
DTM

2024
SPORTLICHES REGLEMENT

INHALTSVERZEICHNIS

ARTIKEL	1.....	PRÄAMBEL
ARTIKEL	2.....	GRUNDLAGEN DER DTM
ARTIKEL	3.....	ALLGEMEINE BEDINGUNGEN
ARTIKEL	4.....	FAHRER- UND BEWERBERLIZENZEN
ARTIKEL	5.....	DTM-VERANSTALTUNGEN
ARTIKEL	6.....	WERTUNGEN
ARTIKEL	7.....	PUNKTGLEICHHEIT
ARTIKEL	8.....	DOKUMENTENPRÜFUNG
ARTIKEL	9.....	ORGANISATION VON VERANSTALTUNGEN
ARTIKEL	10.....	VERSICHERUNGEN
ARTIKEL	11.....	DMSB-DELEGIERTE
ARTIKEL	12.....	OFFIZIELLE
ARTIKEL	13.....	EINSCHREIBUNGEN – GEBÜHREN – NENNUNGEN
ARTIKEL	14.....	AUSWEISE
ARTIKEL	15.....	ANWEISUNGEN UND MITTEILUNGEN AN DIE BEWERBER
ARTIKEL	16.....	VORFÄLLE
ARTIKEL	17.....	PROTESTE UND BERUFUNGEN
ARTIKEL	18.....	STRAFEN
ARTIKEL	19.....	FAHRZEUGWECHSEL
ARTIKEL	20.....	FAHREN / FAHRERAUSRÜSTUNG
ARTIKEL	21.....	FAHRZEUGIDENTIFIKATION
ARTIKEL	22.....	TESTFAHRTEN
ARTIKEL	23.....	BOXEN / BOXENGASSE
ARTIKEL	24.....	TECHNISCHE ABNAHME
ARTIKEL	25.....	REIFEN
ARTIKEL	26.....	GEWICHTE UND WIEGEN
ARTIKEL	27.....	ALLGEMEINE FAHRZEUGBESTIMMUNGEN
ARTIKEL	28.....	BALANCE OF PERFORMANCE, DATENLOGGER & SENSOREN
ARTIKEL	29.....	TANKEN / KRAFTSTOFF
ARTIKEL	29A.....	KONTROLLEN
ARTIKEL	30.....	ALLGEMEINE SICHERHEITSBESTIMMUNGEN, ... FAHRVORSCHRIFTEN UND VERHALTENSREGELN
ARTIKEL	31.....	FLAGGENZEICHEN / SIGNALGEBUNG
ARTIKEL	32.....	TRAINING
ARTIKEL	33.....	QUALIFYING
ARTIKEL	34.....	ENDGÜLTIGER ABBRUCH DES QUALIFYING
ARTIKEL	35.....	REGENTRAINING / REGENRENNEN
ARTIKEL	36.....	STARTAUFGSTELLUNG
ARTIKEL	37.....	STARTART
ARTIKEL	38.....	START / STARTVERZÖGERUNG
ARTIKEL	39.....	BOXENSTOPP / PFLICHTBOXENSTOPP
ARTIKEL	40.....	SAFETY CAR
ARTIKEL	41.....	FULL COURSE YELLOW
ARTIKEL	42.....	UNTERBRECHUNG EINES WERTUNGSLAUFS
ARTIKEL	43.....	WIEDERAUFNAHME EINES WERTUNGSLAUFS
ARTIKEL	44.....	KÜRZUNG DER DISTANZ / BEENDIGUNG DES WERTUNGSLAUFS
ARTIKEL	45.....	PARC FERMÉ
ARTIKEL	46..... PIT STOP EQUIPMENT
ARTIKEL	47.....	PLATZIERUNG / WERTUNG
ARTIKEL	48.....	SIEGEREHRUNG UND PRESSEKONFERENZEN
ANHANG	1.....	INTERNE STATUTEN DES GT KOMITEE 2024
ANHANG	2.....	REGLEMENT FÜR TESTFAHRTEN

ARTIKEL 1 PRÄAMBEL

Die DTM ist eine Rennserie für seriennahe Grand Tourisme-Wagen (FIA GT3).

Die German Touring Car Motorracing Event GmbH (im nachfolgenden „GTM GmbH“) schreibt die Rennserie in der Saison 2024 aus. Die Serie besteht aus 16 Wertungsläufen bei 8 Veranstaltungen. Ab der Saison 2024 wird das DMSB Prädikat „Internationale Deutsche GT-Meisterschaft“ im Rahmen der DTM ausgetragen. Gemäß den DMSB Prädikatsbestimmungen 2024 für die Internationale Deutsche GT-Meisterschaft umfasst die Meisterschaft alle 8 Veranstaltungen mit insgesamt 16 Wertungsläufen. Es werden alle durchgeführten Veranstaltungen gewertet.

Bei den Veranstaltungen wird jeweils samstags und sonntags ein Wertungslauf über 60 Minuten plus 1 Runde durchgeführt. Es werden eine Fahrerwertung, eine Teamwertung, eine Hersteller-Wertung und eine Wertung für die Pit Stop Challenge vorgenommen. Folgende Titel werden für die Fahrer/innen, Bewerber bzw. Hersteller ausgeschrieben:

- DTM Meister 2024
- Internationaler Deutscher GT-Meister 2024
- DTM Team Meister 2024
- DTM Hersteller Meister 2024
- Sieger Pit Stop Challenge 2024

Dabei erfolgen die verschiedenen Wertungen in der DTM gemäß Artikel 6. Die Wertung in der Internationalen Deutschen GT-Meisterschaft erfolgt durch den DMSB und zwar ausschließlich über die Gesamtwertung.

Ausschreiber/Organisation:

German Touring Car Motorracing Event GmbH
Hansastraße 19
80686 München

Dieses sportliche Reglement für die DTM wird von der GTM GmbH herausgegeben und ist vom DMSB unter der Genehmigungsnummer 205/24 genehmigt. Es tritt am 1. Januar 2024 in Kraft und gilt bis zum Erscheinen des genehmigten sportlichen Reglements der DTM 2024. Es ersetzt alle anderen sportlichen Reglements.

Status der Serie/Veranstaltungen: International.

Fahrer und Bewerber (Teams) werden nachfolgend als Teilnehmer bezeichnet.

Nur der deutsche Text ist für dieses Reglement verbindlich. Überschriften und Schriftbild dieser Bestimmungen dienen nur der Verdeutlichung und sind kein Bestandteil der vorliegenden sportlichen Bestimmungen.

Alles, was in diesem Reglement nicht ausdrücklich erlaubt ist, ist verboten.

ARTIKEL 2 GRUNDLAGEN DER DTM

2.1 Die DTM und die einzelnen Wertungsläufe werden nach den folgenden Sportgesetzen, Bestimmungen und Regeln durchgeführt:

Internationales Sportgesetz der FIA (ISG) mit Anhängen;
Rechts- und Verfahrensregeln der FIA
Technisches FIA GT3 Reglement (ISG Anhang J Art. 257A);
(NADA/WADA Code) sowie den Anti-Dopingbestimmungen der FIA
Anti-Doping Regelwerk der nationalen und internationalen Anti-Doping Agentur
Allgemeine Ausschreibungsbestimmungen für DMSB-Prädikate;
Artikel 28 bis 39 DMSB Veranstaltungsreglement;
Beschlüsse und Bestimmungen des DMSB;
DMSB Lizenzbestimmungen
DMSB-Abgasvorschriften;
DMSB-Ethikkodex;
Rechts- und Verfahrensordnung des DMSB (RuVO);
Umweltrichtlinien des DMSB;
DTM Installation Instructions;
Organisatorisches Reglement der DTM;

Schriftliche Informationen des Renndirektors;

dieses Sportliche Reglement mit allen Anhängen; Bulletins zur Klarstellung, Änderung oder Ergänzung des Reglements; Veranstaltungsausschreibungen und Bulletins der einzelnen Wertungsläufe. Die Anhänge dieses Reglements sind in ihrer aktuellen Fassung im DTM Downloadcenter zu finden.

Die internen Richtlinien des DMSB für lizenzierte Sportwarte finden keine Anwendung.

Alle Fahrer, Bewerber und Offiziellen unterwerfen sich diesen Bestimmungen und haften insoweit auch für ihre Mitarbeiter, Teammitglieder und Hilfspersonal.

Ergänzungen und Änderungen dieses Reglements bedürfen der Zustimmung des DMSB.

2.2 Besondere nationale Bestimmungen bei DTM-Veranstaltungen außerhalb des Regelungsbereiches des DMSB können nur mit Genehmigung des DMSB in Kraft treten. Der GTM GmbH wird alle Teilnehmer über diese besonderen nationalen Bestimmungen informieren.

2.3 GT Komitee

Das GT Komitee ist ein Gremium, welches sich mit der generellen Ausrichtung der Serie, mit allgemeinen Fragen zum Wohle der Serie sowie mit bestimmten Aspekten des sportlichen, technischen und organisatorischen Reglements befasst. Es arbeitet gemäß den internen Statuten (Anhang 1).

2.4 Soweit kein Rechtswegausschluss besteht und Ansprüche gegen die German Touring Car Motorracing Event GmbH bzw. seine Partner geltend gemacht werden und eine Gerichtsstandvereinbarung gem. § 38 ZPO zulässig ist, wird hiermit als Gerichtsstand der jeweilige Firmensitz GTM GmbH bzw. seiner Partner vereinbart.

ARTIKEL 3 ALLGEMEINE BEDINGUNGEN

3.1 Die Teilnehmer sind dafür verantwortlich, dass alle im Zusammenhang mit ihrer Nennung stehenden Personen die unter Artikel 2 aufgeführten Bestimmungen beachten und befolgen. Wenn ein Bewerber nicht persönlich bei einer DTM-Veranstaltung anwesend sein kann, muss er schriftlich einen Vertreter benennen und diese Nominierung vor Beginn der Veranstaltung schriftlich den Sportkommissaren mitteilen.

3.2 Die Teilnehmer sind dafür verantwortlich, dass ihre Fahrzeuge zu jedem Zeitpunkt einer zur DTM 2024 zählenden Veranstaltung mit dem Sportlichen Reglement der DTM und mit dem Technischen FIA GT3 Reglement (ISG Anhang J Art. 257A) übereinstimmen. Die Nachweispflicht hierfür liegt ausschließlich bei den Teilnehmern.

3.3 Für jedes teilnehmende Fahrzeug muss ein gültiger Wagenpass von einem ASN ausgestellt sein. Der Wagenpass muss bei der Technischen Abnahme jeder Veranstaltung vorgelegt werden. Kann für ein Fahrzeug kein entsprechender Wagenpass vorgelegt werden, wird das Fahrzeug nicht zu der entsprechenden DTM-Veranstaltung zugelassen.

3.4 Taxifahrten sind Fahrten bei denen sich mehr als eine Person im Fahrzeug befindet.

Taxifahrten eines eingeschriebenen Fahrers während einer Veranstaltung sind zulässig. Taxifahrten mit Fahrzeugen, die über eine GT3 Homologation verfügen, sind verboten. Ausnahmen bedürfen der Zustimmung des GT Komitees. Die Bestimmungen gem. gemäß FIA ISG, Art. 5 und 6 sind zu beachten. Nehmen Lizenznehmer an diesen Rahmenprogrammteilen teil, entfällt der mit der Lizenz verbundene Sportunfall-Versicherungsschutz für diese Teilnahme (vgl. DMSB-Lizenzbestimmungen).

ARTIKEL 4 FAHRER- UND BEWERBERLIZENZEN

4.1 Die Bewerber müssen im Besitz einer für das laufende Jahr gültigen Internationalen Bewerber-Lizenz sein. Ein Fahrer kann nur unter einem eingeschriebenen Bewerber mit einer für das laufende Jahr gültigen Internationalen Bewerberlizenz an den DTM Veranstaltungen teilnehmen.

4.2 Die Fahrer müssen mindestens im Besitz einer für das laufende Jahr gültigen Internationalen Fahrer-Lizenz der Stufe C-Circuit (ITC-C) sein. Zusätzlich müssen Fahrer über eine aktuell gültige medizinische Eignungsuntersuchung gemäß ISG Anhang L verfügen.

ARTIKEL 5 DTM VERANSTALTUNGEN

Teilnahmeberechtigt sind bei DTM-Veranstaltungen 2024 ausschließlich Fahrzeuge, die jeweils uneingeschränkt die Vorgaben und Bestimmungen des Technischen FIA GT3 Reglements (ISG Anhang J Art. 257A) erfüllen und die vollumfänglich der jeweiligen im Jahr 2024 aktuell gültigen FIA-GT3 Homologation inklusive aller Evolutionen und Nachträge entsprechen. Ein Fahrzeug pro Fahrzeugtyp muss am BoP-Test der FIA/SRO zur Grundeinstufung teilgenommen haben.

Die Verwendungen von Fahrzeugen, die teilweise oder vollständig einem VO-Homologationsnachtrag für Endurance Rennen über 2 Stunden entsprechen,

ist nicht zulässig.

Ausnahmen bedürfen der Zustimmung des GT Komitees.

5.2 Eine DTM-Veranstaltung besteht unter anderem aus den folgenden Veranstaltungsteilen:

- ein freies Training (FP1) von 55 Minuten
- ein freies Training (FP2) von 45 Minuten
- zwei Qualifyings von je 20 Minuten
- zwei Wertungsläufe von je 60 Minuten zuzüglich einer weiteren Runde

5.3 Jede DTM-Veranstaltung beginnt 1 Tag (in der Regel Freitag) vor dem ersten Wertungslauf um 08:00 Uhr.

5.4 Am Tag des ersten freien Trainings findet eine Fahrerbesprechung statt. Der genaue Ort und der Zeitpunkt der Fahrerbesprechung werden in der jeweiligen Veranstaltungsausschreibung bekannt gegeben. Jeder Fahrer und jeder Bewerber (oder sein Repräsentant), dessen Fahrzeug zur Teilnahme an der Veranstaltung berechtigt ist, muss an der gesamten Fahrerbesprechung teilnehmen. Die Nichtteilnahme, verspätetes Erscheinen oder vorzeitiges Verlassen werden mit 500 € bestraft. Darüber hinaus können die Sportkommissare eine weitere Bestrafung vornehmen.

5.5 Die Ziellinie (auch Zeitmesslinie) ist eine einzelne Linie, die sowohl auf der Rennstrecke als auch in der Boxengasse verläuft. Die Rundenzeiten werden an der Ziellinie ermittelt.

5.6 DTM-Veranstaltungen 2024

In nachstehender Tabelle sind die DTM-Veranstaltungen 2024 aufgelistet.

Für jede DTM-Veranstaltung wird ein verbindlicher Veranstaltungszeitplan erstellt. Änderungen des Veranstaltungszeitplans sind nur mit Genehmigung der Sportkommissare möglich und werden mittels Veranstaltungsbulletin bekannt gegeben.

Runde	Datum 2024	Strecke
1	26.04. – 28.04.	Oschersleben (DEU)
2	24.05. – 26.05.	Lausitzring (DEU)
3	07.06. – 09.06.	Zandvoort (NED)
4	05.07. – 07.07.	Norising (DEU)
5	16.08. – 18.08.	Nürburgring (DEU)
6	06.09. – 08.09.	Sachsenring (DEU)
7	27.09. – 29.09.	Red Bull Ring (AUT)
8	18.10. – 20.10.	Hockenheimring (DEU)

5.7 Bei Veröffentlichungen ist nicht die Nationalität der ausstellenden Lizenzbehörde, sondern die Nationalität des Fahrers anzuzeigen. Die Veranstalter sind verpflichtet, die Bewerber bzw. Sponsoren in den von ihnen herausgegebenen Publikationen (Nenn- / Starter- und Ergebnislisten) neben dem Fahrer mit dem auf der entsprechenden Lizenz angegebenen Bewerber- / Sponsornamen zu veröffentlichen. Über diese dem Veranstalter auferlegten Verpflichtungen hinaus, übernimmt die GTM GmbH gegenüber lizenzierten Bewerbern und Sponsoren keine Haftung hinsichtlich der Veröffentlichungen der Veranstalter.

Bei der Siegerehrung wird grundsätzlich die Flagge und die Hymne entsprechend der Nationalität des Fahrers verwendet.

ARTIKEL 6 WERTUNGEN

6.1 Der Titel „DTM Meister“ und "Internationaler Deutscher GT-Meister" wird an den Fahrer vergeben, der nach dem letzten Wertungslauf des Jahres 2024 die höchste Punktzahl erreicht hat. Es werden alle endgültigen Ergebnisse von Qualifyings und Wertungsläufen des Jahres 2024 berücksichtigt.

6.2 Der Titel „DTM Team Meister“ wird an das Team (Bewerber) vergeben, welches nach dem letzten Wertungslauf des Jahres 2024 die höchste Punktzahl erreicht hat. Es werden alle endgültigen Ergebnisse von Qualifyings und Wertungsläufen des Jahres 2024 berücksichtigt.

6.3.1 Für die Wertung zur Team-Meisterschaft werden die beiden (2) jeweils bestplatzierten Fahrzeuge eines Bewerbers gewertet. Weitere platzierte

Fahrzeuge des Teams erhalten keine Punkte für die Teamwertung, dahinter platzierte Fahrzeuge anderer Teams rücken entsprechend in der Punktwertung auf.

Wechselt ein Fahrer während der Saison den Bewerber, werden seine bis dahin erzielten Punkte für die Team-Meisterschaft auch weiterhin ausschließlich für die Teamwertung des Teams gezählt, in dem sie von dem betreffenden Fahrer erzielt wurden. Es werden alle endgültigen Ergebnisse von Qualifyings und Wertungsläufen des Jahres 2024 berücksichtigt.

6.3.2 Der Titel "Sieger Pit Stop Challenge" wird an den Bewerber vergeben, der nach dem letzten Wertungslauf des Jahres 2024 die höchste Punktezahl erreicht hat.

Für die Wertung zur Pit Stop Challenge wird der schnellste Pflichtboxenstopp eines Bewerbers pro Wertungslauf gewertet. Die Punktevergabe erfolgt wie folgt:

1. Platz 3 Punkte
2. Platz 2 Punkte
3. Platz 1 Punkt

Es werden alle Pflichtboxenstopps gewertet, die den Regeln des Artikel 39 entsprechen und straffrei bleiben. Alle endgültigen Ergebnisse des Jahres 2024 werden gewertet.

6.4 Der Titel "DTM Hersteller Meister" wird an den Hersteller (Marke) vergeben, der nach dem letzten Wertungslauf des Jahres 2024 die höchste Punktezahl erreicht hat.

6.5 Für die Wertung zur Hersteller-Meisterschaft werden die zwei bestplatzierten Fahrzeuge eines Herstellers (Marke) gewertet. Weitere platzierte Fahrzeuge des Herstellers erhalten keine Punkte für die Herstellerwertung, dahinter platzierte Fahrzeuge anderer Hersteller rücken entsprechend in der Punktwertung auf.

Wechselt ein Fahrer während der Saison den Hersteller, werden seine bis dahin erzielten Punkte für die Hersteller-Meisterschaft auch weiterhin ausschließlich für die Herstellerwertung des Herstellers (Marke) gezählt, in dem sie von dem betreffenden Fahrer erzielt wurden. Es werden alle endgültigen Ergebnisse von Qualifyings und Wertungsläufen des Jahres 2024 berücksichtigt.

6.6 Für jedes Qualifying erfolgt eine Punktevergabe in der Fahrerwertung gemäß nachstehender Tabelle:

1. Platz 3 Punkte
2. Platz 2 Punkte
3. Platz 1 Punkt

Basis für die Punktevergabe ist das Ergebnis des Qualifyings.

Wertungsstrafen, die für das relevante Qualifying bzw. für die sich daraus ergebende Startaufstellung ausgesprochen werden, haben Einfluss auf die Punktevergabe. Wertungsstrafen aus vorangegangenen Wettbewerbssteilen, die Auswirkungen auf das Ergebnis des Qualifyings bzw. die sich daraus ermittelte Startaufstellung haben, werden bei der Punktevergabe nicht berücksichtigt.

Haben mehrere Fahrer innerhalb eines Qualifyings identische Rundenzeiten erreicht, erhält der Fahrer die bessere Platzierung, der diese Zeit zuerst erzielt hat. Im Übrigen gilt Artikel 34 sinngemäß.

Konnte kein Qualifying stattfinden, werden keine Punkte vergeben.

6.7 Für jeden Wertungslauf erfolgt die Punktevergabe der Fahrer-, Teamwertung und Herstellerwertung gemäß nachstehender Tabelle:

1. Platz 25 Punkte	6. Platz 10 Punkte	11. Platz 5 Punkte
2. Platz 20 Punkte	7. Platz 9 Punkte	12. Platz 4 Punkte
3. Platz 16 Punkte	8. Platz 8 Punkte	13. Platz 3 Punkte
4. Platz 13 Punkte	9. Platz 7 Punkte	14. Platz 2 Punkte
5. Platz 11 Punkte	10. Platz 6 Punkte	15. Platz 1 Punkte

Gaststarter bzw. Fahrzeuge unter Einzelnennung erhalten in keiner Wertung Punkte. Punkteberechtigte Teilnehmer rücken bei der Punktevergabe entsprechend auf.

6.8 Bei Unterbrechung eines Wertungslaufs nach Artikel 42 ohne Wiederaufnahme werden keine Punkte vergeben, wenn zum Zeitpunkt des Abbruchs weniger als zwei Runden absolviert wurden; halbe Punkte, wenn mindestens zwei Runden absolviert wurden, aber weniger als 75% der Dauer des Wertungslaufs seit Rennstart vergangen sind und volle Punkte, wenn mindestens 75% der Dauer des Wertungslaufs seit Rennstart vergangen sind.

6.9 Die ersten drei Fahrer der Fahrer-Jahresendwertung sowie je ein maßgeblicher Repräsentant der ersten drei der Team-Jahresendwertung, der Hersteller-Jahresendwertung sowie vom Sieger der Pit Stop Challenge müssen an den offiziellen Siegerehrungen, der ADAC SportGala und am Saisonabschlussevent der GTM GmbH teilnehmen. Bei Fehlen eines Fahrers oder des Repräsentanten eines Teams/Herstellers wird dieser – außer im Falle höherer Gewalt – mit einer Geldstrafe in Höhe von jeweils 5.000 € bestraft.

Der „DTM Meister 2024“ verpflichtet sich, das Sieger-Fahrzeug für die „2024 ESSEN MOTOR SHOW“ sowie für die ADAC Sport Gala 2024“ kostenfrei dem ADAC e.V. / der GTM GmbH zur Verfügung zu stellen.

6.10

In Fällen, in denen aufgrund eines offensichtlichen Versehens oder Irrtums nach Veröffentlichung der Meisterschaft- bzw. Serienwertung durch den Serienausschreiber eine nachträgliche Korrektur notwendig wird, kann diese von dem Serienausschreiber vorgenommen werden. Beschwerden zur Serienwertung sind an den Serienausschreiber zu richten. Gegen die Entscheidung des Serienausschreibers ist kein Rechtsmittel möglich.

ARTIKEL 7 PUNKTGLEICHHEIT

7.1 Sollten zwei oder mehr Teilnehmer einen Wertungslauf mit gleicher Platzierung beenden, werden die Punkte, die für die beteiligten Fahrer / Bewerber / Hersteller gemäß Artikel 6.7 zu vergeben sind, addiert und gleichmäßig auf diese Fahrer / Bewerber verteilt.

7.2 Bei Punktgleichheit (ex aequo) entscheidet die größere Anzahl der ersten, dann der zweiten und eventuell weiteren Plätze der punktgleichen Fahrer / Teams (Bewerber) / Hersteller in den Wertungsläufen über ihre Reihenfolge in der entsprechenden DTM-Wertung. Sofern auch dabei keiner der punktgleichen Fahrer / Teams (Bewerber) / Hersteller Vorteile hat, werden beide Fahrer / Teams (Bewerber) / Hersteller auf demselben Platz in der entsprechenden DTM-Wertung geführt. Der nachfolgende Platz in der Wertung wird nicht besetzt.

ARTIKEL 8 DOKUMENTENPRÜFUNG

8.1 Die Dokumentenprüfung findet zu Beginn jeder DTM-Veranstaltung 2024 statt. Der genaue Ort und der Zeitpunkt werden in der Veranstaltungsausschreibung bekannt gegeben.

8.2 Zur Dokumentenprüfung haben die Teilnehmer ihre Fahrer-, Bewerber- und / oder Sponsorlizenz sowie ihre Auslandsstartgenehmigungen (bei Lizenznehmern von nicht EU- bzw. nicht EU-Assoziierten Ländern, in deutscher oder englischer Sprache) und ihre medizinische Eignungsbestätigung vorzulegen.

ARTIKEL 9 ORGANISATION VON VERANSTALTUNGEN

9.1 Jeder Veranstalter ist verpflichtet, die Ausschreibung gemäß den Vorgaben des DMSB zu erstellen. Der DMSB stellt das entsprechende Formular bzw. eine Musterausschreibung zur Verfügung. Die Ausschreibung muss dem DMSB und bei Auslandsrennen zusätzlich den zuständigen ASN spätestens vier Wochen vor Veranstaltungsbeginn vorliegen.

9.2 Spätestens am Donnerstag der jeweiligen Veranstaltung um 16.00 Uhr übergibt der Veranstalter dem DTM-Renndirektor die „Race Meeting Check List“.

ARTIKEL 10 VERSICHERUNGEN

10.1 Der Veranstalter ist verpflichtet, eine Haftpflichtversicherung abzuschließen, deren Umfang mindestens den gesetzlichen Bestimmungen und den Vorschriften des jeweiligen ASN entspricht. Die Versicherung muss die Teilnehmer, das Personal der Bewerber, alle Personen mit Boxen- / Boxengassenberechtigung, die Offiziellen des ADAC bzw. DMSB (bei Auslandsrennen auch die Offiziellen der dortigen ASN), die DMSB-Staffel, die Fahrer und Gäste eventueller Taxifahrten (Fahrten auf der Rennstrecke mit mehr als einer Person im Fahrzeug) und das für eine Versicherung relevantes Rahmenprogramm (z.B. Stuntfahrer) einschließen.

10.2 Die Versicherungsbestätigung muss der GTM GmbH und DMSB spätestens 2 Wochen vor Veranstaltungsbeginn vorgelegt werden.

10.3 Die Haftpflichtversicherung des Veranstalters ist so zu gestalten, dass deren Leistungen zusätzlich zu anderen Versicherungsleistungen gelten.

ARTIKEL 11 DMSB-DELEGIERTE

11.1 Der DMSB wird für alle Veranstaltungen die folgenden Delegierten benennen:

- Technischer Delegierter

Der DMSB kann weiterhin die folgenden Delegierten benennen:

- DMSB-Delegierter
- Medizinischer Delegierter
- Sicherheitsdelegierter

11.2 Die Delegierten des DMSB sollen im Rahmen ihrer Zuständigkeitsbereiche die Veranstalter und deren Beauftragte bei ihren Aufgaben unterstützen, darüber wachen, dass alle der DTM zugrunde liegenden Bestimmungen eingehalten werden, jede ihnen notwendig erscheinende Anmerkung anbringen und die vom DMSB geforderten Berichte über die Veranstaltung verfassen.

11.3 Der vom DMSB nominierte Technische Delegierte ist für die gesamte Technische Abnahme und die Technischen Kontrollen im Rahmen der DTM verantwortlich. Er ist gegenüber den Technischen Kommissaren und TK-Helfern weisungsbefugt und berichtet an den Renndirektor / Rennleiter sowie an die Sportkommissare. Der Technische Delegierte ist berechtigt, gemäß den Technischen Bestimmungen dieses Reglements jederzeit Kontrollen durchzuführen bzw. durchführen zu lassen.

ARTIKEL 12 OFFIZIELLE

12.1 Folgende permanente Sportwarte werden vom DMSB benannt:

- Zwei Sportkommissare, von denen einer zum Vorsitzenden bestimmt wird
- Renndirektor
- Assistenten des Renndirektors
- Starter
- Zeitnahme-Obmann
- Fahrer des Safety Cars
- Fahrer des Führungsfahrzeugs

12.2 Folgende Sportwarte werden vom Veranstalter benannt:

- Dritter Sportkommissar
- Rennleiter und Stellvertreter
- Leiter der Streckensicherung und Stellvertreter
- Rennsekretär und Stellvertreter
- Obmann der Technischen Kommissare
- Medizinischer Einsatzleiter
- Beifahrer des Safety Cars
- ggf. Beifahrer des Führungsfahrzeugs
- Fahrer und Beifahrer 2. Führungsfahrzeug

12.3 Der Rennleiter soll in ständiger Zusammenarbeit mit dem Renndirektor arbeiten.

In nachfolgenden Punkten ist der Renndirektor dem Rennleiter übergeordnet:

- Überwachung von Training und Wertungsläufen bezüglich des Zeitplanes. Wenn notwendig, unterbreitet der Renndirektor den Sportkommissaren Vorschläge zur Änderung des Zeitplans oder der Veranstaltungsausschreibung
- Verfassen von Veranstaltungsbulletins
- Verhängung von Wertungsstrafen
- Beendigung bzw. Unterbrechen von Trainings- oder Wertungsläufen aus Sicherheitsgründen
- Einsatz des Safety Cars
- Einsatz von Full-Course-Yellow
- Anhalten eines Wettbewerbsfahrzeuges
- gesamte Startprozedur
- Abwicklung eines eventuellen Re-Starts

- Fahrerbesprechung (Briefing)

12.4 Die Sportkommissare handeln als unabhängiges Kollegium unter der Leitung des Vorsitzenden. Die Auslegung von Ausschreibungsbestimmungen, dieses Reglements und von reglementbezogenen Bulletins ist den Sportkommissaren und der DMSB-Sportgerichtsbarkeit vorbehalten.

