

**DEUTSCH  
2019**

# **REGLE MENT**

**SPORTLICH**

**DTM**

## INHALTSVERZEICHNIS

ARTIKEL	S 1	PRÄAMBEL.....
ARTIKEL	S 2	GRUNDLAGEN DER DTM.....
ARTIKEL	S 3	ALLGEMEINE BEDINGUNGEN.....
ARTIKEL	S 4	LIZENZEN.....
ARTIKEL	S 5	DTM-VERANSTALTUNGEN.....
ARTIKEL	S 6	WERTUNGEN.....
ARTIKEL	S 7	PUNKTGLEICHHEIT.....
ARTIKEL	S 8	DOKUMENTENPRÜFUNG.....
ARTIKEL	S 9	ORGANISATION VON VERANSTALTUNGEN.....
ARTIKEL	S 10	VERSICHERUNGEN.....
ARTIKEL	S 11	DMSB-DELEGIERTE.....
ARTIKEL	S 12	OFFIZIELLE.....
ARTIKEL	S 13	EINSCHREIBUNGEN – GEBÜHREN – NENNUNGEN.....
ARTIKEL	S 14	MITARBEITER-LEGITIMATION, IDENTIFIKATION UND PERSONENANZAHL-BESCHRÄNKUNG.....
ARTIKEL	S 15	ANWEISUNGEN UND MITTEILUNGEN AN DIE BEWERBER.....
ARTIKEL	S 16	VORFÄLLE.....
ARTIKEL	S 17	PROTESTE.....
ARTIKEL	S 18	STRAFEN UND BERUFUNGEN.....
ARTIKEL	S 19	FAHRZEUGWECHSEL.....
ARTIKEL	S 20	FAHREN / FAHRERAUSRÜSTUNG.....
ARTIKEL	S 21	FAHRZEUGIDENTIFIKATION.....
ARTIKEL	S 22	TESTFAHRTEN.....
ARTIKEL	S 23	BOXEN / BOXENGASSE.....
ARTIKEL	S 24	TECHNISCHE ABNAHME.....
ARTIKEL	S 25	REIFEN.....
ARTIKEL	S 26	GEWICHTE UND WIEGEN.....
ARTIKEL	S 27	ALLGEMEINE FAHRZEUGBESTIMMUNGEN.....
ARTIKEL	S 28	MOTOREN.....
ARTIKEL	S 28 A	AERODYNAMIK.....
ARTIKEL	S 28 B	BREMSEN.....
ARTIKEL	S 28 C	KUPPLUNGEN.....
ARTIKEL	S 28 D	FRONTDIFFUSOREN.....
ARTIKEL	S 29	TANKEN / KRAFTSTOFF, VERBRENNUNGSMITTEL / KÜHLUNG.....
ARTIKEL	S 29 A	KONTROLLEN.....
ARTIKEL	S 30	ALLGEMEINE SICHERHEITSBESTIMMUNGEN, FAHRVORSCHRIFTEN UND VERHALTENSREGELN.....
ARTIKEL	S 30 A	KOMMUNIKATION MIT DEM WETTBEWERBSFAHRZEUG.....
ARTIKEL	S 30 B	DATENTRANSFER VOM UND ZUM WETTBEWERBSFAHRZEUG.....
ARTIKEL	S 31	FLAGGENZEICHEN / SIGNALGEBUNG.....
ARTIKEL	S 32	TRAINING.....
ARTIKEL	S 33	QUALIFYING.....
ARTIKEL	S 34	ENDGÜLTIGER ABBRUCH DES QUALIFYING.....
ARTIKEL	S 35	REGENTRAINING / REGENRENNEN.....
ARTIKEL	S 36	STARTAUFSTELLUNG.....
ARTIKEL	S 37	STARTART.....
ARTIKEL	S 38	START / STARTVERZÖGERUNG.....
ARTIKEL	S 39	BOXENSTOPP / PFLICHTBOXENSTOPP IM WERTUNGSLAUF.....
ARTIKEL	S 40	SAFETY CAR.....
ARTIKEL	S 41	SLOW ZONES.....
ARTIKEL	S 42	UNTERBRECHUNG EINES WERTUNGSLAUFES.....
ARTIKEL	S 43	WIEDERAUFNAHME EINES WERTUNGSLAUFES.....
ARTIKEL	S 44	KÜRZUNG DER DISTANZ / BEENDIGUNG DES WERTUNGSLAUFES.....
ARTIKEL	S 45	PARC FERMÉ.....
ARTIKEL	S 46	DRS.....
ARTIKEL	S 46 A	PUSH-TO-PASS (P2P).....
ARTIKEL	S 46 B	MAP-SWITCH.....
ARTIKEL	S 47	PLATZIERUNG / WERTUNG.....
ARTIKEL	S 48	SIEGEREHRUNG UND PRESSEKONFERENZEN.....
ARTIKEL	S 49	BOXENSTOPP EQUIPMENT.....

ARTIKEL	S 50	3D-MESSSYSTEME.....
ARTIKEL	S 51	ÄNDERUNGEN FÜR SAISON 2020.....
ANHANG 1		REGLEMENT FÜR TESTFAHRTEN
ANHANG I		ANHANG I ZUM REGLEMENT FÜR TESTFAHRTEN .....
ANHANG II		ANHANG II ZUM REGLEMENT FÜR TESTFAHRTEN .....
ANHANG III		ANHANG III ZUM REGLEMENT FÜR TESTFAHRTEN .....

## ARTIKEL S 1 PRÄAMBEL

Der DMSB – Deutscher Motor Sport Bund e.V. (nachfolgend DMSB genannt) schreibt für das Jahr 2019 die DTM aus. Sportliche und Technische Reglement für die Durchführung der DTM wurden gemeinsam von DMSB und ITR erarbeitet. Gemeinsam wollen ITR und DMSB die DTM zum sportlichen und kommerziellen Erfolg führen. Für eine effektive Umsetzung dieser Ziele haben beide Parteien folgende Aufgabenteilung vereinbart: Alle sporthoheitlich relevanten Aufgaben und Funktionen werden vom DMSB wahrgenommen. Alle organisatorischen und kommerziellen Belange sowie die Öffentlichkeitsarbeit liegen in der Verantwortung der ITR.

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.

Dieses Sportliche Reglement der DTM wird vom DMSB herausgegeben (Registernummer 710/19), tritt am 1. Januar 2019 in Kraft und gilt bis zum Erscheinen des genehmigten Sportlichen Reglements der DTM 2020 und ersetzt alle anderen Sportlichen Reglements der DTM.

**Ausnahme:** Die Proforma-Einschreibung und das Testreglement treten bereits am 15. Oktober 2018 in Kraft.

Dieses Reglement wurde von der FIA genehmigt.

Die DTM ist ausgeschrieben für:

- 1.) Fahrer und Bewerber (Teams)  
Diese werden nachfolgend als Teilnehmer bezeichnet.
- 2.) Fahrzeug-Marken (Hersteller)

## ARTIKEL S 2 GRUNDLAGEN DER DTM

**2.1** Die DTM und die einzelnen Wertungsläufe werden nach den folgenden Sportgesetzen, Bestimmungen und Regeln durchgeführt (die internen Richtlinien des DMSB für lizenzierte Sportwarte finden keine Anwendung):

- Internationales Sportgesetz der FIA (ISG) mit Anhängen;
- DMSB-Ethikkodex
- Art. 28 bis 39 DMSB-Veranstaltungsreglement;
- Bestimmungen des DMSB;
- Rechts- und Verfahrensordnung des DMSB (RuVO);
- Rechts- und Verfahrensregeln der FIA;
- Anti-Doping Regelwerk der nationalen und internationalen Anti-Doping Agentur (NADA/WADA-Code) sowie den Anti-Dopingbestimmungen der FIA;
- Umweltrichtlinien des DMSB;
- Allgemeine Ausschreibungsbestimmungen für DMSB-Prädikate;
- Proforma-Einschreibung und Einschreibung für die Saison 2019;
- Test-Reglement;
- dieses Sportliche Reglement mit allen Anhängen;
- das vom DMSB herausgegebene Technische Reglement der DTM, mit allen Anhängen;
- die auf dem FTP Server des DMSB im Ordner „mandatory regulation data files“ hinterlegten Daten;
- die Homologationsbestimmungen 2019 sowie die Bestimmungen der Zusatzhomologation 2019;
- Bulletins des DMSB zur Klarstellung, Änderung oder Ergänzung des Reglements;
- Veranstaltungsausschreibungen und Bulletins der einzelnen Wertungsläufe;
- Schriftliche Informationen des Renndirektors.

Mit Bezug auf den Anhang B zum Internationalen Sportgesetz der FIA und den DMSB-Ethikkodex sorgt der DMSB für die faire, geordnete und sichere Durchführung der DTM.

Jede Handlung, die geeignet ist, den sportlich fairen Verlauf einer DTM-Veranstaltung zu beeinträchtigen oder in unsportlicher Weise zu beeinflussen, wird von den Sportkommissaren bzw. der Sportgerichtsbarkeit des DMSB geahndet.

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

Ergänzungen und Änderungen dieses Reglements bedürfen der Zustimmung der DTM-Kommission und 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 DMSB wird alle Teilnehmer über etwaige besondere nationale Bestimmungen und gegebenenfalls über damit verbundene Genehmigungen informieren.

## **ARTIKEL S 3 ALLGEMEINE BEDINGUNGEN**

- 3.1** Die Bewerber sind dafür verantwortlich, dass alle im Zusammenhang mit ihrer Nennung stehenden Personen, die unter Artikel S 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 den Sportkommissaren vor Beginn der Veranstaltung schriftlich mitteilen.
- 3.2** Die Bewerber sind dafür verantwortlich, dass ihre Fahrzeuge zu jedem Zeitpunkt einer zur DTM 2019 zählenden Veranstaltung mit dem Sportlichen und Technischen Reglement der DTM übereinstimmen. Die Nachweispflicht hierfür liegt ausschließlich bei den Bewerbern.
- 3.3** Für jedes eingeschriebene Fahrzeug muss spätestens eine Woche vor der ersten, in Artikel S 5.7 festgelegten DTM-Veranstaltung, ein gültiger DMSB-Wagenpass ausgestellt sein. Der Wagenpass muss bei der Technischen Abnahme jeder Veranstaltung vorgelegt werden. Ohne gültigen Wagenpass wird kein Fahrzeug zu einer DTM-Veranstaltung zugelassen.
- 3.4** Mit der Abgabe der Proforma-Einschreibung verpflichtet sich jeder Teilnehmer, dem Technischen Delegierten des DMSB auf Verlangen eine detaillierte, verbindliche technische Beschreibung der für die Teilnahme an der DTM vorgesehenen Fahrzeuge zu liefern. Sobald ein Fahrzeug an einem im Test-Reglement definierten Test teilgenommen hat, müssen dem Technischen Delegierten bzw. den vom DMSB benannten Technischen Kommissaren beliebig viele Inspektionen des Fahrzeugs gewährt werden.
- 3.5** Es ist den Teilnehmern der DTM während der gesamten Veranstaltung untersagt, Videobilder und/oder Fotoreihen zum Zweck der Analyse von Fahrlinien der Wettbewerbsfahrzeuge auf der Rennstrecke selbst zu produzieren bzw. produzieren zu lassen. Es ist zudem untersagt, durch welche Maßnahme auch immer, sich Zugang zu Bild- und/oder Tondateien zu verschaffen, die mit einer offiziell zugeteilten Kamera produziert wurden, sofern die entsprechenden Dateien zuvor nicht vom Rechteinhaber oder einer beauftragten Person einer breiten Öffentlichkeit zugänglich gemacht wurden. Ausnahmen bedürfen der schriftlichen Genehmigung des DMSB-Delegierten und des hauptamtlichen ITR-Geschäftsführers. Ein Verstoß wird den Sportkommissaren gemeldet und mindestens mit Disqualifikation und einer Geldstrafe von 50.000 € geahndet.
- 3.6** Während des 1. Freien Trainings ist es den Bewerbern gestattet, unter Beachtung von Artikel S 3.5 Videobilder durch nicht offizielle Inboard-/Onboard- Kameras zu produzieren, welche ausschließlich auf den Fahrer gerichtet sein dürfen. Die Positionierung und Befestigung der Kameras muss vom Technischen Delegierten oder einem von ihm beauftragten Technischen Kommissars geprüft und freigegeben werden.

## **ARTIKEL S 4 LIZENZEN**

- 4.1** Die Bewerber müssen im Besitz einer für das laufende Jahr gültigen Internationalen Bewerber-Lizenz sein.
- 4.2** Die Fahrer müssen im Besitz einer für das laufende Jahr gültigen Internationalen Fahrer-Lizenz der Stufe A oder B sein.

## **ARTIKEL S 5 DTM-VERANSTALTUNGEN**

- 5.1** Teilnahmeberechtigt sind bei DTM-Veranstaltungen 2019 ausschließlich homologierte Fahrzeuge, die jeweils uneingeschränkt den Vorgaben und Bestimmungen des Technischen Reglements sowie den DTM-Homologationsbestimmungen 2019 und den Bestimmungen der Zusatzhomologation 2019 entsprechen. Nachträge zu den Homologationsbestimmungen, die in der Saison 2019 Gültigkeit haben, werden per Bulletin veröffentlicht.
- Ergänzend kann die DTM-Kommission besondere Zulassungsbestimmungen (Sonderzulassung) beschließen.
- 5.2** Die DTM-Veranstaltungen werden international ausgeschrieben.

**5.3** Eine DTM-Veranstaltung besteht grundsätzlich unter anderem aus folgenden Veranstaltungsteilen:

- zwei Freie Trainings von 45 Minuten (erstes (1.) Freies Training) bzw. 30 Minuten (zweites (2.) Freies Training);
- jeweils ein Start-Trainings im Anschluss an das erste (1.) und zweite (2.) Freie Training (Dauer maximal fünf Minuten);
- zwei Qualifyings von jeweils 20 Minuten;
- zwei Wertungsläufe von ca. 58 Minuten und max. 70 Minuten.

**5.4** Jede DTM-Veranstaltung beginnt einen (1) Tag vor dem ersten Wertungslauf (in der Regel Freitag) um 09.00 Uhr.

**5.5** Am ersten (1.) Tag der jeweiligen Veranstaltung (in der Regel Freitag) findet eine Fahrerbesprechung statt. Der genaue Ort und Zeitpunkt der Fahrerbesprechung wird 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 einer 1.000 Euro Geldbuße durch den Renndirektor geahndet.

**5.6** Die Ziellinie (auch Zeitmesslinie) ist eine einzelne Linie, die sowohl auf der Rennstrecke als auch in der Boxengasse im 90 Grad Winkel quer zur Fahrtrichtung verläuft. Die Rundenzeiten werden an der Ziellinie ermittelt.

**5.7** Für den Wertungslauf bestimmt sich die Distanz nach der folgenden Tabelle.  
Sollte mit hoher Wahrscheinlichkeit die angegebene Rundenzahl nach Ablauf von 70 Minuten vom Führenden nicht erreicht werden, wird die letzte zu fahrende Runde durch den Renndirektor festgelegt und dem Führenden durch das Zeigen der Tafel „Last Lap“ an der Linie angezeigt. Diese Information wird ebenfalls auf der Seite 7 der offiziellen Zeitnahme Monitore angezeigt. Am Ende dieser Runde wird dem Führenden beim Überfahren der Linie die Zielflagge gezeigt.

**5.8** DTM-Veranstaltungen 2019

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.

Bei den in der nachstehenden Tabelle 1 aufgelisteten DTM-Veranstaltungen 2019 sind die geplanten Rundenzahlen für die einzelnen Wertungsläufe angegeben. Eine Änderung der geplanten Distanz ist nur mit Genehmigung der Sportkommissare möglich und wird mittels Bulletin während der Veranstaltung bekannt gegeben.

	1	2	3	4	5	6	
						75 Prozent der geplanten Distanz entsprechen */***	
	Datum 2019	Rennstrecke	Länge pro Runde in km	Rundenanzahl für Wertungslauf**	entspricht in km	Runden	km
1	03.05.-05.05.	Hockenheim	4,574	36	164,664	27	123,498
2	17.05.-19.05.	Zolder (BEL)	4,000	38	152,000	29	116,000
3	07.06.-09.06.	Misano World Circuit (ITA)	4,226	37	156,362	28	118,328
4	05.07.-07.07.	Norisring	2,300	68	156,400	51	117,300
5	19.07.-21.07.	Assen (NED)	4,555	36	163,980	27	122,985
6	09.08.-11.08.	Brands Hatch (GBR)	3,916	41	160,556	31	121,396
7	23.08.-25.08.	Lausitzring	4,570	34	155,380	26	118,820
8	13.09.-15.09.	Nürburgring	3,629	40	145,160	30	108,870
9	04.10.-06.10.	Hockenheim	4,574	36	164,664	27	123,498

**Tabelle 1**

\* Die Renndistanz kann am Tag vor dem jeweiligen Wertungslauf angepasst werden. Es wird grundsätzlich eine Dauer/Distanz von etwa 58 Minuten zu Grunde gelegt.

\*\* In jedem Wertungslauf werden die Safety-Car Runden zur Renndistanz addiert. Als Safety-Car Runde während eines Wertungslaufs gilt eine Runde, in der das Safety-Car die Safety-Car Linie 1 einmal überfährt und auf Seite 7 der offiziellen Zeitnahme Monitore die Meldung »SAFETY CAR DEPLOYED« angezeigt wird. Die Erhöhung der Renndistanz ist auf maximal drei (3) Runden limitiert. Die maximale Renndauer von 70 Minuten bleibt unberührt.

\*\*\* 75 Prozent der vorgeschriebenen Distanz des Wertungslaufes sind erreicht, wenn der Führende zum Zeitpunkt des Abbruchs mindestens die Rundenanzahl gemäß der obigen Tabelle beendet hatte. Die Erhöhung der Renndistanz um Safety-Car Runden hat keinen Einfluss auf die in dieser Spalte angegebene Rundenanzahl.

**5.8** Bei Siegerehrungen und Veröffentlichungen ist nicht die Nationalität der ausstellenden Fahrer-Lizenzbehörde, sondern die Nationalität des Fahrers anzuzeigen. Die Veranstalter sind verpflichtet, die Bewerber bzw. Sponsoren in den von ihnen herausgegebenen Publikationen (Programmen, Nenn-/ Starter- und Ergebnislisten) neben dem Fahrer mit dem auf der entsprechenden Lizenz angegebenen Bewerber/ Sponsornamen zu veröffentlichen. Der DMSB übernimmt gegenüber lizenzierten Bewerbern und Sponsoren keine Haftung hinsichtlich der Veröffentlichungen der Veranstalter.

## ARTIKEL 5 6 WERTUNGEN

- 6.1** Der Titel „DTM-Champion“ wird an den Fahrer vergeben, der nach dem letzten Wertungslauf des Jahres 2019 die höchste Punktezahl erreicht hat. Es werden alle endgültigen Ergebnisse von Wertungsläufen des Jahres 2019 berücksichtigt.
- 6.2** Der Titel „DTM-Team-Meister“ wird an den Bewerber (Team) vergeben, dessen Fahrerpaarung nach dem letzten Wertungslauf des Jahres 2019 zusammen die höchste Punktezahl erreicht hat. Es werden alle endgültigen Ergebnisse von Wertungsläufen des Jahres 2019 berücksichtigt.
- 6.3** Wechselt ein Fahrer während der Saison den Bewerber (Team), werden seine bis dahin erzielten Punkte für die Team-Meisterschaft auch weiterhin ausschließlich für die Teamwertung des Bewerbers (Teams) gezählt, in dem sie von dem betreffenden Fahrer erzielt wurden.

## 6.4

- a) Für jedes Qualifying erfolgt die Punktevergabe der Fahrer-, Team- und Markenwertung gemäß nachstehender Tabelle:

1. Platz = 3 Punkte	2. Platz = 2 Punkte	3. Platz = 1 Punkt
---------------------	---------------------	--------------------

Tabelle 2a

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 Wettbewerbstufen, 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 S 34 sinngemäß.

Konnte kein Qualifying stattfinden, werden keine Punkte vergeben.

- b) Für jeden Wertungslauf erfolgt die Punktevergabe der Fahrer- und Teamwertung gemäß nachstehender Tabelle:

1. Platz = 25 Punkte	2. Platz = 18 Punkte
3. Platz = 15 Punkte	4. Platz = 12 Punkte
5. Platz = 10 Punkte	6. Platz = 8 Punkte
7. Platz = 6 Punkte	8. Platz = 4 Punkte
9. Platz = 2 Punkte	10. Platz = 1 Punkt

Tabelle 2b

- 6.5 Starten weniger als 10 Fahrer in ein Qualifying oder einen Wertungslauf werden für Platzierungen in diesem Qualifying bzw. Wertungslauf nur 50 Prozent der in Artikel S 6.4 aufgeführten Punkte vergeben.
- 6.6 Bei Unterbrechung eines Wertungslaufs ohne anschließender Wiederaufnahme nach Artikel S 42 werden Punkte nach Tabelle 2b wie folgt vergeben:

Unterbrechung vor Vollendung der 2. Rennrunde	keine Punkte
Unterbrechung nach Vollendung der 2. Rennrunde und vor Vollendung der in Tabelle 1 Spalte 6 angegebenen Rundenanzahl	halbe Punkte
Unterbrechung nach Vollendung der in Tabelle 1 Spalte 6 angegebenen Rundenanzahl	volle Punkte

Tabelle 2c

- 6.7 Der Titel „DTM-Marken-Meister“ wird an den Hersteller (Marke) vergeben, dessen Fahrer nach dem letzten Wertungslauf des Jahres 2019 die höchste Punktezahl erreicht haben.
- 6.8 Für die Wertung zur Markenmeisterschaft werden die erzielten Punkte der jeweils vier (4) bestplatzierten Fahrer eines Herstellers aus den Qualifyings und den Wertungsläufen addiert. Für jedes Qualifying und für jeden Wertungslauf erfolgt die Punktevergabe der Marken-Meisterschaft, ggf. unter Berücksichtigung von Artikel S 6.5 und S 6.6, gemäß den Tabellen 2a und 2b.
- 6.9 Die ersten drei der Fahrer-Jahresendwertung sowie je ein maßgeblicher Repräsentant der ersten drei der Team-Jahresendwertung müssen an den jährlichen Siegerehrungen der ITR und des DMSB teilnehmen. Bei Fehlen eines Fahrers oder Repräsentanten wird dieser – außer im Falle höherer Gewalt – mit einer Geldstrafe in Höhe von jeweils 10.000 Euro bestraft.
- 6.10 Zusätzlich genannte Fahrer (Gaststarter) im Sinne Artikel S 13.3 haben für alle Wertungen im Sinne dieses Artikels keine Relevanz. Die Wertungen werden in der Reihenfolge erstellt, als hätten diese Fahrer nicht teilgenommen.



