Gegebenheiten der zu befahrenden Strecke für angemessene Sicherheitsmaßnahmen zu sorgen und ggfs. Sicherheitsauflagen in seine Veranstaltungsausschreibung aufzunehmen.
- 9.3 Fahrzeuge: Bei GLP-Slalomveranstaltungen sind Tourenwagen (offen oder geschlossen) und GT-Fahrzeuge (offen oder geschlossen) startberechtigt.

Art. 10 Helme

Bei allen GLP-Wettbewerben ist das Tragen von Helmen vorgeschrieben, welche einer der nachstehenden Normen entsprechen müssen:

- British Standards Institute BS 6658-85 Typ A/FR (GB)
- Snell Foundation SA 2000
- Snell Foundation SA 2005
- Snell Foundation SA 2010
- Snell Foundation SAH 2010
- Snell Foundation SA 2015
- FIA Standard 8860-2004 (in Verbindung mit FIA-genehmigter Snell-, BSI- oder SFI-Norm)
- FIA Standard 8860-2010
- FIA Standard 8859-2015
- 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)
- ECE 22/04 (Europa)
- ECE 22/05 (Europa)

10.1 Kennzeichnung der Helme

Helme, welche 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.

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“.

b1) 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.

b2) ECE 22/04



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 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, SA 2005, SA 2010 und SAH 2010 und SA 2015

- | | | | |
|-----|--|-----|--|
| e1) | | e2) | |
| e3) | | e4) | |
| e5) | | e6) | |

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

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.

HINWEIS: Zusätzlich muss der Helm einen SNELL-Aufkleber (SA 2000 oder SA 2005) im Inneren des Helms aufweisen (vgl. Art. 10.1 e)!

g) 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.

h) FIA-Standard 8859-2015



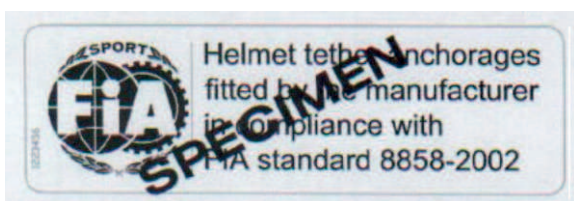
Die Angaben zu Hersteller, Modell und Größe sind variabel. Es handelt sich um einen Aufkleber der außen, hinten auf den Helm aufgeklebt ist.

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

i) Für Kopfrückhaltesysteme (z.B. HANS) zulässige Helme müssen entweder:

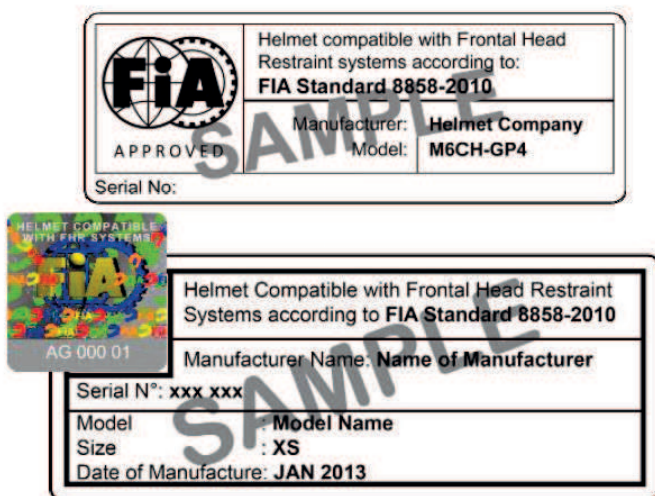
- mit FIA-Label gemäß FIA-Standard 8858-2002 oder 8858-2010 gekennzeichnet sein (gemäß FIA Techn. Liste Nr. 41, s. Abb. 1+2) oder
- dem FIA-Standard 8860-2004 entsprechen (Label siehe Abb. f) oder
- dem FIA-Standard 8860-2010 entsprechen (Label siehe Abb. g) oder
- dem Snell-Standard SAH 2010 entsprechen (Label siehe Abb. e5) entsprechen

Abb. 1



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

Abb. 2

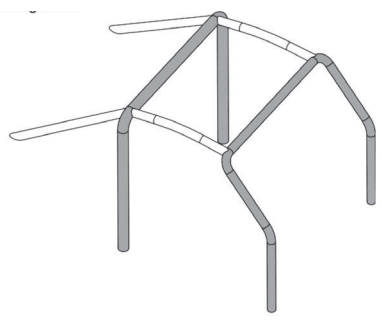


FIA-Label gemäß FIA-Standard 8858-2010

Art. 11 Überrollvorrichtung

Für alle Tourenwagen und GT-Fahrzeuge im Modus 2, welche bei Berg-GLP und Rallye-GLP fahren, ist ein Überrollkäfig aus Stahl, wie nachstehend beschrieben (Mindestausführung), vorgeschrieben. Zusätzliche Streben sind empfohlen.

Zeichnung 1

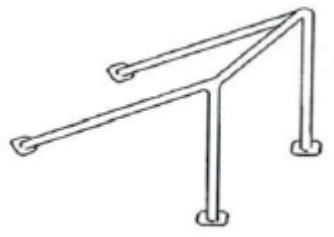


Formelfahrzeuge und Sportwagen bei Berg-GLP müssen mit einer Überrollvorrichtung gemäß Art. 277 des Anhang J (ISG) ausgestattet sein.

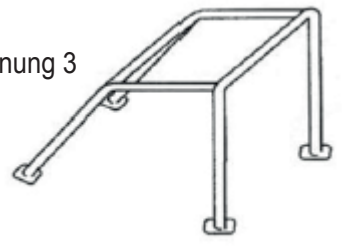
Für alle Tourenwagen und GT-Fahrzeuge, welche im Modus 2 bei Rundstrecke-GLP fahren, ist eine Überrollvorrichtung aus Stahl, wie nachstehend beschrieben, vorgeschrieben.

Der Überrollbügel muss mindestens wie in nachstehender Zeichnung 2 oder Zeichnung 3 beschaffen sein:

Zeichnung 2



Zeichnung 3



Zeichnung 253-1

Spezifikation für die verwendeten Rohre:

Mindestqualität	Mindest-Zugfestigkeit	Mindestmaße (in mm)
Nahtlos kaltgezogener Kohlenstoffstahl	350 N/mm ²	Ø 38 x 2,5 oder Ø40 x 2,0

Die Befestigungspunkte der Überrollvorrichtung an der Karosserie müssen mit einer 3 mm dicken Stahlplatte, die an den beiden Füßen des Hauptbügels eine Mindestfläche 120 cm² und an den beiden hinteren Abstützungen eine Mindestfläche von 60 cm² haben müssen, verstärkt werden (siehe Zeichnungen 253-50 bis 253-57 im Anhang J zum ISG).

Zugelassen sind auch Überrollkäfige aus Stahl gemäß Artikel 253-8 im Anhang J 1993 oder im aktuellen Anhang J zum ISG und Konstruktionen mit ASN-Zertifikat (z.B. DMSB-Zertifikat oder MSA-Zertifikat) wie auch Konstruktionen mit FIA-Homologation.