ARTIKEL 13 EINSCHREIBUNGEN – GEBÜHREN – NENNUNGEN

13.1 Für die Teilnahme an der DTM müssen sich die Bewerber beim der GTM GmbH einschreiben und die Einschreibgebühren auf das Konto der GTM GmbH einzahlen.

Die Einschreibung muss online unter <https://www.adac-motorsport.de/dtm/drivers-lounge> erfolgen.

Ist nichts anderes ausdrücklich bestimmt, ist auf alle Gebühren in diesem Reglement jeweils die in Deutschland gültige, gesetzliche Mehrwertsteuer zu entrichten.

13.2 Mit dem Antrag auf Einschreibung erklären sich alle Fahrer und Bewerber damit einverstanden, dass alle ihre Bild- und Werberechte, die im Zusammenhang mit ihrem Engagement in der DTM entstehen, von der GTM GmbH für die Vermarktung der DTM auch über das Jahr 2024 hinaus kostenfrei genutzt werden können (siehe organisatorisches Reglement).

13.3 Die Einschreibgebühr für die gesamte Saison (acht (8) Veranstaltungen) beträgt pro Fahrzeug 98.000 €. Mit Einschreibung ist die Einschreibgebühr sofort fällig.

13.4 Mit der Nennung verpflichtet sich der Bewerber an allen Veranstaltungen der DTM teilzunehmen.

13.5 Mit der Einschreibung beauftragen und bevollmächtigen die Bewerber die German Touring Car Motorracing Event GmbH mit der Nennung zu allen Läufen der DTM.

13.6 Spätestens mit Ablauf des 06.02.2024 müssen die Einschreibungen sowie die Einschreibgebühren bei der GTM GmbH eingegangen sein. Die GTM GmbH behält sich vor, auch später eingehende Anträge anzunehmen.

13.7 Einzelnennungen / Gaststarter

In der DTM sind grundsätzlich auch Einzelnennungen (Gaststarts) möglich. Diese Gaststarter sind nicht punkte- und preisgeldberechtigt. Der Serienausschreiber entscheidet nach freiem Ermessen über die Bestätigung eines Gaststarts. Das Nenngeld beträgt 20.000 € pro Veranstaltung. Erst nach Eingang der Gebühren auf dem ausgewiesenen Konto des Serienausschreibers wird der Gaststart bestätigt.

13.8 Ein Bewerber muss eine Nichtteilnahme an einer Veranstaltung spätestens bis zum Ende der Dokumentenabnahme schriftlich dem Rennleiter mitteilen.

13.9 Die GTM GmbH kann Anträge auf Einschreibung und Einzelnennungen unter Angabe von Gründen ablehnen.

13.10 Ein Wechsel der Fahrzeugmarke, des Fahrzeugtyps, der Homologation (EVO) bzw. des genannten Fahrzeugs (Fahrgestellnummer) ist nach der ersten technischen Abnahme in der Saison 2024 nur nach schriftlicher Genehmigung des GT Komitees zulässig.

ARTIKEL 14 AUSWEISE

Alle Personen, die sich im Fahrerlager, in den Boxen, in der Boxengasse oder auf der Strecke aufhalten, müssen jederzeit die zum Aufenthalt in dem entsprechenden Bereich legitimierenden Ausweise sichtbar tragen.

ARTIKEL 15 ANWEISUNGEN UND MITTEILUNGEN AN DIE BEWERBER

15.1 Über organisatorische Fragen im Zusammenhang mit der Veranstaltung erteilen im jeweiligen Zuständigkeitsbereich allein der Renndirektor oder der Rennleiter (bei deren Abwesenheit deren Stellvertreter) verbindliche Auskünfte.

15.2 Der Link zum virtuellen Aushang wird in der Veranstaltungsausschreibung bekannt gegeben. Dort werden alle Wertungen und Ergebnisse der Trainingsläufe und der Wertungsläufe sowie alle von den Offiziellen getroffenen Bekanntmachungen, Bulletins und Entscheidungen veröffentlicht.

15.3 Bulletins der Veranstaltung und ggf. DMSB-Bulletins werden am virtuellen Aushang bekannt gemacht.

15.4 Wertungsstrafen der Rennleitung während der Trainings und Wertungsläufe werden auf Seite 7 der offiziellen Zeitnahme-Monitore angezeigt und

gelten damit als verkündet. Die Bewerber sind dafür verantwortlich, die betroffenen Fahrer unverzüglich zu informieren. Jede einen bestimmten Bewerber betreffende Entscheidung oder Mitteilung sollte diesem innerhalb von 30 Minuten nach der Entscheidung auch schriftlich per E-Mail mitgeteilt werden. Diese schriftliche Mitteilung hat ausschließlich einen zusätzlichen informativen Charakter. Der Zeitpunkt der schriftlichen Mitteilung hat keinen Einfluss auf den in diesem Artikel definierten Zeitpunkt der Verkündung und / oder den unter 16.5 definierten Zeitpunkt zum Antreten einer Strafe.

15.5 Zusätzlich werden diese Wertungsstrafen auch von der Rennleitung an der Signalstelle, in der Regel bei Start und Ziel in Höhe der Boxenmauer (möglichst in Augenhöhe) dem Fahrer gezeigt. Alle an die Fahrer gerichteten Zeichen der Rennleitung werden in diesem Fall mit der entsprechenden Flagge oder mit dem entsprechenden Schild in Verbindung mit der Startnummer gezeigt. Die Größe der Buchstaben und Ziffern der Anzeige beträgt ca. 30 cm.

Die Fahrer sind verpflichtet, bei jedem Passieren der Signalstelle des Rennleiters / Renndirektors auf die Signalgebung und / oder Flaggenzeichen zu achten.

Es sollen nicht mehr als zwei Strafen gemeinsam angezeigt werden.

Ebenso werden dort ggf. die folgenden Flaggensignale gezeigt:

- schwarze Flagge mit Startnummer,
- schwarze Flagge mit orangefarbener Scheibe und Startnummer sowie
- schwarz-weiße Flagge mit Startnummer.

Einige Rennstrecken verfügen über eine zusätzliche Display-Tafel. Diese ersetzt dann die Tafel mit der Startnummer. Niemand sonst darf gleiche oder ähnliche Signale verwenden.

15.6 Bei allen DTM-Veranstaltungen werden verbindlichen Mitteilungen, Entscheidungen und Anweisungen an die Bewerber auf der Seite 7 der offiziellen Zeitnahmemonitore übermittelt.

15.7 Mitteilungen im Zusammenhang mit sportrechtlichen Untersuchungen werden per E-Mail zugestellt. Mit dem Öffnen der Mail bestätigt der Bewerber den Erhalt.

ARTIKEL 16 VORFÄLLE

16.1 „Vorfall“ bedeutet jedes Ereignis oder eine Serie von Ereignissen, die einen oder mehrere Fahrer betreffen und die:

- vom Renndirektor untersucht und durch eine Wertungsstrafe belegt werden können
- eine Meldung des Renndirektors an die Sportkommissare rechtfertigt
- durch die Sportkommissare untersucht und/oder bestraft werden können

Dazu gehören unter anderem:

- Vorfälle, die eine Unterbrechung des Qualifyings oder Wertungslaufs nötig machen
- Verstöße gegen dieses sportliche Reglement
- Fehlstarts
- Start von einer nicht korrekten Startposition
- Kollisionen
- Abdrängen von anderen Teilnehmern
- Blockieren anderer Teilnehmer
- Behinderungen bei Überholvorgängen
- Verlassen der Strecke mit Wettbewerbsvorteil
- Verstoß gegen die Regeln des Boxenstopps bzw. Pflichtboxenstopps
- Verstoß gegen die Regeln einer FCY-Phase

16.2 Bei einem klaren Verstoß eines Fahrers gegen die Fahrvorschriften und Verhaltensregeln während der Veranstaltung wird der Vorfall in der Regel unter Leitung des Renndirektors sofort untersucht und entschieden. Ist eine genauere Überprüfung erforderlich und / oder bei schwerwiegenden Verstößen untersucht der Renndirektor den Vorfall nach dem betreffenden Veranstaltungsteil und übergibt den Sportkommissaren eine Meldung mit den erforderlichen Beweismitteln.

War ein Fahrer / Bewerber an einem Vorfall beteiligt, darf er den Veranstaltungsort nicht ohne Genehmigung der Sportkommissare oder des Renndirektors verlassen.

16.3 Wertungsstrafen, die ausgesprochen werden können:

- Änderung der Startposition
- Nichtwertung (Trainingsrunden, Trainingszeiten, Rennergebnisse)
- Zeitstrafe*
- Drive-Through-Penalty

- Ten Seconds Stop-and-go Time Penalty
- Pit-Stop Penalty
- Penalty-Lap

Wertungsstrafen verfügt der Renndirektor ohne Einhaltung eines besonderen Verfahrens. Sie sind Teil der dem Renndirektor zustehenden organisatorischen Regelungsbefugnisse und werden während der Wettbewerbe durch Anzeigen der Strafe oder durch Zeitzuschlag vor Ergebnisaushang bzw. durch Änderung des Ergebnisses bekannt gemacht. Bei Vorliegen besonderer Umstände kann der Renndirektor nach pflichtgemäßem Ermessen eine geringere als die angedrohte Wertungsstrafe festsetzen oder von einer Wertungsstrafe absehen. Das Recht der Sportkommissare, Wertungs- und / oder Strafen auszusprechen, bleibt von dieser Regelung unberührt.

*Wird gegen einen Fahrer eine Zeitstrafe verhängt, so wird der als Strafe verhängte Zeitzuschlag zum Gesamtergebnis des jeweiligen Fahrers nach Berücksichtigung anderer Zeitzuschläge hinzuaddiert.

16.4 Eine vom Renndirektor verfügte Wertungsstrafe kann von den Sportkommissaren bei in zulässiger Weise eingelegtem Protest überprüft werden. Die Sportkommissare sind dabei an die Entscheidung des Renndirektors nicht gebunden und können diese auch zu Ungunsten des Betroffenen ändern und zusätzlich eine oder mehrere Strafen festsetzen.

Liegt der Wertungsstrafe ein Sachverhalt zugrunde, der die Festsetzung einer oder mehrerer Strafen rechtfertigt, können diese auch unabhängig von einem Protestverfahren oder einer Entscheidung des Renndirektors von den Sportkommissaren und / oder dem Sportgericht festgesetzt werden. Der Renndirektor ist verpflichtet, die Sportkommissare unverzüglich über festgesetzte Wertungsstrafen zu informieren.

16.5 Die nachfolgend beschriebenen Wertungsstrafen werden, wie in Artikel 15. 4 bis 15. 5 definiert, verkündet. Ab dem Zeitpunkt der Verkündung der Wertungsstrafe darf der betreffende Fahrer die Ziellinie außerhalb der Boxengasse bis zum Antreten der Strafe nur noch maximal zweimal überfahren. Wird die Aufforderung, die Strafe anzutreten, nicht befolgt, wird dem betroffenen Fahrer aufgrund einer Entscheidung der Sportkommissare die schwarze Flagge gezeigt.

16.6 Drive-Through-Penalty

Nach dem Zeigen des Schildes „Drive Through“ muss der betreffende Fahrer zum Absolvieren des Drive-Through-Penalty in die Boxengasse einfahren und unter Beachtung des vorgeschriebenen Tempolimits und ohne anzuhalten durch die Boxengasse fahren.

16.7 Ten Seconds Stop-and-go Time Penalty

Nach dem Zeigen des Schildes „Stop-and-go“ muss der betreffende Fahrer zum Absolvieren der Ten Seconds Stop-and-go Time Penalty in die Boxengasse einfahren und vor seiner Box anhalten. Er muss dort mindestens 10 Sekunden stehen, bevor er seine Fahrt fortsetzen darf. Für die An- und Abfahrt gilt das in der Boxengasse vorgeschriebene Tempolimit. Der Renndirektor kann auch eine weitergehende Dauer der Standzeit verfügen. Das Einhalten der angeordneten Standzeit liegt in der Verantwortung der Teilnehmer.

16.8 Bei den Strafen gemäß Artikel 16.6 und 16.7 unterliegt das Fahrzeug von der Einfahrt in die Boxengasse bis zur Ausfahrt aus der Boxengasse den Parc fermé Bestimmungen. Einzige Ausnahme: Das Anschließen eines Starthilfekabels ist erlaubt.

16.9 Wird eine Drive-Through-Penalty zu einem Zeitpunkt verkündet, zu dem der Führende des Wertungslaufs nur noch 7 Minuten oder weniger der geplanten Dauer zu absolvieren hat, obliegt es dem betroffenen Teilnehmer, ob er die Strafe antritt oder anstelle einer verkündeten Drive-Through-Penalty einen 30 Sekunden Zeitzuschlag zu seiner Gesamtfahrzeit akzeptiert.

16.10 Wird eine Ten Seconds Stop-and-go Time Penalty zu einem Zeitpunkt verkündet, zu dem der Führende des Wertungslaufs nur noch 7 Minuten oder weniger der geplanten Dauer zu absolvieren hat, obliegt es dem betroffenen Teilnehmer, ob er die Strafe antritt oder anstelle einer verkündeten Stop-and-go-Penalty einen 40 Sekunden Zeitzuschlag zu seiner Gesamtfahrzeit akzeptiert. Im Falle einer längeren Standzeit wird der Zeitzuschlag entsprechend erhöht.

Wird die Strafe angetreten, muss der betroffene Fahrer anschließend die Ziellinie mindestens noch einmal außerhalb der Boxengasse überqueren, bevor er abgewinkt wird. Die Nichtbeachtung dieser Vorschrift wird mit einem Zeitzuschlag zur Gesamtfahrzeit von 30 Sekunden geahndet.

16.11 Pit-Stop-Penalty

a) Eine Pit-Stop-Penalty wird nur verhängt, wenn der betreffende Fahrer zum Zeitpunkt der Verkündung der Pit-Stop-Penalty noch nicht den vorgeschriebenen Pflichtboxenstopp entsprechend Art. 39 absolviert hat. Nach dem Verkünden einer „Pit-Stop-Penalty“ muss der betreffende Fahrer zum Absolvieren der Pit-Stop-Penalty unter Beachtung des in Artikel 39 festgelegten Boxenstopfensters, spätestens bei seinem Pflichtboxenstopp (entsprechend Art. 39), in die Boxengasse einfahren und an seiner Boxenstopstation anhalten. Er muss dort mindestens für die Dauer der angeordneten Strafzeit stillstehen, ohne dass Arbeiten am Fahrzeug durchgeführt werden. Das Einhalten der angeordneten Standzeit liegt in der Verantwortung der Teilnehmer. Zusätzlich wird die Standzeit von einem Sachrichter überwacht. Nach der angeordneten Standzeit dürfen unter Beachtung der Bestimmungen von Artikel 39 mit den Arbeiten am Fahrzeug begonnen und der Pflichtboxenstopp fortgesetzt werden. Für die An- und Abfahrt gilt das in der Boxengasse vorgeschriebene Tempolimit. Die gemäß Artikel 16.5 vorgeschriebene maximale Rundenzahl bis zum Antreten einer Strafe gilt bei einer Pit-Stop-Penalty nicht.

b) Eine zusätzliche Zeitstrafe kann auch an Fahrer entsprechend einer Pit-Stop-Penalty verhängt werden, wenn dieser Fahrer bereits seinen Pflichtboxenstopp absolviert hat.

16.12 In weniger schweren Fällen kann der Renndirektor von der Verhängung einer der vorgenannten Wertungsstrafen (siehe Artikel 16.6, 16.7, 16.11) absehen, wenn der zu Unrecht erlangte Wettbewerbsvorteil wieder zurückgegeben wird.

Der Renndirektor kann von dem Fahrer, der den Regelverstoß begangen hat, die sofortige Rückgabe des erzielten Vorteils verlangen. Als Rückgabe des Vorteils gilt das vollständige Vorbeilassen des zu Unrecht überholten Fahrzeugs. Die entsprechenden Informationen werden den Teilnehmern auf Seite 7 der Zeitnahmemonitore bekannt gegeben.

Nutzt der betreffende Fahrer die Möglichkeit zur Rückgabe des regelwidrigen Vorteils nicht, wird eine der in Artikel 16.6, 16.7, 16.11 oder 16.13 definierten Wertungsstrafen verhängt.

Die entsprechenden Informationen werden den Teilnehmern auf Seite 7 der Zeitnahmemonitore bekannt gegeben.

16.13 Penalty Lap

In weniger schweren Fällen kann der Renndirektor alternativ zu den in Artikel 16.6, 16.7 und 16.11 genannten Strafen das Absolvieren einer sogenannten Penalty-Lap anordnen. Zu diesem Zweck wird auf jeder Strecke eine Penalty-Zone eingerichtet, in der das betreffende Fahrzeug für eine definierte Strecke eine Maximalgeschwindigkeit von 50 km/h fahren muss. Die Lage, Beschaffenheit und Kennzeichnung dieser Zone sowie die Strecke wird in der jeweiligen Fahrerbesprechung bekannt gegeben.

Wenn die Meldung "Car xx - Penalty lap" auf Seite 7 der offiziellen Zeitnahme-Monitore erscheint, gilt die Strafe als verkündet. Der betreffende Fahrer ist aufgefordert, sofort nach Verkündung der Strafe die Penalty-Zone einmal regelkonform zu durchfahren. Die Ziellinie darf nach Verkündung der Strafe und vor dem Durchfahren der Penalty-Zone maximal einmal überfahren werden.

Wurde die Strafe nach Ansicht des Renndirektors nicht regelkonform abgeleistet, darf der betreffende Fahrer das Ableisten der Strafe bei der folgenden Durchfahrt einmalig wiederholen.

Aus Sicherheitsgründen muss der betreffende Fahrer spätestens zu dem in der Fahrerbesprechung definierten Zeitpunkt vor dem Antreten der Strafe die Warnblinkanlage seines Fahrzeuges aktivieren, um nachfolgende Fahrer auf das Ableisten der Strafe aufmerksam zu machen. Zudem wird von dem unmittelbar vor der Penalty-Zone liegenden Streckenposten die weiße Flagge geschwenkt gezeigt. Nach Absolvieren der Strafe darf sich der betreffende Fahrer, ohne andere Fahrer zu gefährden, wieder auf der Ideallinie einordnen.

Der Renndirektor kann auch das mehrmalige Durchfahren der Penalty-Lap mit der Meldung „Car xx - Penalty lap – xx times" auf Seite 7 der offiziellen Zeitnahme-Monitore anordnen. Vorstehende Regelungen gelten für das mehrmalige Durchfahren der Penalty Lap entsprechend.

Eine Penalty-Lap darf nicht während einer Safety-Car-Phase oder einer Full-Course-Yellow Phase absolviert werden. Um Zweifel auszuschließen, beginnt eine Safety-Car-Phase, wenn die Meldung "Safety Car deployed" auf den Zeitnahmemonitoren angezeigt wird, und endet, wenn die grüne Flagge für das betreffende Fahrzeug an der Ziellinie gezeigt wird. Die festgelegten Regeln für das Ableisten der Penalty-Lap bleiben unberührt, jedoch werden Safety-Car-Runden für diesen Zweck nicht berücksichtigt.

Wird ein Rennen unter Safety-Car-Bedingungen beendet, wird eine Ersatzstrafe von fünf (5) Sekunden auf die Gesamtzeit des betreffenden Fahrzeugs aufgeschlagen.

Verstöße gegen die vorstehenden Regelungen werden mindestens mit einer Strafe gemäß Artikel 16 bestraft.

ARTIKEL 17 PROTESTE UND BERUFUNGEN

17.1 Bei Protesten und Berufungen gilt das Internationale Sportgesetz der FIA, das Veranstaltungsreglement des DMSB, die Rechts- und Verfahrensordnung des DMSB sowie bei Berufungen zur FIA die Rechts- und Verfahrensordnung der FIA.

Die Protestkaution – zahlbar an den DMSB:

Status International: 500,00 €

Die Berufungskautions – zahlbar an den DMSB:

Status International: 1.500,00 €

Die Revisionskaution – zahlbar an den DMSB:

Status International (gem. 14.1.1 ISG): 1.500,00 €

Berufungskautions – zahlbar an die FIA
(gem. Rechts- und Verfahrensregeln der FIA) 6.000,00 €

Protest- und Berufungskautions sind mehrwertsteuerfrei.

17.2 Unzulässig sind Proteste gegen folgende Entscheidungen des Renndirektors:

- Pit-Stop-Penalty (Artikel 16.11)
- Drive-Through-Penalty (Artikel 16.6)
- Ten Seconds Stop-and-go Time Penalty (Artikel 16.7)
- Penalty-Lap (Artikel 16.13)

ARTIKEL 18 STRAFEN

18.1 Die Sportkommissare können jede in dem vorliegenden Reglement beschriebene Strafe ersatzweise oder zusätzlich zu den im ISG festgelegten Strafen verhängen. Anlass für eine Strafe kann jeder den Sportkommissaren gemeldete Regelverstoß sein. Die Sportkommissare können Bestrafungen zur Bewährung aussetzen.

18.2 Ein Teilnehmer kann von den Sportkommissaren durch die Änderung der Startposition für die laufende oder eine oder mehrere nachfolgende Veranstaltungen bestraft werden.

Jeder Fahrer, gegen den im Verlauf der gleichen Saison drei (3) Verwarnungen ausgesprochen werden, wird nach Auferlegung der dritten Verwarnung beim nächsten Wertungslauf um fünf (5) Positionen in der Startaufstellung zurückversetzt. Falls die dritte Verwarnung aufgrund eines Zwischenfalls während eines Wertungslaufes ausgesprochen wird, so wird diese Rückversetzung in der Startaufstellung bei dem nächsten Wertungslauf angewendet, an welcher der Fahrer teilnimmt.

Jeder Fahrer, gegen den im Verlauf der gleichen Saison sechs (6) Verwarnungen ausgesprochen werden, wird nach Auferlegung der sechsten Verwarnung beim nächsten Wertungslauf um zehn (10) Positionen in der Startaufstellung zurückversetzt. Falls die sechste (6) Verwarnung aufgrund eines Zwischenfalls während eines Wertungslaufes ausgesprochen wird, erfolgt eine Rückversetzung um zehn (10) Positionen in der Startaufstellung für den nächsten Wertungslauf, an dem der Fahrer teilnimmt. Nach erfolgter Rückversetzung um zehn (10) Startplätze werden alle Verwarnungen im Sinne dieses Artikels gelöscht.

Für das letzte Rennen der letzten Veranstaltung gelten die folgenden Bestimmungen:

Jeder Fahrer, gegen den im Verlauf der gleichen Saison drei (3) Verwarnungen ausgesprochen werden, wird nach Auferlegung der dritten Verwarnung mit einer (1) Penalty Lap bestraft (gem. Art. 16.13).

Jeder Fahrer, gegen den im Verlauf der gleichen Saison sechs (6) Verwarnungen ausgesprochen werden, wird nach Auferlegung der sechsten Verwarnung mit zwei (2) Penalty Lap bestraft (gem. Art. 16.13).

Verwarnungen wegen Track-Limit Verstößen werden im Sinne dieser Regelung nicht gewertet.

18.3 Geldstrafen, die vom Renndirektor ausgesprochen werden, müssen umgehend nach Bekanntgabe bezahlt werden. Geldstrafen, die von den Sportkommissaren ausgesprochen werden, sind innerhalb von 48 Stunden nach Bekanntgabe an den DMSB zu zahlen.

18.4 Gegen folgende Entscheidung der Sportkommissare ist keine Berufung zulässig:

- Drive-Through-Penalty, auch wenn Sie durch einen Zeitzuschlag vollzogen werden (16.6).
- Pit-Stop-Penalty (Artikel 16.11)
- Ten Seconds Stop-and-go Time Penalty (Artikel 16.7)
- Penalty-Lap (Artikel 16.13)

ARTIKEL 19 FAHRZEUGWECHSEL

19.1 Spätestens bei der Technischen Abnahme einer Veranstaltung hat der Bewerber die jeweilige Fahrer- / Fahrzeug- Kombination festzulegen.

Nach dem Absolvieren der Technischen Abnahme kann ein Fahrzeugwechsel, die Nennung eines weiteren Fahrers und/oder eines weiteren Fahrzeugs nur mit Zustimmung der Sportkommissare erfolgen.

In keinem Fall kann ein bereits genannter und einem Fahrzeug zugeordneter Fahrer nach dem Beginn des ersten (1.) Freien Trainings einer DTM-Veranstaltung das Fahrzeug während der betreffenden Veranstaltung wechseln.

19.2 Die Entscheidung, ob ein Fahrzeug repariert oder gewechselt wurde, obliegt den Sportkommissaren aufgrund des Berichts des Technischen Delegierten.

ARTIKEL 20 FAHREN / FAHRERAUSRÜSTUNG

20.1 Jeder Fahrer muss sein Fahrzeug auf der Rennstrecke allein und ohne fremde Hilfe fahren.

20.2 Vereinbarungen zwischen Herstellern bzw. Bewerbern (Teams) und Fahrern, die vorsehen, dass der Hersteller bzw. Bewerber dem Fahrer für sein Verhalten während eines Qualifyings oder Wertungsläufen direkte oder indirekte Weisungen erteilen kann, die den Fahrer im sportlichen Wettbewerb beschränken, sind verboten. Bei Verstößen kann gegen den Hersteller, Bewerber und/oder Fahrer eine Geldstrafe von 250.000 Euro verhängt werden.

20.3 Jeder Fahrer muss während des Fahrens seine vollständige Fahrerbekleidung gemäß Anhang L zum ISG, Kapitel III tragen. Insbesondere umfasst dies:

- Helme gemäß FIA Standard 8860-2018 bzw. FIA Standard 8860-2018-ABP
- entsprechende Kopfrückhalte Systeme
- Flammhemmende Bekleidung gemäß FIA Standard 8856-2018

Weiterhin muss jeder Fahrer während des Fahrens angeschnallt sein. Als Fahren gilt jegliches Bewegen des Fahrzeuges mit eigener Motorkraft.

ARTIKEL 21 FAHRZEUGIDENTIFIKATION

21.1 Startnummern

Die Startnummern müssen an vier Positionen angebracht werden: auf der Fahrer- und Beifahrerseite vorne sowie auf der Fronthaube. Die genaue Position und Art der Anbringung ist im organisatorischen Reglement beschrieben.

Die Startnummern sowie die Startnummerträger bzw. -rahmen werden von der GTM GmbH gestellt und müssen unverändert am Wettbewerbsfahrzeug angebracht werden.

21.2 Werbeflächen

Die vorgeschriebenen offiziellen Werbeflächen sind, wie im organisatorischen Reglement der DTM beschrieben, einzuhalten.

ARTIKEL 22 TESTFAHRTEN

Die Testfahrten sind im Anhang 2 dieses Reglements geregelt.

Das Testreglement gilt nicht für seitens der GTM GmbH organisierte Testfahrten.

In keinem Fall darf ein permanent in die DTM eingeschriebener Fahrer während einer Veranstaltung an einer anderen Serie am gleichen Veranstaltungsort teilnehmen.

Ein in die DTM eingeschriebener Bewerber/ eingeschriebenes Team darf während einer Veranstaltung an einer anderen Serie am gleichen Veranstaltungsort teilnehmen.

Verstöße gegen vorstehende Testbeschränkung und das Testreglement werden den Sportkommissaren gemeldet.

ARTIKEL 23 BOXEN / BOXENGASSE

23.1 Die Boxengasse wird durch eine Trennlinie auf ihrer gesamten Länge vor den Boxen in zwei Hälften unterteilt. Die entlang den Boxen verlaufende Hälfte dient als Arbeitsfläche (working lane). Die entlang der Boxenmauer verlaufende Hälfte dient als Fahrbahn (fast lane). Die Wettbewerbsfahrzeuge dürfen sich nur dann auf der Fahrbahn (fast lane) der Boxengasse befinden, wenn der Fahrer in seiner normalen Position hinter dem Lenkrad sitzt. Auf der Fahrbahn der Boxengasse (fast lane) dürfen keine Arbeiten am Fahrzeug vorgenommen sowie keine Werkzeuge oder Ersatzteile gelagert werden. Ausgenommen hiervon sind Fahrzeuge, die sich bei einer Unterbrechung des Wertungslaufs gemäß Artikel 42.5 in der fast lane der Boxengasse aufhalten. Keinesfalls dürfen Arbeiten an einem Fahrzeug durchgeführt werden, wenn dadurch andere Teilnehmer behindert werden.

Auf der Seite der Boxen ist die Boxengasse wiederum durch eine Linie oder durch die Boxentore begrenzt. Der genaue Verlauf der Begrenzung der Boxengasse wird in der Ausschreibung bekannt gegeben.

23.2 Für einen Boxenstopp gilt folgendes: Grundsätzlich müssen die Fahrzeuge bei einem Boxenstopp, sofern an den Fahrzeugen nicht innerhalb der Boxen gearbeitet wird, mit ihrer Längsseite parallel zu der Markierung, welche die Arbeitsfläche (working lane) von der Fahrbahn (fast lane) trennt, stehen.

23.3 Das Betreten des Boxenbereiches ist nur Personen gestattet, die einen hierzu gültigen Ausweis besitzen. Kinder und Jugendliche (unter 16 Jahren), auch in Begleitung Erwachsener, haben keinen Zutritt zur Boxengasse. Dies gilt auch dann, wenn sie einen für diesen Bereich gültigen Ausweis tragen.

23.4 An der Boxenmauer dürfen sich während der Trainingsläufe und des Wertungslaufs je Wettbewerbsfahrzeug maximal 4 Personen aufhalten, die einen besonderen Ausweis tragen.

Die Mechaniker eines Bewerbers dürfen erst dann die Trennlinie zwischen Boxengasse und Boxengebäude zur Boxengasse überqueren, wenn das Wettbewerbsfahrzeug ihres Teams einen Boxenstopp einlegt.