## **ARTIKEL S 7 PUNKTGLEICHHEIT**

- 7.1** Überqueren zwei oder mehrere Fahrzeuge die Ziellinie am Ende eines Wertungslaufs zeitgleich und haben zudem die gleiche Anzahl von Runden zurückgelegt, werden die Punkte, die für die beteiligten Fahrer/Bewerber gemäß Artikel S 6.4 zu vergeben sind, addiert und gleichmäßig auf diese Fahrer/Bewerber verteilt.
- 7.2** Bei Punktgleichheit (ex aequo) nach dem letzten Wertungslauf der Saison entscheidet die größere Anzahl der ersten, dann der zweiten und eventuell weiteren Plätze der punktgleichen Fahrer/Teams/Marken in den Wertungsläufen über ihre Reihenfolge in der entsprechenden DTM-Wertung. Sofern auch dabei keiner der punktgleichen Fahrer/Teams/Marken Vorteile hat, entscheidet die bessere Platzierung im letzten Wertungslauf. Sollte auch danach keiner der punktgleichen Fahrer/Teams Vorteile haben, wird der DMSB eine Entscheidung treffen.

## **ARTIKEL S 8 DOKUMENTENPRÜFUNG**

- 8.1** Die Dokumentenprüfung findet bei der ersten DTM-Veranstaltung 2019 im Rennbüro statt und ist für alle Fahrer und Bewerber vorgeschrieben. Der genaue Ort und der Zeitpunkt werden in der Veranstaltungsausschreibung bekannt gegeben. Nach der ersten Veranstaltung der aktuellen Meisterschaft ist keine Dokumentenprüfung mehr vorgeschrieben, die Fahrer und Bewerber sind aber verpflichtet, jegliche Veränderungen der hinterlegten Daten spätestens bis zum Beginn des 1. Freien Trainings der folgenden Veranstaltung den Sportkommissaren mitzuteilen.
- 8.2** Zur ersten Dokumentenprüfung 2019 haben Fahrer- und Bewerber ihre Lizenz sowie ihre Auslandsstartgenehmigungen (bei Lizenznehmern von nicht EU- bzw. nicht EU-Assoziierten Ländern) vorzulegen.

## **ARTIKEL S 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 zur Verfügung. Die Ausschreibung muss dem DMSB spätestens vier Wochen vor Veranstaltungsbeginn vorliegen.
- 9.2** Spätestens am Donnerstag der jeweiligen Veranstaltung um 17.00 Uhr übergibt der Veranstalter dem Renndirektor oder dem Sicherheitsdelegierten die „Race Meeting Check List“.

## **ARTIKEL S 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 Fahrer, Bewerber, das Personal der Bewerber und Marke, alle Personen mit Boxen/Boxengassen-Berechtigung, die Offiziellen des DMSB (bei Auslandsrennen auch die Offiziellen des dortigen ASN), die Fahrer und die Gäste eventueller Taxifahrten (Fahrten auf der Rennstrecke mit mehr als einer Person im Fahrzeug) und das für eine Versicherung relevante Rahmenprogramm (z.B. Stuntfahrer) einschließen.
- 10.2** Die Versicherungsbestätigung muss dem DMSB spätestens 4 Wochen vor Veranstaltungsbeginn vorgelegt werden.
- 10.3** Die Haftpflichtversicherung des Veranstalters ist so zu gestalten, dass deren Leistungen zusätzlich zu anderen Versicherungsleistungen gelten.

## ARTIKEL S 11 DMSB-DELEGIERTE

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

- Technischer Delegierter
- Sicherheitsdelegierter

Der DMSB kann weiterhin die folgenden Delegierten benennen:

- DMSB Delegierter
- Medizinischer Delegierter

**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 zugrundeliegenden Bestimmungen eingehalten werden, jede ihnen notwendig erscheinende Anmerkung anbringen und die vom DMSB geforderten Berichte über die Veranstaltung verfassen.

## ARTIKEL S 12 OFFIZIELLE

**12.1** Folgende permanente Sportwarte werden vom DMSB benannt:

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

**12.2** Folgende Sportwarte werden vom Veranstalter benannt:

- Dritter Sportkommissar
- Rennleiter und Stellvertreter
- Leiter der Streckensicherung und Stellvertreter
- Rennsekretär und Stellvertreter
- Medizinischer Einsatzleiter
- Beifahrer des Safety Cars

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

In nachfolgenden Punkten ist der Renndirektor dem Rennleiter übergeordnet:

- Überwachung von Trainings- und Wertungsläufen bezüglich des Zeitplans. Wenn notwendig, unterbreitet der Renndirektor den Sportkommissaren Vorschläge zur Änderung des Zeitplans oder der Veranstaltungsausschreibung;
- Verfassen von Veranstaltungsbuletins;
- Verhängung von Wertungsstrafen;
- Beendigung bzw. Unterbrechen von Trainings- oder Wertungsläufen aus Sicherheitsgründen;
- Einsatz des Safety Cars;
- Aktivierung und Beendigung von Slow Zone Phasen;
- Freigabe der DRS- und Push-to-Pass-Nutzung;
- Anhalten eines Wettbewerbsfahrzeuges;
- die gesamte Startprozedur;
- Abwicklung eines eventuellen Re-Starts / Wiederaufnahme des Wertungslaufes;
- Fahrerbesprechung (Briefing).

**12.4** 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 dem Sportlichen und Technischen Reglement der DTM 2019 jederzeit Kontrollen durchzuführen bzw. durchführen zu lassen.

**12.5** Die Sportkommissare handeln als unabhängiges Kollegium unter der Leitung des Vorsitzenden. Die Auslegung der in Artikel S 2 aufgeführten Bestimmungen ist den Sportkommissaren und der DMSB-Sportgerichtsbarkeit vorbehalten.

## **ARTIKEL S 13 EINSCHREIBUNGEN – GEBÜHREN – NENNUNGEN**

**13.1** Alle Bewerber, die an der DTM 2019 teilnehmen möchten, müssen sich mit einer Proforma-Einschreibung bis zum 14.10.2018 beim DMSB einschreiben. Die Gebühr für diese Proforma-Einschreibung beträgt 500 € zzgl. MwSt. pro Fahrzeug und ist an die DMSW GmbH zu entrichten.

Mit der Proforma-Einschreibung anerkennen und unterwerfen sich die Teilnehmer den in Artikel S 2 aufgeführten Grundlagen. Insbesondere auch jenen, die Vorschriften für Zeiträume außerhalb von DTM-Veranstaltungen beinhalten.

**13.2** Für die Teilnahme an der DTM müssen sich Bewerber, und Fahrer mittels vollständig ausgefülltem Einschreibeformular beim DMSB einschreiben.

**13.3** Pro Bewerber (Bewerberlizenz) dürfen maximal zwei Fahrzeuge eingeschrieben werden. Ausnahmen, wie z.B. die Teilnahme eines nicht für die gesamte Saison 2019 eingeschriebenen Fahrers in einem zusätzlichen Fahrzeug bei einer Veranstaltung, bedürfen der Genehmigung der DTM-Kommission und werden pro Hersteller maximal für drei (3) Veranstaltungen der Saison 2019 erteilt. Privatteams werden bei Anwendung dieses Artikels dem Hersteller Ihrer Einsatzfahrzeuge zugeordnet.

**13.4** Ein Fahrer kann nur unter der Bewerbung eines eingeschriebenen Bewerbers an der DTM teilnehmen. Ausnahmen bedürfen der Zustimmung der DTM-Kommission.

**13.5** Mit der Einschreibung beauftragen und bevollmächtigen die Bewerber den DMSB mit der Nennung zu allen Läufen der DTM.

**13.6** Grundsätzlich sind die Teilnehmer verpflichtet, an allen DTM-Veranstaltungen der Saison 2019 teilzunehmen. Die DTM-Kommission kann in besonderen Fällen abweichende Regelungen genehmigen.

**13.7** Spätestens am 6. April 2019 müssen die Einschreibungen beim DMSB eingegangen sein. Der DMSB und die ITR behalten sich vor, auch später eingehende Anträge anzunehmen.

**13.8** Die DTM-Kommission kann Anträge auf Einschreibung und Einzelnennungen unter Angabe von Gründen ablehnen.

## **ARTIKEL S 14 MITARBEITER-LEGITIMATION, IDENTIFIKATION UND PERSONENANZAHL-BESCHRÄNKUNG**

**14.1** Zutrittsberechtigung Veranstaltungsgelände

Alle Personen, die sich auf dem Veranstaltungsgelände befinden, dürfen dort nur solche Bereiche betreten, für die sie eine Zutrittsberechtigung haben. Die entsprechende Legitimation muss mitgeführt und deutlich sichtbar getragen werden.

**14.2** Personenanzahl-Beschränkung

Ab dem Tag des 1. Freien Trainings (Freitag) 09.00 Uhr Ortszeit, bis 30 Minuten nach dem Start des letzten DTM-Wertungslaufs einer Veranstaltung, ist die Anzahl der Personen, die im Fahrerlager mittelbar oder unmittelbar mit dem Einsatz oder der Betreuung eines DTM-Fahrzeugs oder Teilen davon beschäftigt sind oder beschäftigt sein könnten, herstellerepezifisch und bewerberübergreifend entsprechend Tabelle 3.1 a) und b) begrenzt. Fahrzeuge, die ausschließlich als sogenanntes Taxi verwendet, werden gelten im Sinne dieser Regelung nicht als DTM-Fahrzeuge.

Im Sinne dieser Regelung wird nachfolgend zwischen den folgenden Identifikations-Tickets (ID-Tickets) unterschieden:

- 1) Hersteller-ID-Tickets
- 2) Privatteam-ID-Tickets,
- 3) Hersteller-ID-Zusatztickets und
- 4) Service-ID-Tickets (SID-Tickets).

Hersteller-ID-Tickets werden ausschließlich an eingeschriebene Hersteller, Privatteam-ID-Tickets und Hersteller-ID-Zusatztickets ausschließlich an Privatteams im Sinne dieses Artikels ausgegeben.

Personen entsprechend vorstehender Regelung/Begrenzung müssen zusätzlich zur Zutrittsberechtigung gemäß Artikel S 14.1

über ein spezielles, vom DMSB ausgegebenes, personalisiertes DTM Identifikations-Ticket (ID-Ticket) verfügen. Innerhalb des Fahrerlagers muss das ID-Ticket von der betreffenden Person entweder deutlich sichtbar getragen oder auf Verlangen unmittelbar vorgezeigt werden. Das ID-Ticket gilt nicht als Zutrittsberechtigung zum Veranstaltungsgelände.

Für die ersten drei (3) Veranstaltungen der Saison 2019 gilt:

Anzahl für die DTM Saison 2019 eingeschriebener Fahrzeuge eines Herstellers	Maximal zulässige Anzahl von Personen entsprechend 14.2 pro Hersteller
2	20 Hersteller-ID-Tickets
4	39 Hersteller-ID-Tickets
6	58 Hersteller-ID-Tickets

Tabelle 3.1 a

Ab der vierten (4.) Veranstaltung der Saison 2019 gilt:

Anzahl für die DTM Saison 2019 eingeschriebener Fahrzeuge eines Herstellers	Maximal zulässige Anzahl von Personen entsprechend 14.2 pro Hersteller
2	20 Hersteller-ID-Tickets
4	37 Hersteller-ID-Tickets
6	55 Hersteller-ID-Tickets

Tabelle 3.1 b

Für eingeschriebene Privatteams ist die Anzahl der Personen, die im Fahrerlager mittelbar oder unmittelbar mit dem Einsatz oder der Betreuung eines DTM-Fahrzeugs oder Teilen davon beschäftigt sind oder beschäftigt sein könnten, entsprechend Tabelle 3.2 begrenzt. Ob ein eingeschriebener Bewerber als Privatteam im Sinne dieser Regelung gilt, entscheidet einzig und ausschließlich die DTM-Kommission.

Anzahl der für die DTM Saison 2019 eingeschriebenen Fahrzeuge eines oder mehrerer Privatteams (mit markenidentischen Fahrzeugen)	Maximal zulässige Anzahl von Personen entsprechend 14.2 (kumuliert) für eines oder mehrere Privatteams (mit markenidentischen Fahrzeugen)
2	20 Privatteam-ID-Tickets plus 2 Hersteller-ID-Zusatztickets

Tabelle 3.2

### **Ausnahme zu Tabelle 3.1:**

Pro Hersteller und Saison stehen zusätzlich sechs (6) Hersteller-ID-Tickets zur Verfügung, die nicht zum Kontingent entsprechend der Tabellen 3.1 und 3.2 zählen. Jedes ID Ticket dieses Sonderkontingents kann nur bei einer einzigen Veranstaltung benutzt werden.

Ausnahmen aus der Anwendung von Artikel S 13.3 bedürfen der Genehmigung der DTM-Kommission.

### **14.3 Beschränkt zugängliche Bereiche**

Personen, die sich in Bereichen aufhalten, für die ein in der DTM eingeschriebener Hersteller oder ein eingeschriebenes Privatteam bzw. von einem Hersteller oder Privatteam beauftragte Person/beauftragtes Unternehmen das Hausrecht reklamiert und zu denen nicht allein der Besitz eines käuflichen Fahrerlager-Tickets legitimiert, müssen sich auf Verlangen der vom DMSB eingesetzten ID-Kontrolleure jederzeit ausweisen und Auskunft über ihre berufliche Tätigkeit geben. Die für die DTM 2019 eingeschriebenen Hersteller und Privatteams sind verpflichtet, vor dem Beginn jeder Veranstaltung, dem DMSB eine detaillierte Zeichnung zu übergeben aus der alle Bereiche zweifelsfrei hervorgehen, für die der betreffende Hersteller des von ihm eingesetzten DTM-Fahrzeugs bzw. das betreffende Privatteam Hausrecht reklamiert und zu deren Zutritt nicht allein ein käufliches Fahrerlager-Ticket legitimiert. Weiterhin müssen auf den Zeichnungen jene Bereiche zweifelsfrei und unmissverständlich ausgewiesen werden, die von Besitzern käuflicher Fahrerlager-Tickets nicht oder nur nach Verlassen der üblichen Zuschauerbereiche eingesehen werden können.

Für sämtliche ID-Tickets eines Herstellers (Tabelle 3.1) und eines Privatteams mit Fahrzeugen eines solchen Herstellers (Tabelle 3.2) gilt zusätzlich:

- 1) Hersteller-ID-Ticketinhaber eines Herstellers dürfen nicht in Bereichen angetroffen werden, für die das

betreffende Privatteam Hausrecht reklamiert. Ausnahmen bedürfen der ausdrücklichen Genehmigung des Technischen Delegierten.

- 2) Inhaber von Privatteam-ID-Tickets und Hersteller-ID-Zusatztickets dürfen auch in Bereichen angetroffen werden, für den der markengleiche Hersteller Hausrecht reklamiert. Sie dürfen sich nicht in diesen Bereichen niederlassen.

#### **Ausnahme zu 1):**

Jeweils zwei (2) ID-Ticket-Inhaber eines Herstellers, die dem DMSB namentlich bis zum Donnerstag (18.00 Uhr) vor einer Veranstaltung benannt werden, dürfen auch in Bereichen angetroffen werden, für die das betreffende Privatteam Hausrecht reklamiert. Sie dürfen diese Bereiche nur zu organisatorischen Zwecke aufsuchen.

#### **14.4 Festlegung der veranstaltungsbezogene ID-Ticket Besitzer**

Die Hersteller bzw. Privatteams sind verpflichtet, dem DMSB bis zwei (2) Tage vor dem ersten Wertungslauf einer Veranstaltung (in der Regel Donnerstag, 18.00 Uhr) mittels Online-Akkreditierungssystem eine Aufstellung zu übermitteln, aus der alle Besitzer eines ID-Tickets, die bei der betreffenden Veranstaltung zum ID-Ticket Kontingent entsprechend Tabelle 3 (inklusive der eventuellen Ausnahme) gehören, namentlich hervorgehen. Bei Privatteams muss die Aufstellung zudem zwischen Privatteam-ID-Tickets und Hersteller-ID-Zusatztickets unterscheiden.

ID-Ticket-Besitzer, die nicht entsprechend benannt sind und während der Veranstaltung im Fahrerlager angetroffen werden (Feststellung durch ID-Kontrolleure), werden so behandelt, als hätte der betreffende Hersteller bzw. das entsprechende Privatteam gegen Artikel S 14.2 verstoßen. Das gilt auch dann, wenn die dem DMSB übermittelte Aufstellung das maximal zulässige Kontingent entsprechend Tabelle 3 nicht ausschöpft.

Die dem DMSB übermittelte Aufstellung kann während einer Veranstaltung nur in Ausnahmefällen und beim Vorliegen schwerwiegender Gründe abgeändert werden. Dazu ist in jedem Fall zunächst vom betreffenden Hersteller bzw. vom betreffenden Privatteam ein schriftlicher Antrag an das Gremium der Sportkommissare zu richten. Die Sportkommissare werden innerhalb einer Stunde nach Eingang des Antrags über dessen Genehmigung entscheiden. Die Beurteilung darüber, ob es sich um einen schwerwiegenden Fall handelt oder nicht, obliegt allein den Sportkommissaren.

#### **14.5 Kontrollen**

Die für die DTM 2019 eingeschriebenen Hersteller und Privatteams sind verpflichtet, den vom DMSB oder in dessen Auftrag eingesetzten ID-Kontrolleuren auf deren Verlangen jederzeit und unmittelbar Zutritt zu allen Bereichen zu gewähren, für die der Hersteller bzw. das Privatteam Hausrecht reklamiert.

#### **14.6 Definition des Fahrerlagers**

Für die Umsetzung und Kontrolle des Artikels S 14 gelten als Fahrerlager:

- 1.) alle Bereiche, in denen DTM-Fahrzeuge im Rahmen der Veranstaltung bewegt werden.
- 2.) alle Bereiche, in denen sich Personen aufhalten oder aufhalten können, die unmittelbar mit der Organisation und dem Ablauf des Renn- und Trainings-Betriebs beschäftigt sind.
- 3.) alle Bereiche, für die DTM eingeschriebene Hersteller Hausrecht reklamieren
- 4.) alle Bereiche, für die in der DTM eingeschriebene Privatteams Hausrecht reklamieren
- 5.) alle Bereiche, zu denen ID-Ticket-Inhaber aufgrund ihrer Legitimation (siehe 14.1) Zutritt haben.

#### **14.7 ID-Ticketpflichtige Arbeiten**

Folgende Arbeiten im Fahrerlager (siehe Definition in Artikel S 14.6) dürfen ausschließlich von den für die Veranstaltung beim DMSB benannten ID-Ticket-Besitzern ausgeführt werden:

- 1.) Das Schreiben und/oder Lesen\*, Senden und/oder Empfangen von:
  - a) jeglichen in irgendeiner Weise fahrzeugrelevanten Daten eines DTM-Fahrzeugs;
  - b) jeglichen streckenrelevanten Daten der betreffenden Strecke;
  - c) jeglichen zeitrelevanten Daten, die in irgendeiner Relation zu den tatsächlichen oder theoretischen Fahrleistungen eines DTM-Fahrzeugs stehen. Dabei spielt es keine Rolle, ob es sich um Zeitdaten der offiziellen Zeitnahme oder individuelle Zeitdaten handelt;
- 2.) Das De- oder Montieren jeglicher Fahrzeugteile.
- 3.) Das Bearbeiten jeglicher Fahrzeugteile.

\*Als Schreiben und/oder Lesen gelten im Sinne dieses Artikels jegliche Arbeiten, bei denen Strom zum Entstehen, Verändern und/oder zum Erkennen von Informationen verwendet wird.

#### **14.8 Medizinisches- und Physiotherapeutisches Personal**

Personen, die für einen oder mehrere Hersteller oder Privatteams ausschließlich medizinische und/oder physiotherapeutische Dienstleistungen erbringen, müssen im Besitz eines Service-ID-Tickets (SID-Tickets) sein. Bis zum offiziellen Beginn einer Veranstaltung muss dem DMSB mittels Online-Akkreditierungssystem eine

namentliche Aufstellung aller Besitzer eines SID-Tickets, die bei der betreffenden Veranstaltung mit medizinischen und/oder physiotherapeutischen Dienstleistungen beauftragt sind, übermittelt werden. Die Anzahl der SID-Tickets ist nicht beschränkt. Ein SID-Ticket allein ist keine Zutrittsberechtigung.

#### **14.9 Sonderregelung für Markenübergreifende Dienstleistungen**

Personen, die aufgrund ihrer Tätigkeiten unter die Restriktionen entsprechend Art. S 14.7 fallen, die aber während ein und derselben Veranstaltung von Bewerbern mit Fahrzeugen unterschiedlicher DTM-Hersteller oder einem DTM-Bewerber und dem DMSB mit identischen Dienstleistungen beauftragt sind (z.B. Betreuung bzw. Reparatur der Fahrzeug-Funkanlage, der Einheitsbauteile etc.) müssen im Besitz eines vom DMSB ausgegebenen Service ID-Tickets (SID-Ticket) sein. Der DMSB kann für jede Veranstaltung Ausnahmen von dieser Regelung genehmigen. Die Anzahl der SID-Tickets ist nicht beschränkt.

Bis zum offiziellen Beginn einer Veranstaltung muss dem DMSB mittels Online-Akkreditierungssystem eine namentliche Aufstellung aller Besitzer eines SID-Tickets, die bei der betreffenden Veranstaltung mit identischen Dienstleistungen beauftragt sind, übermittelt werden.

Ein SID-Ticket allein ist keine Zutrittsberechtigung.

#### **14.10 ID-Ticket befreite Personen**

Unter der Bedingung, dass sie keine der unter Art. S 14.7 beschriebenen Arbeiten ausführen, benötigen die folgenden Personen kein ID Ticket, auch dann nicht, wenn sie mit DTM-Fahrzeugen in Berührung kommen:

- a. Vorstandsmitglieder von Herstellern, die in der ITR organisiert sind;
- b. Vorstandsmitglieder von Privatteams, die in der Rechtsform einer Aktiengesellschaft in der DTM eingeschrieben sind;
- c. Gesetzliche Vertreter von Privatteams, die in einer anderen Rechtsform als die einer Aktiengesellschaft in der DTM eingeschrieben sind;
- d. von jedem für die DTM eingeschriebenem Team (Bewerber) ein (1) Teameigner sowie dessen Gäste;
- e. pro Zwei-Wagen-Team ein (1) Teammanager;
- f. Beiräte des ITR e.V.;
- g. Vorstände des ITR e.V.;
- h. Teamleiter („Team Principals“), (maximal ein Teamleiter pro eingeschriebenem Bewerber);
- i. DTM-Fahrer;
- j. Mitarbeiter des ITR e.V. und der ITR GmbH;
- k. Sponsorenvertreter,
- l. Personen die für oder im Auftrag eines ITR-Herstellers oder eines eingeschriebenen Privatteams in den Bereichen Marketing und/oder Media und/oder Öffentlichkeitsarbeit tätig sind;
- m. Sicherheitspersonal;
- n. Personen, die von der ITR oder dem DMSB mit der Betreuung bzw. Wartung der offiziellen, fahrzeugseitigen TV-Technik und/oder der offiziellen, fahrzeugseitigen Zeitnahme-Technik und/oder fahrzeugseitiger EB-Teile beauftragt sind. Diesen Personen ist es ausdrücklich erlaubt, jegliche Arbeiten an Fahrzeugen und mit Fahrzeugdaten auszuführen, sofern diese Arbeiten/Daten für die Umsetzung ihres Auftrags unabdingbare Voraussetzung sind und
- o. Offizielle, die in der Veranstaltungsausschreibung bzw. in den offiziellen Veranstaltungsbulletins benannt sind.