Für Personen, die sich während eines Boxenstopps am Fahrzeug befinden (Mechaniker für Reifenwechsel, Wagenheberpersonal, Brandbekämpfer etc.), gelten folgende Bekleidungs Vorschriften:

	Freies Training	Qualifikation	Wertungslauf
Feuerfeste Bekleidung entsprechend FIA Standard 8856-2000 oder 8856-2018	Pflicht	Pflicht	Pflicht
Helm mit Gesichtsschutz (FIA Norm 8860 empfohlen)	Pflicht für Personen, die aktiv an einem Boxenstopp beteiligt sind.	Pflicht für Personen, die aktiv an einem Boxenstopp beteiligt sind.	Pflicht für Personen, die aktiv an einem Boxenstopp beteiligt sind.
Feuerfeste Unterwäsche entsprechend FIA Standard 8856-2000 oder 8856-2018	Pflicht	Pflicht	Pflicht
Feuerfeste Strümpfe entsprechend FIA Standard 8856-2000 oder 8856-2018	empfohlen	empfohlen	empfohlen
Sicherheitsschuhe nach den aktuellen DGUV Bestimmungen	empfohlen	empfohlen	empfohlen

Alle anderen Personen (Medienvertreter, Sportwarte der Streckensicherung etc.), die sich während einem Freien Training, einem Qualifying und einem Wertungslauf im Arbeitsbereich der Boxengasse (working lane) aufhalten, müssen einen flammhemmenden Anzug (mindestens nach Standard SFI 3.2A) und einen Helm (mindestens nach Norm EN 1077) tragen.

Personen, die sich ausschließlich im Bereich der Boxenmauer und der Kommunikationsstände aufhalten, sind von den Bekleidungs Vorschriften nicht betroffen.

Sofern ein Fahrzeug be- oder enttankt wird, müssen die beim Tankvorgang beteiligten Personen feuerfeste Bekleidung entsprechend FIA Standard 8856-2000 oder 8856-2018 tragen. Art. 29.3 ist zu beachten.

23.5 Die Teilnehmer der DTM sind verpflichtet, während den Trainings- und Wertungsläufen anderer Serien den Boxenvorplatz vollständig zu räumen. Es ist aus Sicherheitsgründen darüber hinaus nur nach Erlaubnis durch den Renndirektor gestattet, die DTM-Fahrzeuge während laufender Trainings oder Wertungsläufe der Rahmenserien durch die Boxengasse zu bewegen.

23.6 Elektrische Geräte müssen den derzeit gültigen Sicherheitsnormen entsprechen. Aus Sicherheitsgründen besteht im Bereich der Boxenanlage und in der Startaufstellung absolutes Rauchverbot.

23.7 Während einer DTM-Veranstaltung dürfen die Fahrzeuge die Boxengasse nur verlassen, wenn die Ampel am Ende der Boxengasse grünes Licht zeigt. Ein Sportwart mit einer blauen Flagge und / oder ein blaues Blinklicht warnt die Fahrer, wenn sich ein Fahrzeug auf der Strecke dem Boxengassenausgang nähert. Die Fahrzeuge dürfen die Fahrbahn (fast lane) erst dann befahren, wenn die Ampel am Ende der Boxengasse grünes Licht zeigt.

Im Falle eines Verstoßes gegen diese Fahrvorschrift, werden die nachfolgend aufgeführten Strafen durch den Renndirektor / Rennleiter festgesetzt:

1. Im Training wird die Trainingszeit um 15 Minuten für das betreffende Fahrzeug gekürzt.
2. Im Qualifying wird die schnellste Rundenzeit aus dem betreffenden Teil des Qualifyings gestrichen.
3. Vor dem Wertungslauf - Pit-Stop-Penalty von 5 Sekunden.

23.8 Die An- und Abfahrt einer Boxenstopstation muss über die Fahrbahn (fast lane) erfolgen. Das Anschieben des Fahrzeuges durch Mechaniker/ Teammitglieder nach dem Boxenstopp ist verboten. Es ist unzulässig, ein Fahrzeug, welches kurzzeitig die fast lane blockiert (z.B. um von Teammitgliedern in die Box geschoben zu werden), unter Einbeziehung der working lane zu passieren.

23.9 Es liegt in der Verantwortung der Teilnehmer, das Fahrzeug aus seiner Box oder einer Boxenstopposition nur dann abfahren zu lassen, wenn dies ohne Gefährdung anderer Teilnehmer möglich ist. Dabei haben Fahrzeuge in der fast lane Vorfahrt gegenüber denen in der working lane. Allein die Tatsache, dass ein Fahrzeug auf der ‚fast lane‘ abbremsen muss, um eine Kollision mit einem Fahrzeug zu vermeiden, das von der ‚working lane‘ kommt, gilt generell nicht als Gefährdung („unsafe release“). In jedem Fall ist es aber unzulässig von der ‚working lane‘ auf die ‚fast lane‘ zu wechseln, wenn es im Moment des Wechsels eine Überdeckung mit einem Fahrzeug auf der ‚fast lane‘ gibt.

23.10 Die Einhaltung der vorstehenden Sicherheitsbestimmungen für die Zu- und Abfahrten zur Boxengasse und für den Aufenthalt an den Boxen

werden von Sportwarten überwacht.

23.11 Während einer DTM-Veranstaltung ist es verboten, auf die Schutzzäune der Boxenmauer zu klettern, insbesondere zum Ende des Wertungslaufs. Teams, die gegen diese Bestimmungen verstoßen, können von den Sportkommissaren bestraft werden.

23.12 Auf der Rennstrecke, im Fahrerlager und in der Boxengasse dürfen sich keine Tiere aufhalten. Hiervon ausgenommen sind die vom Veranstalter zu Sicherheitszwecken eingesetzten Tiere.

ARTIKEL 24 TECHNISCHE ABNAHME

24.1 Jeder Teilnehmer hat vor Beginn der Veranstaltung sein Fahrzeug auf Sicherheit und Übereinstimmung mit dem Technischen Reglement und der entsprechenden Homologation zu überprüfen. Die entsprechende Dokumentation ist von den Teilnehmern im DTM Online Scrutineering System zu hinterlegen. Eine entsprechende Anleitung zum Online System ist im Anhang dieses Reglements zu finden. Die Übereinstimmung der Fahrzeuge mit der hinterlegten Dokumentation kann zu jedem Zeitpunkt der Veranstaltung durch die Technischen Kommissare überprüft werden.

Der Motor jedes Fahrzeugs muss über vom Hersteller angebrachte Plomben verfügen. Die Art und Position der Plomben wird zwischen dem Hersteller und der DTM-Technikabteilung abgestimmt.

An Fahrzeugen mit Turboladern muss dieser mit einem Draht für die Verplombung vorbereitet werden.

Es ist die Verantwortung des Teilnehmers, dass kein Fahrzeug mit einem Motor oder einem Turbolader ohne Verplombung oder mit beschädigten Plomben an einem freien Training, Qualifying oder Wertungsläufen teilnimmt.

Das Öffnen der Motor- bzw. Turbolader - Verplombung oder ein Motor- bzw. Turbolader - Wechsel zwischen den Veranstaltungen muss unverzüglich im DTM Online Scrutineering System hinterlegt werden. Das Öffnen der Motor- bzw. Turbolader - Verplombung oder ein Motor- bzw. Turbolader - Wechsel während einer Veranstaltung sind nur nach vorheriger schriftlicher Genehmigung durch den Technischen Delegierten zulässig.

24.2 Die Frist zur Finalisierung der Dokumentation im DTM Online Scrutineering System wird vor jeder Veranstaltung bekannt gegeben. Sofern die Sportkommissare keine anderslautende Genehmigung erteilen, werden Bewerber, die die Dokumentation nicht innerhalb der angegebenen Zeitspanne oder unvollständig übermitteln, nicht zur Teilnahme an der Veranstaltung zugelassen.

24.3 Wurde ein Fahrzeug im Laufe der Veranstaltung beschädigt oder in technischer Hinsicht so modifiziert bzw. umgebaut, dass seine Übereinstimmung mit dem Technischen Reglement und / oder den Sicherheitsbestimmungen in Frage stehen kann, muss es ohne besondere Anordnung den Technischen Kommissaren zur Überprüfung vorgeführt werden.

24.4 Alle Fahrzeuge müssen zu jedem Zeitpunkt während der Veranstaltung für Untersuchungen zur Verfügung gestellt werden. Zu jedem Zeitpunkt während der Veranstaltung müssen die für das entsprechende Fahrzeug und die betreffende Veranstaltung gekennzeichneten Reifen den Technischen Kommissaren auf Verlangen zur Verfügung gestellt werden.

Der Bewerber ist verpflichtet den Technischen Kommissaren uneingeschränkten Zugang zu allen im Fahrzeug verbauten Datenaufzeichnungs- und Steuergeräten zu ermöglichen. Der Technische Delegierte ist berechtigt, die auf den Geräten gespeicherten Daten, die während einer DTM-Veranstaltung aufgezeichnet wurden, herunterzuladen und für weiterführende Analysen zu speichern.

24.5 Fahrzeuge oder Teile davon können nach einer Veranstaltung in Abstimmung mit den Sportkommissaren und dem Technischen Delegierten auch außerhalb des Veranstaltungsortes durch die Technischen Kommissare überprüft werden. Das Ergebnis dieser Überprüfung wird den Sportkommissaren mitgeteilt. Bis zu deren Entscheidung bleiben die Ergebnisse vorläufig.

24.6 Die Kosten für Demontage und Montage auf Grund von Nachuntersuchungen sowohl während als auch nach einer Veranstaltung trägt der Bewerber.

24.7 Wenn ein Fahrzeug während der Qualifyings oder Wertungsläufe ein Teil verliert, so kann das Gewicht dieses Teils beim Wiegen berücksichtigt werden. Nach Abstimmung mit dem Technischen Delegierten liegt es im Ermessen der Sportkommissare, ob und welches verlorene Teil beim Wiegen berücksichtigt wird.

24.8 Die Technischen Kommissare dürfen zu jeder Zeit beliebige Kontrollmaßnahmen an den Wettbewerbsfahrzeugen, auch unmittelbar vor dem Verlassen der Boxengasse, durchführen. Die Bewerber müssen sich auf entsprechende Zeitspannen einstellen.

24.9 Der Renndirektor kann für jedes, in einen Vorfall (Artikel 16) verwickelte Fahrzeug eine technische Untersuchung anordnen.

24.10 Die korrekte, im organisatorischen Reglement der DTM definierte, Darstellung der Seriensponsoren und der Startnummern wird bei der Technischen Abnahme überprüft. Den Teilnehmern wird eine Frist bis zum Beginn des ersten Qualifyings eingeräumt, um Beanstandungen nachzubessern.

24.11 Über die Sportkommissare werden die Ergebnisse der von den Technischen Kommissaren durchgeführten Fahrzeugprüfungen, veröffentlicht. Die Berichte werden keine detaillierten Werte beinhalten, es sei denn, es wird ein Verstoß gegen das Technische Reglement festgestellt.

24.12 Benutzung Messplatte

Die Benutzung der Messplatte der Technischen Abnahme zu den angegebenen Öffnungszeiten ist nur unter folgenden Bedingungen zulässig:

Das Befahren der Messplatte aus eigener Motorkraft ist verboten. Fahrzeuge dürfen auf und von der Messplatte ausschließlich geschoben werden.

Das Anheben der Fahrzeuge auf der Messplatte ist in jeglicher Form verboten.

Die Strafe bei einem Verstoß gegen die vorgenannten Bestimmungen beträgt 3.000,- Euro.

ARTIKEL 25 REIFEN

25.1 Es sind ausschließlich die Reifen nach Vorgaben des permanenten Serienausrüster zugelassen.

Die Lauffläche oder das Profil der Reifen darf nicht verändert oder nachgeschnitten werden. Die Reifen dürfen weder chemisch noch mechanisch oder thermisch behandelt werden. Unter das Verbot fällt in diesem Sinne auch die Verwendung von Mikrowellen- und / oder Infrarotsystemen.

Einzige Ausnahmen:

- Das Abkühlen der Reifen mittels Wasser
- Verschmutzungen (Steine / Pick-up) auf der Lauffläche der Slick-Reifen, dürfen mit Hilfe von thermisch-mechanischen Schabern entfernt werden.
- Das Waschen der kompletten Räder ist erlaubt. Wenn hierzu eine Waschmaschine eingesetzt wird, darf diese nur bis maximal eine (1) Stunde vor dem nächsten Qualifying oder Wertungslauf benutzt werden.

Jede Vorrichtung oder Maßnahme zur Erhöhung der Reifentemperatur über die Umgebungstemperatur ist unzulässig. Das Abdecken der Reifen in der Startaufstellung ist nicht erlaubt.

Zur Befüllung der Reifen darf ausschließlich chemisch unveränderte Umgebungsluft oder Stickstoff verwendet werden.

25.2 Alle Slick-Reifen müssen über eine im Produktionsprozess eingebrachte Kennzeichnung (Barcode-Etikett) verfügen, die eine zweifelsfreie Identifikation jedes einzelnen Reifens ermöglicht. Vor dem Freien Training einer DTM-Veranstaltung, werden die bei dieser Veranstaltung zulässigen Slick-Reifen anhand der Barcode-Etiketten durch die Technischen Kommissare erfasst.

Hierbei gilt Folgendes:

- Alle neu registrierten Reifen müssen aus dem am Veranstaltungsort befindlichen Lager des permanenten Serienausrüster entnommen werden.
- Durch die Technischen Kommissare erfasste Reifen dürfen durch den Reifenlieferanten nicht zurückgenommen werden.
- Den Teilnehmern werden die erfassten Barcode-Nummern zur Kontrolle digital übermittelt.
- Unstimmigkeiten in den übermittelten Barcodes müssen den Technischen Kommissaren bis spätestens zwei Stunden vor Beginn des ersten freien Trainings mitgeteilt werden. Erfolgt keine Rückmeldung an die Technischen Kommissare, wird dies als Anerkennung der übermittelten Barcodes gesehen.
- Jeder Teilnehmer ist dafür verantwortlich, dass den Technischen Kommissaren spätestens zwei Stunden vor Beginn des ersten freien Trainings eine eindeutige Zuordnung der Barcodes der Slick Reifen zu den entsprechenden TPMS Sensor IDs zur Verfügung steht.

25.3 Slick-Reifen

a) Für die Freien Trainings einer Veranstaltung dürfen für jedes Fahrzeug zwei Reifensätze (ein Satz besteht aus zwei Vorder- und zwei Hinterreifen) nominiert werden, die dem Fahrzeug bei einer vorangegangenen Veranstaltung zugewiesen wurden. Die Barcode-Nummern dieser Reifen müssen den Technischen Kommissaren spätestens zwei Stunden vor Beginn des ersten freien Trainings digital übermittelt werden.

Bei der ersten Veranstaltung wird, als Ersatz für die oben erwähnten nominierten Reifensätze, jedem Fahrzeug ein zusätzlicher neuer Reifensatz zugewiesen.

Diese Reifen dürfen ausschließlich in den Freien Trainings der entsprechenden Veranstaltung verwendet werden.

Dieselbe Regelung gilt für Fahrzeuge, die in der Saison zum ersten Mal an einer Veranstaltung teilnehmen.

b) Darüber hinaus wird, für die Freien Trainings einer Veranstaltung, jedem Fahrzeug ein neuer Reifensatz (ein Satz besteht aus zwei Vorder- und zwei Hinterreifen) zugewiesen. Diese Reifen dürfen ausschließlich in den Freien Trainings der entsprechenden Veranstaltung verwendet werden und gemäß Artikel 25.3a für die Freien Trainings einer nachfolgenden Veranstaltung nominiert werden.

c) Für die Qualifyings und die Wertungsläufe einer Veranstaltung gelten die Regelungen gemäß nachfolgender Tabelle:

Anzuwenden für die Veranstaltungen:	
Oschersleben (DEU) Zandvoort (NED) Sachsenring (DEU) Hockenheimring (DEU)	Norising (DEU) Nürburgring (DEU) Lausitzring (DEU) Red Bull Ring (AUT)

<p>Für die Qualifyings und die Wertungsläufe einer Veranstaltung werden jedem Fahrzeug maximal vier (4) neue Reifensätze (ein Satz besteht aus jeweils zwei Vorder- und zwei Hinterreifen) zugewiesen.</p>	<p>Für die Qualifyings und die Wertungsläufe einer Veranstaltung werden jedem Fahrzeug maximal drei (3) neue Reifensätze (ein Satz besteht aus jeweils zwei Vorder- und zwei Hinterreifen) zugewiesen.</p>
<p>Jedes Fahrzeug muss in jedem Wertungslauf mindestens einmal einen Reifensatz (ein Satz besteht aus zwei Vorder- und zwei Hinterreifen) verwenden, welcher in keinem vorangegangenen Veranstaltungsteil verwendet wurde. Im Sinne dieses Artikels gilt ein Reifen bzw. Reifensatz als verwendet, wenn ein Fahrzeug damit den Boxenausgang oder die Ziellinie außerhalb der Boxengasse passiert hat. Der Weg von der Boxengasse in die Startaufstellung bzw. die Informationsrunde gemäß Artikel 38.1 des jeweiligen Wertungslaufs gilt nur dann nicht als Verwendung, wenn das entsprechende Rennen auf denselben Reifen gestartet wird.</p> <p>Diese Regelung wird nicht angewendet für den Fall, dass das entsprechende Fahrzeug im betreffenden Wertungslauf Regenreifen verwendet.</p>	<p>Jedes Fahrzeug muss in einem Wertungslauf pro Veranstaltung mindestens einmal einen Reifensatz (ein Satz besteht aus zwei Vorder- und zwei Hinterreifen) verwenden, welcher in keinem vorangegangenen Veranstaltungsteil verwendet wurde. Im Sinne dieses Artikels gilt ein Reifen bzw. Reifensatz als verwendet, wenn ein Fahrzeug damit den Boxenausgang oder die Ziellinie außerhalb der Boxengasse passiert hat. Der Weg von der Boxengasse in die Startaufstellung bzw. die Informationsrunde gemäß Artikel 38.1 des jeweiligen Wertungslaufs gilt nur dann nicht als Verwendung, wenn das entsprechende Rennen auf denselben Reifen gestartet wird.</p> <p>Diese Regelung wird nicht angewendet für den Fall, dass das entsprechende Fahrzeug im Wertungslauf Regenreifen verwendet. Sollte im ersten Wertungslauf einer DTM-Veranstaltung die Erlaubnis zur Verwendung von Regenreifen gemäß Artikel 25.4b durch den Renndirektor erteilt werden, so wird die Regelung der Reifenverwendung im zweiten Wertungslauf derselben DTM-Veranstaltung durch die Sportkommissare in Absprache mit dem Technischen Delegierten festgelegt.</p>

d) Die fünf zehn (10) bestplatzierten Fahrzeuge in der Startaufstellung gemäß Artikel 36 müssen den jeweiligen Wertungslauf auf den vier Reifen beginnen, auf denen sie im entsprechenden Qualifying ihre schnellsten Rundenzeit erzielt haben.

Diese Regelung wird nicht angewendet für den Fall, dass die schnellste Rundenzeit im entsprechenden Qualifying auf Regenreifen erzielt wurde oder das entsprechende Fahrzeug den Wertungslauf auf Regenreifen startet.

Jedes Fahrzeug darf einmalig pro Saison einen der vier oben aufgeführten Reifen auf Grund einer Beschädigung gegen einen anderen Reifen tauschen, der dem Fahrzeug für diesen Veranstaltungsteil zugeteilt wurde. Der beschädigte Reifen muss den Technischen Kommissaren vor dem Tausch vorgeführt werden.

e) Kein Fahrzeug darf zu irgendeinem Zeitpunkt mit Slick-Reifen die Rennstrecke befahren, die nicht für dieses Fahrzeug und diesen Veranstaltungsteil zugeteilt wurden.

f) Ohne Zustimmung des Technischen Delegierten ist es nicht zulässig Reifen auszutauschen, die bei einer DTM-Veranstaltung durch die Technischen Kommissare zugeteilt wurden. Die Zustimmung kann nur für den Fall erteilt werden, dass ein Reifenschaden entsprechend der Bestätigung des permanenten Serienanrusters auf den Produktionsprozess zurückzuführen ist.

g) Jedem Fahrzeug können während der gesamten Saison maximal zwei zusätzliche neue Reifen, im Austausch gegen jeweils einen beschädigten Reifen, zugeordnet werden. Der beschädigte Reifen muss den Technischen Kommissaren vor dem Tausch vorgeführt werden.

25.4 Regen-Reifen

a) Die Anzahl von Regenreifen ist freigestellt.

b) Regenreifen dürfen während eines Trainings, eines Qualifyings oder eines Wertungslaufs nur verwendet werden, wenn die Session vom Renndirektor zu "wet practice" / "wet race" / "wet track" erklärt wurde.

c) Jeder Teilnehmer ist dafür verantwortlich, dass den Technischen Kommissaren spätestens zwei Stunden vor Beginn des ersten freien Trainings eine vollständige Liste der TPMS Sensor IDs zur Verfügung steht, welche während der Veranstaltung mit Regenreifen verwendet werden können.

25.5 nicht vergeben

25.6 Die Technischen Kommissare sind zu jedem Zeitpunkt einer Veranstaltung berechtigt, die verwendeten Reifen hinsichtlich ihrer Kennzeichnung und Übereinstimmung mit den Bestimmungen zu überprüfen. Alle Teilnehmer sind verpflichtet, diese Überprüfungen zu ermöglichen und die notwendige Unterstützung für die Durchführung zu leisten.

25.7 Der Technische Delegierte hat das Recht, zu jedem Zeitpunkt der Veranstaltung bis jeweils zwei Stunden vor dem Qualifying und/ oder dem Wertungslauf, beliebige Reifen einzelner Fahrzeuge gegen Reifen aus dem Lager des Reifenherstellers auszutauschen.

25.8 Reifen, die einem Fahrzeug gemäß Artikel 25.3 für eine Veranstaltung zugeordnet sind, müssen, sobald sie in der Verantwortung des Teams sind, zu jeder Zeit sichtbar in den jeweiligen Boxen oder in Reifenzelten hinter den jeweiligen Boxen gelagert werden. Es ist nicht zulässig die Reifen in Anhängern, Fahrzeugen, sonstigen Räumen oder hinter Sichtschutzwänden zu lagern.

25.9 Ein Verstoß gegen die vorstehenden Bestimmungen sowie die Verwendung von Reifen ohne korrekte Kennzeichnung kann mit Rückversetzung

in der Startaufstellung bzw. Nichtwertung im Wertungslauf bestraft werden. Die Sportkommissare können darüber hinaus weitere Strafen verhängen.

25.10 Reifenwechsel, unter Berücksichtigung von Artikel 25.3e, sind während aller Veranstaltungsteile zulässig, sofern dies nicht explizit für einen Veranstaltungsteil verboten ist.

ARTIKEL 26 GEWICHTE UND WIEGEN

26.1 Mindestgewicht des Fahrzeugs

Das erforderliche Mindestgewicht eines Fahrzeugs ohne Fahrer und ohne Kraftstoff ergibt sich wie folgt:

Mindestgewicht gemäß BoP (siehe Artikel 28.1) + Fahrerballast gemäß Artikel 26.3 + Erfolgsballast gemäß Artikel 26.2 (nur bei Wertungsläufen).

Der gesamte Erfolgsballast, gemäß Artikel 26.2 (nur bei Wertungsläufen) und der Fahrerballast gemäß Artikel 26.3 müssen sich zu jeder Zeit der Veranstaltung, gemäß den Vorgaben in Artikel 27.12, im Fahrzeug befinden.

Sollte gemäß Art. 27.1 eine von der GTM GmbH zugewiesene Inboard- bzw. Onboard-Kamera im Fahrzeug verbaut sein, so wird das Gewicht der Control Unit inklusive der entsprechenden Halterungen (ohne Kabel) welche sich gemäß "DTM Installation Instructions" im Beifahrerraum befinden, als Gewicht gemäß den Vorgaben von Artikel 27.12 gewertet.

Die Anbringung von BoP Gewicht (siehe. Artikel 28.1) an Positionen, die nicht den Vorgaben von Artikel 27.12 entsprechen, ist nur gemäß DTM-Zusatzspezifikation zulässig.

26.2 Erfolgsballast

Nach dem Ergebnis eines jeden Wertungslaufs wird den Fahrzeugen entsprechend ihrer Platzierung ein Erfolgsballast für den folgenden Wertungslauf gemäß nachfolgender Tabelle zugewiesen:

1. Platz	+20 kg
2. Platz	+10 kg
3. Platz	+5 kg

Der Erfolgsballast wird vor jedem Wertungslauf auf der Basis des jeweils vorangegangenen Wertungslaufs festgelegt. Der Erfolgsballast muss nur im jeweiligen Wertungslauf mitgeführt werden, nicht im Qualifying oder Training.

Sollte ein Fahrer aus einem mit Erfolgsballast belasteten Fahrzeug während der Saison das Team und/ oder Fahrzeug wechseln, gilt der Erfolgsballast sowohl für das alte als auch für das neue Fahrzeug.

Sollte das Ergebnis eines Wertungslaufs zwei Stunden vor dem Start des nachfolgenden Wertungslaufs vorläufig sein, erfolgt die Zuteilung des Erfolgsballasts gemäß dem vorläufigen Ergebnis zu diesem Zeitpunkt. Im Falle eines schwebenden Berufungsverfahrens, wird dem Berufungsführer der Erfolgsballast gemäß seiner ursprünglichen Platzierung zugewiesen. Ein Protest gegen fehlenden Erfolgsballast aufgrund einer Ergebnisänderung nach dem oben genannten Zeitpunkt, ist nicht zulässig.

26.3 Fahrerballast

Das Gewicht eines Fahrers inklusive seiner vollständigen Ausrüstung, gemäß Artikel 20.2, muss zusammen mit dem im Fahrzeug verbauten Fahrerballast zu jeder Zeit der Veranstaltung mindestens 85,0 kg betragen.

Sollte das Gewicht eines Fahrers inklusive seiner vollständigen Ausrüstung gemäß Artikel 20.2 über 86,0 kg betragen, so wird der Fahrerballast negativ gemäß nachfolgender Tabelle:

Ermitteltes Fahrergewicht	Negativer Fahrerballast
größer 86,0 kg	-1 kg
größer 87,0 kg	-2 kg
größer 88,0 kg	-3 kg
größer 89,0 kg	-4 kg
größer 90,0 kg	-5 kg

26.4 Feststellung des Fahrergewichts und Fahrerballasts

Alle Fahrer inklusive deren vollständigen Ausrüstung gemäß Artikel 20.2 werden unmittelbar nach allen Qualifyings und Wertungsläufen durch die Technischen Kommissare gewogen. Die Fahrer haben sich nach dem Ende der jeweiligen Session auf direktem Weg zu dem festgelegten Wiegebereich zu begeben. Das festgestellte Gewicht wird dem Fahrer mitgeteilt. Sobald der Fahrer den Wiegebereich verlässt, akzeptiert er das Wiegeergebnis. Das Wiegeergebnis ist eine Sachrichterentscheidung.

Die Fahrzeuge werden wie folgt gewogen:

Wiegen während der Freien Trainings und der Qualifyings

26.5 Das Wiegen während der Freien Trainings und der Qualifyings erfolgt in dem durch den Technischen Delegierten festgelegten Wiegebereich.

Wird einem Fahrer signalisiert, dass sein Fahrzeug zum Wiegen ausgewählt wurde, muss er auf dem kürzesten Weg zum Wiegebereich fahren und den Motor abschalten.

26.6 Das Fahrzeug wird zusammen mit dem Fahrer gewogen. Das Gewicht muss größer sein als das Mindestgewicht gemäß BoP (siehe Artikel 28.1) + 85,0 kg. Der Fahrer oder ein Teammitglied erhält eine schriftliche Information über das festgestellte Fahrzeuggewicht. Der Fahrer darf während des Wiegevorgangs keine Bewegungen machen, die das Wiegeergebnis beeinflussen.

26.7 Kann ein Fahrzeug den Wiegebereich aus eigener Kraft nicht erreichen, wird es ausschließlich durch Sportwarte zum Wiegebereich gebracht.

26.8 Wird bei einem Wiegevorgang eine Unterschreitung des aktuell für das betreffende Fahrzeug geltenden Mindestgewichts festgestellt, wird das betreffende Fahrzeug zusammen mit dem Fahrer sofort im Anschluss ein zweites und ein drittes Mal auf derselben Waage und im selben Zustand gewogen. Der Höchstwert dieser insgesamt drei Wiegungen gilt als tatsächliches Gewicht des Fahrzeugs.

26.9 Für das ermittelte Gewicht wird eine Messtoleranz von 2.0 kg berücksichtigt. Das Wiegeergebnis ist eine Sachrichterentscheidung.

26.10 Ohne Zustimmung der Technischen Kommissare darf weder der Fahrer den Wiegebereich verlassen noch darf das Fahrzeug entfernt werden.

26.11 Fahrzeuge, die zum Wiegen bestimmt wurden, unterliegen Parc fermé -Bestimmungen. Keine Substanz darf dem Fahrzeug hinzugefügt bzw. vom Fahrzeug entfernt werden, nachdem es zum Wiegen bestimmt wurde.

Wiegen nach den Qualifyings und den Wertungsläufen

26.12 Das Fahrzeug wird während der Technischen Nachuntersuchung ohne Fahrer gewogen.

Keine Substanz darf dem Fahrzeug hinzugefügt bzw. vom Fahrzeug entfernt werden, diese Regelung hat Vorrang gegenüber ISG Anhang J Artikel 257A.201.

Für das ermittelte Gesamtgewicht wird eine Messtoleranz von 2.0 kg berücksichtigt. Das Wiegeergebnis ist eine Sachrichterentscheidung.

Wird bei einem Wiegevorgang während der Technischen Abnahme eine Unterschreitung des aktuell für das betreffende Fahrzeug geltenden Mindestgewichts festgestellt, wird das betreffende Fahrzeug ohne Fahrer sofort im Anschluss ein zweites und ein drittes Mal auf derselben Waage und im selben Zustand gewogen. Der Höchstwert dieser insgesamt drei Wiegungen gilt als tatsächliches Gewicht des Fahrzeugs.

26.13 Alle während der Qualifyings und der Wertungsläufe ausgetauschten Fahrzeugteile müssen der Technischen Abnahme ohne Aufforderung zur Kontrolle zur Verfügung gestellt werden. Die vom Fahrzeug entfernten Teile werden von den Technischen Kommissaren nach Bedarf markiert und dürfen anschließend in keiner Weise modifiziert werden. Diese Teile müssen bis zur Freigabe durch die Technischen Kommissare in der Box des entsprechenden Teams im Sichtbereich verbleiben. Diese Teile können bei der Ermittlung des Gewichts anstatt der ausgetauschten Teile berücksichtigt werden.

26.14 Zur Kontrolle des Erfolgsballasts und/oder des Fahrerballasts werden die entsprechenden Metallplatten (inklusive der Control Unit des Kamerasystems) ausgebaut und gesondert gewogen. Schrauben und sonstige Befestigungselemente werden für die Ermittlung von Erfolgsballast und Fahrerballast nicht berücksichtigt. Für das ermittelte Gewicht wird eine Messtoleranz von 0.5 kg berücksichtigt. Das Wiegeergebnis ist eine Sachrichterentscheidung.

26.15 Die Unterschreitung des Mindestgewichts im Qualifying wird mit der Nichtwertung des betreffenden Fahrzeugs bestraft. Der betroffene Fahrer darf jedoch vom letzten Startplatz zu den Wertungsläufen starten.

Die Unterschreitung des Mindestgewichts im Wertungslauf wird mit Wertungsausschluss bestraft.

26.16 Der Teilnehmer ist dafür verantwortlich, dass das unter seiner Bewerbung eingesetzte Wettbewerbsfahrzeug zu jedem Zeitpunkt der Veranstaltung nach Weisung der Sport- oder Technischen Kommissare unmittelbar auf die angewiesene Waage gebracht werden kann. In jedem Fall unterliegt das Fahrzeug vom Moment der Anweisung bis zum Abschluss des Wiegens den Parc fermé-Bestimmungen. Darüber hinaus unterliegen der Weg zum Wiegebereich und der Wiegebereich selbst den Parc fermé-Bestimmungen. Nur die zuständigen Sportwarte haben Zutritt zum Wiegebereich. In diesem Bereich sind nur Tätigkeiten am Fahrzeug zugelassen, die von den vorgenannten Personen ausdrücklich erlaubt werden. Wird ein Fahrzeug trotz Aufforderung nicht zum Wiegen gebracht, so erfolgt durch die Technischen Kommissare eine Meldung an die Sportkommissare.

ARTIKEL 27 ALLGEMEINE FAHRZEUGBESTIMMUNGEN

Fernsehkameras und -antennen

27.1 Die Teilnehmer sind verpflichtet, während der Veranstaltung die von der GTM GmbH zugewiesenen Inboard- und Onboard-Kameras im entsprechenden Fahrzeug zu montieren (gegebenenfalls sind entsprechende Befestigungspunkte im Fahrzeug zu schaffen) und zu betreiben.

Die Installation des gesamten Kamera Systems muss gemäß den "DTM Installation Instructions" umgesetzt werden.

Der Innenbereich des Fahrzeugs (innerhalb der Fahrgastzelle sowie Innen- und Außenflächen der Fensterscheiben), der sich im Sichtbereich der Kameras befindet, ist von Werbung und Branding jeglicher Art freizuhalten.

Insbesondere ist die Antenne für die Datenübertragung auf dem Dach gemäß "DTM Installation Instructions" zu befestigen. Die entsprechenden Bohrungen sind im Dach des Fahrzeugs vorzusehen. Alle Fahrzeuge, denen keine Inboard- und Onboard-Kameras zugewiesen ist, haben entsprechende Dummy Antennen gemäß "DTM Installation Instructions" zu verbauen.

Teameigene Inboard- und Onboard-Kameras sind zulässig. Jegliche Veröffentlichung von Aufzeichnungen, die während einer Veranstaltung entstanden sind, ist verboten, außer die GTM GmbH stimmt der Veröffentlichung zu. Die Sportkommissare werden bereits einen erstmaligen Verstoß mit einer Geldstrafe von mind. 20.000 € ahnden. Darüber hinaus können Strafen bis hin zu einem Verbot der Teilnahme an weiteren Veranstaltungen verhängt werden. Jeder Verstoß wird dem DMSB-Sportgericht gemeldet.

Das Gewicht einer Kamera darf maximal 2 kg betragen. Sie muss mit zwei voneinander unabhängigen Befestigungen gesichert werden.

Jeder Teilnehmer ist verpflichtet eine funktionsfähige und betriebsbereite (Bild- und Datenerfassung sowie Aufzeichnung) Incident Kamera (Spezifikation gemäß "DTM Installation Instructions") so im Fahrzeug zu montieren, dass die von der Kamera gelieferten Bilder gleichzeitig das Lenkrad (vollumfänglich), als auch den Bereich vor dem Fahrzeug (Blick durch die Windschutzscheibe) zeigen. Der Technische Delegierte hat das Recht eine Veränderung der Position der Kamera und des Blickwinkels vorzuschreiben. Die Kosten gehen zu Lasten des Bewerbers.

Zwischen der Kamera und dem Lenkrad sowie zwischen Kamera und Windschutzscheibe darf sich kein das Blickfeld der Kamera beeinflussendes Bauteil befinden.

Die benötigte Speicherkarte wird von den Technischen Kommissaren gestellt und jeweils zu Beginn einer DTM-Veranstaltung installiert.

Der Speicherkarten-Schacht wird zu Beginn der Veranstaltung den Technischen Kommissaren versiegelt. Der Teilnehmer ist dafür verantwortlich, dass sich die Speicherkarte zum Zeitpunkt der Versiegelung im Schacht befindet und, dass das Siegel bis zum Ende des Parc fermé nach der letzten Session unbeschädigt bleibt und nicht entfernt wird. Die Speicherkarte darf bis zum Ende des Parc fermé der letzten Session allein durch einen Technischen Kommissar entnommen werden. Der Teilnehmer ist außerdem dafür verantwortlich, dass bis zum Ende der Veranstaltung keine Daten von der Speicherkarte gelöscht werden.

Der Teilnehmer ist dafür verantwortlich, dass die einwandfreie Funktion der Kamera zu jeder Zeit sichergestellt ist. Nur in begründeten Einzelfällen darf die Speicherkarte durch den Teilnehmer entnommen werden. Dies ist schriftlich bei dem Technischen Delegierten zu beantragen.

Die "Incident Kamera" ist gemäß "DTM Installation Instructions" anzuschließen. In jedem Fall ist die Spannungsversorgung bei "Ignition on" sicherzustellen.

27.2 Jedes Fahrzeug ist mit einem betriebsbereiten und funktionsfähigen Zeitnahmetransponder gemäß "DTM Installation Instructions" auszurüsten. Die Kosten gehen zu Lasten des Bewerbers. Der Transponder muss fest am Fahrzeug montiert sein und darf im Bezug zum Chassis des Fahrzeugs keine Bewegungsmöglichkeit haben. Der Transponder muss ohne Trennstelle (Schalter, Relais etc.) direkt mit dem Hauptstromkreis (nicht Zündstromkreis) des Fahrzeugs verbunden sein. Auf Anweisung der GTM GmbH können die Teilnehmer verpflichtet werden, zusätzliche Zeitnahmetransponder oder sonstige Geräte, zur Ermittlung von Rundenzeiten, der Überwachung der Geschwindigkeit in der Boxengasse und der Boxenstoppzeit betriebsbereit zu installieren.

Darüber hinaus ist das Telemetrie System der Zeitnahme inkl. Displays gemäß "DTM Installation Instructions" im Fahrzeug zu installieren. Der Teilnehmer ist dafür verantwortlich, dass sich das System zu jeder Zeit in einem betriebsbereiten und funktionsfähigen Zustand befindet. Insbesondere muss die GPS/ISM Antenne außerhalb des Fahrzeuginnenraums montiert werden.

Die Einhaltung der vorstehenden Bestimmungen und der Bestimmungen in den "DTM Installation Instructions" wird durch die Technischen Kommissare überwacht.

Telemetrie / Sprechfunk

27.3 Die Übermittlung von Daten und / oder Signalen jeder Art an eine fahrzeugfremde Station / Einrichtung und umgekehrt während der Fahrt des Wettbewerbsfahrzeuges, ist verboten. Ausgenommen hiervon sind:

- zulässige Informationen die mittels Anzeigetafel von der Boxenmauer zum Fahrzeug übermittelt werden
- Signale, die ausschließlich zur Bestimmung der Runden- bzw. Sektorzeiten dienen (Laptrigger - Signale)
- Körperbewegungen, -zeichen des Fahrers
- Verbale Kommunikation mittels zugelassenen Sprechfunksystems
- Funksignale der offiziellen TV-Kameras
- Datenübertragung des offiziellen Telemetrie Systems gemäß "DTM Installation Instructions"

Mit Ausnahme der vorstehenden Punkte ist Daten/Signal-Verkehr über Infrarot, Laser, digitale / analoge Funkschnittstellen und ähnliche Systeme von und zum Fahrzeug während einer Veranstaltung verboten. Diese Einrichtungen dürfen während einer Veranstaltung nicht im Wettbewerbsfahrzeug vorhanden sein.

Am stehenden Fahrzeug ist die Messung der Reifen- und Bremsentemperaturen durch Infrarotmessgeräte zulässig.

27.4 Zu jeder Zeit der Veranstaltung darf sich nur ein System zur Sprachkommunikation im Fahrzeug befinden. Es darf nur ein Kanal und eine Frequenz für die verbale Kommunikation mit dem Fahrer verwendet werden. Die Funkanlage muss so beschaffen sein, dass der Fahrer in seiner normalen Sitzposition im Fahrzeug mit Ausnahme des Lautstärkereglers keine Einstellungen an der Anlage vornehmen kann. Der Renndirektor kann das Funksystem für die uni- oder bidirektionale Kommunikation mit den Fahrern jederzeit mit Vorrang nutzen.

27.5 Jeder Bewerber hat sicherzustellen, dass die Verbindung zur Sprachkommunikation mit allen Fahrzeugen und zum jeweiligen Teamvertreter gemäß "DTM Installation Instructions" zu jeder Zeit einer DTM-Veranstaltung betriebsbereit und funktionsfähig ist.

Während aller DTM-Sessions muss ein maßgeblicher Teamvertreter permanent über diese Funkschnittstelle erreichbar sein. Die Kosten gehen zu Lasten des Bewerbers. Die Nicht-Erreichbarkeit des Teamvertreters oder eines Fahrzeugs kann von den Sportkommissaren geahndet werden.

Der Bewerber erklärt sich mit der Aufzeichnung und medialen Vermarktung der Sprachkommunikation durch den Serienbetreiber einverstanden.

Der Renndirektor und die Sportkommissare haben das Recht, diese Aufzeichnungen jederzeit auszuwerten.

27.6 DTM-Zusatzspezifikation

Fahrzeughersteller müssen vor Beginn der ersten Veranstaltung, unter anderem folgende Spezifikationen bei der DTM-Technikabteilung hinterlegen:

- Fahrwerksfedern
- Fahrzeugseitiger Anschluss der Luftlanze
- Luftheber
- Radverschluss-System
- ECU / Main Control Devices / CAN Architecture

Fahrzeughersteller können vor Beginn der ersten Veranstaltung, unter anderem folgende Spezifikationen bei der DTM-Technikabteilung hinterlegen:

- Kupplung
- Bremsscheibe
- Sensorbefestigungen

Der exakte Umfang und das Procedere ist in der DTM-Spezifikationsvorschrift im Anhang dieses Reglements definiert. Das GT Komitee kann eine Erweiterung der DTM-Zusatzspezifikation aus Haltbarkeits- oder Sicherheits-Gründen zulassen.

27.7 Motor-, ABS- und sonstige Steuergeräte

Es dürfen Motor-, ABS- und sonstige Steuergeräte nur mit der Software-Version gemäß DTM-Zusatzspezifikation verwendet werden.

27.8 Zusätzliche Displays und Steuergeräte

Sämtliche Displays und Steuergeräte, die nicht in der FIA GT3 Homologation oder der DTM-Zusatzspezifikation aufgeführt sind, müssen inklusive einer Funktionsbeschreibung vor Beginn jeder DTM-Veranstaltung, im Rahmen des unter 24.1 definierten DTM Online Scrutineering Systems, beim Technischen Delegierten angemeldet werden.

27.9 Sicherheitsgurt

Die Befestigung von elastischen Gummiseilen an den Schultergurten und jede Vorrichtung, die andere Kräfte in den Schultergurt einleitet, als die für den ordnungsgemäßen Gebrauch notwendigen, ist verboten.

27.10 Verschließen von Bodywork-Öffnungen

Die folgende Regelung hat Vorrang gegenüber ISG Anhang J Artikel 257A.1101:

Als Bodywork zählen alle Teile des Fahrzeugs, die mit dem äußeren Luftstrom in Kontakt stehen. Mit Ausnahme der Luftzuführung zum Brennraum endet der äußere Luftstrom 20mm hinter den Außenkanten von Bodywork-Öffnungen. Die Oberflächen der Luftzuführung bis zum Zylinderkopf, welche in Kontakt mit dem Luftstrom stehen, zählen zum Bodywork.

Es ist verboten, Spalte und Öffnungen sowie Verbindungsstellen im Bodywork mit Tape, Silikon oder anderen Materialien zu überkleben oder zu verschließen.

Ausschließlich zum Zweck der Temperaturregulierung dürfen die in der DTM-Zusatzspezifikation definierten Öffnungen bis zu 50% ihrer Fläche mit Tape verschlossen werden. Für die Berechnung der Fläche wird jede Öffnung einzeln betrachtet.

Alternativ zu Tape dürfen die Bodywork-Öffnungen mit Kunststoff oder CF - Platten - Material, entsprechend der oben definierten Limitierung, verschlossen werden. Das Kunststoff-Platten-Material und seine Befestigung am Fahrzeug muss vor seiner ersten Verwendung in einem DTM-Veranstaltungsteil durch die Technischen Kommissare abgenommen werden.

Der Technische Delegierte hat das Recht, die Verwendung von Tape am Bodywork zu Reparaturzwecken zuzulassen.

Auf Teilen, die nicht zum Bodywork zählen, ist die Verwendung von Tape erlaubt.

27.11 Flexibles Bodywork

Jedes Teil am Fahrzeug, welches Einfluss auf die aerodynamische Performance hat, muss:

- starr mit dem Chassis des Fahrzeugs verbunden sein (starr bedeutet ohne einen Freiheitsgrad zur Bewegung)
- unbeweglich im Bezug zum Chassis des Fahrzeugs bleiben

Um sicherzustellen, dass die Anforderungen dieses Artikels erfüllt werden, kann der Technische Delegierte statische Verformungs-Tests für jedes Teil des Bodyworks vorschreiben, welches sich scheinbar bewegt oder im Verdacht ist sich zu bewegen während das Fahrzeug fährt.

27.12 Zusatzgewicht / Ballast

Das Zusatzgewicht bzw. der Ballast muss, zusätzlich zu bzw. entgegen den Anforderungen gemäß ISG Anhang J Artikel 257A.203, den folgenden Anforderungen entsprechen:

- Das Zusatzgewicht bzw. der Ballast muss aus stapelbaren Metallplatten bestehen, die eine Mindestfläche gemäß Zeichnung 257A-1 und eine Maximalfläche von 500mm x 500mm haben.
- Die Platten müssen im Beifahrerraum mit fünf M12 Schrauben befestigt sein.

- Eine Abdeckung der Ballastplatten ist nicht erforderlich. Sollte eine Abdeckung verbaut sein, muss diese transparent sein

Zusätzlich gilt:

- Halterungen, Ballastboxen oder Grundplatten wird als Zusatzgewicht bzw. der Ballast im Sinne dieses Artikels angesehen, wenn die entsprechende Information in der DTM-Zusatzspezifikation hinterlegt ist.
- Sitzeinleger können als Zusatzgewicht bzw. der Ballast im Sinne dieses Artikels angesehen werden, wenn der Sitzeinleger im DTM Online Scrutineering System dokumentiert ist und von den Technischen Kommissaren abgenommen wurde.

27.13 Nicht vergeben

27.14 Fahrwerkkinematik und -aufnahmepunkte

Die Verwendung von Distanzplatten an den Aufnahmepunkten von Fahrwerksteilen ist zulässig, solange die Position der Punkte innerhalb der, in der Homologation angegebenen, Werte und Toleranzen liegt. Die maximale Dicke der Distanzscheiben zwischen Fahrwerksaufnahme und Chassis beträgt 5mm.

Das Verändern von Fahrwerksaufnahmen gegenüber dem Auslieferungszustand ist verboten.

27.15 Materialien

Es ist verboten, Teile am Fahrzeug in ihrem Material zu verändern, oder durch Teile aus einem anderen Material, das nicht dem Auslieferungszustand entspricht, zu ersetzen.

27.16 Reparatur

Das Gewicht von Bodywork-Teilen darf gegenüber dem Originalteil vom Hersteller nicht verändert werden. Reparaturen sind jedoch erlaubt.

Eine Gewichtszunahme von mehr als 20% bei den Karosserie-Teilen Stoßstangen, Schwellern, Türen und Radkästen und mehr als 10% bei allen anderen Bodywork-Teilen (inklusive aller Teile des Unterbodens) wird nicht mehr als Reparatur angesehen.

27.17 Änderung von Steuergeräte Einstellungen während der Fahrt

Schalter, Knöpfe, Map-Switches oder ähnliches, welche Einfluss auf die Einstellung eines Steuergeräts nehmen können und vom Fahrer während der Fahrt betätigt werden können, dürfen nicht dazu verwendet werden durch eine kurzzeitige Leistungssteigerung des Motors einen Vorteil auf der Strecke zu erlangen.

27.18 Lithium-Batterien

Lithium-Metall- und Lithium-Ionen-Batterien dürfen nur verwendet werden, wenn sie das Label der „DMSB-registered Lithium Ion Battery“ inkl. der entsprechenden Registrierungsnummer tragen und in der entsprechenden Liste aufgeführt werden. Ausgenommen von vorstehender Regelung sind Batterien, welche nachweislich vom Fahrzeughersteller in Serien-Fahrzeugen verbaut wurden.

27.19 Unfalldatenschreiber (ADR)

Jedes Fahrzeug muss mit einem betriebsbereiten und funktionsfähigen Unfalldatenschreiber (ADR) gemäß FIA Standard 8872-2018 ausgerüstet sein. Der Teilnehmer ist dafür verantwortlich, dass die einwandfreie Funktion des ADRs zu jeder Zeit sichergestellt ist. Die Kosten gehen zu Lasten des Bewerbers. Das ADR muss an der in der Homologation definierten Position verbaut sein.

Der Bewerber ist damit einverstanden, dass das Dateneigentum an sämtlichen vom ADR aufgezeichneten Daten dauerhaft der DTM übertragen wird.

27.20

Zu jeder Zeit während der Veranstaltung ist jede Vorrichtung oder Konstruktion, die nicht Bestandteil des Fahrzeugs ist bzw. jede Vorrichtung oder Konstruktion, die eine andere Energiequelle als den Motor des Fahrzeugs nutzt, welche dazu bestimmt ist, die Temperatur des Fahrzeugs oder einer Komponente des Fahrzeugs zu erhöhen, verboten. Um Zweifel auszuschließen, wird Vorrichtung oder Konstruktion, die nicht mit dem Fahrzeug homologiert ist und/oder sich nicht an Bord befindet, während das Fahrzeug auf der Strecke fährt, als nicht Bestandteil des Fahrzeugs betrachtet. Flüssigkeiten wie Kraftstoff, Kühlmittel oder Öl gelten als Komponenten des Fahrzeugs.

Es ist zu jedem Zeitpunkt der Veranstaltung verboten, die Temperatur eines Teils oder einer Komponente des Fahrzeugs auf irgendeine Weise unter die Umgebungstemperatur zu senken. Dies gilt nicht für externe Geräte wie Lüfter oder Gebläse zur Erhöhung des Luftstroms durch einen Teil des Fahrzeugs, sofern diese Geräte nur Luft bei Umgebungstemperatur verwenden und für Klimaanlage, welche Bestandteil der entsprechenden FIA GT3 Homologation sind.

ARTIKEL 28 BALANCE OF PERFORMANCE, DATENLOGGER & SENSOREN

28.1 Vor jeder Veranstaltung wird ein Bulletin veröffentlicht, das die Streckenkategorie der bevorstehenden Veranstaltung sowie die Einstufung der Fahrzeuge für diese Kategorie definiert. Dabei können unter anderem folgende Leistungsparameter angepasst werden:

- Fahrzeugmindestgewicht
- Durchmesser des/der Air Restrictor/en
- Fahrhöhen
- Reifenbreiten
- Ladedruck

- Lambdawerte
- Radsturzwerte
- Reifendrücke

Die Balance of Performance wird in der Regel spätestens eine Woche vor Beginn der jeweiligen Veranstaltung bekannt gegeben. Während der Veranstaltungen sind Änderungen an der Balance of Performance auch im Laufe der Veranstaltung möglich.

28.2 Wenn durch die Balance of Performance vorgegeben, müssen die Fahrzeuge mit einem oder zwei Air Restriktoren gemäß den FIA-GT3-Vorgaben ausgerüstet sein.

Der Wechsel eines Restriktors während einer Veranstaltung ist nur nach vorheriger Genehmigung durch den Technischen Delegierten zulässig. Zusätzlich müssen alle verwendeten Air Restriktoren mit fälschungssicheren Merkmalen, gemäß den DTM-Restriktor-Vorgaben im Anhang dieses Reglements, versehen sein.

Die Anforderungen gemäß ISG Anhang J Artikel 257A.313 müssen erfüllt werden.

28.3 Der Grenzwert für den Radsturz an der Hinterachse beträgt $-3,5^\circ$. In Ausnahmefällen kann durch die Balance of Performance ein anderer Wert vorgeschrieben werden. Dieser Wert muss zu jedem Zeitpunkt der Veranstaltung eingehalten werden.

28.4 Zu jeder Zeit vor und während einer Veranstaltung können Vorgaben für die Einhaltung von Mindestluftdruck und / oder Betriebsdruck der Reifen eingeführt werden.

28.5 Jedes Fahrzeug ist mit einem betriebsbereiten und funktionsfähigen Scrutineering-Datenlogger (SDL) inkl. Sensoren gemäß den Vorgaben der "DTM Installation Instructions" auszurüsten. Die Kosten des Datenloggers gehen zu Lasten des Bewerbers.

Sofern im Fahrzeug verbaut bzw. verfügbar müssen die Kanäle gemäß DTM-Kanalliste im Anhang dieses Reglements vollständig auf dem Scrutineering-Datenlogger zur Verfügung stehen.

Die von allen Sensoren (gemäß DTM-Kanalliste) erfassten physikalischen Messwerte müssen unverändert in ihrer ursprünglichen physikalischen Größe auf dem Scrutineering-Datenlogger zur Verfügung stehen.

Zusätzlich müssen die Stellungen aller Schalter, Knöpfe, Map-Switches oder ähnlichem, welche Einfluss auf die Einstellung eines Steuergeräts nehmen können, im Scrutineering-Datenlogger zur Verfügung stehen.

Der Teilnehmer ist dafür verantwortlich, dass die Datenkarte nicht aus dem Datenlogger entfernt wird. Jegliche Entnahme von Daten, Datenkarten oder ähnlichem ist nur durch die Technischen Kommissare zulässig.

28.6 Sensoren

Während einer DTM-Veranstaltung dürfen lediglich die Sensoren gemäß DTM-Sensorliste im Anhang dieses Reglements, zusätzlich zu den Sensoren gemäß FIA GT3 Homologation und DTM Zusatzspezifikation, im Fahrzeug verbaut sein.

Jeder Teilnehmer muss die verbauten Sensoren vor Beginn jeder DTM-Veranstaltung, im Rahmen des unter 24.1 definierten DTM Online Scrutineering Systems, beim Technischen Delegierten anmelden.

28.7 TPMS

Jedes Fahrzeug ist mit einem betriebsbereiten und funktionsfähigen TPMS auszurüsten. Die Kosten gehen zu Lasten des Bewerbers.

Die durch das TPMS ermittelten Druck- / Temperatur- und sonstigen Werte müssen unverändert auf dem Scrutineering-Datenlogger zur Verfügung stehen. Das TPMS muss zu jeder Zeit der Veranstaltung eindeutigen TPMS Sensor IDs an den Scrutineering-Datenlogger übermitteln. Die TPMS Sensor IDs müssen den IDs entsprechen die vom Teilnehmer gemäß Artikel 25.2 und 25.4 definiert wurden.

28.8 Ein Verstoß gegen die in Artikel 28 aufgeführten Vorschriften wird als technischer Verstoß gewertet.

ARTIKEL 29 TANKEN / KRAFTSTOFF

29.1 Sofern die Bestimmungen des Veranstalters oder das Streckenabnahmeprotokoll nichts anderes anweisen, ist das Be- und Abtanken der Wettbewerbsfahrzeuge nur in den Boxen erlaubt. Außerhalb der Boxen ist das Be- und Abtanken verboten.

29.2 Das Be- und Abtanken eines Fahrzeugs während eines Qualifyings, eines Wertungslaufs oder in der Startaufstellung zu einem Wertungslauf ist verboten.

29.3 Während des Tankvorgangs, gleichgültig zu welchem Zeitpunkt er erfolgt, muss an jedem Fahrzeug, das betankt wird, mindestens ein Helfer des Teilnehmers, mit einem ausreichend dimensionierten Handfeuerlöscher (Brandklasse AB, Löschschaum AFFF) zur Brandbekämpfung bereitstehen. Die Bekleidungs Vorschriften des Art. 23.4 sind zu beachten.

Jeder Teilnehmer ist für die Einhaltung dieser Vorschrift selbst verantwortlich.

29.4 Alle Fahrzeuge müssen mit einem selbst dichtenden Probenentnahmeanschluss ausgerüstet sein, der es den Technischen Kommissaren ermöglicht, Kraftstoff aus dem Kraftstoffbehälter zu entnehmen. Der Probenentnahmeanschluss muss direkt vor der Einspritzleiste liegen und muss ein FIA-genehmigter Typ sein (Position und Typ gemäß FIA Technische Liste Nr.5).

An diesem Anschluss muss ein Schlauch montierbar sein, der außerhalb des Fahrzeuges bis zum Boden reicht und dort mit einer Absperrvorrichtung versehen ist.

29.5 Nur der von der GTM GmbH für die betreffenden Veranstaltungen vorgeschriebene Kraftstoff darf verwendet werden. Zu keinem Zeitpunkt der Veranstaltung darf sich nach der Technischen Abnahme ein anderer als der vorgeschriebene Kraftstoff in einem von der Technischen Abnahme abgenommenen Fahrzeug befinden. Der zur Verfügung gestellte Kraftstoff ist gegen Bezahlung zu erwerben. Jegliches Verändern des vorgeschriebenen Kraftstoffes ist verboten. So dürfen zum Beispiel keinerlei Substanzen hinzugefügt, entfernt oder in ihrer Konzentration verändert werden. Jegliches Vermischen mit anderen Kraftstoffen ist verboten; auch dann, wenn dieser bei einer der vorausgegangenen Veranstaltungen zugewiesen wurde.

29.6 Als Verbrennungsmittel darf dem während der Veranstaltung für den Betrieb des Fahrzeugs verwendeten Kraftstoff nur unveränderte Umgebungsluft zugesetzt werden. Jede künstliche Veränderung der Zusammensetzung der Umgebungsluft ist verboten.

29.7 Kraftstoff darf während der Veranstaltung ausschließlich mit unveränderter Umgebungsluft gekühlt werden.

ARTIKEL 29A KONTROLLEN

29a.1 Kraftstoffkontrollen

a) Bei jeder Veranstaltung wird von dem in der Ausschreibung für diese Veranstaltung festgelegten Kraftstoff an der Rennstrecke eine Referenzprobe genommen. Wird der Kraftstoff an der Rennstrecke in mehreren Behältern (die Kammern eines Tankwagens sind im Sinne dieser Regelung nicht mehrere Behälter) gelagert, wird aus jedem Behälter eine entsprechende Referenz-Probe entnommen.

Für die Kraftstoffproben werden gas- und kraftstoffdicht verschließbare Probebehälter verwendet. Es werden drei Probenbehälter befüllt, die wie folgt verbleiben:

- ein Behälter für die Technischen Kommissare zur Untersuchung,
- ein Behälter für den Veranstalter,
- ein Behälter für den Kraftstofflieferanten.

Die Probebehälter werden gekennzeichnet und versiegelt.

b) Die Wettbewerbsfahrzeuge müssen zu jedem Zeitpunkt der Veranstaltung, insbesondere nach jedem Qualifying und nach jedem Wertungslauf noch so viel Kraftstoff im Kraftstoffbehälter haben, dass 2,0 kg Kraftstoff an dem im Artikel 29 definierten Anschluss entnommen werden kann.

Der Abtankvorgang wird auf der Messfläche der Technischen Abnahme durchgeführt. Bei Bedarf kann der Technische Delegierte einen abweichenden Ort festlegen.

Während der Kraftstoffentnahme muss das Fahrzeug mit allen vier Rädern auf dem Boden stehen und darf nicht bewegt werden. Die erforderliche Kraftstoffmenge muss in einem Zeitraum von maximal zehn Minuten nach Beginn des Entnahmeprozesses aus dem in Artikel 29 definierten Anschluss entnommen werden können.

c) Die Technischen Kommissare sind zu jedem Zeitpunkt der Veranstaltung berechtigt, Kraftstoffproben aus den Wettbewerbsfahrzeugen entnehmen zu lassen. Für die Kraftstoffproben werden gas- und kraftstoffdicht verschließbare Probebehälter verwendet. Es werden für jede Kraftstoffkontrolle drei Probebehälter befüllt, die wie folgt verbleiben:

- ein Behälter für die Technischen Kommissare zur Untersuchung,
- ein Behälter für den Veranstalter,
- ein Behälter für den Teilnehmer.