Ausnahme zu den Buchstaben a) bis i): Diesem Personenkreis sind die in Artikel S 14.7 Ziffer 1 beschriebenen Tätigkeiten zu jeder Zeit erlaubt.

#### **14.11 Entscheidungsgewalt**

Die Beurteilung, ob eine Person ID-Ticket-pflichtig ist oder nicht, obliegt einzig dem DMSB.

#### **14.12 Bestrafung**

Verstöße gegen eine oder mehrere Vorgaben des Artikels S 14 können von den Sportkommissaren unmittelbar nach eigenem Ermessen bestraft werden. Unabhängig davon werden Verstöße der DTM-Kommission gemeldet.

### **ARTIKEL S 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 dessen Abwesenheit sein Stellvertreter) verbindliche Auskünfte.

**15.2** Der Ort des offiziellen Aushangs wird in der Veranstaltungsausschreibung bekannt gegeben. Dort werden alle Wertungen und Ergebnisse der Trainingsläufe und der Wertungsläufe sowie alle von den Offiziellen getroffenen Entscheidungen veröffentlicht.

**15.3** Bulletins der Veranstaltung und ggf. DMSB-Bulletins werden zusätzlich allen Bewerbern ausgehändigt. Die in Artikel S 3.1 definierten Personen sind verpflichtet, den Empfang von Bulletins mit Unterschrift zu bestätigen.

**15.4** Werden Wertungsstrafen während eines Trainings-, Qualifikations- oder Wertungslaufs verhängt, so werden die Strafen auf Seite 7 der offiziellen Zeitnahme Monitore angezeigt und gelten damit als verkündet. Die Bewerber sind dafür verantwortlich, die betroffenen Fahrer fristgerecht zu informieren. Jede einen bestimmten Bewerber betreffende Entscheidung oder Mitteilung sollte diesem innerhalb von 25 Minuten nach der Entscheidung auch schriftlich mitgeteilt werden. Die Mitteilung hat ausschließlich informativen Charakter. Der Bewerber muss den Erhalt schriftlich bestätigen.

Der Zeitpunkt der schriftlichen Mitteilung hat keinen Einfluss auf den in diesem Artikel definierten Zeitpunkt der Verkündung und/oder den unter S 16.5 definierten Zeitpunkt zum Antreten einer Strafe.

**15.5** Zusätzlich werden Wertungsstrafen während eines Trainings-, Qualifikations- oder Wertungslaufs 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 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 (Höhe).

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.

Verfügt eine Rennstrecke über eine zusätzliche Display-Tafel, so kann sie die Tafel mit der Startnummer ersetzen. 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 Zeitnahme Monitore übermittelt.

**15.7** Mitteilungen im Zusammenhang mit sportrechtlichen Untersuchungen werden schriftlich zugestellt. Die Bewerber sind verpflichtet, den Erhalt schriftlich zu bestätigen.

## ARTIKEL S 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 Wertungslaufs nötig machen;
- Verstöße gegen dieses Sportliche Reglement;
- Fehlstarts;
- Start von einer nicht korrekten Startposition;
- Kollisionen;
- Abdrängen von anderen Fahrern;
- Blockieren anderer Teilnehmer;
- Behinderungen bei Überholvorgängen;
- Verlassen der Strecke mit Wettbewerbsvorteil;
- Verstoß gegen die Regeln des Pflichtboxenstopps entsprechend Art. S 39.

**16.2** Außer bei einem klaren Verstoß eines Fahrers gegen die Fahrvorschriften und Verhaltensregeln werden Vorfälle, in die mehr als ein Fahrer verwickelt sind, normalerweise nach einem Bericht des Renndirektors unter Leitung des Vorsitzenden der Sportkommissare nach dem betreffenden Veranstaltungsteil untersucht und entschieden. Ist ein Vorfall unter Beobachtung, wird die Information unter Bezugnahme auf die beteiligten Fahrer auf Seite 7 der Zeitnahme Monitore bekannt gegeben. Vorausgesetzt, dass diese Meldung nicht später als fünf (5) Minuten nach

dem Ende des jeweiligen Wertungslaufes angezeigt wurde, darf der oder die betroffenen Fahrer den Veranstaltungsort nicht ohne Genehmigung der Sportkommissare oder des Renndirektors verlassen.

**16.3** Wertungsstrafen, die ausgesprochen werden können:

- Änderung der Startposition;
- Nichtwertung (Trainingsrunden; Trainingszeiten, Qualifikationszeiten; Rennergebnisse);
- 10-Second-Stop-and-Go-Time-Penalty;
- Drive-Through-Penalty;
- Pit-Stop-Penalty.

Zusätzlich zu Art. S 16.2 kann der Renndirektor Wertungsstrafen ohne Einhaltung eines besonderen Verfahrens verfügen. 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.

**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. Falls der der Wertungsstrafe zugrundeliegende Sachverhalt 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 S 15.4 und S 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 innerhalb dieser Frist befolgt, wird dem betroffenen Fahrer aufgrund einer Entscheidung der Sportkommissare die schwarze Flagge gezeigt.

**16.6** Drive-Through-Penalty

Der betreffende Fahrer muss zum Absolvieren der Drive-Through-Penalty in die Boxengasse einfahren und unter Beachtung des vorgeschriebenen Tempolimits ohne anzuhalten durch die Boxengasse fahren.

**16.7** 10-Second-Stop-and-Go-Time-Penalty

Der betreffende Fahrer muss zum Absolvieren der 10-Second-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 (Zeitstrafe) verfügen. Das Einhalten der angeordneten Standzeit liegt in der Verantwortung der Teilnehmer.

**16.8** Bei den Strafen gemäß Artikel S 16.6 und S 16.7 unterliegt das Fahrzeug von der Einfahrt in die Boxengasse bis zur Ausfahrt aus der Boxengasse den Parc-fermé-Bestimmungen.

**16.9** Wird eine Drive-Through-Penalty zu einem Zeitpunkt verkündet, zu dem die Restfahrzeit des Wertungslaufes drei (3) Runden oder weniger beträgt, 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 10-Second-Stop-and-Go-Time-Penalty zu einem Zeitpunkt verkündet, zu dem die Restfahrzeit des Wertungslaufes drei (3) Runden oder weniger beträgt, obliegt es dem betroffenen Teilnehmer, ob er die Strafe antritt oder anstelle einer verkündeten 10-Second-Stop-and-Go-Time-Penalty einen 30 Sekunden Zeitzuschlag zu seiner Gesamtfahrzeit akzeptiert. In diesem Fall wird zusätzlich die verfügte Standzeit (mindestens 10 Sekunden) zur Gesamtfahrzeit addiert.

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.

Die in den Artikeln S 16.9 und S 16.10 genannten Additionszeiten können durch die Sportkommissare an die Besonderheiten der jeweiligen Rennstrecke angepasst werden.



## 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. S 39 absolviert hat. Nach dem Verkünden einer „Pit-Stop-Penalty“ muss der betreffende Fahrer zum Absolvieren der Pit-Stop-Penalty unter Beachtung der in Artikel S 39 festgelegten Runden, spätestens bei seinem Pflichtboxenstopp (entsprechend Art. S 39), in die Boxengasse einfahren und an dem in der Fahrerbesprechung hierfür festgelegten Platz (in der Regel vor dem Rennleitungs-Gebäude) anhalten. Er muss dort mindestens für die Dauer der angeordneten Strafzeit stillstehen, bevor er seine Fahrt fortsetzen darf. Das Einhalten der angeordneten Standzeit liegt in der Verantwortung der Teilnehmer. Zusätzlich wird die Standzeit von einem Sachrichter überwacht und deren Ende mit einer Anzeigetafel dem Fahrer signalisiert. Der betreffende Fahrer darf nach dem Absolvieren der Pit-Stop-Penalty seine Box anfahren und unter Beachtung der Bestimmungen von Artikel S 39 seinen Pflichtboxenstopp durchführen. Für die An- und Abfahrt gilt das in der Boxengasse vorgeschriebene Tempolimit. Die gemäß Artikel S 16.5 vorgeschriebene maximale Rundenzahl bis zum Antreten einer Strafe gilt bei einer Pit-Stop-Penalty nicht.
- b) Eine Zeitstrafe kann auch an Fahrer entsprechend einer Pit-Stop-Penalty verhängt werden, wenn dieser Fahrer bereits seinen Pflichtboxenstopp (entsprechend Art. S 39) absolviert hat bzw. im entsprechenden Veranstaltungsteil kein Pflichtboxenstopp (entsprechend Art. S 39) zu absolvieren ist. In diesem Fall wird die Pit-Stop-Penalty in eine 5 Sekunden Ersatzstrafe zuzüglich der Dauer der Standzeit umgewandelt.

**16.12** In weniger schweren Fällen kann der Renndirektor von der Verhängung einer der vorgenannten Wertungsstrafen (siehe Artikel S 16.6, S 16.7, S 16.11) absehen, wenn der aufgrund eines irregulären Überholvorgangs 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 gilt das vollständige Vorbeilassen des überholten Fahrzeugs. Ein erneuter Überholversuch darf erst nach dem Ende der auf den Positionsaustausch folgenden Kurve begonnen werden.

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

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

## ARTIKEL S 17 PROTESTE

**17.1** Bei Protesten gilt das Internationale Sportgesetz der FIA, das Veranstaltungsreglement des DMSB sowie die Rechts- und Verfahrensordnung des DMSB. Die Protestkaution ist zahlbar an den für die Genehmigung verantwortlichen ASN der Veranstaltung (Status International: siehe jeweilige Veranstaltungsausschreibung). Protestkautionen sind mehrwertsteuerfrei.

**17.2** Unzulässig sind Proteste gegen folgende Entscheidungen des Renndirektors:

- Drive-Through-Penalty – Artikel S 16.6
- 10-Second-Stop-and-Go-Time-Penalty – Artikel S 16.8
- Pit-Stop-Penalty – Artikel S 16.11

**17.3** Proteste mit Bezug auf das Qualifying können auch nach dem entsprechenden Wertungslauf behandelt werden.

## ARTIKEL S 18 STRAFEN UND BERUFUNGEN

**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. Die Sportkommissare können Strafen aussprechen, die erst bei der oder den folgenden Veranstaltungen umgesetzt werden müssen.

**18.2** Ein Teilnehmer kann von den Sportkommissaren durch die Änderung der Startposition oder die Reduzierung von Fahrzeit in einem Qualifying für die laufende oder eine oder mehrere nachfolgende Veranstaltungen bestraft werden.

Jeder Fahrer, gegen den im Verlauf der gleichen DTM-Saison drei (3) Verwarnungen ausgesprochen werden, wird nach Auferlegung der dritten (3.) Verwarnung beim nächsten Wertungslauf um fünf (5) Positionen in der Startaufstellung zurückversetzt. Falls die dritte (3.) 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.

Wird gegen einen Fahrer im Verlauf der gleichen DTM-Saison die fünfte (5.) Verwarnung ausgesprochen, wird dieser Fahrer beim nächsten Wertungslauf um zehn (10) Positionen in der Startaufstellung zurückversetzt. Falls die fünfte (5.) Verwarnung aufgrund eines Zwischenfalls während eines Wertungslaufes ausgesprochen wird, so wird diese Rückversetzung in der Startaufstellung beim nächsten Wertungslauf angewendet, an dem der Fahrer teilnimmt. Nach erfolgter Rückversetzung um zehn Startplätze werden alle Verwarnungen im Sinne dieses Artikels gelöscht.

**18.3** Geldstrafen sind innerhalb von 48 Stunden nach Bekanntgabe an den DMSB zu zahlen.

**18.4** Bei Berufungen gelten 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.

#### **Berufungskautions – zahlbar an den DMSB:**

Status International: 1.500,00 €

Berufungskautions – zahlbar an die FIA: 6.000,00 €

zzgl. DMSB-Kostenpauschale für Internationale Berufung (FIA) 3.000,00 € - zahlbar an den DMSB

Berufungskautions sind mehrwertsteuerfrei.

**18.5** Gegen folgende Entscheidungen der Sportkommissare ist keine Berufung zulässig:

- a) Drive-Through-Strafen, auch wenn Sie durch einen Zeitzuschlag vollzogen werden.
- b) Entscheidungen aufgrund der Art. S 30.2, und S 32.6.
- c) Jede Strafe, die sich aus der Anwendung der Art. S 28 und S 28 B ergibt.

## **ARTIKEL S 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.

**19.3** An DTM-Wertungsläufen der Saison 2019 dürfen Fahrzeuge der Hersteller Audi und BMW (inkl. markengleicher Privatteams) nur teilnehmen, wenn sie mit einem Monocoque (EB-001) ausgerüstet sind, das mindestens während eines Wertungslaufes der DTM-Saison 2012 bis einschließlich 2018 verwendet wurde.

#### **Ausnahmen A:**

- 1.) Pro genanntem Hersteller (inkl. markengleicher Privatteams) dürfen bei DTM-Wertungsläufen 2019 zwei (2) Fahrzeuge eingesetzt werden, die mit einem Monocoque ausgerüstet sind, das bis zu Beginn der Saison 2019 bei noch keinem DTM-Wertungslauf verwendet wurde.
- 2.) Werden bei Wertungsläufen 2019 mehr als jeweils 6 Fahrzeuge der Hersteller Audi oder BMW eingesetzt, dürfen vom jeweils betroffenen Hersteller (inkl. markengleicher Privatteams) entsprechend der Anzahl zusätzlicher Fahrzeuge auch Monocoques verwendet werden, die während keines DTM-Wertungslaufes der Saison 2012 bis einschließlich 2018 verwendet wurden.

### **Ausnahme B:**

Wird ein Monocoque im Rahmen einer DTM-Veranstaltung irreparabel beschädigt, oder so beschädigt, dass eine Reparatur nicht ohne Sicherheits- oder Performance-Einbußen einzusetzen ist, darf der betreffende Fahrer ab der nächsten Veranstaltung ein Monocoque verwenden, das bis dahin noch bei keinem DTM-Wertungslauf eingesetzt wurde.

Die Entscheidung, ob ein Monocoque ohne Sicherheits- und Performance-Einbußen repariert werden kann, obliegt allein dem Technischen Delegierten des DMSB.

Der Technische Delegierte des DMSB kann weitere Ausnahmen genehmigen.

Die dem DMSB im Rahmen der Homologation übergebene Liste mit den Fahrzeug-Identifikations-Nummern (Zusatzhomologation Art 6.1 DTM Technisches Reglement) muss um die Fahrzeug-Identifikations-Nummern der in Anwendung von Ausnahme B neu eingesetzten Monocoques ergänzt werden. Für die somit ersetzten Monocoques erlischt die Homologation/Zusatzhomologation.

## **ARTIKEL S 20 FAHREN / FAHRERAUSRÜSTUNG**

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

**20.2** Jeder Fahrer muss während des Fahrens seine vollständige Fahrerbekleidung gemäß Anhang L zum ISG, Kapitel III sowie das vorgeschriebene Kopfrückhalte-System tragen und angeschnallt sein. Als Fahren gilt jegliches Bewegen des Fahrzeuges mit eigener Motorkraft.

## **ARTIKEL S 21 FAHRZEUGIDENTIFIKATION**

**21.1** Startnummern

Die Zuteilung der Startnummern an die Fahrer der DTM obliegt der ITR.

Die Startnummer 1 steht uneingeschränkt einzig dem amtierenden DTM-Champion zu. Wenn der betreffende Fahrer dem DMSB zum 01.02. des betreffenden Jahres gegenüber schriftlich dokumentiert, dass er auf die Nummer 1 verzichtet, wird die Nummer in dem betreffenden Jahr nicht vergeben.

**21.2** Größe, Gestaltung und Anzahl der Startnummern und der Startnummern-Felder werden von der ITR festgelegt. Die im ITR Dokument „Serienrechte 2019 – Beklebungsvorschriften“ (in der jeweils gültigen Fassung) festgelegten Positionen und Formate sind bindend.

**21.3** Fahrernamen

An den hinteren Seitenscheiben müssen auf beiden Seiten gemäß Artikel S 5.8 jeweils die Nationalflagge des Herkunftslandes des Fahrers, sein Nachname und der „Drei-Letter-Code“ seines Namens angebracht sein. Flagge, „Drei-Letter-Code“ und der Nachname des Fahrers müssen größtmöglich ausgeführt werden. Als Schrifttyp muss Helvetica verwendet werden.

**21.4** Werbeflächen

Die für die Werbung von Serienpartnern reservierten Werbeflächen werden von der ITR festgelegt. Die im ITR Dokument „Serienrechte 2019 – Beklebungsvorschriften“ (in der jeweils gültigen Fassung) festgelegten Positionen und Formate sind bindend.

**21.5** DRS Kommunikation / Display

An den hinteren Seitenscheiben muss auf beiden Seiten innen ein Display angebracht sein und entsprechend den Vorgaben des technischen Reglements elektrisch angeschlossen werden.

## **ARTIKEL S 22 TESTFAHRTEN**

Die Testfahrten sind im Anhang 3 zu diesem Reglement geregelt.

## ARTIKEL S 23 BOXEN / BOXENGASSE

- 23.1** Die Boxengasse wird durch eine Markierung auf ihrer gesamten Länge vor den Boxen in zwei Teile unterteilt. Der entlang den Boxen verlaufende Teil dient als Arbeitsfläche (working lane). Der entlang der Boxenmauer verlaufende Teil dient als Fahrbahn (fast lane). Die genaue Definition der Bereiche für die fast- und working lane wird verbindlich in der Fahrerbesprechung bekannt gegeben. 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 S 42.5 in der fast lane der Boxengasse aufhalten. Keinesfalls dürfen Arbeiten an einem Fahrzeug durchgeführt werden, wenn dadurch andere Teilnehmer behindert werden.
- 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 einem Freien Training, einem Qualifying und einem Wertungslauf pro Wettbewerbsfahrzeug maximal 6 Personen aufhalten, die einen besonderen Ausweis tragen müssen. 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
<b>Feuerfeste Bekleidung</b> entsprechend FIA Standard 8856-2000	Pflicht	Pflicht	Pflicht
<b>Helm mit Gesichtsschutz</b> (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.
<b>Feuerfeste Unterwäsche</b> entsprechend FIA Standard 8856-2000	Pflicht	Pflicht	Pflicht
<b>Feuerfeste Strümpfe</b> entsprechend FIA Standard 8856-2000	empfohlen	empfohlen	empfohlen
<b>Feuerfeste Schuhe</b> entsprechend FIA Standard 8856-2000	empfohlen	empfohlen	empfohlen

Tabelle 4

Alle anderen Personen (Medienvertreter, Runner, 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 tragen.

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

- 23.5** Die Teilnehmer der DTM sind verpflichtet, außerhalb der ihnen zugewiesenen Trainings- und Rennzeiten den Boxenvorplatz zu räumen, sofern zu diesem Zeitpunkt ein anderes Training oder Wertungslauf stattfindet. Es ist aus Sicherheitsgründen darüber hinaus nicht 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. Im Bereich der Boxenanlage und in der Startaufstellung besteht 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.
- 23.8** Die An- und Abfahrt einer Boxenstopstation muss mit eigener Motorkraft 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, die Box und/oder die ,working lane' ohne Gefährdung anderer Teilnehmer oder Personen zu verlassen. 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 nicht als Gefährdung. 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. Personen, die gegen diese Bestimmung 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 S 24 TECHNISCHE ABNAHME**

- 24.1** Vor Beginn des 1. Freien Trainings einer Veranstaltung muss jedes Fahrzeug zu den im Zeitplan angegebenen Zeiten bei der Technischen Abnahme vorgeführt werden. Nur Fahrzeuge, die danach eine Freigabe der Technischen Kommissare erhalten, dürfen an der entsprechenden DTM-Veranstaltung teilnehmen. Die Vorführung eines Fahrzeuges bei der Technischen Abnahme wird als eine stillschweigende Bestätigung der Teilnehmer angesehen, dass das betreffende Fahrzeug in allen Punkten dem Technischen Reglement entspricht.
- 24.2** Die Technische Abnahme bei den DTM-Veranstaltungen erfolgt gemäß Zeitplan in den jeweiligen Boxen. Bewerber, die ihr Fahrzeug nicht der Technischen Abnahme vorführen, werden nicht zur Teilnahme an der Veranstaltung zugelassen.
- 24.3** Ein Fahrzeug gilt erst dann als abgenommen, wenn es von den Technischen Kommissaren mit dem entsprechenden Kontrollzeichen oberhalb der Frontscheibe versehen wurde. Fahrzeuge, die den technischen Bestimmungen nicht entsprechen, werden von der Technischen Abnahme zurückgewiesen.
- 24.4** Wurde ein Fahrzeug nach der Technischen Abnahme 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 erneuten Abnahme vorgeführt werden.
- 24.5** Alle Fahrzeuge müssen zu jedem Zeitpunkt während der Veranstaltung, auch nach der Technischen Abnahme, für weitere Untersuchungen zur Verfügung gestellt werden.

Die Bewerber sind verpflichtet, das Auslesen der gespeicherten Daten und die Überprüfung der Software

- des Motor-Steuergeräts (EB20-022),
- der DDU (EB20-044),
- des Power Control Modul (EB20-051),
- des Marshalling Systems (EB20-034),
- der Incident Kamera (EB20-029) und
- des Unfall Datenschreibers (EB20-033)
- des USB Flash-Drive (EB20-081)

durch einen vom Technischen Delegierten hierfür benannten Mitarbeiter zu ermöglichen.

Zu jedem Zeitpunkt einer Veranstaltung müssen die für das entsprechende Fahrzeug und die betreffende Veranstaltung gekennzeichneten Reifen dem Technischen Delegierten auf Verlangen zur Verfügung gestellt werden. Reifen, die sich in einer vom DMSB versiegelten/verplombten Reifen-Parc-fermé-Hülle SB17-017 (siehe Art. S 25.3) befinden, gelten als zur Verfügung gestellt. Vor einer Überprüfung von Reifen, die sich in einer versiegelten/verplombten Reifen-Parc-fermé-Hülle befinden, wird der betreffende Bewerber durch den Technischen Delegierten entsprechend informiert und erhält die Gelegenheit, während der Überprüfung mit einer Person anwesend zu sein.

- 24.6** 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 oder vom DMSB beauftragte Personen überprüft werden. Das Ergebnis dieser Überprüfung wird den Sportkommissaren mitgeteilt. Bis zu deren Entscheidung bleiben die Ergebnisse vorläufig.
- 24.7** Wenn ein Fahrzeug während eines Freien Trainings, eines Qualifyings oder eines Wertungslaufs 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 S 16) verwickelte Fahrzeug eine technische Untersuchung anordnen.
- 24.10** Die korrekte, in den „Serienrechte 2019 – Beklebungsvorschriften“ (in der jeweils gültigen Fassung) definierte Darstellung der Seriensponsoren, des Fahrernamens und der Startnummern wird bei der Technischen Abnahme überprüft. Die ITR wird die Teilnehmer über Änderungen der Vorschriften rechtzeitig informieren.
- 24.11** Die Sportkommissare werden die Ergebnisse der Fahrzeugprüfungen durch die Technischen Kommissare veröffentlichen. Die Berichte werden keine detaillierten Werte beinhalten, es sei denn, es wird ein Verstoß gegen das Technische Reglement festgestellt.

## **ARTIKEL S 25 REIFEN**

- 25.1** Für Trainingsläufe, Qualifyings und Wertungsläufe sind nur Hankook Slick-Reifen (Spezifikation Standard) und Hankook Regen-Reifen in der von der ITR festgelegten Spezifikation zugelassen. Alle Reifen müssen über eine im Produktionsprozess eingebrachte Kennzeichnung (BAR-CODE-Etikett) verfügen, die eine zweifelsfreie Identifikation jedes einzelnen Reifens ermöglicht. Kein Teil der Reifen darf verändert oder nachgeschnitten werden. Die Reifen dürfen weder chemisch, noch mechanisch oder thermisch behandelt werden. Verboten ist zudem jegliche Behandlung der Reifen unter Verwendung von Mikrowellen-, Infrarot- oder sonstigen Wellen und/oder Strahlen-Systemen.

Es ist nicht zulässig, die farbliche Markierung der Reifen zu entfernen oder Markierungen mit identischer oder ähnlicher Anmutung anzubringen.

Ab dem Moment der Übergabe der zugeteilten Reifen an die Bewerber, bis zum Ende der Veranstaltung ist jegliche, wie auch immer geartete Maßnahme, die zu einer Erhöhung oder Reduzierung der Reifen-, der Felgen- und/oder der Befüllungsmedium-Temperatur führt, verboten. Dies beinhaltet auch das Verbot von Heizelementen in den Boxen. Die Entscheidung, ob ein Heizelement vorliegt obliegt allein dem Technischen Delegierten des DMSB.

### **Ausnahmen:**

- Das Abkühlen der Reifen mittels Wasser ist zulässig.
- Verschmutzungen (Steine/pick-up) auf der Lauffläche der Slick-Reifen dürfen mit Hilfe von thermisch-mechanischen Schabern entfernt werden. Geräte, die hierzu verwendet werden, müssen vom DMSB abgenommen und markiert sein. Die Beurteilung dieser Geräte und ihrer Funktion obliegt allein dem Technischen Delegierten des DMSB.
- Das Waschen von Rädern ist erlaubt, wobei die Waschmaschinen vom DMSB abgenommen und markiert sein müssen.
- Das Verwenden der Reifen im Fahrbetrieb des zugeteilten Fahrers/ DTM-Fahrzeugs gilt nicht als solche Maßnahme.

Die Montage der Reifen auf die Felgen muss durch den Service-Partner des Reifen-Lieferanten geschehen.

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

Es müssen sich immer 4 Reifen der gleichen Spezifikation (Standard, Wet) am Fahrzeug befinden, wenn sich das Fahrzeug außerhalb der Boxengasse auf der Strecke befindet und fährt.

Unabhängig davon, dürfen sich Slick Reifen zu keinem Zeitpunkt in Heizdecken befinden oder durch irgendeine Maßnahme abgedeckt sein (Ausnahme: Parc fermé Cover während der im offiziellen Scrutineering-Zeitplan festgelegten Zeiten des Overnight Parc fermé).

Für Slick-Reifen, die an einem Fahrzeug montiert sind, ist während eines Wertungslaufes die vom Reifenhersteller für die betreffende Veranstaltung herausgegebene Vorgabe bezüglich des Mindest-Reifen-Luftdrucks bei einer Reifen-Lufttemperatur von 25 Grad im Reifen an allen vier Rädern verbindlich. Bei Abweichungen von dieser Temperatur, ist der Wert aus der Temperaturkompensationstabelle des Reifenherstellers verbindlich (Messung erfolgt mit dem Reifenluftdruckkontrollsystem LB20-008).

Die Vorgabe des Reifenherstellers und der für die Messung zu Grunde gelegte Umgebungsluftdruck wird zu Beginn der jeweiligen Veranstaltung am Offiziellen Aushang veröffentlicht.

Für beide Werte (Reifen-Lufttemperatur und Reifen-Luftdruck) sind die Werte verbindlich die über die jeweiligen im betreffenden Rad verbauten Sensoren des Reifen-Luftdruck-Kontrollsystems (LB20-008) übermittelt werden.

Ab dem Moment des Starts eines Wertungslaufs gilt vorstehende Regelung auch für alle nicht am Fahrzeug montierten Slick-Reifen, die in dem betreffenden Wertungslauf noch verwendet werden dürfen.

## 25.2 Reifenhandling/Reifenzuteilung/Reifen-Verlosung

Alle für eine Veranstaltung zulässigen Slick-Reifen müssen vor ihrer Verwendung anhand der Bar-Code-Etiketten vom Technischen Delegierten erfasst und bestimmten Fahrern zugeteilt werden.

Kein Fahrer darf die Strecke außerhalb der Boxengasse mit einem oder mehreren Reifen befahren, die ihm nicht vom Technischen Delegierten für die betreffende Veranstaltung zugeteilt wurden.

Ein „Satz“ besteht im Sinne dieses Reglements immer aus 2 Stück Vorder- und 2 Stück Hinter-Reifen.

## 25.3 Reifen-Verlosung der Slick-Reifen im Rahmen aller Veranstaltungen 2019

Am Vortag des ersten Wertungslaufs, werden unter Aufsicht des Technischen Delegierten oder von ihm beauftragter Personen, bis dahin ungenutzte, neue Slick-Reifen entsprechend nachstehender Tabelle 5 unter den Bewerbern fahrerbezogen verlost und damit zugeteilt:

	<b>Uhrzeit</b>	<b>Anzahl pro Fahrer</b>	<b>Zugelassen ausschließlich für die Verwendung während</b>
Verlosung 1	gemäß Technischem Zeitplan für die jeweilige Veranstaltung	7 Satz	jedem freien Training, jedem Qualifying und jedem Wertungslauf der Veranstaltung

Tabelle 5

Die Rückgabe von 2 Sätzen erfolgt bis spätestens eine Stunde nach dem 2. Freien Training. Die Nominierung dieser beiden Rückgabesätze erfolgt zu dem im offiziellen Scrutineering-Zeitplan für die jeweilige Veranstaltung angegebenen Zeitpunkt.

## 25.4 entfällt

## 25.5 Bis spätestens 90 Minuten vor Beginn des 1. Freien Trainings einer Veranstaltung muss dem Technischen Delegierten eine vom Bewerber unterschriebene Zuteilungsliste übergeben werden, aus der folgende fahrerbezogene Informationen zweifelsfrei hervorgehen:

- die Barcodes aller Slick-Reifen, die ausschließlich während der Veranstaltung verwendet werden dürfen.

Am Vortag eines Wertungslaufs müssen sich alle Slick-Reifen, die während eines Qualifyings und/oder Wertungslaufes verwendet werden sollen, spätestens ab 20 Uhr auf Felgen der Spezifikation EB017-072 montiert, unter einer vom DMSB verplombten Reifen-Parc-fermé-Hülle innerhalb der dem Team zugeteilten Boxen befinden. Hierbei können sich bereits gebrauchte Reifen auch ohne Felgen unter einer vom DMSB verplombten Reifen-Parc-

fermé-Hülle befinden. Spätestens mit Beginn des Overnight Parc fermé und für dessen komplette Dauer müssen sich alle Slick-Reifen in unmittelbarer Nähe des zugehörigen Fahrzeuges befinden.

Der DMSB behält sich vor, vorstehende Vorschrift mittels Kameras und/ oder Thermometer jederzeit zu überwachen.

Frühestens zu dem im offiziellen Scrutineering-Zeitplan für die jeweilige Veranstaltung angegebenen Zeitpunkt dürfen die Plomben der Reifen-Parc-fermé-Hüllen von den Bewerbern selbständig und unbeaufsichtigt entfernt werden. Vorausgesetzt, eine entsprechende Freigabe („Tyre Parc fermé open“) wird zuvor auf Seite 7 der offiziellen Zeitnahme Monitore verkündet.

Nach dieser Freigabe müssen sich alle Reifen bis zum Start der Informationsrunden an einem nicht von Sonnenstrahlen erreichten Platz innerhalb der dem Team zugeteilten Boxen befinden.

Ab dem Beginn der Informationsrunden müssen sich alle nicht auf dem jeweiligen Fahrzeug genutzten Reifen im vorderen Teil der Boxen an einem nicht von Sonnenstrahlen erreichten Platz befinden, so dass eine freie Sicht aus der working lane auf alle Reifen gewährleistet ist.

#### **Ausnahme:**

Ein (1) Satz Reifen unter Anwendung des Artikels 45.3.1.

Nach Ende des Wertungslaufs müssen sich alle nicht auf dem jeweiligen Fahrzeug genutzten Reifen bis zum Beginn des Tyre Parc fermé innerhalb der dem Team zugeteilten Boxen, an einem nicht von Sonnenstrahlen erreichten Platz befinden.

#### **Ausnahme:**

Waschen und/oder Reinigen nach Artikel S 25.1.

Mechanisch/thermisches Bearbeiten der Reifenoberfläche sowie das Waschen von Rädern, wie es unter S 25.1 „Ausnahmen“ ausdrücklich erlaubt wird, ist ab 40 Minuten vor dem Beginn eines Qualifyings bis zum Ende des jeweiligen Qualifyings verboten.

Mechanisch/thermisches Bearbeiten der Reifenoberfläche sowie das Waschen von Rädern, wie es unter S 25.1 „Ausnahmen“ ausdrücklich erlaubt wird, ist ab 40 Minuten vor dem Beginn der Informationsrunden eines Wertungslaufs bis zum Ende des jeweiligen Wertungslaufs verboten.

Die Bewerber sind für das Einhalten der vorstehenden Auflagen allein verantwortlich.

- 25.6** Reifen der Spezifikation „Wet“ dürfen erst verwendet werden, wenn der Renndirektor zuvor „wet tyres admitted“ auf Seite 7 der offiziellen Zeitnahme Monitore verkündet hat.
- 25.7** Ohne Zustimmung des Technischen Delegierten ist es nicht zulässig, Reifen auszutauschen, die bei einer (1) DTM-Veranstaltung durch die Technischen Kommissare zugeteilt wurden. Die Zustimmung kann nur für den Fall erteilt werden, dass ein Reifenschaden entsprechend der Bestätigung des Reifenherstellers auf den Produktionsprozess zurückzuführen ist.
- 25.8** Regen-Reifen
- a) Während des Qualifyings und des Wertungslaufes eines Veranstaltungstags darf ein Fahrer maximal 12 Regen-Reifen (jeweils 6 Vorderreifen und 6 Hinterreifen) verwenden.
  - b) Die Regen-Reifen werden den Fahrern durch die Technischen Kommissare zugeteilt. Die Bewerber erhalten hierüber einen schriftlichen Nachweis. Die zugeteilten Regen-Reifenkontingente sind fahrerbezogen. Diese zugeteilten Regenreifen dürfen ausschließlich während des Qualifyings und im Wertungslauf ab dem Beginn der Einführungsrunde verwendet werden.
  - c) Bei der ersten DTM-Veranstaltung der Saison 2019 werden je eingeschriebenem Fahrer 12 Regen-Reifen (jeweils 6 Vorderreifen und 6 Hinterreifen) zugeteilt. Diese Reifen sind auf Felgen zu montieren und werden bis spätestens 21:00 Uhr am Tag der Zuteilung satzweise (je 4 komplette Räder) in Behälter verbracht. Die Behälter werden durch die Technischen Kommissare versiegelt und den jeweiligen Bewerbern übergeben. Die Bewerber dürfen die Behälter und die darin befindlichen Reifen keiner thermischen und/oder chemischen Behandlung unterziehen bzw. sonstige Maßnahmen zur Veränderung der physikalischen und/oder chemischen Eigenschaften der Reifen vornehmen.
  - d) Die Behälter dürfen durch die Bewerber nur geöffnet werden (Siegel/Plombe zerstören), wenn der



Renndirektor die Erlaubnis hierzu erteilt. Die Erlaubnis wird auf Seite 7 der offiziellen Zeitnahme Monitore durch die Meldung „wet tyre boxes open“ verkündet. Die Erlaubnis, die Behälter zu öffnen, berechtigt die Bewerber noch nicht, die Reifen aus den Behältern auf dem zugeteilten Fahrzeug zu verwenden.

Die Erlaubnis, die Reifen aus den Behältern entsprechend ihrer Zuteilung zu verwenden, wird auf Seite 7 der offiziellen Zeitnahme Monitore durch die Meldung „wet tyres admitted“ verkündet.

Wird im Verlauf einer DTM-Veranstaltung die entsprechende Erlaubnis erteilt, die Regen-Reifen zu verwenden, diese aber dennoch nicht verwendet, werden sie nach dem Ende des betreffenden DTM-Veranstaltungstags bis spätestens 20 Uhr wieder in die Behälter verbracht, die spätestens zum gleichen Zeitpunkt versiegelt werden müssen.

Die Bewerber sind für das Einhalten der vorstehenden Auflagen allein verantwortlich.

Werden Regen-Reifen während eines Qualifyings und/oder Wertungslaufs verwendet, dürfen die betreffenden Regenreifen während keines Qualifyings und/oder Wertungslaufes eines folgenden Veranstaltungstages der Saison 2019 verwendet werden. In diesem Fall werden den betroffenen Fahrern für den folgenden Veranstaltungstag gemäß vorstehendem Punkt c) neue Regen-Reifen zugeteilt.

- e) Werden Regen-Reifen während Qualifying und/oder Wertungslauf verwendet, so erhalten die Bewerber nach dem betreffenden Veranstaltungstag aus dem an der Rennstrecke befindlichen Lager des Reifenlieferanten für die jeweils benutzten Regen-Reifen die gleiche Anzahl neue Regen-Reifen.

Diese Reifen sind auf Felgen zu montieren und werden bis spätestens 21:00 Uhr am Tag der Zuteilung satzweise (je 4 komplette Räder) in Behälter verbracht. Die Behälter werden durch die Technischen Kommissare versiegelt und den jeweiligen Teilnehmern übergeben. Die Bewerber dürfen die Behälter und die darin befindlichen Reifen keiner thermischen und/oder chemischen Behandlung unterziehen bzw. sonstige Maßnahmen zur Veränderung der physikalischen und/oder chemischen Eigenschaften der Reifen vornehmen.

- f) Der Technische Delegierte hat das Recht, jeweils vor Beginn oder nach Ende einer DTM-Veranstaltung, den Austausch einzelner oder aller registrierten Regen-Reifen anzuordnen.
- g) Die Erlaubnis des Renndirektors zur Öffnung der Behälter wird den Teilnehmern durch die Meldung „wet tyre boxes open“ auf der Seite 7 der Zeitnahme Monitore spätestens eine Stunde vor Beginn eines Qualifyings bzw. eine Stunde vor Beginn eines Wertungslaufs mitgeteilt. Die Teilnehmer sind für die Überwachung der Zeitnahme Monitore selbst verantwortlich.
- h) Bei plötzlich wechselnden Wetterbedingungen kann die Erlaubnis zum Öffnen der Behälter und/oder zur Verwendung der Regenreifen jederzeit ohne Vorlaufzeit erteilt werden. Ohne die Erlaubnis des Renndirektors darf kein Fahrzeug die Rennstrecke mit Regenreifen befahren.
- i) Ohne Zustimmung des Technischen Delegierten ist es nicht zulässig, Reifen auszutauschen, die bei einer (1) DTM-Veranstaltung durch die Technischen Kommissare zugeteilt wurden. Die Zustimmung kann nur für den Fall erteilt werden, dass ein Reifenschaden entsprechend der Bestätigung des Reifenherstellers auf den Produktionsprozess zurückzuführen ist.
- j) Kein Fahrzeug darf während des Qualifyings und des Wertungslaufs mit Regen-Reifen die Rennstrecke befahren, die nicht für diesen Fahrer und diese DTM-Veranstaltung zugeteilt wurden.

**25.9** Die Technischen Kommissare und die offiziellen Helfer der Technischen Abnahme sind zu jedem Zeitpunkt einer Veranstaltung berechtigt, die verwendeten Reifen hinsichtlich ihrer Kennzeichnung und Übereinstimmung mit den Bestimmungen zu überprüfen. Alle Bewerber sind verpflichtet, diese Überprüfungen zu ermöglichen und die notwendige Unterstützung für die Durchführung zu leisten.

**25.10** 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.

**25.11** Ein Verstoß gegen die vorstehenden Bestimmungen sowie die Verwendung von Reifen ohne korrekte Kennzeichnung kann mit Rückversetzung in der Startaufstellung bzw. Nichtwertung in einem Wertungslauf bestraft werden. Die Sportkommissare können darüber hinaus weitere Strafen verhängen.

## ARTIKEL S 26 GEWICHTE UND WIEGEN

Es wird zwischen 3 Mindestgewichten unterschieden.  
Zu keinem Zeitpunkt einer Veranstaltung darf ein vorgeschriebenes Mindestgewicht unterschritten werden.

### 26.1 Gesamt-Mindestgewicht

Das Gesamt-Mindestgewicht setzt sich zusammen aus:

- dem Fahrzeug-Mindestgewicht;
- dem Fahrer-Mindestgewicht.
- Das Gesamtmindestgewicht beträgt 1.070,0 kg (Toleranz: -2 kg)

### 26.2 Fahrzeug-Mindestgewicht

Das Fahrzeug-Mindestgewicht setzt sich zusammen aus:

- a) dem tatsächlichen Gewicht des Fahrzeugs im Moment der Wiegung;
- b) dem Gewicht der durch die ITR zugewiesenen Inboardkameras bzw. dem Ausgleichsgewicht (siehe Art 18.1 Technisches Reglement) und den Attrappen, wenn keine Inboardkamera zugewiesen ist jedoch ohne
- c) Fahrer-Differenz-Gewicht;
- d) Fahrer und dessen Ausrüstung.

Das Fahrzeug-Mindestgewicht beträgt 986,0 kg (Toleranz: -2 kg).

**26.2a** Das jeweils relevante Gesamt-Mindestgewicht sowie das Fahrzeug-Mindestgewicht muss auch dann eingehalten werden, wenn der für die Kühlung der Bremsen vorgesehene/~~Wasserbehälter~~ leer ist und sich kein Kraftstoff im Kraftstoff-System befindet.

Es obliegt dem Technischen Delegierten, ob das Fahrer-Differenzgewicht zur Ermittlung des Fahrzeug-Mindestgewichts demontiert werden muss oder rechnerisch vom Wiegeergebnis abgezogen wird.

### 26.3 Fahrer-Mindestgewicht

Das Fahrer-Mindestgewicht setzt sich zusammen aus:

- dem Fahrer;
- der persönlichen Ausrüstung des Fahrers, die sich zum Zeitpunkt der Anordnung der Wiegung im Fahrzeug befand;
- eventuell vorhandenem Fahrer-Differenzgewicht.

Das Fahrer-Mindestgewicht beträgt 84 kg (Toleranz: -2 kg).

### 26.3a Fahrer-Differenzgewicht

Ist das tatsächliche Gewicht des Fahrers (inklusive den Teilen seiner persönlichen Ausrüstung, die sich im Fahrzeug befand, als sich das Fahrzeug vor oder während der Anordnung zur Wiegung letztmals auf der Strecke befand) kleiner als 84 kg, muss das Fahrer-Differenzgewicht (zu 84 kg) in Form von Ballast ausschließlich an den Befestigungspunkten der Becken- und Schritt-Sicherheitsgurte befestigt werden.

Bestandteile der homologierten Sicherheitsgurte können nicht als Fahrer-Differenzgewicht deklariert werden.

Der Bewerber ist dafür verantwortlich, dass die Summe des installierten Fahrer-Differenzgewichts und das tatsächliche Gewicht des Fahrers zum Zeitpunkt der Anordnung der Wiegung (zuzüglich der Teile seiner persönlichen Ausrüstung, die sich zum Zeitpunkt der Anordnung der Wiegung im Fahrzeug befanden) und während der Wiegung mindestens 84 kg beträgt.

## 26.4 Getrennte Wiegung

Wird das Gesamt-Mindestgewicht überprüft, während sich der Fahrer außerhalb des Fahrzeugs befindet, werden Fahrer (inklusive der Teile seiner persönlichen Ausrüstung, die sich zum Zeitpunkt der Anordnung der Wiegung im Fahrzeug befanden) und Fahrzeug getrennt voneinander gewogen. Die Toleranz auf jedes der beiden so ermittelten Einzelgewichte beträgt 2 kg. Zur Ermittlung des Gesamt-Gewichts werden die beiden ermittelten Einzelgewichte jedoch ohne Berücksichtigung einer Toleranz addiert. Auf das Ergebnis dieser Addition wird eine Toleranz von 2 kg gewährt.

Der Technische Delegierte und/oder die Technischen Kommissare können entscheiden, Wettbewerbsfahrzeug und Fahrer getrennt voneinander zu wiegen.

## 26.5 Gewicht während Qualifying und Rennen:

Während des Qualifyings darf das Gewicht des Wettbewerbsfahrzeugs nur erhöht / verändert werden durch:

- Be- und Enttanken von Kraftstoff (ohne Nutzung des Schnelltankventils);
- Nachtanken von Bremsen-Kühlwasser;
- Radwechsel

Während eines Wertungslaufes darf das Gewicht des Wettbewerbsfahrzeugs nur erhöht/verändert werden durch:

- Nachtanken von Bremsen-Kühlwasser;
- Radwechsel

Auf dem Weg von der Rennstrecke in den Parc fermé und im Parc fermé darf dem Fahrzeug, dem Fahrer und/oder dessen persönlicher Ausrüstung keinerlei Gewicht hinzugefügt werden.

**26.6** Die-Bewerber haben die Möglichkeit, das Gewicht ihrer Fahrzeuge und Fahrer während der Veranstaltung auf der vom Technischen Delegierten bestimmten Waage zu überprüfen. Die Zeiten für diese Überprüfungen werden den Bewerbern vor jeder Veranstaltung mitgeteilt.