Die Probebehälter werden gekennzeichnet und versiegelt.

d) Wurde der vorgeschriebene Kraftstoff vom Kraftstoff-Lieferanten an der Rennstrecke aus mehreren Behältern ausgegeben, werden für einen Vergleich mit den aus einem Wettbewerbsfahrzeug entnommenen Proben gegebenenfalls Proben aus all diesen Behältern herangezogen.

29a.2 Reifenkontrollen

a) Vor dem Beginn der Reifenausgabe an die Teilnehmer wird bei jeder Veranstaltung von dem, für diese Veranstaltung festgelegtem Reifenkontingent an der Rennstrecke eine Referenzprobe genommen.

b) Für die Reifenproben werden gasdicht verschließbare Probebehälter verwendet. Es werden drei Probebehälter befüllt, die wie folgt verbleiben:

- ein Behälter für die Technischen Kommissare zur Untersuchung,
- ein Behälter für den Veranstalter,

- ein Behälter für den Reifenlieferanten.

Die Probebehälter werden gekennzeichnet und versiegelt.

c) Die während einer DTM-Veranstaltung verwendeten Reifen müssen zu jedem Zeitpunkt der Veranstaltung der vom Reifen-Hersteller vorgegebenen Spezifikation entsprechen. Die Technischen Kommissare sind zu jedem Zeitpunkt der Veranstaltung berechtigt, Reifenproben von den Wettbewerbsfahrzeugen nehmen zu lassen. Für die Reifenproben werden gas dicht verschließbare Probebehälter verwendet. Es werden für jede Reifenkontrolle drei Probenbehälter befüllt, die wie folgt verbleiben:

- ein Behälter für die Technischen Kommissare zur Untersuchung,
- ein Behälter für den Veranstalter,
- ein Behälter für den Teilnehmer.

Die Probebehälter werden gekennzeichnet und versiegelt.

29a.3 Kontrolle der Fahrzeug-, Splitter-, Diffusor- und sonstiger Höhenmaße

Alle Fahrzeuge müssen zu jeder Zeit der Veranstaltung die laut BoP bzw. Homologation erforderlichen Mindesthöhen aufweisen. Die Messung erfolgt auf der Messplatte der Technischen Abnahme ohne Kraftstoff und Fahrer. Der Bewerber darf zur Durchführung der Messung den Reifendruck auf 1,5 bar erhöhen.

29a.4 Kontrolle des Ansaugtraktes

Zur Kontrolle des Ansaugtraktes wird das folgende Verfahren angewandt:

- Stalltest gemäß ISG Anhang J Art. 275A.5.2.2,

Sollte der Test fehlschlagen, ermitteln die Technischen Kommissare dafür die genaue Ursache. Die Sportkommissare werden über das Ergebnis der Untersuchung informiert.

29a.5 Kontrolle des Softwarestands der Motor-, ABS- und sonstigen Steuergeräte

Alle relevanten Steuergeräte können in Absprache mit dem jeweiligen Fahrzeughersteller vor Ort ausgelesen oder zur Nachuntersuchung eingeschickt werden.

29a.6 Motorkontrolle

Die Kontrolle von Motoren wird in Absprache mit dem jeweiligen Fahrzeughersteller durchgeführt. Hierzu werden die betroffenen Motoren während einer Veranstaltung verplombt (Zylinderkopf mit Motorblock und Ölwanne mit Motorblock). Die Nachuntersuchung findet dann in Absprache mit dem Bewerber und Hersteller nach der entsprechenden Veranstaltung statt. Der Bewerber muss die Möglichkeit zur Verplombung schaffen.

29a.7 Getriebekontrolle

Zur Kontrolle eines Getriebes auf Übereinstimmung mit der entsprechenden Homologation, kann dieses während einer Veranstaltung verplombt werden. Die Nachuntersuchung findet dann in Absprache mit dem Bewerber nach der entsprechenden Veranstaltung statt.

29a.8 Radsturmzmessung

Alle Fahrzeuge müssen zu jeder Zeit der Veranstaltung den vorgegebenen Radsturz einhalten. Die Messung erfolgt auf der Messplatte der Technischen Abnahme ohne Kraftstoff und Fahrer. Der Bewerber darf zur Durchführung der Messung den Reifendruck auf 1,5 bar einstellen.

ARTIKEL 30 ALLGEMEINE SICHERHEITSBESTIMMUNGEN, FAHRVORSCHRIFTEN UND VERHALTENSREGELN

30.1 Die Fahrvorschriften und Verhaltensregeln sowie die Sicherheitsbestimmungen für den Wertungslauf gelten gleichfalls für alle Trainingsläufe und die Qualifyings.

Bestimmungen zur Fahrweise auf Rennstrecke gem. Anhang L zum Internationalen Sportgesetz der FIA sind von den Fahrern zu beachten. Diese werden durch die nachfolgenden Vorschriften dieses Artikels ergänzt.

30.2 Fahrer, die durch ihre Fahrweise andere Teilnehmer behindern oder gefährden oder sich den Anforderungen der Veranstaltung nicht gewachsen zeigen, können von der weiteren Teilnahme an der Veranstaltung ausgeschlossen werden. Der Renndirektor kann von jedem Fahrer verlangen, dass er sich dem zuständigen Arzt für eine ärztliche Untersuchung zur Verfügung stellt. Bei festgestellter Rennuntauglichkeit wird dem betreffenden Fahrer eine weitere Teilnahme an der Veranstaltung verweigert sowie die entsprechende Lizenz entzogen bis der Teilnehmer gegenüber dem DMSB oder einem anderen zuständigen ASN seine medizinische Eignung mittels ärztlichen Attests wieder erlangt.

30.3

30.3.1 Es ist nicht mehr als ein (1) Richtungswechsel zur Verteidigung einer Position erlaubt. Jeder Fahrer, der auf die Ideallinie zurückkehrt, nachdem er zuvor seine Position abseits der Ideallinie verteidigt hat, sollte bei der Anfahrt auf die Kurve mindestens eine Fahrzeugbreite zwischen seinem eigenen Fahrzeug und der Streckengrenzung einhalten.

30.3.2 Ein Fahrer, der seine Position auf einer Geraden und vor einer Bremszone verteidigt, darf die volle Streckenbreite während des ersten Spurwechsels benutzen, vorausgesetzt, dass kein „erheblicher Teil“ eines Fahrzeuges neben ihm ist, welches zu überholen versucht. Während einer Verteidigung der Position in diesem Fall darf der Fahrer seine Linie ohne gerechtfertigten Grund nicht verlassen.

Um Zweifel zu vermeiden wird als „erheblicher Teil“ angesehen, wenn die Front des überholenden Fahrzeuges neben dem Hinterrad des anderen Fahrzeuges ist.

30.3.3 Überholen auf der Innenseite einer Kurve:

Jedes zu überholende Fahrzeug muss einem überholenden Fahrzeug ausreichend Platz machen, wenn dieses einen wesentlichen Teil des Fahrzeuges neben dem zu überholenden Fahrzeug hat.

Bei der Beurteilung, was unter solchen Umständen ein signifikanter Teil ist, werden der Renndirektor und/oder die Sportkommissare berücksichtigen, ob die Front des überholenden Fahrzeuges spätestens am Einlenkpunkt in die Kurve neben der seitlichen Mittellinie des anderen Fahrzeuges liegt. Im Allgemeinen wird auch berücksichtigt, ob das Überholmanöver in einer sicheren und kontrollierten Weise durchgeführt wurde.

30.3.4 Überholen an der Außenseite einer Kurve:

Jedes Fahrzeug, das überholt wird, muss einem überholenden Fahrzeug ausreichend Platz machen, wenn dieses einen wesentlichen Teil des Fahrzeuges neben dem überholten Fahrzeug hat.

Bei der Beurteilung, was unter diesen Umständen ein signifikanter Teil ist, werden der Rennleiter und/oder die Sportkommissare berücksichtigen, ob die Front des überholenden Fahrzeuges während der gesamten Kurve neben dem anderen Fahrzeug liegt. Im Allgemeinen wird auch berücksichtigt, ob das Überholmanöver in einer sicheren und kontrollierten Weise durchgeführt wurde.

30.3.5 Verteidigen einer Position

Der verteidigende Fahrer darf nur einmal die Richtung wechseln, bevor er bremst. Gemäß den FIA-Fahrregeln (ISC, Anhang L, Kapitel 4) darf der verteidigende Fahrer zur Ideallinie zurückkehren, muss aber mindestens eine Fahrzeugbreite Abstand zum Streckenrand lassen.

Jeder Richtungswechsel eines Fahrers, der auf ein nachfolgendes Fahrzeug oder nachfolgende Fahrzeuge reagiert, das versucht oder die versuchen zu überholen (und selbst bereits einen Richtungswechsel eingeleitet haben), wird als Blockieren angesehen und kann bestraft werden.

30.4 Jedes Anhalten vor, in oder nach einer Kurve ist verboten. Fahrer, die auf der Strecke zum Halten kommen, müssen ihr Fahrzeug auf dem kürzesten Weg und mit größter Vorsicht neben der Rennstrecke abstellen. Das Fahrzeug muss mit dem Lenkrad in seiner bestimmungsgemäßen Position auf der Lenksäule und dem Getriebe in Neutralstellung (Leerlauf) abgestellt werden. Dies gilt auch dann, wenn die Fahrzeuge im Parc fermé abgestellt werden.

Der Fahrer muss sich anschließend, sofern er nicht bei der Bergung seines Fahrzeuges behilflich sein kann, sofort in einen sicheren Bereich, in jedem Fall mindestens hinter die erste Schutzlinie begeben. Den Anweisungen der Offiziellen ist Folge zu leisten.

30.5 Die Rennstrecke wird jeweils auf beiden Seiten der Fahrbahn durch eine weiße Linie begrenzt. Die Kerbs sind nicht Bestandteil der Rennstrecke im Sinne dieses Artikels. Die Fahrer dürfen die Rennstrecke innerhalb der weißen Linien auf der gesamten Breite nutzen. Befindet sich ein Fahrzeug mit allen vier Rädern außerhalb der weißen Linien gilt dieses grundsätzlich als Verlassen der Rennstrecke.

30.6 Es ist verboten, das Fahrzeug entgegen oder quer zur Fahrtrichtung zu bewegen, es sei denn, es ist zwingend erforderlich, um das Fahrzeug aus einer gefährlichen Position zu bringen oder ein Sportwart hat eine entsprechende Anweisung gegeben.

Es ist Aufgabe der Sportwarte der Streckensicherung, liegengebliebene Fahrzeuge so schnell wie möglich an einen sicheren Ort zu verbringen, so dass dieses Fahrzeug keine Behinderung oder Gefahr für andere Teilnehmer darstellt. Es ist jedem Teilnehmer streng untersagt, ein Fahrzeug während eines Wettbewerbs, außer auf Anweisung eines Sportwartes, zu schieben. Dem Fahrer darf außerhalb der Boxengasse während den Trainingsläufen, den Qualifyings und den Wertungsläufen nur von Sportwarten geholfen werden.

Nimmt ein Teilnehmer in einem Qualifying bzw. in einem Wertungslauf Hilfe durch Fahrzeuge der mobilen Streckensicherung („Mechanische Hilfeleistung“) in Anspruch, ist für diesen Teilnehmer der betreffende Veranstaltungsteil beendet.

Sollte in diesem Fall der Teilnehmer das jeweilige Qualifying bzw. den jeweiligen Wertungslauf dennoch fortsetzen, wird dies wie folgt geahndet:

Gefahrenere Runden und Rundenzeiten werden ab dem Zeitpunkt der unerlaubten Fortsetzung nicht mehr gewertet. Dem Teilnehmer wird zusätzlich die schwarze Flagge gezeigt.

30.7 Falls es in diesem Reglement nicht ausdrücklich erlaubt ist, darf niemand außer dem Fahrer ein liegengebliebenes Wettbewerbsfahrzeug berühren, es sei denn, es befindet sich in der Boxengasse, im Fahrerlager oder in der Startaufstellung. Die Inanspruchnahme oder Duldung fremder Hilfe durch Sportwarte der Streckensicherung oder anderer Personen, die aus Sicherheitsgründen dringend geboten ist, ist von vorstehender Regelung ausgenommen.

Reparaturen und sonstige Arbeiten am Wettbewerbsfahrzeug dürfen nur an / in den zugewiesenen Boxen, im Fahrerlager und in der Startaufstellung ausgeführt werden. Teammitglieder dürfen während des Wertungslaufs und der Trainingsläufe die Rennstrecke nicht betreten.

Arbeiten in der Boxengasse unter einem Wettbewerbsfahrzeug sind nur erlaubt, wenn dieses durch eine Vorrichtung gegen unbeabsichtigtes Herunterlassen gesichert ist.

30.8 Fahrer, die andere Teilnehmer offensichtlich behindern bzw. blockieren, können bestraft werden.

30.9 Fahrer, die von der Strecke abkommen, dürfen nur so wieder auf die Strecke zurückfahren, dass andere Teilnehmer dadurch nicht gefährdet oder behindert werden. Teilnehmer, die sich durch das Verlassen der Strecke einen dauerhaften Vorteil verschaffen, können je nach den Umständen mit Wertungsstrafen oder Strafen belegt werden. Es liegt im Ermessen des Renndirektors, den Fahrern die Möglichkeit zu geben, den durch das Verlassen der Strecke erworbenen Vorteil zurückzugeben. Besondere Streckenteile (Bremskurven, Schikanen) können von Sachrichtern beobachtet werden.

30.10 Jeder Fahrer, der die Rennstrecke verlassen will, muss diese Absicht rechtzeitig anzeigen und diese so verlassen, dass niemand gefährdet wird. Fahrer, die in die Boxengasse einfahren, haben folgende Vorschriften strengstens zu beachten:

Sie müssen sich auf die Einfädelspur zur Boxengasse begeben und dürfen diese nicht mehr verlassen. Ab Auffahrt auf diese Einfädelspur hat der Fahrer seine Geschwindigkeit so herabzusetzen, dass er sein Fahrzeug ohne Gefährdung anderer Teilnehmer oder Sportwarte an den Boxen zum Halten bringen kann. Jeder Boxenstopp muss entweder unmittelbar vor den zugewiesenen Boxen oder in den entsprechenden Boxen des jeweiligen Teams durchgeführt werden. Innerhalb der Boxengasse haben Fahrzeuge auf der „fast lane“ gegenüber solchen auf der „working lane“ Vorfahrt.

Nach Beendigung des Boxenstopps darf der Fahrer erst am Ende der Boxenanlage wieder auf die Strecke fahren. Dabei hat er darauf zu achten, dass er andere Teilnehmer weder gefährdet noch behindert. Das Überfahren der Begrenzungslinie am Ende der Boxengasse ist strengstens verboten und wird durch den Renndirektor während der Freien Trainings mit einer Verwarnung, während der Qualifyings mit einer Rückversetzung um mindestens 3 Startplätze und in den Wertungsläufen mit mindestens einer Strafe gemäß Artikel 16 geahndet.

Das Einhalten der maximal zulässigen Geschwindigkeit wird überwacht. Das Ergebnis der Geschwindigkeitsmessung ist eine Sachrichterentscheidung. Während der gesamten Veranstaltung beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit in der Boxengasse zwischen den beiden Markierungen (Boxeneingang / Boxenausgang) 50 km/h. Die Änderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in der Boxengasse aus Sicherheitsgründen obliegt allein dem Renndirektor. Das Rückwärtsfahren der Fahrzeuge mit eigener Motorkraft ist in der Boxengasse verboten.

Das Überschreiten der Geschwindigkeitsbegrenzung in der Boxengasse wird durch den Renndirektor wie folgt geahndet:

während der Trainings, Qualifyings: Überschreitung bis maximal 10 km/h: Geldstrafe in Höhe von 50 € pro km/h-Überschreitung
 Überschreitung über 10 km/h: Geldstrafe in Höhe von 500 € zuzüglich eine Rückversetzung um 3 Startplätze für den nächsten Wertungslauf

während der Wertungsläufe: mindestens Strafe gemäß Artikel 16.

Weiterhin ist zu beachten, dass während des Pflichtboxenstopps ein abnormal langsames Fahren und eine Behinderung anderer Teilnehmer bestraft wird.

Eine weitere Bestrafung, insbesondere bei gefährlichem oder mehrfachem Verstoß während der Saison, bleibt den Sportkommissaren vorbehalten.

30.11 Teilnehmer, deren Fahrzeuge Öl verlieren, haben die Strecke sofort zu verlassen. Es ist verboten, solche Fahrzeuge ohne Rücksicht auf Verschmutzungen der Fahrbahn zu den Boxen zu fahren.

30.12 Die Teilnehmer müssen Fahrlicht und Rücklicht und ggf. Regenlicht der Wettbewerbsfahrzeuge einschalten, sobald auf Seite 7 der offiziellen Zeitnahmemonitore die Meldung "Lights on" erscheint bzw. das Schild "Lights on" an der Ziellinie gezeigt wird.

30.13 Der Renndirektor ist befugt, jedes Fahrzeug anhalten und überprüfen zu lassen, welches einen Unfall hatte bzw. bei dem die Lichter ohne Funktion sind. Wird ein Fahrzeug angehalten, so darf es nach Abschluss der Überprüfung bzw. der Reparatur den Wertungslauf wieder aufnehmen.

30.14 Während des Einsatzes von Rettungs- und Sicherheitsfahrzeugen ist besonders umsichtig und vorsichtig zu fahren und diesen Platz zu machen.

30.15 Die Mitnahme von Öl, Wasser und Kraftstoff in Reservebehältern oder die Mitnahme von leeren Reservebehältern im Wettbewerbsfahrzeug ist nicht gestattet.

30.16 Es ist während der Trainingsläufe, der Qualifyings und der Wertungsläufe verboten, die Boxentore zu schließen bzw. Stellwände aufzustellen, Abdeckungen zu verwenden oder andere Maßnahmen zu treffen, die die Sicht auf die Fahrzeuge beeinträchtigen, während sich die Fahrzeuge im Fahrerlager, in den Boxen, in der Boxengasse oder in der Startaufstellung befinden.

Ausgenommen sind Abdeckungen die eindeutig nur zum Schutz mechanisch empfindlicher Bereiche (z.B. offene Ansaugkanäle) oder dem Brandschutz dienen.

Insbesondere ist folgendes nicht zulässig:

- Das Abdecken des Heckflügels.
- Die Verwendung von Boxenstopp-Stationen, Werkzeugkästen, Reifentrolleys, Motorhauben und ähnlichem als Sichtschutz.

Folgendes ist erlaubt:

- Das Abdecken beschädigter Fahrzeuge oder Teile.
- Das Abdecken des Fahrzeugs im Parc fermé oder in der Boxengasse bei Regen.
- Hitzeschutzabdeckungen in der Startaufstellung.

Mit Zustimmung des Technischen Delegierten ist es in Einzelfällen zulässig, bei schwerwiegenden Unfallreparaturen das Boxentor zu schließen.

30.17 Außer durch das Fahren auf der Rennstrecke und in der Boxengasse, das Fegen mittels handelsüblichen Besen und das Entfernen von Wasser mittels handelsüblichen Gummischiebern im Bereich der Boxenstoppstationen, dürfen Fahrer und Bewerber keine Maßnahmen ergreifen, um den Reibwert der Fahrbahnoberfläche an irgendeiner Stelle zu verändern.

30.18 Fahrer mit medizinischen Besonderheiten (wie z.B. Allergien, Bluter, Diabetiker usw.) sind immer verpflichtet, vor Beginn einer Veranstaltung dem Medizinischen Einsatzleiter (Chief Medical Officer - CMO) eine schriftliche Mitteilung mit Name und Start-Nr. des Wettbewerbsfahrzeuges zu übergeben. Teilnehmer mit Verletzungen bzw. vorübergehenden Behinderungen sind ebenfalls verpflichtet, sich unverzüglich dem Medizinischen Einsatzleiter (Chief Medical Officer - CMO) vorzustellen.

ARTIKEL 31 FLAGGENZEICHEN / SIGNALGEBUNG

Die Rettungsdienste und die Streckenüberwachung sind nach den Bestimmungen des Anhang H zum Internationalen Sportgesetz der FIA geregelt. Die Fahrer sind verpflichtet, sich mit diesen Bestimmungen vertraut zu machen, die Signalgebung zu beachten und damit erteilte Anweisungen zu befolgen. Die Signalgebung kann sowohl durch Flaggen als auch durch LED-Panels (Light-Flags) und das Fahrer-Info-Display (Fahrzeug Display) erfolgen. Bei unterschiedlichen Signalen hat das Signal mit der höheren Warnstufe Priorität.

Die Flaggenzeichen entbinden die Fahrer nicht von ihrer Pflicht, sich bei erkennbaren Gefahren so zu verhalten, dass andere nicht gefährdet werden.

ARTIKEL 32 TRAINING

32.1 Am Tag vor dem ersten Wertungslauf finden, gemäß Zeitplan der jeweiligen DTM-Veranstaltung, ein freies Training von 55 Minuten (FP1) und ein freies Training von je 45 Minuten statt. Dabei gelten die folgenden Bedingungen:

Im freien Training werden lediglich gezeitete Runden gewertet, welche auf der Rennstrecke und außerhalb der Boxengasse begonnen und beendet werden.

32.2 Das Training findet gemäß Zeitplan der jeweiligen DTM-Veranstaltung statt.

32.3 Für den Abbruch eines Trainings gilt:

Der Renndirektor kann ein Training unterbrechen, wenn die Strecke durch einen Unfall blockiert ist oder eine Fortführung aufgrund des Wetters oder anderer Bedingungen zu gefährlich erscheint. In diesem Fall wird auf Anweisung des Renndirektors an allen Streckenposten die rote Flagge und an der Startlinie das Ampelzeichen zum Abbruch gezeigt. Ab diesem Zeitpunkt besteht Überholverbot, die Boxenausfahrt wird geschlossen und alle Fahrzeuge müssen langsam zu ihren jeweiligen Boxen fahren. Liegegebliebene Fahrzeuge werden von der Rennstrecke geborgen. Sie werden nach Möglichkeit in die Boxengasse gebracht. Eine Verpflichtung des Veranstalters hierzu besteht nicht.

Der Renndirektor hat das Recht einen Trainingslauf so oft und so lange zu unterbrechen, wie er dies für Bergungs- bzw. Aufräumarbeiten als notwendig erachtet.

Außer in den Qualifyings führt eine Unterbrechung nicht zur Verlängerung des entsprechenden Veranstaltungsteils bzw. zur Änderung des Zeitplans.

Ein Protest gegen eventuelle Auswirkungen hinsichtlich der Zulassung zum Start eines Fahrers aufgrund der Unterbrechung eines oder mehrerer Trainingsläufe sowie gegen die zeitliche Verkürzung eines Trainings ist nicht zulässig.

Ein abgebrochener Trainingslauf wird nur auf Anweisung des Renndirektors wieder gestartet.

32.4 Grundsätzlich darf kein Fahrer in den Wertungslauf starten, wenn er nicht zumindest an einem Training teilgenommen hat.

32.5 Während jedem Training befindet sich an der Boxenausfahrt eine Ampel, die grün oder rot anzeigt. Die Fahrzeuge dürfen die Boxengasse nur verlassen, wenn die Ampel grün geschaltet ist. Zusätzlich wird an der Boxenausfahrt eine blaue Flagge und/oder ein blaues Blinklicht gezeigt, um den Fahrern an der Boxenausfahrt anzuzeigen, wenn sich auf der Strecke ein Fahrzeug nähert.

ARTIKEL 33 QUALIFYING

33.1 Grundsätzlich findet vor jedem Wertungslauf ein Qualifying von 20 Minuten statt.

Im Qualifying werden lediglich gezeitete Runden gewertet, welche auf der Rennstrecke und außerhalb der Boxengasse begonnen und beendet werden.

Das Be- und Enttanken im Qualifying ist verboten.

Im Zeitraum von 30 Minuten bis 5 Minuten vor Beginn des jeweiligen Qualifyings ist es verboten, Räder auf dem Fahrzeug zu montieren.

33.2 Wird ein Qualifying aufgrund einer Entscheidung des Renndirektors abgebrochen, wird die Rennleitung in jedem Fall versuchen, das abgebrochene Qualifying so schnell wie möglich fortzusetzen. Die Pause wird nach dem Zeichen zum Abbruch so gering wie möglich gehalten. Alle Informationen bezüglich des Zeitablaufs, insbesondere die neue Startzeit, werden den Teilnehmern auf Seite 7 der Zeitnahme Monitore übermittelt. Für den verbleibenden Teil des Qualifyings wird eine Mindestfahrdauer von drei (3) Minuten gewährleistet, auch wenn dadurch die vorgesehene Gesamtfahrzeit des Qualifyings von 20 Minuten überschritten wird. Art. 34 bleibt unberührt.

33.3 Erzielt ein Fahrer in einer Runde, in der er an einem beliebigen Punkt der Rennstrecke eine gezeigte gelbe Flagge passiert hat, eine bessere Rundenzeit als die bis zu diesem Zeitpunkt erreichte, so wird diese Runde nicht gewertet. Der Renndirektor und / oder die Sportkommissare können darüber hinaus weitere Wertungsstrafen und / oder Strafen verhängen.

33.4 Wenn nach Auffassung der Sportkommissare während des Qualifyings ein Fahrer sein Fahrzeug absichtlich anhält oder einen anderen Fahrer in irgendeiner Weise behindert, wird der betreffende Fahrer bestraft.

33.5 Nach Ablauf der Zeit des jeweiligen Qualifyings unterliegen alle Wettbewerbsfahrzeuge, die am Qualifying teilgenommen haben, auf dem gesamten Gelände der Rennstrecke den Parc fermé-Bestimmungen. Es sind jegliche technischen Änderungen am Fahrzeug untersagt. Es ist auch verboten, während der Fahrt von der Strecke in den Parc fermé, Materialien oder Substanzen vom Fahrzeug zu entfernen oder dem Fahrzeug hinzuzufügen.

Alle Fahrzeuge haben sich auf direktem Wege zu dem in der jeweiligen Veranstaltungsausschreibung angegebenen Parc fermé zu begeben.

Jedes Fahrzeug muss mit dem Lenkrad in seiner bestimmungsgemäßen Position auf der Lenksäule und dem Getriebe in Neutralstellung (Leerlauf) abgestellt werden.

Datenträger aus teameigenen Datenloggern dürfen nach dem Abstellen des Fahrzeugs im Parc fermé vom Fahrer aus dem Auto entnommen werden. Die Entnahme durch eine andere Person als dem Fahrer und/oder zu einem späteren Zeitpunkt vor dem Ende des Parc fermé ist verboten.

33.6 Fahrer, die am jeweiligen Qualifying nicht teilgenommen haben oder keine gezeitete Runde gefahren sind, dürfen nur aufgrund einer besonderen Genehmigung durch den Renndirektor am Wertungslauf teilnehmen. Hierzu ist ein entsprechender schriftlicher Antrag bis spätestens zwei Stunden vor dem Start in die Einführungsrunde einzureichen.

33.7 Unmittelbar nach den Qualifyings wird eine Ergebnisliste erstellt, in der die schnellste gewertete Runde je Fahrer ersichtlich ist. Haben mehrere Fahrer innerhalb eines Qualifyings identische Rundenzeiten erreicht, hat der Fahrer Vorrang, der diese Zeit zuerst erzielt hat.

ARTIKEL 34 ENDGÜLTIGER ABBRUCH DES QUALIFYING

Wird ein Qualifying abgebrochen und kann aufgrund besonderer Umstände nicht wieder neu gestartet werden, gilt folgendes:

- a. Haben bis zum Zeitpunkt des Abbruchs alle Fahrer eine Runde außerhalb der Boxengasse begonnen und außerhalb der Boxengasse beendet, so werden für die Startaufstellung die in diesem Qualifying erzielten Rundenzeiten herangezogen.
- b. Haben bis zum Zeitpunkt des Abbruchs nicht alle Fahrer eine Runde außerhalb der Boxengasse begonnen und außerhalb der Boxengasse beendet (gezeitete Runde), werden für die Startaufstellung zunächst alle Fahrer entsprechend ihrer Rundenzeit herangezogen, die eine gezeitete Runde erzielt haben. Anschließend werden alle Fahrer, die keine gezeitete Runde erzielt haben, nach dem aktuellen Tabellenstand der Fahrerwertung berücksichtigt.

ARTIKEL 35 REGENTRAINING / REGENRENNEN

Wurde die Erlaubnis zur Verwendung von Regenreifen gemäß Artikel 25.4b durch den Renndirektor erteilt, liegt die Entscheidung über die Verwendung von Slick-Reifen oder Regenreifen während der Trainings, der Qualifyings und der Wertungsläufe in der Verantwortung der Teilnehmer. Es wird ein Schild "wet practice", "wet race" oder „wet track" gezeigt.

Der Renndirektor kann die Verwendung von Regenreifen vorschreiben.

ARTIKEL 36 STARTAUFSTELLUNG

36.1 Die Startplätze für die Wertungsläufe ergeben sich aufgrund der jeweils in den jeweiligen Qualifyings ermittelten schnellsten Rundenzeiten. Dabei gelten die schnellsten Runden des ersten Qualifyings für den ersten Wertungslauf, die des zweiten Qualifyings für den zweiten Wertungslauf.

Ein Tausch der Startposition ist nicht möglich. Haben mehrere Fahrer identische Rundenzeiten erreicht, erhält der Fahrer den besseren Startplatz, der diese Zeit zuerst erzielt hat.