**26.7** Während einer von den Technischen Kommissaren und/oder dem Technischen Delegierten angeordneten Wiegung muss jeder Fahrer seine persönliche Ausrüstung gemäß DTM Technisches Reglement 2019 tragen.

## Die Fahrzeuge werden wie folgt gewogen:

**26.8** 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, unterliegen ab diesem Zeitpunkt Fahrzeug, Fahrer und seine persönliche Ausrüstung bis zum Abschluss der Wiegung(en) den Parc-fermé-Bestimmungen.

Der Fahrer muss sein Fahrzeug auf dem kürzesten Weg zum Wiegebereich fahren und dort den Motor abschalten.

**26.9** Das Fahrzeug wird zusammen mit dem Fahrer gewogen. Der Fahrer oder ein Teammitglied erhält eine schriftliche Information über das festgestellte Gesamt-Gewicht. Der Fahrer darf während des Wiegevorgangs keine Bewegungen machen, die das Wiegeergebnis beeinflussen.

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

**26.11** Wird bei einem Wiegevorgang eine Unterschreitung des aktuell für das betreffende Fahrzeug geltende Gesamt-Mindestgewicht festgestellt, werden 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 das tatsächliche Gesamt-Gewicht des Fahrzeugs.

**26.12** Für das ermittelte Gesamt-Gewicht wird eine Messtoleranz von 2 kg berücksichtigt. Das Wiegeergebnis ist eine Sachrichterentscheidung.

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

Wiegen nach dem Qualifying und dem Wertungslauf

**26.14** Bleibt ein Fahrzeug während eines Qualifyings oder eines Wertungslaufes auf der Rennstrecke liegen und der Fahrer verlässt sein Fahrzeug, so muss er sich zur Feststellung seines Gewichts sofort zum Wiegebereich begeben.

**26.15** Nach den Qualifyings und den Wertungsläufen müssen sich alle platzierten Fahrer zur Feststellung ihres Gewichts sofort vom Parc fermé zum Wiegebereich begeben. Fahrer und ihre persönliche Ausrüstung unterliegen bis zum Abschluss der Wiegung den Parc fermé-Bestimmungen.

**26.16** Der Fahrer wird einzeln gewogen und erhält ein Wiegeprotokoll über das festgestellte Gewicht. Jeder Einspruch gegen das festgestellte Gewicht muss sofort nach Übergabe des Protokolls bei den zuständigen Sportwarten geltend gemacht werden.

Das Fahrzeug wird anschließend, während der Technischen Nachuntersuchung, ohne Fahrer gewogen. Das Gesamtgewicht ergibt sich aus der Addition von Fahrer- und Fahrzeuggewicht (inklusive Fahrerdifferezzgewicht). Für das so ermittelte Gesamtgewicht wird eine Messtoleranz von 2 kg berücksichtigt. Das Wiegeergebnis ist eine Sachrichterentscheidung.

Wird bei einem Wiegevorgang während der Technischen Nachuntersuchung eine Unterschreitung des aktuell für das betreffende Fahrzeug geltenden Fahrzeug-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.

**26.17** Alle während eines Qualifyings und/oder eines Wertungslaufs ausgetauschten Fahrzeugteile müssen der Technischen Abnahme ohne Aufforderung zur Kontrolle zur Verfügung gestellt werden. Die vom Fahrzeug entfernten Teile werden von den TK-Helfern 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 Bewerbers im Sichtbereich der TK-Helfer verbleiben. Diese Teile können bei der Ermittlung des Gewichts anstatt der ausgetauschten Teile berücksichtigt werden.

**26.18** Fahrzeuge, die zum Wiegen bestimmt wurden, unterliegen Parc-fermé-Bestimmungen. Keine Substanz darf dem Fahrzeug, dem Fahrer und/oder dessen persönlicher Ausrüstung hinzugefügt bzw. vom Fahrzeug entfernt werden, nachdem es zum Wiegen bestimmt wurde. Gleiches gilt während des Wiegevorgangs oder nach dem Ende des Wertungslaufs. Ausgenommen hiervon sind Handlungen der Technischen Kommissare.

**26.19** Die Unterschreitung des Mindestgewichts im Qualifying wird mit der Nichtwertung des betreffenden Fahrers bestraft. Der betroffene Fahrer darf jedoch vom letzten Startplatz zum Wertungslauf starten. Die Unterschreitung des Mindestgewichts im Wertungslauf wird mit Disqualifikation bestraft.

**26.20** Der Bewerber 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. Dies beinhaltet auch das Kühlen der Bremsen ohne direkte Berührung des Fahrzeugs.

**26.21** Nur die zuständigen Sportwarte und deren Helfer 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.

**26.22** Die DTM-Kommission hat das Recht, während der Saison, zwischen zwei Veranstaltungen die Vorgaben für geänderte Mindestgewichte sowie Platzierungsgewichte zu beschließen.

## **ARTIKEL S 27 ALLGEMEINE FAHRZEUGBESTIMMUNGEN**

**27.1** Die Bewerber müssen dafür Sorge tragen, dass die im DTM Technischen Reglements 2019 definierten Kameras gemäß den Bestimmungen betriebsbereit im Fahrzeug vorhanden sind. Die Bewerber sind verpflichtet, den Technischen Kommissaren uneingeschränkten Zugang zu den Kameras zu ermöglichen.

**27.2** Jeder Verstoß gegen die vorstehende Bestimmung führt zur Disqualifikation des Betroffenen von der Veranstaltung.

**27.3** Alle Fahrzeuge müssen mit einem Unfalldaten-Schreiber (EB17-033) ausgerüstet sein.

**27.4** Die Unfalldaten-Schreiber werden den Teilnehmern durch den DMSB kostenpflichtig zur Verfügung gestellt. Die Geräte sind Eigentum des DMSB.

Der DMSB wird den Bewerbern die Spezifikation des Unfalldaten-Schreibers mitteilen. Sie müssen entsprechend den Vorgaben des Herstellers (in 2019 EM Motorsport) eingebaut werden. Die Bewerber sind verpflichtet, den Unfalldaten-Schreiber betriebsbereit zu halten, wenn das Fahrzeug auf der Rennstrecke fährt.

**27.5** Die Bewerber sind verpflichtet, den Technischen Kommissaren jederzeit das Auslesen der Daten bzw. den Austausch der Geräte zu ermöglichen.

## ARTIKEL S 28 MOTOREN

### 28.1 Kontingente

Ein für die DTM 2019 eingeschriebenes Fahrzeug darf während den Veranstaltungen der Saison 2019 nur Motoren verwenden, die spätestens 14 Tage vor der ersten Veranstaltung der DTM 2019 entsprechend Artikel 5 des DTM Technischen Reglements vom DMSB verplombt und wie nachstehend dem beschriebenen Hersteller bzw. Privatteam zugeordnet sind.

Pro Fahrzeug Hersteller verplombt der DMSB entsprechend nachstehender Tabelle nur ein limitiertes Kontingent von Motoren.

Abhängig von der Anzahl der Fahrzeuge werden zusätzliche Motoren eines Privatteams verplombt. Diese dürfen ausschließlich bei Fahrzeugen des genannten Teams eingesetzt werden.

Anzahl eingeschriebener Fahrzeuge des Herstellers (ohne Fahrzeuge von Privatteams)	6	4	2
Rotationskontingent Hersteller (ohne Fahrzeuge von Privatteams): Maximale Anzahl verplombter Motoren, die straffrei genutzt werden dürfen	9	6	3

Tabelle 10a

Anzahl eingeschriebener Fahrzeuge des Bewerbers (Privatteams)	2	1
Rotationskontingent Privatteam: Maximale Anzahl verplombter Motoren, die straffrei genutzt werden dürfen	3	2

Tabelle 10b

#### 28.1.1 Motor Zuordnung aus dem Rotationskontingent

Bis spätestens 20 Minuten nach Beginn des ersten Freien Trainings einer DTM-Veranstaltung müssen die Bewerber dem Technischen Delegierten schriftlich mitteilen, welcher Motor aus dem verplombten Rotationskontingent von welchem Fahrer bei der betreffenden Veranstaltung genutzt wird (Motor-Zuordnung).

Nach diesem Zeitpunkt ist jede neuerliche Motor-Zuordnung und Verwendung vorab dem Technischen Delegierten mitzuteilen.

Unter keinen Umständen darf ein Fahrzeug eines eingeschriebenen Fahrers mit einem unverplombten Motor oder mit mehr als einer beschädigten Plombe am Motor an einer DTM-Veranstaltung teilnehmen.

#### 28.2 Wartungs- und Reparaturarbeiten

Bis zum Ende der Saison 2019 (Aufhebung Parc fermé nach letzter Veranstaltung) dürfen Bauteile eines verplombten Motors nur unter der Voraussetzung bearbeitet, demontiert oder ausgetauscht werden, dass dabei keine Plombe beschädigt wird oder geöffnet werden muss.

#### Ausnahmen zu 28.2:

1) Im Zeitraum vom Beginn der Technischen Abnahme der ersten DTM-Veranstaltung bis zum Ende des letzten Wertungslaufes im Jahr 2019 dürfen an Motoren aus dem Rotationskontingent, in Absprache mit dem Technischen Delegierten bzw. den von ihm benannten Technischen Kommissaren, Motorinspektionen sowie Ventilspielkontrollen durchgeführt werden.

## 1.1) Motorinspektion

Zwischen dem 3. Mai 2019 und dem 6. Oktober 2019 ist es zulässig, die am Motor befindlichen, vom DMSB angebrachten Plomben zum Zwecke einer Motorinspektion zu zerstören/öffnen. Die Anzahl der zulässigen Motorinspektionen ergibt sich aus der nachstehenden Tabelle 10c, Spalte B. Die Kontingente aus der Tabelle dürfen jeweils ausschließlich für die in Spalte A definierten Fahrzeuge genutzt werden.

Mit dem Zerstören/Öffnen der ersten Plombe eines Motors reduziert sich die in Tabelle 10c, Spalte B definierte Anzahl zulässiger Motorinspektionen um eine (1).

Folgende Bedingungen müssen eingehalten werden:

- a) Dem Technischen Delegierten muss vor der geplanten Motorinspektion ein schriftlicher Antrag vorliegen. Erst nachdem der Technische Delegierte diesen Antrag schriftlich genehmigt hat, dürfen Plomben zerstört/geöffnet werden.
- b) Der Technische Delegierte oder eine von Ihm beauftragte Person ist beim Zerstören/Öffnen der Plombe(n) und während der gesamten Dauer der Motorinspektion bis zum Wiederverplomben des Motors persönlich anwesend.
- c) Der Motor muss an einem Werktag innerhalb von 12 aufeinanderfolgenden Stunden (beginnend mit dem Öffnen der ersten Plombe) an den technischen Delegierten oder die von ihm beauftragte Person übergeben werden und sich zu diesem Zeitpunkt in einem Zustand befinden, dass Reglements-konform verplombt werden kann.
- d) Jegliche Arbeiten an Teilen die nur nach Zerstören/Öffnen einer Reglementkonform angebrachten Plombe möglich wären, sind ab dem unter c) definierten Zeitpunkt der Übergabe des Motors verboten.
- e) Es werden ausschließlich folgende Arbeiten durchgeführt
  - Ersetzen aller Verschraubungen und Dichtungen (Kolbenringe sind im Sinne dieses Artikels keine Dichtungen)
  - Ersetzen von Gleit- und Wälz-Lagern
  - Planen der Zylinderkopf-Dichtungsflächen (maximaler Materialabtrag 0,1mm pro Motorinspektion, maximal 0,2mm pro Motor) unabhängig von Anzahl Motorinspektionen und unabhängig ob der Abtrag Kopf- oder Blockseitig erfolgt)
  - Prüfen und Einstellen des Ventilspiels. (ausschließlich mit Ausgleichselementen, die zu diesem Zweck in der Motorhomologation hinterlegt sind)
  - Manuelles Nachschleifen der Ventilsitze
- f) Zusätzlich zu den unter e) gelisteten Arbeiten ist es zulässig, individuell festzulegende Bauteile auszutauschen. Die zulässige Anzahl dieser Tauschteile ergibt sich im Verhältnis 1:1 aus der Anzahl der nicht als Privatteam eingeschriebenen Fahrzeuge der betreffenden Marke.

**Beispiel:** Bei sechs (6) eingeschriebenen Fahrzeugen beträgt die zulässige Anzahl individuell festzulegender Bauteile sechs (6). Sofern die zulässige Anzahl nicht überschritten wird, obliegt es allein dem Bewerber festzulegen, wieviel Teile im Rahmen einer Motorinspektion in welchem Motor getauscht werden sollen.

In keinem Fall dürfen folgende Bauteile im Sinne dieser Regelung getauscht werden:

- Kurbelwelle
- Nockenwelle
- Pleuel
- Kolben
- Zylinderkopf
- Zylinderkopfdeckel
- Ölsumpf
- Motorblock

Für Motoren von Fahrzeugen, die als Privat-Team eingeschrieben sind, ergibt sich die zulässige Anzahl individuell festzulegender Bauteile im Verhältnis 1:1 aus der Anzahl der unter dem Status Privat Team eingeschriebenen Fahrzeuge der betreffenden Marke.

Alle im Rahmen einer Motorinspektion ausgetauschten Teile müssen in Form, Material und Fertigungsprozess den entsprechenden, homologierten Teilen entsprechen.

<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>
<b>Anzahl im Hersteller Auftrag eingeschriebener Fahrzeuge einer Marke</b>	<b>Maximal zulässige Anzahl von Motorinspektionen für Motoren der betreffenden Marke</b>	<b>Maximal zulässige Anzahl von Ventilspiel-Kontrollen für Motoren der betreffenden Marke</b>
4	6	6
6	9	9
7	10	10
8	12	12
<b>Anzahl privat eingeschriebener Fahrzeuge einer Marke</b>		
2	3	3
1	2	2

Tabelle 10c)

## 1.2) Ventilspiel-Kontrolle

Zwischen dem 3. Mai 2019 und dem 6. Oktober 2019 ist es unter gewissen Bedingungen zulässig, die an den Ventildeckeln befindlichen, vom Technischen Delegierten oder seinem Beauftragten angebrachten Plomben (Ventildeckel-Plomben) zum Zwecke der Ventilspiel-Kontrolle und gegebenenfalls Ventilspiel-Einstellung zu zerstören/öffnen. Die Anzahl der zulässigen Ventilspiel-Kontrollen ergibt sich aus vorstehender Tabelle 10c, Spalte C. Mit dem Zerstören/Öffnen der ersten Plombe reduziert sich die zulässige Anzahl von Ventilspiel-Kontrollen um eine.

Folgende Bedingungen müssen vor dem Öffnen der ersten Ventildeckel-Plombe eingehalten werden:

- a) Der Technische Delegierte muss den schriftlichen Antrag auf Durchführung einer Ventilspiel-Kontrolle sowie dem Öffnen der Plomben schriftlich genehmigt haben.
- b) Der Technische Delegierte oder eine von Ihm beauftragte Person ist beim Zerstören/Öffnen der Plombe(n) und während der gesamten Dauer der Ventilspielkontrolle persönlich anwesend.

Folgenden Bedingungen müssen während und nach dem Öffnen der ersten Ventildeckel-Plombe eingehalten werden:

- c) Alle Arbeiten an Bauteilen, die nur nach dem Öffnen einer und/oder mehrerer Ventildeckel-Plomben durchzuführen waren, müssen an einem Arbeitstag in der Zeit von 8 bis 18 Uhr im Beisein des Technischen Delegierten oder seines Beauftragten ausgeführt werden;
- d) Das Lösen der Verbindung Zylinderkopf/Zylinderblock ist nicht zulässig;
- e) Spätestens nach Ablauf der 10 Stunden wird der Motor an den Technischen Delegierten übergeben und befindet sich zu diesem Zeitpunkt in einem Zustand, der das erneute Anbringen der zuvor entfernten und vorgeschriebenen Plomben ermöglicht. Jegliche Arbeiten an Bauteilen die nur nach dem Öffnen einer und/oder mehrerer Plomben durchzuführen sind, sind danach verboten;
- f) Ein mechanisches Bearbeiten jeglicher Motor-Bauteile ist verboten;
- g) Der Motor wird unmittelbar nach Übergabe durch den Technischen Delegierten oder seinen Beauftragten erneut verplombt.

Bei einem Verstoß gegen Vorgaben aus a), b), c), d), e) oder f) und/oder bei einer Überschreitung der in Tabelle 10c definierten maximalen Anzahl von Ventilspiel-Kontrollen darf der betroffene Motor im Rahmen von DTM Veranstaltungen der Saison 2019 nicht mehr verwendet werden.

Zwischen dem Öffnen der ersten Ventildeckel-Plombe und der fristgerechten Übergabe des für eine neuerliche Verplombung vorbereiteten Motor an den Technischen Delegierten dürfen ausschließlich folgende Teile ersetzt werden:

- h) Alle zum Justieren des Ventilspiels notwendigen Ausgleichsscheiben (ausschließlich mit Ausgleichselementen, die zu diesem Zweck in der Motorhomologation hinterlegt sind).
- i) Alle Dichtungen, und Befestigungselemente, sofern diese identisch sind.

### **Ausnahmen zu 28.2:**

- 2) Wird ein Motor durch einen Unfall beschädigt, darf der betreffende Motor instandgesetzt werden, auch wenn dafür Plomben entfernt werden müssen. Das Entfernen der Plomben muss durch den Technischen Delegierten erfolgen. Es dürfen danach jedoch nur solche Beschädigungen repariert werden, deren Ursache mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit auf die durch den Unfall verursachten, unmittelbaren mechanischen Einwirkungen auf den Motor zurückzuführen sind. Die abschließende Entscheidung über die Anerkennung derartiger unfallbedingt beschädigter Teile treffen die Sportkommissare auf der Grundlage der Begutachtung des Schadens durch den Technischen Delegierten.

In jedem Fall müssen nach erfolgter Reparatur alle Bauteile des Motors uneingeschränkt den beim DMSB mit der Motorhomologation hinterlegten Zeichnungen, CAD-Daten und/oder Referenzteilen entsprechen. Die Beurteilung darüber obliegt allein dem Technischen Delegierten.

Arbeiten an unfallbeschädigten Motoren, an denen die Plomben vom Technischen Delegierten entfernt wurden, dürfen nur im Beisein des Technischen Delegierten oder seines Beauftragten durchgeführt werden. Die ausgetauschten oder reparierten Teile werden vom Technischen Delegierten gelistet. Die Liste (ohne Fotografien) wird allen Mitbewerbern auf Verlangen zugänglich gemacht. Der Technische Delegierte gewährt den Austausch oder das Bearbeiten von unfallbeschädigten Motorteilen nur dann, wenn sichergestellt ist, dass durch diese Maßnahmen keinerlei Weiterentwicklungsmaßnahmen möglich sind. Die Beweispflicht darüber liegt beim Bewerber.

### **28.3 Fehlende oder beschädigte Plomben**

Fahrer, in deren Fahrzeug ein Motor mit fehlenden oder mehr als einer beschädigten Plombe festgestellt wird, starten bei den nächsten beiden der Entdeckung folgenden Wertungsläufen der Saison von der letzten Startposition, unabhängig davon, welche Platzierung sie bei den beiden betreffenden Qualifyings erreicht haben. Darüber hinaus erhalten weder der betreffende Fahrer, noch das betreffende Team, noch der betreffende Hersteller (falls anwendbar) bei der Veranstaltung, bei der der Reglementverstoß festgestellt wurde, Meisterschafts-Punkte. Eine Teilnahme an Test-, Trainings und/oder Qualifyings sowie Wertungsläufen ist nach der Entdeckung nur mit einem Motor zulässig, der spätestens 14 Tage vor der ersten Veranstaltung der DTM 2019 vom DMSB verplombt wurde und dessen Plomben in einwandfreiem Zustand sind.

### **28.4 Ändern der Motor-Zuordnung**

Beabsichtigt ein Bewerber bei einer Veranstaltung einen anderen Motor zu verwenden, als den, der ihm fristgerecht zugeordnet wurde, ist vor dem Beginn des Motorwechsels (Lösen der Verschraubungen am Motor-Hilfsrahmen EB17-002 und/oder an den Flanschplatten SB17-010) der Technische Delegierte schriftlich entsprechend zu informieren.

### **28.5 Außerordentliche Motorverplombung**

Unabhängig von den vorstehenden Bestimmungen hat jeder Bewerber das Recht, einen an den Technischen Delegierten gerichteten Antrag für das nachträgliche Verplomben von Motoren zu richten. Wird ein solcher Antrag genehmigt, wird der bestplatzierte Fahrer der betroffenen Marke beim nächsten Wertungslauf, der auf den Motortausch folgt, nicht für die Markenwertung berücksichtigt.

Bei weiteren, genehmigten Anträgen erhält zusätzlich der jeweils nächstbestplatzierte Fahrer der betroffenen Marke usw. im folgenden Wertungslauf keine Punkte für die Markenwertung.

- 28.6** Sollte im Rahmen eines zusätzlichen Fahrzeugeinsatzes im Sinne von Artikel S 13.3 ein Motor verwendet werden, der nicht im Rotationskontingent enthalten ist, darf dieser Motor ausschließlich bei diesem Fahrzeugeinsatz verwendet werden. In diesem Fall müssen alle Bauteile des Motors uneingeschränkt den beim DMSB mit der Motorhomologation hinterlegten Zeichnungen, CAD-Daten und/oder Referenzteilen entsprechen. Die Beurteilung darüber obliegt allein dem Technischen Delegierten. Die Verplombung eines solchen Motors muss spätestens bis zum offiziellen Beginn der betreffenden Veranstaltung erfolgt sein. Unter keinen Umständen darf Fahrzeug ein eines eingeschriebenen Fahrers mit einem unverplombten Motor oder mit mehr als einer beschädigten Plombe am Motor an einer DTM-Veranstaltung teilnehmen.

### **28.7 Mögliche Abweichungen**

Die DTM-Kommission und der DMSB haben das Recht, jederzeit Abweichungen von den Bestimmungen des Artikel S 28 zu genehmigen und neue Bestimmungen zu erlassen.



## ARTIKEL S 28 A AERODYNAMIK

- 28a.1** Die Form aller vom Luftstrom berührten Flächen der DTM-Fahrzeuge ist in der Basis- und/oder der Zusatzhomologation des DMSB dokumentiert und für alle DTM-Veranstaltungen 2019 verbindlich.
- 28a.2** Ein Wechsel des Fahrzeugmodells und/oder der jeweiligen Homologation ist für einen Fahrer nur nach einer schriftlichen Genehmigung durch die DTM-Kommission möglich.
- 28a.3** Für während der Saison 2019 hinzukommende Fahrer wird die Festlegung des Fahrzeugmodells bei der ersten DTM-Veranstaltung vorgenommen, an der der betreffende Fahrer teilnimmt. Diese Fahrer können jedoch ausschließlich eine bereits für das entsprechende Fahrzeugmodell gültige Homologation (Basis- und Zusatzhomologation) verwenden. Ausnahmen bedürfen der Genehmigung der DTM Kommission.
- 28a.4** Zu jedem Zeitpunkt einer Veranstaltung muss der im Technischen Reglement der DTM definierte Heckflügel mit zwei Endplatten am Fahrzeugheck in der im Technischen Reglement vorgeschriebenen Weise montiert sein. Die sich durch unterschiedliche Einstellungen sowie durch das Aktivieren des DRS-Systems ergebenden Veränderungen der äußeren Karosserieform ist zulässig, sofern dadurch keine Vorgaben des Technischen oder Sportlichen Reglements verletzt werden.

## ARTIKEL S 28 B BREMSEN

- 28b.1** Zwischen dem Beginn der ersten und dem Ende der letzten DTM-Veranstaltung 2019 muss bei allen DTM-Veranstaltungen jedes Fahrzeug mit den im Technischen Reglement beschriebenen Bremsscheiben, Bremsklötzen und Bremssätteln ausgerüstet sein.
- 28b.2**
- In dem unter Artikel S 28b.1 genannten Zeitraum dürfen pro Fahrer maximal 3 Satz (6 Stück) Bremsscheiben für die Vorderachse sowie 3 Satz (6 Stück) Bremsscheiben für die Hinterachse verwendet werden.
  - Die Bremsscheiben müssen vor der Nutzung durch den Technischen Delegierten oder seinen Beauftragten den Fahrern zugeordnet werden. Zum Zweck der Zuordnung der Bremsscheiben zu den Fahrern und der Überwachung des Kontingentes wird jede Bremsscheibe mit mindestens zwei Plomben am Bremsentopf verplombt.
  - Die Bewerber sind dafür verantwortlich, dass die oben genannten Teile durch die vom Technischen Delegierten bestimmten Plomben so gesichert werden können, dass ein Trennen der miteinander verplombten Bauteile nicht ohne die Zerstörung der Verplombung oder der Bauteile möglich ist. Der Technische Delegierte oder sein Beauftragter kann weiterhin Anzahl und Anbringungsorte von Plomben nach eigenem Ermessen festlegen. Unter keinen Umständen darf ein Fahrzeug mit fehlenden oder mit mehr als einer beschädigten Bremsscheibenplombe an einer DTM-Veranstaltung teilnehmen.
- 28b.3** Werden Bremsscheiben unverplombt oder mit mehr als einer beschädigten Plombe oder nicht dem entsprechenden Fahrer zugeordnete Bremsscheiben verwendet, startet der betroffene Fahrer bei dem der Entdeckung folgenden Wertungslauf vom letzten Startplatz – unabhängig welche Platzierung der Fahrer im Qualifying dieser DTM-Veranstaltung erzielt hat.
- 28b.4** Werden bei der letzten DTM-Veranstaltung der Saison 2019 vor dem Beginn des zweiten Wertungslaufs nicht verplombte oder nicht dem betreffenden Fahrer zugeordnete Bremsscheiben verwendet, wird der betreffende Fahrer im zweiten Wertungslauf der letzten DTM-Veranstaltung mit einer Drive-Through-Penalty belegt. Diese muss innerhalb der ersten 10 Runden angetreten werden. Werden im zweiten Wertungslauf der letzten DTM-Veranstaltung nicht verplombte oder nicht dem betreffenden Fahrer vom Technischen Delegierten zugeordnete Bremsscheiben verwendet, erhält der betreffende Fahrer einen Zeitzuschlag von 60 Sekunden auf seine Gesamtfahrzeit.
- 28b.5** Bremsscheiben, die unfallbedingt beschädigt wurden, können mit Genehmigung des Technischen Delegierten über das in Artikel S 28b.1 bestimmte Kontingent hinaus, ersetzt werden. Die Entscheidung darüber obliegt allein dem Technischen Delegierten.

**28b.6** Werden Bremscheiben durch andere Ursachen beschädigt, so können sie mit Genehmigung des Technischen Delegierten über das in Artikel S 28b.2 bestimmte Kontingent hinaus ersetzt werden, sofern die zu ersetzende Bremscheibe an keiner Stelle der Reibflächen weniger als 32 mm Gesamtdicke aufweist. Die Entscheidung darüber obliegt allein dem Technischen Delegierten.

**28b.7**

- a) In dem unter Artikel S 28b.1 genannten Zeitraum dürfen pro Fahrer maximal 10 Satz (40 Stück) Bremsbeläge für die Vorderachse sowie 10 Satz (40 Stück) Bremsbeläge für die Hinterachse verwenden werden.
- b) Die Bremsbeläge müssen vor der Nutzung durch den Technischen Delegierten oder seinen Beauftragten den Fahrern zugeordnet werden. Zum Zweck der Zuordnung der Bremsbeläge zu den Fahrern und der Überwachung des Kontingentes wird jeder Bremsbelag mit mindestens einer Markierung versehen.
- c) Der Technische Delegierte oder sein Beauftragter kann weiterhin Anzahl und Anbringungsorte von Plomben nach eigenem Ermessen festlegen. Unter keinen Umständen darf ein Fahrzeug mit nicht zugeordneten Bremsbelägen an einer DTM-Veranstaltung teilnehmen.

**28b.8** Bremsbeläge, die beschädigt wurden, können mit Genehmigung des Technischen Delegierten über das in Artikel S28b.7 bestimmte Kontingent hinaus, ersetzt werden. Die Entscheidung darüber obliegt allein dem Technischen Delegierten.

**ARTIKEL S 28 C KUPPLUNGEN**

**28c.1** Ein für die DTM 2019 eingeschriebenes Fahrzeug oder ein zusätzliches Fahrzeug im Sinne des Art. S 13.3 darf während den DTM-Veranstaltungen der Saison 2019 nur Kupplungs-Mitnehmer- und -Zwischenplatten (Bestandteil ZF-Teile Nummer 003074000202 und entsprechend Zeichnungen auf dem DMSB Server im Ordner „Mandatory Regulation Data Files“) verwenden, die über eine vom Lieferant der Kupplung -angebrachte, von der Original-Teile-Nummer abweichende Identifikations-Nummer verfügen.

**28c.2** Die während einer DTM-Veranstaltung 2019 zur Verwendung kommenden Platten müssen, durch Übermittlung der Identifikations-Nummern, jeweils spätestens bis zum Beginn der Technischen Abnahme beim DMSB schriftlich hinterlegt werden.

**28c.3** Pro eingeschriebenem Fahrzeug kann jeder Bewerber bei allen DTM-Veranstaltungen zusammen maximal 27 Platten (15 x Zwischenplatte, 12 x Mitnehmerplatte) hinterlegen.

**28c.4** Für die Saison 2019 sind in Tabellen 11a und 11b die maximale Anzahl zu hinterlegender Platten mit verschiedenen Identifikationsnummern pro Marke in Abhängigkeit von der eingeschriebenen Fahrzeuganzahl aufgeführt. Dabei dürfen maximal 9 Platten (5 x Zwischenplatte, 4 x Mitnehmerplatte) über eine identische Identifikationsnummer verfügen.

Anzahl eingeschriebener Fahrzeuge des Herstellers (ohne Fahrzeuge von Privatteams)	6	4	2
Rotationskontingent Hersteller (ohne Fahrzeug von Privatteams): Maximale Anzahl Kupplungen, die straffrei genutzt werden dürfen	18	12	6

Tabelle 11a

Anzahl eingeschriebener Fahrzeuge eines Privatteams	2	1
(Rotations)-Kontingent Privatteam Maximale Anzahl Kupplungen, die straffrei genutzt werden dürfen	6	3

Tabelle 11b

**28c.5** Eine Zuordnung von hinterlegten Platten zum Bewerber besteht nur für Privatteams.

Die Kontingente eines Herstellers und eines Privatteams mit Fahrzeugen des entsprechenden Herstellers werden separat geführt. Ein Einsatz einer hinterlegten Platte außerhalb des jeweiligen Kontingents ist nicht möglich.

Es ist nicht zulässig, eine Platte zu verwenden, die nicht fristgerecht und unter Nennung der Identifikationsnummer beim DMSB registriert wurde.

**28c.6** Ausnahmen bedürfen der Genehmigung des Technischen Delegierten des DMSB.

## ARTIKEL S 28 D FRONTDIFFUSOREN

**28d.1** Ein für die DTM 2019 eingeschriebenes Fahrzeug oder ein zusätzliches Fahrzeug im Sinne des Art. S 13.3 darf während den DTM-Veranstaltungen der Saison 2019 nur Frontdiffusoren (EB20-075) verwenden, die über einen vom Lieferant des Frontdiffusors angebrachten Transponder verfügen.

**28d.2** Die während einer DTM-Veranstaltung 2019 zur Verwendung kommenden Frontdiffusoren müssen, durch Übermittlung der Transponder-Nummern, jeweils spätestens bis zum Beginn der Technischen Abnahme der betreffenden Veranstaltung beim DMSB schriftlich hinterlegt werden.

**28d.3** Pro eingeschriebenem Fahrzeug kann jeder Bewerber bei allen DTM-Veranstaltungen zusammen maximal drei (3) Frontdiffusoren hinterlegen.

**28d.4** Eine Zuordnung von hinterlegten Frontdiffusoren zum Bewerber besteht nur für Privatteams.

Die Kontingente eines Herstellers und eines Privatteams mit Fahrzeugen des entsprechenden Herstellers werden separat geführt. Ein Einsatz eines Frontdiffusors außerhalb des jeweiligen Kontingents ist nicht möglich.

Es ist nicht zulässig, einen Frontdiffusor zu verwenden, der nicht fristgerecht und unter Nennung der Transpondernummer beim DMSB registriert wurde.

**28d.5** Ausnahmen bedürfen der Genehmigung des Technischen Delegierten des DMSB.

## ARTIKEL S 28 E TURBOLADER

**28e.1** Pro Motor aus dem Rotationskontingent kann jeder Bewerber bei allen DTM-Veranstaltungen zusammen maximal 2 (zwei) Turbolader hinterlegen.

**28e.2** Eine Zuordnung von hinterlegten Turboladern zum Bewerber besteht nur für Privatteams.

Die Kontingente eines Herstellers und eines Privatteams der gleichen Marke werden separat geführt. Ein Einsatz eines Turboladers außerhalb des jeweiligen Kontingents ist nicht möglich.

Es ist nicht zulässig, einen Turbolader zu verwenden, der nicht fristgerecht und unter Nennung der Teilenummer beim DMSB registriert und verplombt wurde.

**28e.3** Ausnahmen bedürfen der Genehmigung des Technischen Delegierten des DMSB.

## ARTIKEL S 29 TANKEN / KRAFTSTOFF, VERBRENNUNGSMITTEL / KÜHLUNG

**29.1** Sofern die Bestimmungen des Veranstalters oder die DTM-Rennstreckenlizenz nichts anderes anweisen, ist das Be- und Enttanken der Wettbewerbsfahrzeuge nur in den Boxen und unter Verwendung von Tankanlagen mit vollständig geschlossenem Kraftstoff-Kreislauf und mit einem Volumenstrom von max. 0.8 l/sec erlaubt. Die Anschlüsse der Zu- und Rücklaufleitung dieser Anlagen müssen mit selbst dichtenden Schnellkupplungen versehen sein.

**29.2** Außerhalb der Boxen ist das Be- und Enttanken verboten.

**29.3** Während des Tankvorgangs, gleichgültig zu welchem Zeitpunkt er erfolgt, muss an jedem Fahrzeug, das betankt wird, mindestens ein ausreichend dimensionierter Handfeuerlöscher (Brandklasse AB, Löschschaum AFFF) zur Brandbekämpfung bereitstehen.

**29.4** Alle Fahrzeuge müssen mit einem selbst dichtenden Probe-Entnahmeanschluss ausgerüstet sein, der es den Technischen Kommissaren ermöglicht, Kraftstoff aus dem Kraftstoffbehälter zu entnehmen. Dieser Anschluss muss ein FIA-genehmigter Typ sein (siehe 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. Der Probeentnahmeanschluss muss im Motorraum im unabsperrbaren Bereich zwischen der Einspritzleiste und der Kraftstoffleitung liegen.

**29.5** Nur der von der ITR 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 gegen Bezahlung zur Verfügung gestellte Kraftstoff ist Super Plus bleifrei und entspricht mindestens der DIN EN-228. 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.

Für alle DTM-Veranstaltungen der Saison 2019 wird der von der ITR vorgeschriebene Kraftstoff vom offiziellen Treibstofflieferanten geliefert. Die Abgabe von Kraftstoff bei einer Veranstaltung erfolgt am Tanklastzug des offiziellen Treibstofflieferanten im Fahrerlager. Die Abgabezeiten werden in der jeweiligen Veranstaltungsausschreibung bekannt gegeben.

**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** Zu keinem Zeitpunkt darf der vom offiziellen Kraftstofflieferanten ausgegebene Kraftstoff gekühlt werden.

### **Ausnahme:**

Kühlung mit unveränderter Umgebungsluft.

**29.8** Als Kühlelemente für die Aggregate der Fahrzeuge sind ausschließlich chemisch unveränderte Umgebungsluft, Wasser, Frostschutzmittel und Öl erlaubt.

**29.9** Alle Fahrzeuge müssen nach der fahrerbezogenen Zuteilung bzw. der Verplombung des Fuel-Flow Restriktors (EB20-069) zu jeder Zeit der Veranstaltung mit dem jeweilig zugeteilten Fuel-Flow Restriktor (EB20-069) im Fahrzeug ausgerüstet sein. Es dürfen ausschließlich Bauteile verwendet werden, die durch den DMSB zugeteilt wurden.

Die Zuteilung erfolgt per Verlosung durch den DMSB. Nach der Zuteilung wird das Bauteil vom Bewerber in das Fahrzeug eingebaut und vom DMSB versiegelt. Die Versiegelung des Bauteils mit dem Fahrzeug darf nur unter Aufsicht des Technischen Delegierten oder einer von ihm beauftragten Person entfernt werden.

Gegen die Zuteilung und die Funktion des EB20-069 ist kein Protest zulässig.

### 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) Ein Wettbewerbsfahrzeug muss zu jedem Zeitpunkt der Veranstaltung, insbesondere nach jedem Qualifying und nach jedem Wertungslauf noch so viel Kraftstoff im Kraftstoffbehälter haben, dass mindestens 1,0 kg Kraftstoff an der im Technischen Reglement (Artikel 6.3) definierten Schnellkupplung entnommen werden kann, während das Fahrzeug auf einer waagerechten Fläche auf seinen Rädern steht.

#### **Ausnahme:**

Sollte ein Wettbewerbsfahrzeug nach einem Qualifying oder einem Wertungslauf (vgl. Artikel S 44.3 Satz 3) den in der Veranstaltungsausschreibung benannten Parc fermé oder den Parc fermé für die drei Erstplatzierten eines Wertungslaufes (Artikel S 45.1.) nicht aus eigener Kraft erreichen, muss das Fahrzeug noch so viel Kraftstoff im Kraftstoffbehälter haben, dass mindestens 2,0 kg Kraftstoff an der im Technischen Reglement (Artikel 6.3) definierten Schnellkupplung entnommen werden können, während das Fahrzeug auf einer waagerechten Fläche auf seinen Rädern steht.

c) Der Technische Delegierte bzw. 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 Bewerber.

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 festgelegten 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. Der Technische Delegierte bzw. die Technischen Kommissare sind zu jedem Zeitpunkt der Veranstaltung berechtigt, Reifenproben von zugeteilten Reifen nehmen zu lassen. Für die Reifenproben werden gasdicht 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 Bewerber.

Die Probebehälter werden gekennzeichnet und versiegelt.

## **ARTIKEL S 30 ALLGEMEINE SICHERHEITSBESTIMMUNGEN, FAHRVORSCHRIFTEN UND VERHALTENSREGELN**

- 30.1** Die Fahrvorschriften und Verhaltensregeln sowie die Sicherheitsbestimmungen für die Wertungsläufe gelten gleichfalls für alle Trainingsläufe einschließlich der Qualifyings.

Die Fahrer haben die Bestimmungen des Anhang L zum Internationalen Sportgesetz der FIA, die die Fahrweise auf Rennstrecken regeln, 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 zu verweigert.

- 30.3** 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.

- 30.4** 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 dies als Verlassen der Rennstrecke.

- 30.5** 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, liegen gebliebene 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, der Qualifyings und der Wertungsläufe nur von Sportwarten geholfen werden.

Nimmt ein Fahrer in einem Qualifying bzw. in einem Wertungslauf Hilfe durch Fahrzeuge der mobilen Streckensicherung („Mechanische Hilfeleistung“) in Anspruch, ist für diesen Fahrer der betreffende Veranstaltungsteil beendet. Sollte in diesem Fall der Fahrer das Qualifying bzw. den Wertungslauf dennoch fortsetzen, wird dies wie folgt geahndet:

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

- 30.6** Falls es in diesem Reglement nicht ausdrücklich erlaubt ist, darf niemand außer dem Fahrer ein liegen gebliebenes 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 der Wertungs- und der Trainingsläufe die Rennstrecke nicht betreten.

- 30.7** Fahrer, die andere Teilnehmer offensichtlich behindern bzw. blockieren, können bestraft werden.

- 30.7a** Es ist nicht mehr als ein Richtungswechsel zur Verteidigung einer Position erlaubt. Jeder Fahrer, der auf die Ideallinie zurückkehrt, nachdem er zuvor seine Position abseits der Ideallinie verteidigt hat, muss bei der Anfahrt auf die Kurve mindestens eine Fahrzeugbreite zwischen seinem eigenen Fahrzeug und der Streckenbegrenzung einhalten.

**30.7b** 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, das 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.

**30.8** Fahrer, die von der Strecke abkommen, dürfen nur so wieder auf die Strecke zurückfahren, dass andere Teilnehmer dadurch nicht gefährdet oder behindert werden. Fahrer, 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.

**30.9** 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 wollen, 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 Bewerbers durchgeführt werden. Die Anfahrt zu den jeweiligen Boxen muss grundsätzlich über die ‚fast lane‘ erfolgen. Die ‚working lane‘ darf nur zum Zweck der unmittelbaren Zufahrt zur Box bzw. Boxenstopp-Station befahren werden. Fahrzeuge, welche sich zum gleichen Zeitpunkt in der Anfahrt zur Boxengasse bzw. innerhalb der Boxengasse aus eigener Motorkraft bewegen, müssen grundsätzlich in einer Reihe hintereinanderfahren. Ein Fahrzeug, welches aufgrund offensichtlicher technischer Probleme außerordentlich langsam fährt, darf überholt werden. Innerhalb der Boxengasse haben Fahrzeuge auf der ‚fast lane‘ grundsätzlich 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 Linie am Ende der Boxengasse ist strengstens verboten und wird durch den Renndirektor grundsätzlich während eines Freien Trainings mit einer Verwarnung, in einem Qualifying mit einer Rückversetzung um mindestens drei (3) Startplätze und in einem Wertungslauf mit mindestens einer Drive-Through-Penalty 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 unter anderem wie folgt geahndet:

während Training und Qualifying:	pro km/h-Überschreitung: 50 Euro Geldbuße
während eines Wertungslaufs:	mindestens Drive-Through-Penalty

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

**30.10** Fahrer, 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.

**30.11** Die Fahrer müssen Fahrlicht und Rücklicht der Wettbewerbsfahrzeuge einschalten, sobald auf Seite 7 der offiziellen Zeitnahme Monitore die Meldung „Lights on“ erscheint. Zusätzlich wird das Schild „Lights on“ an der Ziellinie gezeigt.

**30.12** 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.

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

- 30.14** Die Mitnahme von Öl, Wasser und Kraftstoff in Reservebehältern oder die Mitnahme von leeren Reservebehältern im Wettbewerbsfahrzeug ist nicht gestattet.
- 30.15** 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 Boxenstopstationen, dürfen Fahrer und Bewerber keine Maßnahmen ergreifen, um den Reibwert der Fahrbahnoberfläche an irgendeiner Stelle zu verändern.
- 30.16** Während den Trainingsläufen, den Qualifyings, der Zeit zwischen Qualifying und dem folgenden Wertungslauf den Wertungsläufen und der Startaufstellung ist es verboten, die Boxentore zu schließen.

Gleiches gilt für alle Zeiträume, die auf Seite 7 der offiziellen Zeitnahme Monitore mit dem Hinweis „Pit gates open from xx.xx h to xx.xx h“ übermittelt werden.

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

Vom offiziellen Beginn einer Veranstaltung bis zum Ende des zweiten Wertungslaufes einer Veranstaltung ist es verboten, 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 auf der Strecke befinden.

**Folgendes ist erlaubt:**

- das Abdecken unfallbeschädigter Fahrzeuge oder Teile;
- das Abdecken mittels Plane (SB17-018) während des Overnight Parc fermé (Art. S 45.3.2) während der im Technischen Zeitplan definierten Zeiten

- 30.17** Fahrer mit medizinischen Besonderheiten (wie z.B. Allergien, Bluter, Diabetiker usw.) sind immer verpflichtet, vor Beginn einer Veranstaltung dem Medizinischen Delegierten des DMSB oder dem Medizinischen Einsatzleiter (Chief Medical Officer - CMO) eine schriftliche Mitteilung mit Name und Start-Nr. des Wettbewerbsfahrzeuges zu übergeben. Fahrer mit Verletzungen bzw. vorübergehenden Behinderungen sind ebenfalls verpflichtet, sich unverzüglich dem Medizinischen Delegierten des DMSB oder dem Medizinischen Einsatzleiter (Chief Medical Officer - CMO) vorzustellen.
- 30.18** Der DMSB bestimmt als zusätzliches Hilfsmittel für den Medizinischen Delegierten ein PC-Programm (IMPACT) zur Beurteilung der Fahrtüchtigkeit eines Fahrers nach einem Unfall. Mit Bezug auf Artikel S 30.2 sind die eingeschriebenen Fahrer der DTM verpflichtet, sich dem Basis Test und auf Anweisung nach einem Unfall der entsprechenden Untersuchung zu unterziehen.

## **ARTIKEL S 30A KOMMUNIKATION MIT DEM WETTBEWRBSFAHRZEUG**

- 30A.1** Zur Vermeidung von unerlaubten Eingriffen in den sportlichen Wettbewerb (siehe Artikel S2) während einer DTM-Veranstaltung ist die Übermittlung von Daten und/oder Signalen jeder Art an das Wettbewerbsfahrzeug bzw. vom Wettbewerbsfahrzeug an eine fahrzeugfremde Station/Einrichtung verboten.

Dies gilt insbesondere, jedoch nicht ausschließlich, für jeden Daten/Signal-Verkehr durch Lichtzeichen, Infrarotgeräte, Lasergeräte, digitale/analoge Funkschnittstellen und/oder ähnliche Systeme von und zum Fahrzeug. Hierzu geeignete Einrichtungen dürfen während einer Veranstaltung nicht im Wettbewerbsfahrzeug vorhanden sein.