36.2 Wenn mehr als ein Fahrer in einem Qualifying keine Rundenzeit erzielt hat, so werden diese Fahrer auf schriftlichen Antrag in nachstehender Reihenfolge am Ende des Feldes platziert:

- a) die Fahrer, die in ihre gezeitete Runde gestartet sind;
- b) die Fahrer, die in keine gezeitete Runde gestartet sind;
- c) die Fahrer, die die Boxengasse nicht verlassen haben.

36.3 In jedem Fall müssen Fahrer, deren Rundenzeiten durch den Renndirektor oder die Sportkommissare gestrichen wurden, hinter den zuvor aufgeführten Fahrern am Ende der Startaufstellung platziert werden.

36.4 Eine eventuelle Anwendung von Artikel 18 findet erst nach der Ermittlung der Startaufstellung gemäß den vorstehenden Artikeln statt.

36.5 Die Startaufstellung für den Wertungslauf wird spätestens eine Stunde vor dem Start in die Einführungsrunde veröffentlicht. Qualifizierte Teilnehmer, denen eine Teilnahme nicht möglich ist, haben sich bis zu diesem Zeitpunkt beim Renndirektor abzumelden.

36.6 Die Wettbewerbsfahrzeuge müssen in Rennrichtung fahrend zum Startplatz bewegt werden. Ein Schieben oder Fahren gegen die Rennrichtung ist weder in der Boxengasse noch auf der Rennstrecke (Ausnahme kleinere Positionskorrekturen unmittelbar bei der Startposition) zulässig.

36.7 Wird die Ampel am Ende der Boxengasse auf Rot geschaltet, dürfen Fahrzeuge, die sich ab diesem Zeitpunkt noch in der Boxengasse befinden, nicht mehr in die Startaufstellung fahren.

Sobald das gesamte Feld in die Einführungsrunde beziehungsweise in den Wertungslauf gestartet ist, dürfen die Fahrzeuge aus der Boxengasse nachstarten, vorausgesetzt, die Ampel am Ende der Boxengasse zeigt grün. Die entsprechenden Startplätze in der Startaufstellung müssen frei bleiben.

36.8 Sobald die Wettbewerbsfahrzeuge auf ihrem Startplatz stehen, ist pro Fahrzeug eine von der GTM GmbH zur Verfügung gestellte gebrandete Sonnenschutzfolie auf der Frontscheibe bis zur 5-Minuten-Tafel anzubringen.

ARTIKEL 37 STARTART

Der Wertungslauf wird rollend gestartet. Die Startaufstellung erfolgt in 2 x 2 Startreihen (Rolling-Start). Der Abstand zwischen den Startreihen muss maximal eine Fahrzeuglänge Meter betragen. Die Pole-Position befindet sich auf dem Startplatz mit der kürzesten Entfernung zur ersten Kurve nach der Startlinie.

ARTIKEL 38 START / STARTVERZÖGERUNG

38.1 Ca. 40 Minuten vor dem Beginn der Einführungsrunde wird die Boxengasse geöffnet und die Fahrzeuge dürfen ihre Boxen für eine Informationsrunde verlassen.

Am Ende dieser Runde haben die Fahrzeuge im Schrittempo in die Startaufstellung einzufahren und ihre Startposition einzunehmen. Dort ist der Motor abzustellen.

Detaillierte Informationen über die einzunehmenden Startpositionen am Ende der Informationsrunde und den gesamten Ablauf werden im Drivers Briefing bekannt gegeben.

Es ist nicht zulässig, eine weitere Informationsrunde zu absolvieren. Fahrzeuge, die wieder in die Boxengasse einfahren, dürfen diese erst nach Beginn der Einführungsrunde gemäß den nachfolgenden Regelungen wieder verlassen. Das Schieben oder Fahren gegen die Rennrichtung ist weder in der Boxengasse noch auf der Rennstrecke (Ausnahme: im Rahmen der Startfeldpräsentation oder kleine Positionskorrekturen unmittelbar bei der Startposition) zulässig.

Nach Verlassen der Boxengasse bis zum Start des Wertungslaufs sind Reifenwechsel verboten. Ausgenommen davon ist der Wechsel von beschädigten Reifen und der Wechsel von Slicks auf Regenreifen und umgekehrt.

Ca. 35 Minuten vor dem Beginn der Einführungsrunde wird die Boxengasse geschlossen.

Jedes Fahrzeug, das die Boxengasse zu diesem Zeitpunkt noch nicht verlassen hat, kann aus der Boxengasse starten. Es darf nur mit dem rennfertigen Fahrer im Fahrzeug zum Ende der Boxengasse bewegt werden. Diese Fahrzeuge haben die Möglichkeit, nachdem das gesamte Feld in seiner Einführungsrunde an der Boxenausfahrt vorbeigefahren ist – innerhalb von 10 Sekunden – die Boxengasse zu verlassen und die Einführungsrunde am Ende des Feldes zu absolvieren. Der ursprüngliche Startplatz darf nicht eingenommen werden.

Fahrzeuge, die nicht innerhalb der 10 Sekunden die Boxengasse verlassen, haben die Möglichkeit aus der Boxengasse in den Wertungslauf zu starten, nachdem das gesamte Feld nach dem Erteilen des Startzeichens die Boxenausfahrt passiert hat.

Ein Verstoß gegen die vorstehenden Vorschriften wird mindestens mit einer Strafe gemäß Artikel 16 geahndet.

38.2 Das Herannahen des Starts zur Einführungsrunde wird durch Tafeln mit folgender Aufschrift in entsprechender zeitlicher Reihenfolge angezeigt. Zusammen mit den Tafeln (siehe nachstehende Beschreibung) wird gleichzeitig ein akustisches Warnsignal gegeben:

a) 10-Minuten-Tafel:

Start des Countdowns, Grünes Licht bzw. grüne Flagge (Beginn der Einführungsrunde) erfolgt in 10 Minuten.

b) 5-Minuten-Tafel:

nur noch Teammitglieder und Offizielle dürfen sich in der Startaufstellung aufhalten. Grünes Licht bzw. grüne Flagge (Beginn der Einführungsrunde) erfolgt in 5 Minuten.

c) 3-Minuten-Tafel:

Alle Fahrzeuge müssen auf ihren Rädern stehen. Sie dürfen nicht wieder angehoben werden. Ein Verstoß gegen diese Vorschrift wird mit einer Strafe gemäß Artikel 16 bestraft. Grünes Licht bzw. grüne Flagge (Beginn der Einführungsrunde) erfolgt in 3 Minuten.

d) 1-Minuten-Tafel:

Die Motoren werden gestartet, die Fahrer sitzen in ihren Fahrzeugen. Alle Personen müssen die Startaufstellung unverzüglich verlassen. Grünes Licht bzw. grüne Flagge (Beginn der Einführungsrunde) erfolgt in einer Minute.

e) 30-Sekunden-Tafel:

Grünes Licht bzw. grüne Flagge (Beginn der Einführungsrunde) erfolgt in 30 Sekunden.

30 Sekunden nach dieser Tafel wird den Teilnehmern mit einer grünen Flagge bzw. durch Zeigen eines grünen Lichtes signalisiert, dass sie hintereinander in der Reihenfolge ihrer Startplätze hinter einem Führungsfahrzeug eine Runde zu fahren haben.

38.3

a) Die Fahrzeuge werden hinter dem Führungsfahrzeug (zeigt die gelbe Flagge) über die Rennstrecke zur Startlinie geführt (Einführungsrunde). Alternativ kann das Führungsfahrzeug auch mit gelben/ orangenen Rundumleuchten ausgestattet werden.

Der Abstand zwischen den Fahrzeugen darf nicht mehr als 3 Fahrzeuglängen betragen. Das Zurückfallenlassen und Startübungen sind verboten und können vom Renndirektor mit einer Wertungsstrafe belegt werden.

Ein Überholen während der Einführungsrunde ist nur erlaubt, wenn ein Fahrzeug beim Verlassen der Startaufstellung verspätet war und die Fahrzeuge dahinter – um andere Fahrzeuge nicht zu behindern – ein Vorbeifahren nicht vermeiden konnten. In diesem Fall dürfen die Fahrer nur überholen, um die Startreihenfolge wiederherzustellen. Fahrzeuge, die vom gesamten Feld passiert werden, verbleiben am Ende des Starterfeldes und starten auch aus der letzten Position. Wenn mehr als ein Fahrzeug davon betroffen ist, müssen sie sich in der Reihenfolge am Ende des Feldes anschließen, in welcher sie die Startaufstellung verlassen haben. Fahrzeuge, die nicht vom gesamten Feld überholt wurden, dürfen bis zum Grid-Schild die zugewiesene Startposition wieder einnehmen. Eine Veränderung der Position nach dem Grid-Schild ist ausdrücklich verboten.

In solchen Fällen obliegt es der Entscheidung des Renndirektors / Rennleiters den Start nicht freizugeben und eine weitere Formationsrunde fahren zu lassen.

b) Wenn ein Fahrer nicht zur Einführungsrunde starten kann, hat er dies unverzüglich anzuzeigen. Die restlichen Fahrzeuge müssen die Startreihenfolge beibehalten, wenn sie das liegengebliebene Fahrzeug überholen, und dabei den Fahrzeugen direkt hinter dem liegen gebliebenen Fahrzeug die Zeit und die Möglichkeit zum Überholen lassen.

Sobald das Schlussfahrzeug vorbeigefahren ist, wird / werden das / die Fahrzeug(e) unverzüglich in die Boxengasse gebracht. Dort dürfen Mechaniker des betreffenden Fahrzeugs Hilfe leisten. Das Anschieben des Fahrzeuges ist zulässig. Das / Die Fahrzeug(e) dürfen aus der Boxengasse starten.

Freibleibende Startplätze dürfen in der Formationsrunde und beim Start durch Aufrücken der anderen Fahrzeuge nicht aufgefüllt werden. Freibleibende Startreihen dürfen durch Aufrücken anderer Fahrzeuge geschlossen werden.

c) Jeder Fahrer ist dafür verantwortlich, seine Position im Starterfeld beizubehalten. Der Starter ist nicht verpflichtet, eine weitere Formationsrunde zu veranlassen, um die ursprüngliche Reihenfolge wiederherzustellen.

d) In jeder weiteren – über die ursprünglich vorgesehene Formationsrunde hinausgehende / angeordnete Formationsrunde – gelten die gleichen vorgenannten Bestimmungen.

38.4 Nach dem Ausscheren des Führungsfahrzeuges steht die Formation unter der Aufsicht des Starters. Die Fahrzeuge müssen ab diesem Zeitpunkt mit der Geschwindigkeit des Führungsfahrzeuges, oder wie durch den Renndirektor instruiert, in einer geordneten Formation in zwei Startreihen dem Startkorridor zu nähern. Dabei müssen alle Teilnehmer, die zum Zeitpunkt des Starts eine ungerade Platzierung in der Startaufstellung einnehmen (z.B. 1. Platz, 3. Platz, 5. Platz usw.) in einer Reihe hintereinanderfahren und alle Teilnehmer, die zum Zeitpunkt des Start eine gerade Platzierung in der Startaufstellung einnehmen (z.B. 2. Platz, 4. Platz, 6. Platz usw.) in der Reihe auf der anderen Seite hintereinander fahren.

Freibleibende Startplätze dürfen beim Start nicht durch Aufrücken der anderen Fahrzeuge aufgefüllt werden. Freibleibende Startreihen dürfen durch Aufrücken anderer Fahrzeuge geschlossen werden.

Alle Fahrzeuge haben sich in zwei Startreihen (in Längsrichtung gesehen über die jeweiligen Startboxen fahrend) der Startlinie zu nähern, wobei der Abstand der Fahrzeuge, die sich in einer Reihe befinden, jeweils maximal eine Fahrzeuglänge betragen darf. Das Verlassen der Startformation sowie ein Drängen nach innen oder außen ist verboten. Die Geschwindigkeit wird vom Führenden vorgegeben.

Das Rote Licht der Startampel ist angeschaltet.

Nach der Einfahrt in den Startkorridor kann der Führende zu einem von ihm gewählten Zeitpunkt beschleunigen.

Zu diesem Zeitpunkt wird das Startsignal durch Schalten der Lichter an der Startampel von Rot auf Grün gegeben. Das Überholen ist ab dem Startsignal erlaubt. Die Details und die Definition des Startkorridors werden in der Fahrerbesprechung bekannt gegeben.

Alle Fahrzeuge haben dabei als Startkorridore die auf ihrer Startseite hintereinander liegenden Startboxen zu überfahren. Jegliche Erhöhung oder Verminderung der Geschwindigkeit, das Verlassen des jeweiligen Startkorridors sowie ein Drängen nach innen oder außen ist verboten, bevor das Startsignal gegeben wurde.

Verstöße und Zuwiderhandlungen gegen diese Bestimmungen können vom Renndirektor bestraft werden.

Das Startsignal wird mit der Startampel gegeben, indem der Starter die Ampel von Rot auf Grün schaltet oder das rote Ampellicht ausschaltet. Das Startsignal erfolgt, nachdem das Fahrzeug in der Pole Position eine in der Fahrerbesprechung definierte Linie überfahren hat.

Die Details werden in der Fahrerbesprechung bekannt gegeben.

Der Starter kann den Startvorgang abbrechen, wenn die Formation seines Erachtens nicht den Vorgaben entspricht. In diesem Fall wird eine (oder mehrere) weitere Einführungsrunde(n) absolviert.

Das rote Ampellicht bleibt eingeschaltet. An der Startampel wird gelbes Blinklicht zugeschaltet und gelbe Flaggen werden von Streckenposten geschwenkt gezeigt.

Die Fahrzeuge absolvieren eine weitere Einführungsrunde, die Aufgabe und Funktion des Führungsfahrzeugs übernimmt dabei das Führungsfahrzeug, welches hierzu in der Startphase einen hierfür vorgesehenen Standort entlang der Strecke einnimmt. Am Ende der weiteren Einführungsrunde(n) erfolgt ein erneuter Startversuch. Die Details sowie der Standort des 2. Führungsfahrzeugs (Safety Car) werden in der Fahrerbesprechung bekannt gegeben.

Sollten weitere Einführungsrunde(n) absolviert werden, so wird der Wertungslauf ab dem Ende der ersten Einführungsrunde als gestartet angesehen.

Sollten auch weitere Formationsrunden nicht zu einem ordentlichen Start des Feldes führen, kann der Renndirektor die Startprozedur abbrechen und das Starterfeld mit dem Safety Car in die Startaufstellung zurückführen.

Es erscheint die Meldung »SAFETY CAR DEPLOYED« auf der Seite 7 der Zeitnahme-Monitore und alle Streckenposten zeigen geschwenkte gelbe Flaggen und ein Schild »SC« solange, bis die Fahrzeuge vor der Startlinie angehalten haben.

Alle Fahrzeuge müssen ihre Geschwindigkeit sofort deutlich reduzieren und vor der Startlinie auf ihrer ursprünglichen Startposition anhalten und die Motoren abstellen.

Die Renndauer, der Start des neuen Countdowns und das Boxenstoppzeitfenster nach einem Abbruch der Startprozedur wird vom Renndirektor in Abstimmung mit den Sportkommissaren festgelegt und auf Seite 7 der offiziellen Zeitnahme-Monitore den Teams, Bewerbern und Fahrern mitgeteilt.

38.5 Der Verursacher einer weiteren Einführungsrunde bzw. eines Startabbruchs wird den Sportkommissaren zur weiteren Bestrafung gemeldet.

38.6 Die Einhaltung der Bestimmungen während des Startablaufs wird von Sachrichtern überwacht.

38.7 Während des Starts zum Wertungslauf darf sich an der Boxenmauer keine Person aufhalten. Für den vorstehend beschriebenen Zeitablauf ist ausschließlich der offizielle Zeitplan der jeweiligen DTM-Veranstaltung verbindlich. Geringfügige Änderungen des Zeitplanes werden bis 1 Stunde vor dem Start in die Einführungsrunde auf den offiziellen Zeitnahmemonitoren bekannt gegeben.

38.8 Jeder Frühstart wird durch den Renndirektor mit einer Strafe gemäß Artikel 16 belegt. Die Sportkommissare können jedoch auch andere Strafen aussprechen. Als Frühstart gilt jedes Überholen (Verlassen der Startposition) vor dem Startsignal.

38.9 Ein Wertungslauf wird im Falle von Regen nicht abgebrochen, es sei denn, die Strecke ist blockiert oder eine Weiterfahrt wäre zu gefährlich.

Startverzögerung

38.10 Bei Bedingungen, die zu einer Startverzögerung führen, werden vom Renndirektor die folgenden Maßnahmen getroffen:

Wenn nach dem 5-Minuten-Signal, aber vor dem Start zur Einführungsrunde, starker Regen einsetzt, wird bei Start und Ziel ein Schild START DELAYED gezeigt und die gelben Blinklichter eingeschaltet. Der Startablauf beginnt wieder beim 10-Minuten-Countdown. Ab diesem Zeitpunkt wird der in Artikel 38.2 beschriebene Ablauf durchgeführt.

38.11 Steht der Start zum Wertungslauf kurz bevor und kann nach Meinung des Renndirektors ein Befahren der Strecke nicht als sicher erachtet werden, kann der Start durch Einschalten der gelben Blinklichter an der Startampel und durch Zeigen des Schildes START DELAYED, verschoben werden. Die Informationen über die wahrscheinliche Dauer der Verzögerung bzw. die neue Startzeit werden auf den Zeitnahmemonitoren gezeigt. Der Startablauf beginnt wieder mit dem 10-Minuten-Signal.

Die Renndauer und das Boxenstoppzeitfenster nach einer Startverzögerung werden vom Renndirektor in Abstimmung mit den Sportkommissaren festgelegt und auf Seite 7 der offiziellen Zeitnahme-Monitore den Teams, Bewerbern und Fahrern mitgeteilt.

38.12 Das Schild START DELAYED sollte ab der Hälfte der in der Startaufstellung stehenden Fahrzeuge nochmals gezeigt werden.

39.1 Ein Boxenstopp während eines Wertungslaufs, bei dem mehr als ein Rad gewechselt wird, kann nur dann straffrei bleiben, wenn während der gesamten Standzeit des Fahrzeugs neben allen anderen Vorschriften auch folgende Bedingungen eingehalten werden:

a) Das Wechseln der Räder, alle damit zusammenhängenden Arbeiten und/oder sonstige Tätigkeiten am Fahrzeug werden von zusammen maximal sechs (6) Personen ausgeführt. Alle sechs (6) Personen haben die von der GTM GmbH ausgegebenen Sonderidentifikationen (Armbinden) deutlich sichtbar zu tragen.

b) Die Tätigkeit von einer (1) dieser sechs (6) Personen besteht einzig darin, die Luftlanze zu bedienen.

c) Die Tätigkeit von einer (1) dieser sechs (6) Personen besteht einzig darin, die An- und Abfahrt des Fahrzeuges mittels eines in der Hand gehaltenen Lollipop zu regulieren.

d) Die Tätigkeit von einer (1) dieser sechs (6) Personen besteht einzig darin, im Bereich zwischen den Boxen und der working lane Räder entgegenzunehmen oder anzureichen.

e) Die Tätigkeit von einer (1) dieser sechs (6) Personen bestand einzig darin, im Bereich der Trennlinie zwischen fast lane und working lane Räder entgegenzunehmen oder anzureichen.

f) Die zu montierenden Hinterräder müssen so lange von in Artikel 39.1 d) bzw. e) genannten Personen aktiv und ausschließlich durch Muskelkraft gehalten werden, bis das entsprechende Fahrzeug an der Boxenstoppstation zum Halten gekommen ist. Diese Personen müssen jederzeit in der Lage sein, bei missglückter Anfahrt zur Boxenstoppstation die Räder aus dem Gefahrenbereich zu bringen.

Die Hinterräder dürfen, sobald das Team die working lane betreten hat, nicht abgelegt werden und müssen durch Muskelkraft gehalten werden, bis das entsprechende Fahrzeug an der Boxenstopp-Station zum Stehen gekommen ist.

Aus Sicherheitsgründen und um Zweifel zu vermeiden, wird klargestellt, dass die zu montierenden Hinterräder ab dem Moment, in dem das betreffende Teammitglied mit dem jeweiligen Hinterreifen die working lane betreten hat, das jeweilige Hinterrad aus Sicherheitsgründen im Bereich der gesamten Boxengasse nicht mehr flach (auf einer der Seitenflanken des Reifens liegend) auf dem Boden abgelegt werden darf, bis das betreffende Fahrzeug an der Boxenstoppstation zum Stillstand gekommen ist.

Sofern das betreffende Hinterrad nicht durch Muskelkraft in der Luft, d.h. ohne Bodenkontakt gehalten wird, ist folgendes zulässig:

- das jeweilige Hinterrad auf seiner Lauffläche bzw. einem Teil seiner Lauffläche auf dem Untergrund der working lane abzustellen und
- mit mindestens einer Hand durch eigene Muskelkraft in seiner Lage zu stabilisieren.

Die Definition der working lane im Sinne dieser Vorschrift wird den Teams in den jeweiligen Pre-Event Notes bekannt gegeben.

Die zu montierenden Vorderräder können, sofern sie nicht durch Muskelkraft gehalten werden, flach auf den Boden gelegt werden. Sofern die Räder flach auf den Boden gelegt werden: Die Räder müssen so abgelegt werden, dass von diesen Rädern keine Behinderung und Gefährdung anderer Teilnehmer ausgeht.

g) Sämtliches Equipment, welches geeignet ist, die Räder im Sinne des Buchstaben d) oder e) zu halten, ist verboten.

h) Die abmontierten Räder müssen bei der Abfahrt des Fahrzeugs flach auf dem Boden liegen oder von in Artikel 39.1 d) bzw. e) genannten Personen aktiv und ausschließlich durch Muskelkraft gehalten werden, bis das entsprechende Fahrzeug die Boxenstoppstation verlassen hat.

Sofern die Räder flach auf den Boden gelegt werden: Die Räder müssen so abgelegt werden, dass von diesen Rädern keine Behinderung und Gefährdung anderer Teilnehmer ausgeht.

Sofern die Räder durch Muskelkraft gehalten werden: Diese Personen müssen jederzeit in der Lage sein, bei missglückter Abfahrt von der Boxenstoppstation die Räder aus dem Gefahrenbereich zu bringen.

i) Bei jedem Radwechsel, der den Wechsel eines Hinterrades beinhaltet, muss der Wechsel des Hinterrades vor dem Wechsel des Vorderrades abgeschlossen sein.

j) Zum Lösen und Anziehen der Radmuttern werden zusammen maximal zwei (2) Schlagschrauben verwendet. Jeder Schlagschrauber wird verwendet, um je eine Radmutter an der Vorder- und eine an der Hinter-Achse zu lösen/anzuziehen. Kein Schlagschrauber wird von einer Person an eine andere übergeben/weitergereicht.

Es wird nicht geahndet, wenn bei einem defekten Schlagschrauber derjenige, der den Schlagschrauber auf der einen Seite bedient, nach dem vollständigen Radwechsel auf seiner Seite auf die andere Seite wechselt und dort den Radwechsel vollendet. In keinem Fall darf die funktionstüchtige Radpistole von einer Person auf eine andere Person übertragen werden.

k) Die Luft für die Aktivierung der im Fahrzeug verbauten Luftheber wird ausschließlich über ein Ventil zugeführt, dass sich auf der, der fast lane

abgewandten Fahrzeugseite befindet. Für die Verteilung der für den Betrieb der Schlagschrauber erforderlichen Druckluft wird der Luftgalgen verwendet.

l) Sämtliche Setup-Einstellungen des Fahrzeugs sind unverändert.

m) Sämtliche Arbeiten sind abgeschlossen, bevor das Fahrzeug mittels Herausziehens der Luftlanze wieder abgelassen wird.

Ob die vorstehenden Bedingungen eingehalten werden, obliegt der Beurteilung eines Sachrichters. Die vorstehenden Bedingungen entfallen, wenn die Standzeit des Fahrzeugs mehr als 15 Sekunden beträgt.

Zu keinem Zeitpunkt eines Veranstaltungsteils dürfen Räder und/oder anderes Equipment (mit Ausnahme des in Artikel 46.1 bis 46.3 definierten Boxenstopp-Equipments) in der working lane gelagert werden. Ausnahme: Die in f) bzw. h) definierten Räder dürfen unmittelbar vor dem Boxenstopp, während des Boxenstopps und unmittelbar nach der Abfahrt des Fahrzeuges von der Boxenstoppstation flach in der working lane abgelegt werden.

39.2 Für den Pflichtboxenstopp während eines Wertungslaufs gelten, zusätzlich zu den oben genannten, folgenden Regeln:

- Jedes Fahrzeug hat während eines Wertungslaufs einer DTM-Veranstaltung einen Pflichtboxenstopp zu absolvieren.
- Dieser Pflichtboxenstopp muss zwischen der 20. und der 40. Rennminute (nicht vor 20Min 00Sek 000 und nicht nach 39Min 59Sek 999) beginnen (Boxenstoppzeitfenster).
- Der Renndirektor kann bis zum Ablauf der 20. Rennminute ohne Einhaltung eines besonderen Verfahrens eine hiervon abweichende Regelung treffen (Verschiebung des Boxenstoppzeitfensters), wenn bis zum ursprünglichen Beginn des Boxenstoppzeitfensters voraussichtlich das Safety Car oder Full Course Yellow im Einsatz ist. Die Verschiebung wird auf Seite 7 der offiziellen Zeitnahme-Monitore zunächst mit der Meldung "pit stop window will be postponed" bekannt gegeben. Das geänderte Boxenstoppzeitfenster wird als absolute Uhrzeit spätestens eine (1) Minute vor dessen Beginn mit der Meldung "pit stop window from hh.mm.ss until hh.mm.ss" auf Seite 7 der der offiziellen Zeitnahme-Monitore bekannt gegeben. Die Regelung zum Beginn des Pflichtboxenstopps gilt entsprechend.
- Für den Fall, dass im Boxenstoppzeitfenster Full Course Yellow zum Einsatz kommt („Full Course Yellow deployed“ wird auf den offiziellen Zeitnahme-Monitoren angezeigt), verlängert sich das Boxenstoppzeitfenster um einmalig drei (3) Minuten. Das geänderte Boxenstoppzeitfenster wird als absolute Uhrzeit mit der Meldung "pit stop window extends to hh.mm.ss" auf Seite 7 der offiziellen Zeitnahme-Monitore bekannt gegeben.
- Im Falle einer Unterbrechung des Wertungslaufs und Verkürzung der Renndistanz legt der Renndirektor das Boxenstoppzeitfenster fest. Das geänderte Boxenstoppzeitfenster wird als absolute Uhrzeit mit der Meldung "pit stop window from hh.mm.ss until hh.mm.ss" auf Seite 7 der offiziellen Zeitnahme-Monitore bekannt gegeben.
- Maßgebend für den Beginn eines Boxenstopps ist das Überfahren der Linie, die den Beginn der Zeitmessung in der Boxengasse markiert.
- Abnormal langsames Fahren oder Anhalten in der fast lane ist verboten.

Der Pflichtboxenstopp muss an der durch den Renndirektor oder seinem Beauftragten für das betreffende Fahrzeug festgelegten Boxenstopp-Station oder innerhalb der zugeordneten Box durchgeführt werden.

Ein Boxenstopp wird nur dann als Pflichtboxenstopp gewertet, wenn die nachfolgenden Bedingungen erfüllt sind:

- er wurde innerhalb des Boxenstoppzeitfensters begonnen;
- es wurden am Fahrzeug vier komplette Räder entfernt und gegen solche ersetzt, die beim Beginn des betreffenden Boxenstopps nicht an diesem Fahrzeug montiert waren;
- der Boxenstopp wurde an der durch den Renndirektor oder seinen Beauftragten für das betreffende Fahrzeug festgelegten Boxenstopp-Station durchgeführt;
- die Boxengasse wird mit Rädern verlassen, die beim Beginn des betreffenden Boxenstopps nicht am Fahrzeug montiert waren;
- es wurden keinerlei Systeme und/oder Vorrichtungen verwendet, die Informationen über das Anzugsmoment der Radmutter erkennen oder liefern können;
- die Vorgaben des Artikels 39.1 wurden eingehalten;

Es wurden keine anderen Tätigkeiten als solche, die unmittelbar zum Wechseln der Räder notwendig sind, durchgeführt. Davon ausgenommen ist das Reinigen der Scheiben und der Kühllufteinlässe sowie das Entfernen bzw. Fixieren von sich bereits am Fahrzeug befindlichen, beschädigten Teilen.

Flüssigkeiten dürfen während des Pflichtboxenstopps nicht in das Fahrzeug eingefüllt werden.

Fahrzeuge von Fahrern, die für das gleiche Team um die Teamwertung fahren, dürfen während des Pflichtboxenstopps nicht gleichzeitig angehoben sein. Sollte diese Vorschrift nicht beachtet werden, gilt der Pflichtboxenstopp für jenes Fahrzeug als nicht durchgeführt, das zuerst angehoben war.

39.3 Die Standorte der Luftgalgen in der Boxengasse für die Durchführung des Pflichtboxenstopps werden durch den Renndirektor oder seinen Beauftragten festgelegt. Es darf je Team (2 Fahrzeuge) nur eine Boxenstopp-Station vorhanden sein.

Bewerber, die lediglich ein (1) Fahrzeug eingeschrieben haben, dürfen bei Boxenstopps eine eigene Boxenstopp-Station nutzen.