Ausgenommen hiervon sind:

- Verbale Kommunikation zwischen Fahrer und Bewerber mittels Sprechfunk (Art. S 30A.2 - 6);
- Verbale Kommunikation zwischen Fahrer und Renndirektor mittels Sprechfunk (Art. S 30A.7);
- Verbale Kommunikation zwischen Fahrer und TV-Mitarbeitern mittels Sprechfunk (Art. S 30A.8);
- zulässige Informationen die mittels Anzeigetafel ausschließlich von der Boxenmauer zum Fahrzeug übermittelt werden. Die verwendeten Anzeigetafeln müssen stromlos sein und keine hydraulische und / oder pneumatische Vorrichtungen haben. Zur Anzeige dürfen ausschließlich verschiedenfarbige lateinische Buchstaben, +/- Zeichen und Ziffern verwendet werden.
- Körperbewegungen, -zeichen des Fahrers;
- Signale des offiziellen Laptrigger-Gebers, die ausschließlich zur Bestimmung der Runden- bzw. Sektorzeiten dienen und ausschließlich durch EB-058 empfangen werden;



- Funksignale der offiziellen TV-Kameras inklusive der unidirektionalen Übertragung der Signale für Fahrzeuggeschwindigkeit, Gang und Gaspedalstellung;
- die Daten-Kommunikation des Marshalling Systems;
- die Messung der Reifen- und Bremsentemperaturen durch Infrarotmessgeräte am stehenden Fahrzeug.

**30A.2** Mit der Abgabe der Einschreibung zur DTM 2019 geben die betreffenden Bewerber und Hersteller ihr ausdrückliches Einverständnis, dass die gesamte Sprechfunk-Kommunikation von und zu den Wettbewerbsfahrzeugen während der Qualifyings und der Wertungsläufe einer DTM-Veranstaltung aufgezeichnet wird.

Der Renndirektor, die Sportkommissare, der DMSB Delegierte und die DMSB Sportgerichtsbarkeit haben das Recht, diese Aufzeichnungen jederzeit zu analysieren.

**30A.3** Es darf ausschließlich ein (1) Sprechfunksystem im Wettbewerbsfahrzeug vorhanden sein. Es darf ausschließlich ein Kanal und eine Frequenz für die verbale Kommunikation mit dem Fahrer genutzt werden. Das Sprechfunksystem muss so ausgeführt sein, dass der Fahrer an diesem keine Einstellungen vornehmen kann, wenn er sich in seiner normalen Sitzposition im Wettbewerbsfahrzeug befindet.

Die genutzte Frequenz ist den Sportkommissaren durch jeden eingeschriebenen Bewerber vor dem Beginn des ersten Freien Trainings schriftlich mitzuteilen.

**Ausnahme:**

Die Teilnehmer sind verpflichtet, während einer DTM-Veranstaltung die von der ITR zugewiesenen Funksysteme und die für deren Betrieb notwendige Elektronik im Fahrzeug am definierten Platz zu montieren und zu betreiben.

**30A.4** Der zulässige Sprechfunk zwischen den Bewerbern (Teams) und Fahrern ist unter zwingender Beachtung von Artikel S2 während einer DTM-Veranstaltung grundsätzlich freigestellt. Der Renndirektor wird verbindliche Kommunikationsregeln für den Sprechfunk erlassen und den Bewerbern und Fahrern im Rahmen der Fahrerbesprechung mitteilen.

**30A.5** Der Sprechfunkverkehr zwischen Herstellern/Herstellerteams und Privatteams ist während eines Wertungslaufes grundsätzlich verboten. Der Renndirektor kann Ausnahmen genehmigen und den Bewerbern und Fahrern im Rahmen der Fahrerbesprechung mitteilen.

**30A.6)** Die Beurteilung, ob es sich zwischen Bewerber und Fahrer um regelkonformen Funkverkehr gehandelt hat, obliegt den Sportkommissaren.

**30A.7)** Der Renndirektor kann zu jedem Zeitpunkt einer DTM-Veranstaltung das Sprechfunksystem zur unidirektionalen Kommunikation mit den Fahrern nutzen. Dies gilt insbesondere in einem Wertungslauf für die Abwicklung des Re-Start nach einer Safety Car Phase.

**30A.8)** Der von der ITR autorisierte Mitarbeiter des TV-Partners kann zu dem von der ITR festgelegten Zeitpunkt einer DTM-Veranstaltung das Sprechfunksystem zur bidirektionalen Kommunikation mit den Fahrern nutzen.

**ARTIKEL S 30B DATENTRANSFER VOM UND ZUM WETTBEWERBSFAHRZEUG**

Jegliche Kommunikation mit Wettbewerbsfahrzeugen, die sich in der Boxengasse oder außerhalb der Boxengasse bewegen, ist ausschließlich über das von der ITR autorisierte Datentransfer-Equipment erlaubt.

## ARTIKEL S 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) erfolgen. Bei unterschiedlichen Signalen hat das Signal mit der höheren Warnstufe Priorität.

Die Signalgebung durch das Fahrzeug-Display hat keine sportrechtliche Relevanz.

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

## ARTIKEL S 32 TRAINING

**32.1.1** Die von der offiziellen Zeitnahme ermittelten Rundenzeiten während der Freien Trainings haben hinsichtlich der Startaufstellung grundsätzlich keine Bedeutung.

**32.1.2** Im Anschluss an das erste (1.) und das zweite (2.) Freie Training (erster (1.) Veranstaltungstag) findet ein 5-minütiges Start-Training statt. Beim Start-Training wird den Fahrern die Gelegenheit gegeben, die letzten Sekunden eines Wertungslaufs-Starts mit Hilfe der offiziellen Startampel zu üben. Jeder Fahrer darf pro Start-Training einen Start üben. Zu diesem Zweck darf die Ziellinie maximal einmal außerhalb der Boxengasse überfahren werden. Vorausgesetzt, das Fahrzeug kam zuvor in einer beliebigen Startbox der ersten 5 Startreihen vollständig zum Stehen und ist erst bei Erlöschen der Startampel wieder losgefahren.

Pro Startübung (Erlöschen des letzten roten Lichts) darf pro Startseite jeweils nur das vorderste Fahrzeug starten. Auf dem Weg zur Startübung gilt ab der auf die Startgerade führenden Kurve Überholverbot. Zu Beginn des Start-Trainings wird die Ampel am Ende der Boxengasse für 210 Sekunden auf Grün geschaltet.

**32.2** 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 ist nicht zulässig.

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

**32.3** Grundsätzlich darf kein Fahrer in einen Wertungslauf starten, wenn er nicht zumindest an einem Training teilgenommen hat.

**32.4** Während jedes Trainings befindet sich an der Boxenausfahrt eine grüne und eine rote Ampel. 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.

**32.5** Im Falle eines Fahrverstoßes während des Trainings können die Sportkommissare den Fahrer um so viele Startplätze nach hinten versetzen oder die Reduzierung von Fahrzeit im Qualifying vornehmen, wie sie es für angemessen halten.

- 32.6** Gegen jeden an einem Training teilnehmende Fahrer, der nach Meinung der Sportkommissare unnötigerweise auf der Strecke anhält oder einen anderen Fahrer unnötigerweise behindert, werden eine oder mehrere in Artikel S 32.5 aufgeführten Strafen verhängt.

## **ARTIKEL S 33 QUALIFYING**

- 33.1** Am zweiten (2.) und dritten (3.) Tag einer DTM-Veranstaltung findet ein Qualifying von jeweils 20 Minuten Dauer statt.

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. In jedem Fall wird jedoch eine Vorlaufzeit von fünf (5) Minuten vor dem Re-Start (Boxenampel grün) gewährleistet. 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.

- 33.2** 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 von ihm erreichte, so wird diese Runde nicht gewertet. Der Renndirektor und/oder die Sportkommissare können darüber hinaus weitere Wertungsstrafen und/oder Strafen verhängen.

- 33.3** 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.

- 33.4** Fahrer, die an einem Qualifying nicht teilgenommen haben, dürfen nur aufgrund einer besonderen Genehmigung durch den Renndirektor, in Absprache mit den Sportkommissaren, am entsprechenden Wertungslauf teilnehmen. Hierzu ist ein entsprechender schriftlicher Antrag bis spätestens 50 Minuten vor dem Start in die Einführungsrunde einzureichen.

- 33.5** Unmittelbar nach dem jeweiligen Qualifying 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 S 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.

Konnte kein Qualifying stattfinden, wird die Startaufstellung nach dem aktuellen Tabellenstand der Fahrerwertung gebildet. Bei der ersten Veranstaltung wird im Falle einer Nichtdurchführung des Qualifyings die Startaufstellung für den ersten Wertungslauf nach den Zeiten des letzten Freien Trainings, das vor dem 1. Wertungslauf stattgefunden hat, gebildet.

## **ARTIKEL S 35 REGENTRAINING / REGENRENNEN**

Wurde die Erlaubnis zur Verwendung von Regenreifen gemäß Artikel S 25.8d) durch den Renndirektor erteilt („wet tyres admitted“ auf Seite 7 der offiziellen Zeitnahme Monitore), liegt die Entscheidung über die Verwendung von Slick-Reifen oder Regen-Reifen während des Qualifying und des Wertungslaufs in der alleinigen Verantwortung der Teilnehmer.

## ARTIKEL S 36 STARTAUFSTELLUNG

**36.1** Die Startplätze für die Wertungsläufe ergeben sich aufgrund der im jeweils relevanten Qualifying ermittelten schnellsten Rundenzeiten wie folgt:  
Der Fahrer mit der schnellsten Rundenzeit steht auf Startplatz eins, der Fahrer mit der zweitschnellsten Rundenzeit auf Startplatz zwei usw.

Ein Tausch der Startposition ist nicht möglich. Haben mehrere Fahrer innerhalb eines Qualifyings 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, so werden diese Fahrer in nachstehender Reihenfolge am Ende der Startaufstellung platziert:

- die Fahrer, die in eine gezeitete Runde gestartet sind;
- die Fahrer, die in keine gezeitete Runde gestartet sind;
- die Fahrer, die die Boxengasse nicht verlassen haben (siehe Artikel S 33.4).

**36.3**

- Fahrer, die aus der Anwendung von Artikel S 28b.3 an das Ende der Startaufstellung versetzt werden, haben Vorrang vor den Fahrern, die eine entsprechende Strafe aus der Anwendung von Artikel S 28.3 erhalten.
- Fahrer, deren Rundenzeiten durch den Renndirektor oder die Sportkommissare gestrichen wurden, müssen hinter den zuvor aufgeführten Fahrern am Ende der Startaufstellung platziert werden.
- Fahrer, die aus der Anwendung von Artikel S 45.3 (Post Qualifying Parc fermé) an das Ende der Startaufstellung versetzt werden, müssen hinter den zuvor aufgeführten Fahrern (Art. S 36.3 a) und b)) am Ende der Startaufstellung platziert werden.
- Fahrer, die aufgrund eines Verstoßes gegen Artikel S 45.2 aus dem Qualifying ausgeschlossen werden, müssen hinter den zuvor aufgeführten Fahrern (Art. S 36.3 a) bis c)) am Ende der Startaufstellung platziert werden.

**36.4** Wenn mehr als ein Fahrer in eine einzelne Kategorie gemäß Artikel S 36.1 bis S 36.3 fällt, so werden sie in der Startaufstellung entsprechend der Startnummernfolge platziert.

**36.5** Eine eventuelle Anwendung von Artikel S 18 findet erst nach der Ermittlung der Startaufstellung gemäß den vorstehenden Artikeln S 36.1 bis S 36.4 statt.

**36.6** Die Startaufstellung für den Wertungslauf wird spätestens 50 Minuten vor dem Start in die Einführungsrunde veröffentlicht. Qualifizierte Fahrer, denen eine Teilnahme nicht möglich ist, haben sich bis zu diesem Zeitpunkt beim Renndirektor abzumelden.

**36.7** Die Wettbewerbsfahrzeuge müssen in Rennrichtung fahrend zum Startplatz (ggf. Startfeldpräsentation) 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.

**36.8** 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 bleiben frei. Das Nachrücken ist verboten, jedoch werden freie Startreihen geschlossen.

## ARTIKEL S 37 STARTART

Jeder Wertungslauf wird stehend gestartet. Die Startaufstellung erfolgt in Startreihen, die 1 x 1 versetzt sind (Grand-Prix-Start). Der Abstand zwischen den Startreihen muss 16 Meter betragen. Die Pole-Position ist für jede Rennstrecke in der FIA Rennstreckenlizenz festgelegt und wird in der Veranstaltungsausschreibung bekannt gegeben.

**38.1** Ca. 40 Minuten vor dem Beginn der Einführungsrunde wird die Boxengasse für die Dauer von fünf (5) Minuten geöffnet und die Fahrzeuge dürfen ihre Boxen für eine Informationsrunde verlassen. In diesem Zeitraum beträgt die maximal zulässige Geschwindigkeit beim Verlassen bzw. Durchfahren der Boxengasse 40 km/h. Am Ende dieser Runde halten sie zur Startfeldpräsentation in Startreihenfolge an und schalten die Motoren aus. Ab hier dürfen ggf. die Fahrzeuge dann zur Startaufstellung nur noch geschoben werden. Probestarts sind weder in der Boxengasse, der Boxenausfahrt noch während der Informationsrunde erlaubt. Das Schieben oder Fahren gegen die Rennrichtung ist weder in der Boxengasse noch auf der Rennstrecke (Ausnahme: kleine Positionskorrekturen unmittelbar bei der Startposition) zulässig.

Der Satz Reifen, mit dem die Informationsrunde(n) absolviert wurde(n), muss auch beim Start des Wertungslaufes verwendet werden.

**Einzigste Ausnahmen sind:**

- a) der Wechsel von Slick- auf Regenreifen (sofern vom Renndirektor „wet tyres admitted“ auf Seite 7 der Zeitnahme Monitore verkündet wurde);
- b) der Wechsel von Regen- auf Slickreifen oder;
- c) bei Beschädigung eines oder mehrerer Reifen (bedarf der vorherigen Genehmigung des Technischen Delegierten).

Fahrzeuge, die am Ende ihrer Informationsrunde in die Boxengasse einfahren, müssen in sehr langsamer Fahrt die ggf. zur Präsentation bereitstehenden Fahrzeuge passieren und in jedem Fall mit reduzierter und angemessener Geschwindigkeit (maximal 40 km/h) durch die Boxengasse fahren. Sie dürfen diese frühestens während der Einführungsrunde unter Beachtung nachstehender Bedingungen (Buchstabe a) oder b)) wieder verlassen.

Aus Sicherheitsgründen ist das Boxenstoptraining während der Informationsrunde(n) verboten.

Während der Informationsrunde(n), im Zeitraum zwischen dem Öffnen der Boxengasse (Boxenampel grün) und dem Schließen der Boxengasse (Boxenampel rot), darf grundsätzlich nur maximal ein (1) Teammitglied pro Fahrzeug die Boxengasse betreten. Als Boxengasse im Sinne dieser Regelung gilt der Bereich zwischen der Begrenzungslinie vor den Boxen und der Boxenmauer. Die Boxenmauer gilt in diesem Sinne nicht als Boxengasse.

Das Überqueren der Boxengasse von der Box zur Boxenmauer und/ oder umgekehrt ist für Besitzer eines Pitwall-Tickets zulässig.

**Ausnahme:**

Sofern die Information „wet tyre boxes open“ auf Seite 7 der offiziellen Zeitnahme Monitore erschienen ist und bevor die Boxengasse für die Informationsrunden geöffnet wird (Boxenampel Grün), darf spätestens bis zu diesem Zeitpunkt pro Fahrzeug ein (1) weiteres Teammitglied mit jeweils einem Reifen-Trolley die Boxengasse und die Startaufstellung betreten.

Der Begriff „Reifen-Trolley“ umfasst in diesem Fall auch das für den Radwechsel nötige Equipment. Auf dem Reifen-Trolley darf sich nur maximal ein für den Wechsel von Slick- auf Regenreifen oder für den Wechsel von Regen- auf Slickreifen nötiger Reifensatz befinden.

Ca. 37 Minuten vor dem Beginn der Einführungsrunde kündigt ein akustisches Signal das Schließen der Boxengasse in zwei Minuten an.

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

- a) 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.
- b) 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 Drive-Through-Penalty geahndet.

**38.2** Das Herannahen des Starts zur Einführungsrunde wird durch die Signale der Startampel (Ausschalten der roten Lichter an der Startampel) 15-Minuten, 10-Minuten, 5 Minuten, 3 Minuten, 1 Minute und 30 Sekunden angezeigt. Zusammen mit diesen Signalen (siehe nachstehende Beschreibung) wird gleichzeitig ein akustisches Warnsignal gegeben:

- a) 15-Minuten Signal:  
Fünf rote Lichter leuchten. Grünes Licht (Beginn der Einführungsrunde) erfolgt in 15 Minuten.
- b) 10-Minuten-Signal:  
Fünf rote Lichter blinken zwei Mal. Grünes Licht (Beginn der Einführungsrunde) erfolgt in 10 Minuten.
- c) 5-Minuten-Signal:  
Vier rote Lichter leuchten. Start des Countdowns, nur noch Teammitglieder und Offizielle dürfen sich in der Startaufstellung aufhalten. Grünes Licht (Beginn der Einführungsrunde) erfolgt in 5 Minuten.
- d) 3-Minuten-Signal:  
Drei rote Lichter leuchten. Alle Fahrzeuge müssen auf ihren Rädern stehen. Sie dürfen nicht wieder angehoben werden. Ein Verstoß gegen diese Vorschrift wird mit einer Drive-Through-Penalty geahndet. Grünes Licht (Beginn der Einführungsrunde) erfolgt in 3 Minuten.
- e) 1-Minuten-Signal:  
Zwei rote Lichter leuchten. Die Motoren werden gestartet, die Fahrer sitzen in ihren Fahrzeugen. Grünes Licht (Beginn der Einführungsrunde) erfolgt in einer Minute.
- f) 30-Sekunden-Signal  
Ein rotes Licht leuchtet. Alle Mechaniker müssen die Startaufstellung verlassen. Grünes Licht (Beginn der Einführungsrunde) erfolgt in 30 Sekunden.

30 Sekunden nach diesem Signal wird das letzte rote Licht der Startampel aus- und die grünen Lichter eingeschaltet. Die Fahrzeuge starten ohne Führungsfahrzeug und unter Beibehaltung ihrer Startposition zu einer Einführungsrunde. Ein Schlussfahrzeug folgt dem Feld. Während dieser Runde muss die Formation so eng wie möglich (Abstand höchstens 5 Fahrzeuglängen) gehalten werden. Probestarts sind verboten. Probestarts und das Zurückfallenlassen können vom Renndirektor mit einer Wertungsstrafe belegt werden.

- 38.3**
- a) 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.
  - b) Jeder Fahrer, der die Startaufstellung verspätet verlässt, darf kein anderes fahrendes Fahrzeug überholen und muss vom Ende der Startaufstellung starten, wenn er stillstand, nachdem alle hinter ihm befindlichen Fahrzeuge über die Startlinie gefahren sind. Wenn mehr als ein Fahrer so betroffen ist, müssen sie sich in der Reihenfolge am Ende des Feldes anschließen, in welcher sie die Startaufstellung verlassen haben.
  - c) Wenn ein Fahrer nicht zur Einführungsrunde starten kann, muss er dies durch Einschalten der blauen Warnleuchten (in Front- und Heckscheibe) anzeigen. Die restlichen Fahrzeuge müssen die Startreihenfolge beibehalten, wenn sie das liegengebliebene Fahrzeug überholen, und dabei den Fahrzeugen direkt hinter dem liegengebliebenen Fahrzeug die Zeit und die Möglichkeit zum Überholen lassen. Sobald das Schlussfahrzeug vorbeigefahren ist, darf ein Teammitglied des betreffenden Fahrzeugs für die Dauer von höchstens 30 Sekunden Hilfe leisten. Das einzige Hilfsmittel, das dabei verwendet werden darf, ist eine externe Starthilfe-Batterie mit Verbindungskabel. Es ist nicht erlaubt, das Fahrzeug zu schieben. Das Fahrzeug darf dann zur Einführungsrunde starten, dabei jedoch kein anderes sich bewegendes Fahrzeug (mit Ausnahme des Schlussfahrzeuges) überholen und es muss vom Ende der Startaufstellung zum Wertungslauf starten. Sind mehrere Fahrer betroffen, so bestimmen sich ihre Startpositionen am Ende des Starterfeldes nach der Reihenfolge, in der sie die Startaufstellung verlassen haben. Kann das Fahrzeug auch nach Ablauf der 30 Sekunden nicht starten, so muss es in die Boxengasse geschoben werden, wo die Mechaniker versuchen dürfen, es zu starten. Das Anschieben des Fahrzeuges in der Boxengasse ist zulässig. Diese Fahrzeuge dürfen aus der Boxengasse starten.
  - d) Jeder Fahrer, der nach Ansicht des Renndirektors in der Einführungsrunde ein anderes Fahrzeug regelwidrig überholt, wird mindestens mit einer Drive-Through-Penalty bestraft.

**38.4** Nach Beendigung der Einführungsrunde sind die Startplätze (unter den oben stehenden Bedingungen) wieder einzunehmen.

Nachdem die Fahrzeuge mit laufenden Motoren auf ihren vorgesehenen Startpositionen stehen, wird am Ende des

Feldes von einem Sportwart die grüne Flagge gezeigt. Danach erscheint als Fünf-Sekunden Signal (paarweises Aufleuchten der roten Lichter) das erste rote Licht an der Startampel, dem jeweils als weiteres rotes Licht das Vier-, Drei-, Zwei-, Ein-Sekunden Signal folgt. Nach dem Erscheinen des Ein-Sekunden Signals kann das Startzeichen jederzeit durch das Ausschalten der roten Lichter an der Startampel erteilt werden. Der Start ist freigegeben, in dem Moment, in dem die roten Lichter ausgehen.

- 38.5** Sollte ein Fahrer nach dem Einnehmen seiner Startposition feststellen, dass er, gleich aus welchem Grund, nicht starten kann, muss er unverzüglich die dafür vorgesehenen blauen Warnleuchten aktivieren. Der für diese Startreihe zuständige Sportwart muss in diesem Fall sofort eine gelbe Flagge schwenken. Es obliegt dem Starter, beim Aufleuchten solcher Warnleuchten den Start abubrechen. Entscheidet der Starter den Start abubrechen, werden die gelben Blinklichter an der Startampel eingeschaltet. Es wird sofort ein Schild EXTRA FORMATION LAP gezeigt und ca. 2 Sekunden später werden zusätzlich die grünen Lichter der Startampel eingeschaltet und alle Fahrzeuge, die hierzu in der Lage sind, müssen eine weitere Einführungsrunde fahren, während das betroffene Fahrzeug in die Boxengasse gebracht wird. Auf Anweisung des Renndirektors kann dieses Fahrzeug auch in eine andere, sichere Position verbracht werden.