Sofern ein Bewerber ein drittes (3.) Fahrzeug einsetzt, darf dieses ausschließlich die dem Bewerber zugewiesene Boxenstopstation nutzen. Auf Antrag und nach Genehmigung durch das GT Komitee darf eine zweite (2.) Boxenstopstation genutzt werden. Für den Fall gilt:

- Bei der ersten (1.) Veranstaltung obliegt dem Bewerber die Zuteilung der genannten Fahrer zu den einzelnen Boxenstopstationen. Diese ist bis zum Beginn der Veranstaltung dem Renndirektor bekannt zu geben und darf während der Veranstaltung nicht geändert werden.
- Ab der zweiten (2.) Veranstaltung müssen sich die beiden in der Gesamtwertung am bestplatzierten Fahrer eine Boxenstopstation teilen. Dem Bewerber obliegt die Zuteilung zu den Stationen nach vorstehender Maßgabe. Diese ist bis zum Beginn der Veranstaltung dem Renndirektor bekannt zu geben und darf während der Veranstaltung nicht geändert werden.

An einer (1) Boxenstopp-Station dürfen zu keinem Zeitpunkt der Veranstaltung mehr als vier (4) Schlagschrauber gleichzeitig angeschlossen sein. Bei einem Pflichtboxenstopps dürfen maximal zwei (2) (aktive) Schlagschrauber gleichzeitig verwendet werden. Der bzw. die passive(n) Ersatz-Schlagschrauber muss/müssen während der Verwendung der beiden aktiven Schlagschrauber fest mit der Boxenstopp-Station verbunden sein. Der/die Schlagschrauber muss/müssen so geführt sein, dass von diesem/n keine Gefährdung ausgehen kann. Insbesondere sind freiliegende Schläuche zu vermeiden.

Für den Betrieb der Schlagschrauber ist ausschließlich Druckluft zulässig, ausgenommen hiervon sind elektrisch betriebene Schlagschrauber gemäß Artikel

Für den Betrieb der Boxenstopp-Stationen und zum Aktivieren der in den Rennfahrzeugen verbauten Lufthebern ist ausschließlich Druckluft zulässig. Die lichte Höhe der Galgen und aller daran befestigten Teile muss (außer unmittelbar vor und während eines Boxenstopps) mindestens 2 Meter betragen.

39.4 Wird der Pflichtboxenstopp nach dem Zeichen zur Unterbrechung des Wertungslaufs begonnen, so wird dieser Pflichtboxenstopp nur gewertet, wenn sich das Fahrzeug beim Anzeigen der Unterbrechung bereits hinter der 1. Safety Car Linie in der Boxenanfahrt oder in der Boxengasse befand.

39.5 Erfolgte ein Pflichtboxenstopp in einer Runde, die aufgrund eines Abbruchs des Wertungslaufs nicht gewertet wird, so wird dieser Pflichtboxenstopp so behandelt, als hätte er nicht stattgefunden.

39.6 Wird ein unterbrochener Wertungslauf wiederaufgenommen, müssen die Fahrer, die ihren Pflichtboxenstopp zum Zeitpunkt der Unterbrechung noch nicht absolviert hatten, den Pflichtboxenstopp im verbleibenden Teil des Wertungslaufes durchführen.

39.7 Die Fahrer erhalten für einen nicht absolvierten Pflichtboxenstopp einen streckenabhängigen in nachstehender Tabelle definierten Zeitzuschlag auf die Gesamtfahrzeit, wenn ein Wertungslauf unterbrochen und nicht wieder gestartet wird.

Strecke	Zeitzuschlag in Sekunden
Oschersleben	54
Zandvoort	35
Norising	39
Nürburgring	37
Lausitzring	41
Sachsenring	29
Red Bull Ring	33
Hockenheim	32

39.8 Wird der Pflichtboxenstopp nicht reglementkonform durchgeführt, wird der betreffende Teilnehmer mit 60 Sekunden Zeitzuschlag auf die Gesamtfahrzeit bestraft.

39.9 Während des Wertungslaufes dürfen sich, mit Ausnahme der Mechaniker der eingeschriebenen Bewerber, nur Personen in der Boxengasse aufhalten, die den entsprechenden Zusatz-Ausweis sichtbar tragen. Mechaniker dürfen die Boxengasse nur unmittelbar vor dem Beginn eines Pflichtboxenstopps betreten und müssen nach dem Ende eines Pflichtboxenstopps die Boxengasse wieder verlassen.

Vor dem Einfahren eines Fahrzeuges in die Boxengasse zum Boxenstopp muss das jeweilige Teampersonal sowie die jeweiligen Reifen zu diesem Zeitpunkt vollständig hinter der Linie, welche die jeweilige Box Richtung Boxengasse begrenzt (i.d.R. die rote Linie) in der jeweiligen Box sein.

Es wird keine Strafe verhängt, wenn das betreffende Team in die jeweilige Box zurückkehrt, ohne einen Boxenstopp gemäß Artikel 39 durchzuführen (z.B. durch einen Strategiewechsel). Diese Möglichkeit ist auf einmal (1x) pro Fahrzeug und Rennen beschränkt, d.h. ein Team mit einem eingeschriebenen Fahrzeug darf einmal (1x) an die Box zurückkehren, ein Team mit zwei eingeschriebenen Fahrzeugen zweimal (2x) usw.

39.10 Es liegt in der Verantwortung des Bewerbers, die Fahrzeuge nur dann von ihrer Boxenstopp-Station abfahren zu lassen, wenn dies ohne Gefährdung

anderer Teilnehmer möglich ist.

39.11 Die Einhaltung der vorstehenden Bestimmungen wird von Sachrichtern überwacht.

ARTIKEL 40 SAFETY CAR

40.1 Das DTM Safety Car ist für eine Hochleistungs-Fahrweise auf Rundstrecken ausgelegt und angepasst und verfügt über eine Leistung, durch welche die Geschwindigkeiten eingehalten werden können, mit denen auch die an dem Wertungslauf teilnehmenden Fahrzeuge ohne Beeinträchtigung ihrer Renntauglichkeit gefahren werden können.

Es verfügt über mindestens zwei Sitze und zwei oder vier Türen, die Sicht nach hinten muss gut sein. Der Einbau eines Überrollkäfigs gemäß Bestimmungen des Anhang J ist genauso wie FIA genehmigte Sicherheitsgurte empfohlen.

Das Fahrzeug muss hinten und an den Seiten mit der Aufschrift „SAFETY CAR“ in Buchstaben entsprechender Größe ähnlich wie die Startnummern gekennzeichnet sein. Außerdem müssen auf dem Dach mindestens ein deutlich sichtbares gelbes oder orangefarbiges Licht und ein nach hinten gerichtetes grünes Licht vorhanden sein, von denen jedes durch einen eigenen Stromkreis betrieben wird. Die außen angebrachten Lichter müssen so befestigt werden, dass sie der mit dem Fahrzeug zu erreichenden Höchstgeschwindigkeit standhalten.

Der Fahrer muss Rennerfahrung haben. An Bord befindet sich ein Beobachter, der alle Wettbewerbsfahrzeuge erkennt und der in ständigem Funkkontakt mit der Rennleitung steht. Die Besatzung muss FIA genehmigte Helme und flammenabweisende Kleidung tragen.

40.2 Das Safety Car kann durch Entscheidung des Renndirektors eingesetzt werden:

- zur Neutralisation eines Wertungslaufs, wenn sich Teilnehmer oder Sportwarte in unmittelbarer körperlicher Gefahr befinden, jedoch die Umstände den Abbruch des Wertungslaufs nicht erforderlich machen;
- zum Start eines Wertungslaufs in außergewöhnlichen Umständen (z.B. schlechtes Wetter);
- zur Wiederaufnahme eines unterbrochenen Wertungslaufs.

40.2a An den Rennstrecken müssen zwei fortlaufende, 20cm breite „Safety Car Linien“ mit rutschfester Farbe quer über die Strecke an der Boxenein- und -ausfahrt von einer Seite zur anderen an den folgenden Stellen markiert werden:

- Safety Car Linie 1: An dem Punkt, wo es sinnvoll erscheint, dass ein in die Boxengasse einfahrendes Fahrzeug das Safety Car oder ein anderes auf der Strecke verbleibendes Rennfahrzeug überholen darf. Dies ist auch der Punkt, an dem die Rennfahrzeuge das Safety Car überholen dürfen, wenn es am Ende seines Einsatzes in die Boxengasse einfährt.
- Safety Car Linie 2: An dem Punkt, an dem aus der Boxengasse ausfahrende Fahrzeuge voraussichtlich die gleiche Geschwindigkeit eingenommen haben wie die Rennfahrzeuge auf der Strecke. Ein Fahrzeug auf der Strecke darf deshalb ein aus der Boxengasse ausfahrendes Fahrzeug vor Erreichen dieser Linie überholen, ein Überholen danach ist jedoch verboten.

40.3 10 Minuten vor Start der Einführungsrunde nimmt das Safety Car die Position vor der Startaufstellung ein und bleibt dort bis zum 5-Minuten-Signal. Dann fährt es (nachstehender Artikel 40.14 ausgenommen) eine vollständige Runde auf der Rennstrecke und fährt auf den ihm vom Renndirektor zugewiesenen Standplatz.

40.4 Wenn die Anweisung zum Einsatz des Safety Car gegeben wird, erscheint die Meldung »SAFETY CAR DEPLOYED« auf der Seite 7 der Zeitnahme-Monitore und alle Streckenposten zeigen geschwenkte gelbe Flaggen und ein Schild »SC« und die gelb/orangefarbenen Lichter an der Startlinie werden eingeschaltet, bis der Safety Car-Einsatz beendet ist.

Alle Fahrzeuge müssen ihre Geschwindigkeit sofort deutlich reduzieren.

40.5 Das Safety Car fährt mit eingeschalteten gelb/orangen Leuchten unabhängig von der Position des Führenden sofort auf die Strecke ein.

40.6 Jedes Fahrzeug, welches während des Safety Car-Einsatzes unnötig langsam oder unregelmäßig fährt, wird den Sportkommissaren gemeldet. Dieses gilt sowohl für die Rennstrecke als auch für die Boxengasseneinfahrt und die Boxengasse.

40.7 Alle Wettbewerbsfahrzeuge müssen sich dann in Abständen von jeweils höchstens 5 Fahrzeuglängen in einer Linie hinter dem Safety Car einreihen, wobei das Überholen mit Ausnahme der nachfolgend aufgeführten Fälle solange verboten ist, bis die Fahrzeuge die Ziellinie passiert haben, nachdem das Safety Car in die Boxengasse eingefahren ist.

Ein Überholen ist unter den folgenden Umständen erlaubt:

- wenn ein Fahrzeug eine entsprechende Anweisung durch die Besatzung des Safety Car erhält;
- gemäß nachfolgendem Artikel 40.14;
- jedes Fahrzeug, das zu den Boxen fährt, darf an einem anderen Fahrzeug oder an dem sich auf der Rennstrecke befindenden Safety Car vorbeifahren, sobald es die 1. Safety Car-Linie überfahren hat;
- jedes Fahrzeug, welches die Boxengasse verlässt, darf durch auf der Rennstrecke fahrende Fahrzeuge überholt werden, bevor es die 2. Safety Car-Linie überquert hat;
- wenn das Safety Car zu den Boxen zurückkehrt, darf es durch andere Fahrzeuge auf der Rennstrecke überholt werden, sobald es die 1. Safety Car Linie überfahren hat;
- ein Fahrzeug, welches bei der Durchfahrt des Safety Car durch die Boxengasse an seinem zugewiesenen Boxenstopp-Platz anhält, darf überholt werden;
- wenn ein anderes Fahrzeug seine Fahrt aufgrund eines offensichtlichen Problems verlangsamt.

40.8 Auf Anweisung des Renndirektors verwendet der Beobachter im Safety Car ein grünes Licht, um Fahrzeugen zwischen ihm und dem Führenden anzuzeigen, dass sie überholen sollen. Die Anweisung erfolgt jeweils nur für das unmittelbar hinter dem Safety Car befindliche Fahrzeug. Diese Fahrzeuge fahren mit angemessener Geschwindigkeit und ohne andere Wettbewerbsfahrzeuge zu überholen weiter, bis sie die Reihe der Fahrzeuge hinter dem Safety Car erreicht haben.

40.9 Das Safety Car bleibt mindestens so lange im Einsatz, bis sich der Führende hinter ihm befindet und sich alle verbleibenden Fahrzeuge hinter ihm eingereiht haben. Wenn er sich einmal hinter dem Safety Car befindet, muss der Führende einen Abstand von nicht mehr als 5 Fahrzeuglängen einhalten (nachfolgender Artikel 40.11 ausgenommen) und alle verbleibenden Fahrzeuge müssen die Formation so geschlossen wie möglich halten.

40.10 Die Wettbewerbsfahrzeuge dürfen zu den Boxen fahren, während sich das Safety Car im Einsatz befindet. Das Safety Car darf in der Anfahrt zur Boxengasse nicht überholt werden. Gleiches gilt, solange sich das Safety Car auf der Fahrspur (fast lane) der Boxengasse befindet.

Die Fahrzeuge dürfen auf die Rennstrecke wieder einfahren, wenn die Ampel an der Boxenausfahrt grün zeigt. Sie zeigt zu jeder Zeit grün, ausgenommen, wenn das Safety Car und die Kolonne der nachfolgenden Fahrzeuge sich kurz vor der Boxenausfahrt befinden oder gerade an ihr vorbeifahren. Ein auf die Rennstrecke einfahrendes Fahrzeug muss mit einer angemessenen Geschwindigkeit weiterfahren, bis es das Ende der Fahrzeugreihe hinter dem Safety Car erreicht hat.

Unter bestimmten Voraussetzungen kann der Renndirektor das Safety Car auffordern, die Boxengasse oder andere Teile der Rennstrecke zu benutzen. In diesen Fällen und vorausgesetzt, die gelb/orangen Leuchten bleiben eingeschaltet, müssen ihm alle Fahrzeuge ohne zu überholen folgen. Jedes Fahrzeug, das unter diesen Umständen in die Boxengasse einfährt, darf an dem ihm zugewiesenen Boxenbereich anhalten. Grundsätzlich gilt: Solange die gelb/orangen Leuchten des Safety Cars eingeschaltet sind, müssen die teilnehmenden Fahrzeuge dem Safety Car unbedingt folgen.

40.11 a) Auf Anweisung des Renndirektors wird die Meldung „LAPPED CARS MAY NOW OVERTAKE“ auf Seite 7 der offiziellen Zeitnahme Monitore angezeigt und alle überrundeten Fahrzeuge werden hiermit aufgefordert, alle Fahrzeuge, die sich in der gleichen Runde wie der Führende befinden sowie das Safety Car zu überholen.

Anschließend müssen diese Fahrzeuge mit angemessener Geschwindigkeit und ohne zu Überholen so lange weiterfahren, bis sie das Ende der Reihe von Fahrzeugen hinter dem Safety Car erreichen.

Die Fahrzeuge, welche sich gemeinsam mit dem Führenden in der gleichen Runde befinden, müssen, während sie überholt werden, auf der Ideallinie fahren, es sei denn, eine abweichende Linie ist unausweichlich.

Wenn nach Auffassung des Renndirektors die Streckenbedingungen für das vorbeschriebene Zurückrudern nicht geeignet sind, wird die Meldung „OVERTAKING WILL NOT BE PERMITTED“ auf Seite 7 der offiziellen Zeitnahme Monitore gezeigt.

b) Wenn der Renndirektor das Safety Car wieder einzieht, schaltet es seine gelb/orangen Leuchten aus. Dies zeigt den Fahrern an, dass es am Ende dieser Runde in die Boxengasse einfährt.

Zu diesem Zeitpunkt darf das erste Fahrzeug in der Reihe hinter dem Safety Car die Geschwindigkeit vorgeben und, wenn notwendig, sich um mehr als 5 Fahrzeuglängen zurückfallen lassen. Um das Unfallrisiko beim Re-Start zu vermindern, müssen alle Fahrer von diesem Zeitpunkt an mit gleichmäßigem Tempo ohne Beschleunigungs-, Brems- oder andere gefährliche Manöver weiterfahren, bis das Safety Car in die Boxengasse eingebogen ist.

Wenn sich das Safety Car der Boxeneinfahrt nähert, werden die gelben Flaggen und die SC-Schilder von den Streckenposten eingezogen und durch geschwenkte grüne Flaggen und eine grüne Ampel an der Startlinie ersetzt. Diese werden gezeigt, bis das letzte Fahrzeug die Ziellinie überquert hat.

40.12 Jede während des Einsatzes des Safety Car gefahrene Runde wird als Rennrunde gewertet.

40.13 Wenn der Wertungslauf endet, während das Safety Car sich im Einsatz befindet, fährt es am Ende der letzten Runde mit ausgeschalteten Leuchten in die Boxengasse ein und die Fahrzeuge fahren wie unter normalen Umständen ohne zu überholen an der Zielflagge vorbei. Die Streckenposten zeigen weiterhin geschwenkte gelbe Flaggen.

40.14 Unter außergewöhnlichen Umständen und nach einer Unterbrechung gemäß Artikel 42.5 kann der Wertungslauf hinter dem Safety Car gestartet werden. In diesem Fall schaltet es zu irgendeinem Zeitpunkt vor dem 1-Minuten-Signal seine gelb/orangen Leuchten ein. Dies zeigt den Fahrern an, dass der Wertungslauf hinter dem Safety Car gestartet wird. Alle Streckenposten zeigen geschwenkte gelbe Flaggen und ein Schild »SC« solange, bis der Safety Car Einsatz-beendet ist.

Wenn die grünen Lichter der Startampel eingeschaltet werden, verlässt das Safety Car die Startaufstellung und alle Fahrzeuge folgen ihm in Reihenfolge der Startaufstellung in Abständen von jeweils höchstens 5 Fahrzeuglängen. Es gibt keine Einführungsrunde und der Wertungslauf gilt als gestartet, sobald die grünen Lichter der Startampel aufleuchten.

Wenn der Renndirektor das Safety Car wieder einzieht, schaltet es seine gelb/orangen Leuchten aus. Dies zeigt den Fahrern an, dass es am Ende dieser Runde in die Boxengasse einfährt. Zu diesem Zeitpunkt kann das erste Fahrzeug in der Reihe hinter dem Safety Car die Geschwindigkeit vorgeben und, wenn notwendig, sich um mehr als 5 Fahrzeuglängen zurückfallen lassen. Wenn sich das Safety Car der Boxeneinfahrt nähert, werden die gelben Flaggen und die

SC-Schilder von den Streckenposten eingezogen und durch geschwenkte grüne Flaggen und eine grüne Ampel an der Linie ersetzt. Diese werden gezeigt, bis das letzte Fahrzeug die Ziellinie überquert hat.

Überholen ist in der ersten Runde nur erlaubt, wenn ein Fahrzeug beim Verlassen seines Startplatzes verspätet ist und die nachfolgenden Fahrzeuge ein Überholen nicht vermeiden können, ohne die dahinter fahrenden Fahrzeuge übermäßig zu behindern. In diesem Fall dürfen die Fahrer nur zur Wiederherstellung der ursprünglichen Startreihenfolge überholen.

Ein Fahrzeug, das die Startaufstellung verspätet verlässt, darf kein anderes sich bewegendes Fahrzeug überholen, nachdem alle anderen Fahrzeuge die Startlinie passiert haben. Es muss sich am Ende des Feldes hinter dem Safety Car einreihen. Ist mehr als ein Fahrer betroffen, müssen sie sich am Ende des Feldes in der Reihenfolge einordnen, in der sie die Startaufstellung verlassen haben.

Gegen jeden Fahrer, der nach Meinung des Renndirektors bzw. der Sportkommissare ein anderes Fahrzeug während der ersten Runde unnötigerweise überholt hat, wird eine der in Artikel 16 aufgeführten Strafen ausgesprochen.

ARTIKEL 41 FULL COURSE YELLOW

- 1) Zur temporären Neutralisierung eines Freien Trainings oder eines Wertungslaufs kann der Renndirektor alternativ zum Einsatz des Safety Cars eine "Full Course Yellow-Phase" (FCY-Phase) anordnen.
- 2) FCY kann dann alternativ zum Einsatz kommen, wenn in einem Streckenteil doppelt geschwenkte gelbe Flaggen notwendig sind und Teilnehmer oder Offizielle in Gefahr sind.
- 3) Die Einleitung einer FCY-Phase wird den Teilnehmern über Seite 7 der offiziellen Zeitnahmemonitore mit der Nachricht "FCY DEPLOYED" mitgeteilt und an der Ziellinie und an allen Streckenposten werden geschwenkte Gelbe Flaggen und das Schild „FCY“ gezeigt.
- 4) Kein Auto darf unnötig langsam, unregelmäßig oder auf eine Weise gefahren werden, die zu irgendeinem Zeitpunkt während der FCY-Phase als potenziell gefährlich für andere Fahrer oder andere Personen angesehen werden kann. Dies gilt unabhängig davon, ob ein solches Auto auf der Strecke, in der Boxeneinfahrt, in der Boxenausfahrt oder in der Boxengasse gefahren wird.
- 5) Alle Fahrzeuge müssen sofort ihre Geschwindigkeit auf der gesamten Strecke unter Beachtung äußerster Vorsicht auf 80 km/h reduzieren (keine Vollbremsung; aber auch kein langsames Ausrollen). Eine hiervon abweichende Festlegung der Höchstgeschwindigkeit kann in der Fahrerbesprechung erfolgen. Alle Fahrzeuge müssen die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit bis zur Beendigung der FCY-Phase einhalten (siehe Artikel 42.6).
- 6) Mit Ausnahme der unter a) bis d) aufgeführten Fälle darf kein Fahrer während der FCY-Phase ein anderes Auto auf der Strecke überholen. Ausnahmen hiervon sind:
 - a) jedes Fahrzeug, welches zu den Boxen fährt, darf an einem anderen Fahrzeug vorbeifahren, sobald es die 1. Safety Car-Linie überfahren hat.
 - b) jedes Fahrzeug, welches die Boxengasse verlässt, darf auf der Rennstrecke fahrende Fahrzeuge überholen oder durch diese überholt werden, bevor es die 2. Safety Car-Linie überfahren hat.
 - c) jedes Fahrzeug, welches sich in der Boxeneinfahrt, der Boxengasse oder am Boxenausgang befindet, kann ein anderes Fahrzeug überholen, das sich ebenfalls in einem dieser drei Bereiche befindet.
 - d) wenn ein anderes Fahrzeug seine Fahrt aufgrund eines offensichtlichen Problems verlangsamt.
- 7) Wenn der Renndirektor entscheidet, dass die FCY-Phase beendet werden kann, wird die Nachricht "FCY ENDING" über die offiziellen Zeitnahmemonitore an alle Teilnehmer gesendet. Zwischen 10 bis 15 Sekunden später werden die gelben Flaggen und die FCY-Schilder gleichzeitig eingezogen und durch grüne Flaggen an allen Streckenposten und an der Ziellinie ersetzt. Für alle Teilnehmer ist sofort der betreffenden Veranstaltungsteil wieder freigegeben.
- 8) Jede während der „FCY-Phase“ zurückgelegte Runde wird gewertet.
- 9) Ein Verstoß gegen vorstehende Regelungen mit einer Wertungsstrafe mit einer Wertungsstrafe gemäß Artikel 16 geahndet.
- 10) Während der Meldungen "Full Course Yellow deployed" und "Green Flag" auf den offiziellen Zeitmessmonitoren ist die Boxeneinfahrt geschlossen. Boxenstopps, die nach der Meldung "Full Course Yellow deployed" begonnen werden, werden nicht als Pflichtboxenstopps gewertet. Zur Klarstellung: Ein Boxenstopp gilt im Sinne dieser Regel als begonnen, wenn das betreffende Fahrzeug die erste (1.) Safety-Car-Linie bei der Einfahrt in die Boxengasse passiert hat.

Nur gültig für die Wertungsläufe auf dem Lausitzring (Round 5): Die Einfahrt in die Boxengasse während dieser Zeit hat eine Durchfahrtsstrafe für den betreffenden Teilnehmer zur Folge. Eine Strafe wird nicht verhängt, wenn sich der Teilnehmer hinter der ersten Safety-Car-Linie in der Einfahrt zur Boxengasse befand, als die Meldung "Full Course Yellow deployed" erschien.

- 11) Falls im Zeitfenster für den Pflichtboxenstopp „Full Course Yellow“ verwendet wird ("Full Course Yellow deployed" wird auf den Monitoren der offiziellen Zeitnahme angezeigt), wird das Zeitfenster für den Boxenstopp einmal um drei (3) Minuten verlängert. Das geänderte Boxenstopp-Zeitfenster wird als absolute Zeit mit der Meldung "pit stop window extends to hh.mm.ss" auf Seite 7 der offiziellen Zeitnahme-Monitore angezeigt. In jedem Fall wird ein Boxenstoppfenster von 3 Minuten nach Beendigung von Full Course Yellow garantiert.

ARTIKEL 42 UNTERBRECHUNG EINES WERTUNGSLAUFES

42.1 Wenn es notwendig wird, einen Wertungslauf zu unterbrechen, weil die Strecke durch einen Unfall blockiert ist oder weil eine Fortführung aufgrund des Wetters oder anderer Bedingungen zu gefährlich erscheint, wird auf Anweisung des Renndirektors an allen Streckenposten die rote Flagge und an der Startlinie das Ampelzeichen zur Unterbrechung gezeigt.

42.2 Sobald dieses Zeichen gegeben wird, besteht Überholverbot und die Boxenausfahrt wird geschlossen. Alle Fahrzeuge müssen langsam zur Startaufstellung fahren. Das erste dort angekommene Fahrzeug nimmt die Pole-Position ein. Alle nachfolgenden Fahrzeuge füllen die dahinter liegenden Startplätze / Startboxen auf, bis die Fahrer darüber informiert werden, ob der Wertungslauf wieder aufgenommen oder beendet wird.

Falls das Safety Car die Boxengasse benutzt (Artikel 40.10), werden die Teilnehmer in der fast lane hintereinander gereiht.

42.3 Für den Fall, dass die Strecke blockiert ist, werden die hiervon betroffenen Fahrzeuge auf Anweisung der Sportwarte zur Startaufstellung beordert und dort an den Positionen aufgestellt, die sie vor der Unterbrechung innehatten. Die Reihenfolge wird zu dem Zeitpunkt bestimmt, an dem es zuletzt möglich war, die Position aller Fahrzeuge durch Messpunkte/-schleifen der offiziellen Zeitnahme zu ermitteln. Diese Fahrzeuge dürfen den Wertungslauf entsprechend wieder aufnehmen.

Das Safety Car nimmt dann die Position vor der Startaufstellung ein.

42.4 Während der Unterbrechung des Wertungslaufs gilt:

- Die Zeitnahmesysteme werden gestoppt, sofern vom Renndirektor nichts anderes festgelegt wird.
- Es darf an den Fahrzeugen gearbeitet werden, sobald diese in der Startaufstellung zum Stehen gekommen oder zu ihren Boxen gefahren sind, wobei jegliche Art von Arbeit die Wiederaufnahme des Wertungslaufs nicht behindern darf;
- Be- und Enttanken ist verboten;
- Nur Teammitglieder und Offizielle sind in der Startaufstellung zulässig.

42.5 Die Fahrzeuge dürfen in die Boxengasse einfahren, während der Wertungslauf unterbrochen ist, jedoch wird eine Strafe gemäß Artikel 16 gegen die Fahrer verhängt, die in die Boxengasse einfahren oder deren Fahrzeuge von der Startaufstellung in die Boxengasse geschoben wurden, nachdem der Wertungslauf unterbrochen wurde. Für jedes Fahrzeug, welches sich in der Boxenanfahrt oder in der Boxengasse befand, als das Zeichen zur Unterbrechung gegeben wurde, entfällt diese Bestrafung. Falls die Fahrzeuge vom Safety Car in die Boxengasse geführt werden (Artikel 42.2 Satz 2), wird eine Strafe gemäß Artikel 16 nur gegen Teilnehmer verhängt, deren Fahrzeuge von der fast lane in einen anderen Bereich der Boxengasse verbracht werden.

Alle diese Fahrzeuge verbleiben bis zur Wiederaufnahme des Wertungslaufs in der Boxengasse und dürfen diese erst verlassen, nachdem die Boxenampel auf Grün geschaltet wird. Die Fahrzeuge, die sich zum Zeitpunkt der Unterbrechung in der Boxengasse oder in der Boxenanfahrt befanden, haben Vorrang vor den anderen Fahrzeugen. Unter Berücksichtigung des vorstehenden, dürfen die Fahrzeuge den Wertungslauf in der Reihenfolge wieder aufnehmen, in der sie den Boxengassenausgang aus eigener Kraft erreicht haben. Ein Vorbeifahren / Überholen ist nur zulässig, wenn ein Fahrzeug offensichtliche Probleme hat, die Boxengasse zu verlassen.

Das Arbeiten auf der fast lane der Boxengasse ist während der Wartezeit zulässig. Es dürfen jedoch ausschließlich die folgenden Arbeiten ausgeführt werden:

- Das Starten des Motors und die hierzu notwendigen Vorbereitungsmaßnahmen.
- Die Benutzung von Kühlvorrichtungen.
- Das Wechseln der Räder, sofern Wetterbedingungen einen anderen Reifentyp erfordern.

Den Anweisungen der Sportwarte ist unbedingt Folge zu leisten.

ARTIKEL 43 WIEDERAUFNAHME EINES WERTUNGSLAUFES

43.1 Die Unterbrechung des Wertungslaufs sollte so gering wie möglich gehalten werden und sobald ein Zeitpunkt für die Wiederaufnahme bekannt ist, wird dieser allen Teams über die Zeitnahmemonitore bzw. über Lautsprecherdurchsage mitgeteilt. In jedem Fall wird eine mindestens zehnmündige Vorlaufzeit gewährt.

Sollte aufgrund besonderer Umstände eine längere Unterbrechung erforderlich sein, so kann der Renndirektor in Abstimmung mit den Sportkommissaren die entsprechenden Maßnahmen treffen und Änderungen des Zeitplans vornehmen. Der Renndirektor kann in Abstimmung mit den Sportkommissaren

festlegen, ob die Fahrzeuge bis zur Wiederaufnahme des Wertungslaufs unter Parc fermé-Bestimmungen stehen. Die Teilnehmer werden über Seite 7 der Zeitnahmemonitore darüber informiert. Sollte dies bestimmt werden, muss den Bewerbern / Fahrern jedoch eine Zeitspanne von mindestens 30 Minuten vor der geplanten Wiederaufnahme des Wertungslaufs zur Vorbereitung der Fahrzeuge gewährt werden.

43.2 Der Countdown für die Wiederaufnahme des Wertungslaufs beginnt mit dem 10-Minuten-Signal. Ab da wird der in Artikel 38.2 beschriebene Ablauf, beginnend mit Artikel 38.2c durchgeführt.

43.3 Beim 3-Minuten-Signal müssen alle Fahrzeuge auf ihren Rädern stehen und dürfen nicht wieder angehoben werden. Ein Verstoß wird mit einem Strafe gemäß Artikel 16 geahndet.

In Abhängigkeit der zu erwartenden Rundenzeit werden nach dem 3-Minuten-Signal die Fahrzeuge, die sich vor dem Führenden in der Startaufstellung befinden aufgefordert, ohne zu Überholen eine komplette Runde zu fahren und sich am Ende der Startaufstellung einzuordnen. Dieses gilt gegebenenfalls auch für die Fahrzeuge, die aus der Boxengasse heraus den Wertungslauf wieder aufnehmen (siehe Artikel 42).

43.4 Beim 1-Minuten-Signal müssen die Motoren gestartet werden und alle Teammitglieder müssen die Startaufstellung bis zum 30-Sekunden-Signal verlassen haben und die gesamte Ausrüstung mit sich nehmen. Wenn ein Fahrer nach dem 30-Sekunden-Signal Hilfe benötigt, muss er dies unverzüglich anzeigen und sobald die restlichen Fahrzeuge, die hierzu in der Lage sind, die Startaufstellung verlassen haben, werden die Sportwarte angewiesen, das Fahrzeug in die Boxengasse zu schieben. Für diesen Fall stehen Sportwarte mit gelben Flaggen neben jedem Fahrzeug, um die nachfolgenden Fahrer zu warnen.

43.5 Der Wertungslauf wird hinter dem Safety Car wieder aufgenommen, wenn die Startampel grün geschaltet wird. Das Safety Car fährt nach einer Runde in die Boxengasse ein, es sei denn,

- der Renndirektor hält aufgrund der Witterungsumstände mehr als eine Runde für erforderlich;
- es befinden sich nicht alle Fahrzeuge in einer Reihe hinter dem Safety Car;
- die Startaufstellung wird noch geräumt;
- es ereignet sich ein weiterer Zwischenfall, der ein erneutes Eingreifen erforderlich macht.

Wenn die Ampel grün geschaltet wird, verlässt das Safety Car mit eingeschalteten gelb/orangen Leuchten die Startaufstellung, wobei ihm alle Fahrzeuge in der Reihenfolge, in welcher sie in der Startaufstellung angehalten haben, und in einem Abstand von jeweils weniger als 5 Fahrzeuglängen folgen. Alle Streckenposten zeigen geschwenkte gelbe Flaggen und ein Schild „SC“ solange, bis der Safety Car-Einsatz beendet ist.

Sobald das letzte Fahrzeug in der Reihe hinter dem Safety Car an der Boxenausfahrt vorbeigefahren ist, wird die Ampel an der Boxenausfahrt grün geschaltet; jedes Fahrzeug in der Boxengasse darf dann auf die Rennstrecke einfahren und sich der Reihe der Fahrzeuge hinter dem Safety Car anschließen.

Wenn der Renndirektor das Safety Car wieder einzieht, schaltet es seine gelb/orangen Leuchten aus. Dies zeigt den Fahrern an, dass es am Ende dieser Runde in die Boxengasse einfährt. Zu diesem Zeitpunkt darf das erste Fahrzeug in der Reihe hinter dem Safety Car die Geschwindigkeit vorgeben und, wenn notwendig, sich um mehr als 5 Fahrzeuglängen zurückfallen lassen. Wenn sich das Safety Car der Boxeneinfahrt nähert, werden die gelben Flaggen und die SC-Schilder von den Streckenposten eingezogen und durch geschwenkte grüne Flaggen und eine grüne Ampel an der Startlinie ersetzt. Diese werden gezeigt, bis das letzte Fahrzeug die Ziellinie überquert hat.

43.6 Überholen hinter dem Safety Car ist in der ersten Runde nur erlaubt, wenn ein Fahrzeug beim Verlassen seines Startplatzes verspätet ist und die nachfolgenden Fahrzeuge ein Überholen nicht vermeiden können, ohne die dahinterfahrenden Fahrzeuge übermäßig zu behindern. In diesem Fall dürfen die Fahrer nur zur Wiederherstellung der ursprünglichen Startreihenfolge überholen.

Ein Fahrzeug, das die Startaufstellung verspätet verlässt, darf kein anderes sich bewegendes Fahrzeug überholen, nachdem alle anderen Fahrzeuge die Startlinie passiert haben. Es muss sich am Ende des Feldes hinter dem Safety Car einreihen. Ist mehr als ein Fahrer betroffen, müssen sie sich am Ende des Feldes in der Reihenfolge einordnen, in der sie die Startaufstellung verlassen haben.

43.7 Gegen jeden Fahrer, der nach Meinung des Renndirektors bzw. der Sportkommissare einen anderen Fahrer während dieser Runde unnötigerweise überholt hat, wird eine der in Artikel 16 aufgeführten Strafen verhängt.

Während dieser Runde finden die Artikel 40.11 bis 40.14 Anwendung.

43.8 Wenn der Wertungslauf nicht wieder aufgenommen werden kann, wird das Ergebnis zum Ende der letzten vollen Runde, d.h. vor der Runde in welcher das Zeichen zur Unterbrechung des Wertungslaufs gegeben wurde, erstellt.

Waren beim Zeichen zur Unterbrechung des Wertungslaufs bereits 75% oder mehr der Dauer des Wertungslaufs vergangen, gilt der Wertungslauf als beendet. Die Wertung wird aufgrund der Position erstellt, die die Teilnehmer in der letzten vollen Runde vor dem Abbruch innehatten.

ARTIKEL 44 KÜRZUNG DER DISTANZ / BEENDIGUNG DES WERTUNGSLAUFES

44.1 Das Ende des jeweiligen Wertungslaufs wird jedem Fahrer durch Zeigen der Zielflagge bei Überfahren der Ziellinie angezeigt. Die letzte zu fahrende Runde wird den Bewerbern auf Seite 7 der offiziellen Zeitnahmemonitore durch die Information „LAST LAP“ angezeigt. Am Ende dieser Runde wird dem Führenden und allen Nachfolgenden unabhängig von ihrer bis dahin erreichten Rundenzahl beim Überfahren der Ziellinie die Zielflagge gezeigt.

44.2 Wird das Zielzeichen vorzeitig gegeben, so gilt für die Wertung der Stand, zu dem der Führende zuletzt die Ziellinie überfahren hat. Wird das Zielzeichen verspätet (nach der Höchstdauer des Wettbewerbs) gezeigt, so gilt für die Wertung der Zeitpunkt, zu welchem der Wettbewerb hätte enden müssen.

44.3 Das Überfahren der Ziellinie muss mit eigener Motorkraft erfolgen. Danach fahren die abgewinkten Fahrzeuge noch eine langsame Auslaufrunde, bevor sie direkt in den Parc fermé bewegt werden. Noch im Wertungslauf befindliche Fahrzeuge dürfen nicht überholt werden. In Wertung befindliche Fahrzeuge, die den Parc fermé nicht mehr aus eigener Kraft erreichen können, werden unter Kontrolle von Offiziellen in den Parc fermé gebracht.

44.4 Wird ein Wertungslauf unterbrochen, kann der Renndirektor in Abstimmung mit den Sportkommissaren entscheiden, ob und gegebenenfalls wie viele Minuten der Unterbrechung zu der Dauer des Wertungslaufs von 60 Minuten addiert werden.

44.5 Sollte es durch besondere Umstände notwendig werden, die Dauer eines Wertungslaufs zu verkürzen bevor der Start erfolgt ist, hat der Renndirektor den Bewerbern vor dem 5-Minuten Signal die neue Dauer sowie das Zeitfenster für den Pflichtboxenstopp mitzuteilen. Dieses muss mittels Mitteilung auf den offiziellen Zeitnahmemonitoren und Lautsprecherdurchsagen zusätzlich bekannt gegeben werden.

ARTIKEL 45 PARC FERMÉ

45.1 Nach dem Abwinken des Führenden eines Wertungslaufs unterliegen alle in Wertung befindlichen Wettbewerbsfahrzeuge und das Pit Stop Equipment gemäß Art. 46 auf dem gesamten Gelände der Rennstrecke den Parc fermé-Bestimmungen. Es sind jegliche technischen Änderungen am Fahrzeug und dem Pit Stop Equipment gemäß Art. 46 untersagt.

Es ist auch verboten, während der Fahrt von der Strecke in den Parc fermé Materialien oder Substanzen vom Fahrzeug zu entfernen oder dem Fahrzeug hinzuzufügen.

45.2 Die drei erstplatzierten Fahrzeuge des Wertungslaufs, und auf Anweisung der Sportwarte eventuell weitere Fahrzeuge, fahren zu dem Platz, an dem die Siegerehrung stattfindet. Vor dem Siegerehrungspodium wird für diese Fahrzeuge ein Parc fermé eingerichtet. Die Fahrzeuge werden dort von Sportwarten eingewiesen. Dieser Bereich darf nur mit Genehmigung der Rennleitung betreten werden. Ebenso ist es den Fahrern nicht gestattet, diesen Bereich ohne Zustimmung der Technischen Kommissare zu verlassen. Unmittelbar im Anschluss an die Siegerehrung werden von Helfern des jeweiligen Teams die Wettbewerbsfahrzeuge so schnell wie möglich zum Parc fermé oder zur Technischen Abnahme gebracht. Die Fahrzeuge werden dabei jeweils von einem Sportwart oder einem Technischen Kommissar begleitet.

45.3 Jedes andere Fahrzeug, das die Ziellinie passiert hat, muss im Anschluss an die Auslaufrunde auf direktem Weg zu dem in der jeweiligen Veranstaltungsausschreibung angegebenen Parc fermé gebracht werden.

Fahrzeuge, die in den Wertungslauf gestartet sind, aber nicht mit eigener Motorkraft die Ziellinie überfahren und / oder den Weg zum Parc fermé zurücklegen können, müssen unter Aufsicht von Sportwarten in den Parc fermé gebracht werden.

45.4 Jedes Fahrzeug muss mit dem Lenkrad in seiner bestimmungsgemäßen Position auf der Lenksäule und dem Getriebe in Neutralstellung (Leerlauf) abgestellt werden.

44.5 Der Parc fermé nach dem jeweiligen Wertungslauf wird durch den Renndirektor/Rennleiter in Absprache mit den Sportkommissaren aufgehoben.

45.6 Ein Fahrzeug, das bei einer Veranstaltung von den Technischen Kommissaren abgenommen wurde, darf bis zum Ende des Parc fermé nach dem letzten Wertungslauf und bis zum Abschluss eventueller Nachuntersuchungen ohne Genehmigung des Technischen Delegierten nicht aus dem Fahrerlager entfernt werden.

45.7 Datenträger aus teameigenen Datenloggern dürfen nach dem Abstellen des Fahrzeugs im Parc fermé vom Fahrer aus dem Auto entnommen werden. Die Entnahme durch eine andere Person als dem Fahrer und/oder zu einem späteren Zeitpunkt vor dem Ende des Parc fermé ist verboten.

ARTIKEL 46 PIT STOP EQUIPMENT

46.1 Luftlanze

Für die Betätigung der im Fahrzeug installierten Wagenheber darf nur Druckluft aus einer Luftflasche verwendet werden, die ausschließlich über ein Ventil an der von der fast lane abgewandten Seite des Fahrzeugs gespeist wird.

Die Luftlanze darf zu keinem anderen Zweck als zum Anheben und Ablassen des Fahrzeugs verwendet werden und muss mit menschlicher Kraft betrieben werden. Führungen und Werkzeuge, die ausschließlich zum Einführen der Lanze dienen, sind erlaubt.

46.2 Schlagschrauber

Nur die unten aufgeführten Schlagschrauber sind während eines Wertungslaufes für die Verwendung in den festgelegten Boxenstopp-Stationen zugelassen:

- Paoli DP 5000
- Paoli DP 6000
- frei am Markt erhältliche und rein elektrisch betriebene Schlagschrauber von Paoli oder Milwaukee

Vor Beginn der ersten Veranstaltung muss der Hersteller der oben aufgeführten Schlagschrauber eine detaillierte Dokumentation bei der DTM-Technikabteilung hinterlegen. Die Schlagschrauber müssen vollumfänglich dieser Dokumentation entsprechen. Es dürfen nur Originalteile vom Hersteller für den jeweiligen Schlagschrauber-Typ verwendet werden. Jegliche Art von Bearbeitung oder Manipulation des Schlagschraubers oder von Komponenten des Schlagschraubers ist verboten. Es ist erlaubt, die Halterung der Schlagschrauber mit Klebeband oder Gummibändern zu sichern.

Es dürfen keine Systeme und/oder Geräte verwendet werden, die das Anzugsdrehmoment der Radmutter erkennen oder darüber Auskunft geben können.

Jeder Teilnehmer muss die während eines Wertungslaufes verwendeten Schlagschrauber vor Beginn jeder DTM-Veranstaltung, im Rahmen des unter 24.1 definierten DTM Online Scrutineering Systems, beim Technischen Delegierten anmelden. Es dürfen maximal vier (4) Schlagschrauber angemeldet werden. Nach Beginn einer Veranstaltung darf der Schlagschrauber nur nach vorheriger Zustimmung des Technischen Delegierten gewechselt werden.

Es können nur Schlagschrauber angemeldet werden, die entsprechend den DTM-Schlagschraubvorgaben im Anhang dieses Reglements versiegelt bzw. gekennzeichnet sind.

46.3 Galgen/Schlauchbrücken

Bei der Verwendung von pneumatischen Schlagschraubern muss eine Schlauchbrücke innerhalb der vorgesehenen Boxenstopp-Station installiert werden.

Mit Ausnahme von Druckluft ist kein anderes Medium oder System, das mechanische Energie und/oder elektrisch ausgelöste Signale übertragen und/oder speichern kann, an der Schlauchbrücke erlaubt. Jegliches System oder Maßnahme zur kurzzeitigen Erhöhung des Betriebsdrucks von Schlagschraubern oder der Luftlanze oder zum Ausgleich des Druckabfalls bei Verwendung von Schlagschraubern oder der Luftlanze ist verboten. Für den Betrieb der Boxenstopp-Stationen darf kein Strom verwendet werden.

Die Druckluftflaschen müssen sich innerhalb der Schlauchbrücke befinden. Das Tragen von Druckluftflaschen auf dem Rücken (sog. Pitrunner) ist verboten.

Bei der Verwendung von elektrischen Schlagschraubern ist die Installation einer Schlauchbrücke nicht erforderlich. Druckluftflaschen, die zur Betätigung der Luftheber am Fahrzeug verwendet werden, müssen sich innerhalb der Boxenstopp-Station befinden.

Während einer DTM-Session muss die Boxenstoppstation an dem zugewiesenen Platz (sowohl in Längsrichtung parallel zur fast-/working lane als auch im Abstand des Auslegers in Bezug auf die Trennlinie zwischen fast- und working lane) in der Boxengasse aufgebaut sein. Während der Session einer Rahmenserie muss die Boxenstoppstation grundsätzlich in der Art versetzt bzw. rückgebaut sein, dass den Teams der Rahmenserie der größtmögliche Platz in der working lane gewährt wird. Ausnahmen bedürfen der Genehmigung des Renndirektors.

ARTIKEL 47 PLATZIERUNG / WERTUNG

47.1 Sieger ist der Teilnehmer, der die höchste Rundenzahl erreicht hat. Bei gleicher Rundenzahl ist der Sieger, der die Rundenzahl zuerst erreicht hat. Runden, die nicht mit der Motorkraft des Wettbewerbsfahrzeugs zurückgelegt wurden, werden nicht gewertet.

47.2 Es werden alle Fahrer gewertet, die mindestens 90 Prozent der Distanz des Siegers zurückgelegt haben. Überquert ein Fahrer die Ziellinie in der Boxengasse, nachdem das Zeichen zum Ende des Wertungslaufs gezeigt wurde, erhält der betroffene Fahrer einen Time-Penalty von 30 Sekunden.

47.3 Das vorläufige Ergebnis wird nach Beendigung des Wertungslaufs veröffentlicht. Das Ergebnis ist jedoch erst nach dem Abschluss aller technischen Nachuntersuchungen, dem Ablauf der Protest- sowie Berufungsfristen verbindlich.

ARTIKEL 48 SIEGEREHRUNG UND PRESSEKONFERENZEN

48.1 Die Siegerehrung findet unmittelbar nach jedem Wertungslauf auf dem vom Veranstalter vorgesehenen Podium statt. Die Teilnahme an der Siegerehrung und der offiziellen Pressekonferenz ist für die drei erstplatzierten Fahrer des Wertungslaufs vorgeschrieben. Die Nichtteilnahme an der Siegerehrung und / oder der Pressekonferenz wird mit einer Geldstrafe geahndet. Darüber hinaus können die Sportkommissare Strafen verfügen. Während der Siegerehrung müssen alle zu ehrenden Fahrer ihren geschlossenen Fahreroverall und die Mütze des Reifensponsors tragen. Für die Ehrung der Teamwertung muss der Repräsentant der Siegerteams aus dem Wertungslauf zur Verfügung stehen.

48.2 Alle eingeschriebenen Fahrer sind verpflichtet, an allen Pressekonferenzen während einer Veranstaltung, die von der GTM GmbH organisiert werden, auf Verlangen teilzunehmen.

Unmittelbar nach der Siegerehrung wird eine Pressekonferenz mit den drei erstplatzierten Fahrern des jeweiligen Wertungslaufs geplant sein. In diesem Falle besteht für diese Fahrer eine Teilnahmepflicht. Während der Pressekonferenz wie auch bei allen TV-Interviews müssen die Fahrer ihren geschlossenen Fahreranzug tragen.

Artikel 1 Zweck

Das GT Komitee ist ein Gremium, welches sich mit der generellen Ausrichtung der Serie, mit allgemeinen Fragen zum Wohle der Serie sowie mit bestimmten Aspekten des sportlichen, technischen und organisatorischen Reglements befasst, die nicht eindeutig in den Verantwortungsbereich eines anderen Offiziellen (z.B. Renndirektor, Serienverantwortlicher, Technischer Delegierter etc.) fallen.

Artikel 2 Zusammensetzung

Das GT Komitee setzt sich aus den folgenden Personen zusammen:

- Michael Rebhan
- Michael Cap
- Robert Maas

Vor einer Saison werden drei DTM-Teamvertreter gewählt, die permanente Mitglieder des GT Komitees sind.

Grundsätzlich haben die Teamvertreter, auf Grund von möglichen Interessenskonflikten, bei Anfragen bzw. Entscheidungen, welche eine neutrale Haltung erfordern, kein Stimmrecht (insbesondere bei Aufgaben gemäß Artikel 5.1, 13.11 und 19.1).

Darüber hinaus können Experten (Sportkommissar, Teammanager, Fahrer, Reifenpartner, etc.) zurate gezogen werden.

Artikel 3 Einsatz

Das GT Komitee wird sich selbstständig aller Aufgaben annehmen, welche in sein Fachgebiet fallen. In diesem Zusammenhang kann es auch auf Anfrage von aktuellen und potenziellen Teilnehmern aktiv werden.

Darüber hinaus kann das GT Komitee Personen der Organisation oder Offizielle hinzuziehen, sollten Entscheidungen weitreichende Folgen erwarten lassen.

Das GT Komitee trifft sich mindestens dreimal pro Jahr (vor Saisonbeginn, während und nach der Saison).

Artikel 4 Entscheidungen

Jede Entscheidung des GT Komitees wird mit einfacher Mehrheit der stimmberechtigten Mitglieder getroffen.

Das GT Komitee sollte jede seiner Entscheidungen begründen und wird einen Termin für das Inkrafttreten einer Entscheidung festlegen. Die Bekanntgabe hat schriftlich an den betroffenen Personenkreis bzw. ggf. per Bulletin zu erfolgen.

Artikel 5 ADAC GT Masters

Auf Grund der Übereinstimmung der Personen und der Verantwortlichkeiten wird sich das GT Komitee analog aller Belange des ADAC GT Masters annehmen. Ausgenommen sind die DTM-Teamvertreter. Vor einer Saison werden zusätzlich drei ADAC GT Masters-Teamvertreter gewählt, die permanente Mitglieder des GT Komitees sind.

Artikel 6 ADAC GT4 Germany

Auf Grund der Übereinstimmung der Personen und der Verantwortlichkeiten wird sich das GT Komitee analog aller Belange der ADAC GT4 Germany annehmen. Ausgenommen sind die DTM- und ADAC GT Masters-Teamvertreter.

1. Definitionen

1.1 GT3 Fahrzeug:

Ein Fahrzeug, das als FIA GT3-Fahrzeug homologiert ist, war oder werden soll. Modifikationen am Fahrzeug oder seiner Spezifikation, die nicht mit der der FIA GT3-Homologation übereinstimmen, ändern nichts an der Definition als GT3-Fahrzeug.

1.2 Fahraktivität:

Als Fahraktivität gilt jegliches Bewegen eines GT3-Fahrzeugs aus eigener Kraft mit einem Fahrer an Bord und einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 60 km/h, außerhalb von DTM-Veranstaltungen ansonsten unabhängig von Ort und Zweck.

Wenn die oben beschriebenen Fahrten mit mehr als einer Person an Bord des Fahrzeugs durchgeführt werden (z.B. Taxifahrten) gelten ebenfalls als Fahraktivität.

1.3 DTM-Fahrer:

Ein Fahrer, der für die gesamte DTM-Saison permanent eingeschrieben ist.

1.4 DTM-Ersatzfahrer:

Ein Fahrer, der einen DTM-Fahrer bei einem oder mehreren DTM-Rennen ersetzt.

1.5 DTM-Team:

Ein in der DTM eingeschriebener Bewerber bestehend aus Schlüsselpersonen, Fahrzeugen oder Equipment als auch andere beauftragte Teams, Organisationen und Personen gelten im Sinne dieses Reglements als DTM-Team.

1.6 Platin Fahrer:

Ein Fahrer, der in der FIA-Fahrer-Kategorisierung als Platin eingestuft ist und kein DTM-Fahrer ist.

1.8 DTM-Reifen:

Jeder Reifen, der vom permanenten Serienausrüster produziert wird, unabhängig von der genauen Spezifikation (Slick-Reifen, Regen-Reifen, Mischung, Konstruktion).

1.9 Strecken und Ort:

Für die Definition der Strecke bzw. des Orts der Fahraktivitäten ist der tatsächliche Verlauf der Fahrstrecke irrelevant.

1.10 Boxenstopp-Training:

Eine als „Boxenstopp-Training“ angemeldete Fahraktivität darf ausschließlich für das Üben von Boxenstopps (An- und Abfahrt Boxenstopp-Station, Reifenwechsel etc.) genutzt werden. Zu keinem Zeitpunkt eines Boxenstopp-Trainings dürfen die teilnehmenden Fahrzeuge schneller als 120 km/h fahren.

Jeder Reifenwechsel, bei dem mehr als ein (1) Schlagschrauber zum Einsatz kommt gilt als Boxenstopp.

1.11 Shakedown

Ein System- bzw. Fahrzeugtest der nicht von DTM oder Platin Fahrer durchgeführt wird.

1.12 Limitierter DTM-Test:

Jegliche Fahraktivität, die alle nachfolgenden Bedingungen erfüllt, wird als Limitierter DTM-Test angesehen:

- die Fahraktivität wird von einem DTM-Fahrer in einem GT3 Fahrzeug durchgeführt
- die Fahraktivität wird von einem DTM-Team durchgeführt, betreut oder beauftragt
- es werden DTM-Reifen verwendet

2. Zeitraum der Anwendung

Die derzeitigen DTM-Testbeschränkungen gelten zwischen dem 1. März 2024 und dem Ende der letzten DTM-Veranstaltung 2024.
Die überarbeitete Testbeschränkung für die DTM-Saison 2025 wird ab dem Ende der letzten DTM-Veranstaltung 2024 eingeführt.

3. Verpflichtung zur Anmeldung und Genehmigung

Die DTM-Teams müssen jede Fahraktivität spätestens 20 Arbeitstage vor dem Beginn der Fahraktivität in einem Online-System anmelden.
DTM-Fahrer müssen alle Fahraktivitäten auf DTM-Strecken spätestens 20 Arbeitstage vor dem Beginn der Fahraktivität in einem Online-System anmelden.

Die Vorlaufzeit von 20 Arbeitstagen gilt nicht für Fahraktivitäten, welche vor dem 1. April 2024 stattfinden.

Eine verspätete Anmeldung kann von den Sportkommissaren mit einer Geldstrafe belegt werden.

Die folgenden Informationen müssen angegeben werden:

- Name des DTM-Teams
- Name des Fahrers
- Kategorie des Fahrers
- Art der Fahraktivität
- Ort
- Termin
- Anzahl der Tage
- Fahrzeug
- VIN/Fahrgestellnummer
- Reifenhersteller

DTM-Teams und DTM-Fahrer dürfen den Test nur nach Genehmigung durch das DTM-Sporting-Board durchführen. Die Bedingungen für die Genehmigung sind nachfolgend aufgeführt.
Informationen über genehmigte Fahraktivitäten werden allen anderen DTM-Fahrern und DTM-Teams zur Verfügung gestellt.

4. Bedingungen für die Genehmigung

Fahraktivitäten können nur genehmigt werden, wenn eine der folgenden Bedingungen zutrifft

- a. Sie entsprechen den unten genannten Bedingungen für Limitierte DTM-Tests.
- b. Teilnahme an anderen Meisterschaften (Veranstaltungen oder offizielle Testtage)
- c. Das DTM-Team führt die Fahraktivität nicht mit einem DTM-Fahrer und nicht mit einem Platin-Fahrer durch
- d. Die Fahraktivität wird nicht auf DTM-Reifen durchgeführt.
- e. Es handelt sich um ein Boxenstopp-Training
- f. Es handelt sich um einen Shakedown
- g. Es handelt sich um zusätzliche Limitierte DTM-Tests für einen neuen Fahrzeughersteller, der in die DTM einsteigen will. Die genauen Bedingungen werden durch das DTM-Sporting-Board im Einzelfall festgelegt.
- h. Es handelt sich um zusätzliche Limitierte DTM-Tests für DTM-Ersatzfahrer. Sie haben unter keinen Umständen Einfluss auf das DTM-Team-Kontingent an veranstaltungsbezogenen Tagen. Die genauen Bedingungen werden durch das DTM-Sporting-Board im Einzelfall festgelegt.
- i. Es handelt sich um Reifentest auf Anfrage des Reifenherstellers. Die genauen Bedingungen werden durch das DTM-Sporting-Board im Einzelfall festgelegt.

Das DTM-Sporting-Board kann weitere, oben nicht aufgeführte Fahraktivitäten genehmigen, sofern das DTM-Sporting-Board davon überzeugt ist, dass das DTM-Team oder der DTM-Fahrer dadurch keinen unfairen Vorteil erlangt.

5. Limitierter DTM-Test

Für limitierte DTM-Tests gelten die folgenden Bedingungen:

Ein DTM-Team darf an maximal fünf (5) verschiedenen Orten limitierte DTM-Tests durchführen. Jedes DTM-Team darf einen limitierten DTM-Test nur einmal pro Saison am selben Ort durchführen. Es dürfen maximal drei (3) Tage zwischen zwei (2) limitierten DTM-Testtagen am selben Ort liegen.

Ein DTM-Fahrer darf maximal an fünf (5) Limitierten DTM-Testtagen teilnehmen.

Ein limitierter DTM-Testtag ist wie folgt definiert:

- Der DTM-Fahrer, für den der limitierte DTM-Test genehmigt wurde, hat das GT3-Fahrzeug mindestens einmal mit einer Geschwindigkeit von mehr als 60 km/h gefahren.
- Alle Fahraktivitäten müssen am gleichen Kalendertag stattfinden (unter Berücksichtigung der Zeitzone des Veranstaltungsortes).
- Alle Fahraktivitäten müssen am selben Veranstaltungsort stattfinden.
- Die Gesamtzeit der Fahraktivitäten beträgt weniger als 9 Stunden.

DTM-Teams und DTM-Fahrern sollen nicht mehr als 3 neue Reifensätze während eines limitierten DTM-Tests verwenden.
Ein genehmigter Limitierter DTM-Testtag, der nicht mindestens 3 Tage vor Beginn der Aktivität absagt wird, gilt als absolviert.

6. Verbotene Fahraktivitäten

Die folgenden Fahraktivitäten sind unter allen Umständen untersagt:

- Fahraktivitäten eines DTM-Teams oder DTM-Fahrers mit einem GT3 Fahrzeug ab Montag vor einer DTM-Veranstaltung unter Verwendung jeglicher Art von Reifen auf der Strecke, auf der die DTM-Veranstaltung stattfindet.

7. Nichteinhaltung und Beweislastumkehr

- Die Nichtdeklaration und die Durchführung einer Fahraktivität ohne Genehmigung führt zu einer Strafe.
- Beweislastumkehr: Es ist die Pflicht des DTM-Teams und des DTM-Fahrers, die Einhaltung der vorliegenden DTM-Testbeschränkungen zu beweisen.

8. DTM-Sporting-Board

Das DTM-Sporting-Board setzt sich wie folgt zusammen:

- Michael Kramp (DMSB-Delegierter)
- Michael Rebhan (Vertreter des Promoters)
- Robert Maas (Technischer Koordinator)