In der Boxengasse dürfen Helfer der Teams versuchen, die Fahrzeuge zu starten. Diese Fahrzeuge dürfen aus der Boxengasse nachstarten, wenn das gesamte Feld gestartet ist. Ist mehr als ein Fahrzeug betroffen, bestimmt sich ihre Startreihenfolge durch die Reihenfolge in der sie das Ende der Boxengasse erreichen.

Fahrzeuge, die aus der Boxengasse starten, haben ihre erste Runde beendet, wenn sie zum ersten Mal die Ziellinie überfahren.

Mit jedem Zeigen des Schildes „EXTRA FORMATION LAP“ wird die zu diesem Zeitpunkt geplante Dauer des Wertungslaufs um eine (1) Runde verkürzt.

- 38.6** Entscheidet der Starter, dass der Start abgebrochen werden sollte, gilt das Folgende:  
Die gelben Blinklichter an der Startampel werden eingeschaltet und ein Schild „START DELAYED“ wird gezeigt. Die Motoren sind abzuschalten. Eine neue -Einführungsrunde beginnt 5 Minuten später, das nächste Signal ist das 3-Minuten-Signal (drei rote Lichter leuchten.) Alle Fahrzeuge müssen auf ihren Rädern stehen. Sie dürfen nicht wieder angehoben werden. Ein Verstoß gegen diese Vorschrift wird mit einer Drive-Through-Penalty geahndet. Mit jedem Zeigen des Schildes „START DELAYED“ wird die zu diesem Zeitpunkt geplante Dauer des Wertungslaufs um eine (1) Runde verkürzt.

- 38.7** Der Verursacher einer Startverzögerung muss den Wertungslauf vom Ende der Startaufstellung aufnehmen. Für den Neustart bleibt(en) die entsprechende Startposition(en) frei.

- 38.8** Die Einhaltung der Bestimmungen während des Startablaufs wird von Sachrichtern überwacht.

- 38.9** Das Startzeichen wird durch den Starter durch Ausschalten der roten Leuchten an der Startampel erteilt. Während des Starts zum Wertungslauf darf sich an der Boxenmauer keine Person aufhalten, mit Ausnahme der erforderlichen Offiziellen und jeweils einem Teammitglied je Fahrzeug im Bereich der Startaufstellung. 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 Zeitnahme Monitoren bekannt gegeben.

- 38.10** Nach erfolgtem Start werden stehengebliebene Fahrzeuge, sofern möglich, von Sportwarten in die Boxengasse geschoben. Dort dürfen Helfer der Bewerber versuchen, die Fahrzeuge zu starten. Diese Fahrzeuge dürfen aus der Boxengasse nachstarten, wenn das gesamte Feld gestartet ist. Fahrzeuge, die aus der Boxengasse starten, haben ihre erste Runde beendet, wenn sie zum ersten Mal die Ziellinie überfahren.

- 38.11** Als Frühstart gilt eine signifikante Vorwärtsbewegung des Fahrzeuges zwischen dem Vier-Sekunden-Signal (zwei rote Ampel-Paare leuchten) und dem Startsignal.  
Jeder Frühstart wird durch den Renndirektor mit einer Pit-Stop-Penalty von mindestens fünf (5) Sekunden bestraft. Verlässt das Fahrzeug zusätzlich vor dem Erteilen des Startsignals die ihm zugewiesene Startbox (Vorderräder befinden sich vor der Startbox), wird der Frühstart mit einer Drive-Through-Penalty geahndet.

Die Sportkommissare können in besonderen Fällen auch andere Strafen aussprechen.

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

## Startverzögerung

**38.13** 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 der Startablauf beginnt wieder beim 10-Minuten-Countdown (Fünf rote Lichter blinken zwei Mal). Ab da wird der in Artikel S 38.2 beschriebene Ablauf durchgeführt.

**38.14** Steht der Start zum Wertungslauf kurz bevor und kann nach Meinung des Renndirektors ein Befahren der Strecke aufgrund der Menge an Wasser selbst mit profilierten Reifen 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 Zeitnahme Monitoren gezeigt. Der Startablauf beginnt wieder mit dem 10-Minuten-Signal.

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

Mit jedem Zeigen des Schildes „START DELAYED“ wird die zu diesem Zeitpunkt geplante Distanz des Wertungslaufs eine (1) Runde verkürzt.

## ARTIKEL S 39 BOXENSTOPP / PFLICHTBOXENSTOPP IM WERTUNGSLAUF

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 wurden von zusammen maximal neun (9) Personen ausgeführt.
- b) Die Tätigkeit von zwei (2) dieser neun (9) Personen bestand einzig darin, im Bereich der Trennlinie zwischen fast lane und working lane Räder, die in diesem Moment keinerlei Kontakt\* mit dem Fahrzeug haben, entgegen zu nehmen oder anzureichen.
- c) Die Tätigkeit von zwei (2) dieser neun (9) Personen bestand einzig darin, im Bereich der Trennlinie zwischen working lane und den Boxen Räder, die in diesem Moment keinerlei Kontakt\* mit dem Fahrzeug haben, entgegen zu nehmen oder anzureichen. Sollte ein Boxenstopp im Sinne dieses Artikels von zusammen maximal acht (8) Personen ausgeführt werden, reduziert sich die Anzahl Personen, die ausschließlich Tätigkeiten im Sinne des Buchstaben c) ausführen dürfen, auf eine Person.
- d) Die zu montierenden Räder müssen solange von in Artikel S 39.1 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.
- e) Sämtliches Equipment, welches geeignet ist, die Räder im Sinne des Buchstaben d) zu halten, ist verboten.
- f) Die beiden auf der der fast lane zugewandten Seite demontierten Räder müssen solange durch in Artikel S 39.1 genannte Personen aktiv und ausschließlich durch Muskelkraft gehalten werden, bis das entsprechende Fahrzeug die Boxenstoppstation verlassen hat. Diese Personen müssen jederzeit in der Lage sein, bei missglückter Abfahrt von der Boxenstoppstation die Räder aus dem Gefahrenbereich zu bringen.
- g) Zum Lösen und Anziehen der Radmutter (EB17-052.98 oder EB17-052.99) wurden zusammen maximal zwei (2) Schlagschrauber (EB17-099) verwendet.
- h) Jeder Schlagschrauber (EB17-099) wurde verwendet, um je eine Radmutter an der Vorder- und eine an der Hinter-Achse zu lösen/anzuziehen.
- i) Kein Schlagschrauber (EB17-099) wurde von einer Person an eine andere übergeben/weitergereicht.
- j) Alle neun (9) Personen haben die von der ITR ausgegebenen Sonderidentifikationen (Armbinden) deutlich sichtbar zu tragen.
- k) Die Luft für die Aktivierung der im Fahrzeug verbauten Luftheber (EB17-017) wurde ausschließlich über ein Ventil zugeführt, dass sich auf der, der fast lane abgewandten Fahrzeugseite (die Y=0 Ebene teilt das Fahrzeug im Sinne dieser Regelung in zwei Seiten) befindet.
- l) Die Einstellung der Setup-Lage des Heckflügels wurde nicht verändert.
- m) Für die Verteilung der für den Betrieb der Schlagschrauber (EB17-099) erforderlichen Druckluft wurde der Luftgalgen (SB17-020) verwendet.



### **Ausnahme zu c):**

Nachdem das vom Fahrzeug demontierte, für die jeweilige Person relevante Rad so abgelegt wurde, so dass durch dieses Rad keine Gefährdung anderer besteht, darf die entsprechende Person weitere Tätigkeiten, auch mit Fahrzeugkontakt durchführen. Diese Personen dürfen zu jeder Zeit die Kühllufteinlässe sowie die Frontscheibe reinigen.

Ob die vorstehenden Bedingungen a) bis m) eingehalten wurden, obliegt der Beurteilung eines Sachrichters. Die vorstehenden Bedingungen a), b), c) und g) bis m) entfallen, wenn die Standzeit des Fahrzeugs mehr als 10 Sekunden beträgt.

\* Das Berühren eines oder mehrerer Druckluftschläuche gilt nicht als Verbindung mit dem Fahrzeug im Sinne dieser Vorschrift.

Zu keinem Zeitpunkt eines Veranstaltungsteils dürfen Räder und/oder anderes Equipment (mit Ausnahme des in Artikel S 49.1 bis 49.3 definierten Boxenstopp-Equipments) in der working lane gelagert werden.

**39.2** Jeder Fahrer muss während jedem Wertungslauf einer DTM-Veranstaltung einen Pflichtboxenstopp absolvieren. Dabei gelten folgende zeitliche Einschränkungen:

Der Pflichtboxenstopp darf frühestens begonnen werden, wenn der Führende in der ersten (1.) Runde die Safety-Car-Linie 1 überquert hat.

Maßgebend für den Beginn eines Boxenstopps ist das Überfahren der Linie, die den Beginn der Geschwindigkeitsbegrenzung in der Boxengasse markiert.

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

Die Einführungsrunde und ggf. zusätzliche Einführungsrunden zählen nicht als Runden im Sinne dieses Artikels.

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

- a) er wurde innerhalb der für den Pflichtboxenstopp zulässigen Runden begonnen;
- b) es wurden am Fahrzeug vier komplette Räder entfernt und gegen solche ersetzt, die beim Beginn des betreffenden Boxenstopps nicht an diesem Fahrzeug montiert waren;
- c) der Boxenstopp wurde an der durch den Renndirektor oder seinen Beauftragten gemäß Artikel S 23.2 für das betreffende Fahrzeug festgelegten Boxenstopp-Station durchgeführt;
- d) die Boxengasse wird mit Rädern verlassen, die beim Beginn des betreffenden Boxenstopps nicht am Fahrzeug montiert waren;
- e) Der Boxenstopp wurde nicht während des Einsatzes des Safety Car absolviert. Hierzu gilt folgendes:  
Ab dem Zeitpunkt des Erscheinens der Meldung "SAFETY CAR DEPLOYED" auf Seite 7 der Zeitnahme-Monitore wird ein Boxenstopp solange nicht als Pflichtboxenstopp gewertet, bis der Einsatz des Safety Car beendet ist (Art. S 40.11) zuzüglich einer weiteren Runde, welche außerhalb der Boxengasse begonnen und beendet werden muss. Dies gilt nicht für Fahrzeuge, die sich zum Beginn des Safety Car Einsatzes in der Boxengasse oder hinter der 1. Safety Car Linie in der Boxengasseneinfahrt befanden. Sollte das Safety Car die Boxengasse zur Durchfahrt benutzen (Art. S 40.10), dürfen die Fahrzeuge an ihrer zugewiesenen Boxenstopp-Station anhalten. Ein Boxenstopp wird in diesem Fall jedoch nicht als Pflichtboxenstopp gewertet.
- f) Der Boxenstopp wurde nicht während einer „Slow Zone“-Phase absolviert. Hierzu gilt folgendes:  
Ab dem Zeitpunkt des Erscheinens der Meldung "SLOW ZONE DEPLOYED" auf Seite 7 der Zeitnahme-Monitore wird ein Boxenstopp solange nicht als Pflichtboxenstopp gewertet, bis die „Slow Zone“-Phase beendet ist. Dies gilt nicht für Fahrzeuge, die sich zum Beginn der „Slow Zone“-Phase in der Boxengasse oder hinter der 1. Safety Car Linie in der Boxengasseneinfahrt befinden.
- g) für das Lösen und Befestigen der Radmuttern wurde(n) ausschließlich Schlagschrauber entsprechend EB17 099 verwendet;
- h) es wurden keinerlei Systeme und/oder Vorrichtungen verwendet, die Informationen über das Anzugsmoment der Radmuttern erkennen oder liefern können;

- i) die Vorgaben des Artikels 39.1 wurden eingehalten;
- j) Es wurden keine anderen Tätigkeiten als solche, die unmittelbar zum Wechseln der Räder notwendig sind, durchgeführt. Davon ausgenommen ist das Entfernen von Blanking jeglicher Art, das Reinigen 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 Pflichtboxenstopps für jenes Fahrzeug als nicht durchgeführt, das zuerst angehoben war.

- 39.3** Die Standorte der Luftgalgen (SB17-020) (Boxenstopp-Station) 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.

**Ausnahmen:**

Bewerber, die lediglich ein (1) Fahrzeug eingeschrieben haben, dürfen bei Boxenstopps ausschließlich den Galgen eines Bewerbers mit zwei (2) eingeschriebenen Fahrzeugen nutzen.

Sofern ein Bewerber in Anwendung von Artikel S 13.3 ein drittes (3.) Fahrzeug einsetzt, darf dieses ausschließlich die dem Bewerber zugewiesene Boxenstoppstation nutzen.

Bewerber, die als Privatteam eingeschrieben sind und lediglich ein (1) Fahrzeug eingeschrieben haben, müssen eine eigene Boxenstopp-Station nutzen.

An einer (1) Boxenstopp-Station dürfen zu keinem Zeitpunkt der Veranstaltung mehr als drei (3) Schlagschrauber (EB17-099) gleichzeitig angeschlossen sein. Bei einem Pflichtboxenstopps dürfen maximal zwei (2) (aktive) Schlagschrauber (EB17-099) gleichzeitig verwendet werden. Der jeweils dritte (3.) (passive) Schlagschrauber (EB17-099) muss während der Verwendung der beiden aktiven Schlagschrauber (EB17-099) fest mit der Boxenstopp-Station verbunden sein. Dessen Schlagschrauber (EB17-099) muss so geführt sein, dass von diesem keine Gefährdung ausgehen kann. Insbesondere sind freiliegende Schläuche zu vermeiden.

Für den Betrieb der Boxenstopp-Stationen sind ausschließlich Strom und Druckluft zulässig.

Für den Betrieb der Schlagschrauber (EB17-099) und zum Aktivieren der in den Rennfahrzeugen verbauten Lufthebern (EB17-017) 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:
- a) ein Wertungslauf unterbrochen und nicht wieder gestartet wird oder
  - b) die reglementkonforme Durchführung des Pflichtboxenstopps aufgrund des Einsatzes des Safety Cars nicht möglich war oder
  - c) der Wertungslauf hinter dem Safety Car beendet wird (Art. S 40.13) oder
  - d) die reglementkonforme Durchführung des Pflichtboxenstopps aufgrund einer „Slow Zone“-Phase nicht möglich war.

Strecke	Zeitzuschlag in Sekunden
Hockenheim	32
Zolder	42
Misano	60
Norising	39
Assen	tba.
Brands Hatch	33
Lausitzring	41
Nürburgring	37

Tabelle 12

- 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 müssen. Mechaniker dürfen die Boxengasse nur unmittelbar vor dem Beginn eines Pflichtboxenstopps betreten und müssen nach dem Ende eines Pflichtboxenstopps die Boxengasse wieder verlassen.
- 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.
- 39.12** Während oder unmittelbar nach dem reglementkonform durchgeführten Pflichtboxenstopp muss auf jeder Fahrzeugseite eine orange Signallampe (siehe Technisches Reglement Art. 8.1.0) von einem Teammitglied aktiviert werden. Die Aktivierung der Signallampen kann auch durch den Fahrer geschehen. In diesem Fall muss die Signallampe spätestens beim zweiten Passieren der Start-/Ziellinie nach dem relevanten Pflichtboxenstopp leuchten.

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

- 40.2a** An den Rennstrecken müssen zwei fortlaufende, 20 cm 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 S 40.14 ausgenommen) eine vollständige Runde auf der Rennstrecke und fährt in die Boxengasse ein.
- 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 oder als mögliche Gefahr für andere Fahrer angesehen wird, wird den Sportkommissaren gemeldet. Dieses gilt sowohl für die Rennstrecke als auch für den 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. Das Überholen ist, mit Ausnahme der nachfolgend aufgeführten Fälle, solange verboten:
- a) bis im Falle eines Indianapolis Re-Starts nach Art. S 40.11 b) das Safety Car in die Boxengasse eingefahren ist und das Signal zur Freigabe des Rennens durch Schwenken einer grünen Flagge an der Startlinie gegeben wurde, oder
  - b) bis im Falle eines herkömmlichen Re-Starts nach Art. S 40.11 c) 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 S 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 auf der Rennstrecke fahrende Fahrzeuge, inklusive des Safety Cars, überholen oder durch diese 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 Cars durch die Boxengasse an seiner zugewiesenen Boxenstopp Station anhält, darf überholt werden;
  - wenn ein anderes Fahrzeug seine Fahrt aufgrund eines offensichtlichen Problems verlangsamt.
- 40.8** Auf Anweisung des Renndirektors verwendet der Beobachter in dem Fahrzeug 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 S 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 Fahrzeugen 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 Car 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 solange 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 Zurückrunden 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 wird die Boxenampel solange auf „Rot“ geschaltet, bis alle Fahrzeuge nach dem Re-Start die Boxenausfahrt passiert haben.

Alle Streckenposten ziehen unverzüglich die gelben Flaggen und „SC“-Schilder ein.

Der Re-Start wird fliegend gestartet. Die Startaufstellung für diesen Re-Start erfolgt in 2 x 2 Startreihen (Indianapolis-Start). Die Pole-Position für diesen Re-Start befindet sich auf dem Startplatz mit der kürzesten Entfernung zur ersten Kurve nach der Startlinie und wird in der Veranstaltungsausschreibung sowie in der Fahrerbesprechung bekannt gegeben.

Für diesen Re-Start übernimmt das Safety Car die Rolle des Führungsfahrzeuges.

Nach dem Ausscheren des Safety Cars steht die Formation unter der Aufsicht des Renndirektors. Die Fahrzeuge haben sich mit gleichbleibender Geschwindigkeit in einer geordneten Formation in zwei Startreihen der Startlinie zu nähern. Dabei müssen alle Teilnehmer, die zum Zeitpunkt des Re-Starts eine ungerade Platzierung einnehmen (z.B. 1. Platz, 3. Platz, 5. Platz usw.) in einer Reihe hintereinander fahren und alle Teilnehmer, die zum Zeitpunkt des Re-Start eine gerade Platzierung einnehmen (z.B. 2. Platz, 4. Platz, 6. Platz usw.) in der Reihe auf der anderen Seite hintereinander fahren.

Wenn sich die Fahrzeuge der Ziellinie nähern, haben alle Fahrzeuge sich in zwei eng beieinanderliegenden Startreihen in der Fahrbahnmittle (in Längsrichtung gesehen zwischen den Startboxen fahrend) der Startlinie zu nähern, wobei der Abstand der Fahrzeuge, die sich in einer Reihe befinden, jeweils maximal eine Fahrzeuglänge betragen darf. Jegliche Erhöhung oder Verminderung der Geschwindigkeit, das Verlassen der Startformation sowie ein Drängen nach innen oder außen ist verboten, bevor das Re-Startsignal gegeben wurde. Die Geschwindigkeit wird vom Führenden vorgegeben.

Verstöße und Zuwiderhandlungen gegen diese Bestimmungen können vom Renndirektor mindestens mit einer Drive-Through-Penalty bestraft werden.

Der Renndirektor hat das Recht, den Re-Start abzubrechen, wenn die Formation seines Erachtens den

Vorgaben nicht entspricht.

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

Zu diesem Zeitpunkt wird das Re-Start Signal durch Schwenken einer grünen Flagge gegeben. Das Überholen des Führenden ist ab der Ziellinie erlaubt. Bis zum Überfahren der Ziellinie müssen alle Fahrer in der 2 x 2 Formation bleiben und dürfen den Startkorridor nicht verlassen. Die Details und die Definition des Startkorridors werden in der Fahrerbesprechung bekannt gegeben.

Entspricht die Formation nach Erachten des Renndirektors nicht den Vorgaben wird eine weitere (oder mehrere) Safety-Car Runde(n) absolviert.

Gelbe Blinklichter an der Startampel werden eingeschaltet und gelbe Flaggen werden von Streckenposten geschwenkt gezeigt.

Die Fahrzeuge absolvieren mindestens eine weitere Safety-Car Runde, die Aufgabe und Funktion des Führungsfahrzeugs übernimmt dabei der führende Teilnehmer. Am Ende der weiteren Safety-Car Runde(n) erfolgt ein erneuter Re-Startversuch. Die Details werden in der Fahrerbesprechung bekannt gegeben.

c) Sofern nach Auffassung des Renndirektors die Streckenbedingungen für einen fliegenden Re-Start in einer 2 x 2 Formation (Indianapolis-Start) nicht geeignet sind, erscheint „NO INDIANAPOLIS RESTART“ auf Seite 7 der offiziellen Zeitnahme Monitore. Wenn der Renndirektor das Safety Car in diesem Fall wieder einzieht, schaltet es seine gelb/orangen Leuchten aus, dies zeigt den Fahrern an, dass es am Ende dieser Runde in die Boxengasse einfährt.

In diesem Fall darf zu diesem Zeitpunkt 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 Start-Linie 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.

Zusatz: In jedem Wertungslauf werden die Safety-Car Runden zur Renndistanz addiert. Als Safety-Car Runde während eines Wertungslaufs gilt eine Runde, in der das Safety-Car die Safety-Car Linie 1 einmal überfährt und auf Seite 7 der offiziellen Zeitnahme Monitore die Meldung »SAFETY CAR DEPLOYED« angezeigt wird. Die Erhöhung der Renndistanz ist auf maximal drei (3) Runden limitiert.

**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 S 43.5 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 Startlinie 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 dahinterfahrenden Fahrzeuge übermäßig zu behindern. In diesem Fall dürfen die Fahrer nur zur Wiederherstellung der ursprünglichen Startreihenfolge überholen. Fahrer, welche in diesem Fall die originale Startreihenfolge bis zur 1. Safety Car Linie nicht wiederherstellen können, müssen in die Boxengasse einfahren und dürfen das Rennen erst dann fortsetzen,

wenn das gesamte Feld die Boxenausfahrt passiert hat und die Boxenampel grün geschaltet ist.  
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 S 16 aufgeführten Strafen ausgesprochen.

Sofern das Rennen hinter dem Safety Car gestartet wird, erfolgt der Re-Start nicht als fliegender Start mit einer 2 x 2 Formation (Indianapolis-Start).

## **ARTIKEL S 41 SLOW ZONES**

**41.1** Zur temporären und örtlich begrenzten Neutralisierung eines Trainings oder Wertungslaufs kann der Renndirektor alternativ zum Einsatz des Safety Cars "Slow Zones" aktivieren. Während einer „Slow Zone“-Phase werden in dem betreffenden Streckenabschnitt von allen Streckenposten geschwenkte gelbe Flaggen gezeigt.

**41.2** Zusätzlich erscheint die Meldung "SLOW ZONE DEPLOYED" auf den offiziellen Zeitnahme Monitoren und alle Light-Flags im betreffenden Streckenabschnitt (Sektion) zeigen "SZ".  
Vor dem Erreichen einer Slow Zone können die Fahrer möglichst mittels des Fahrzeug-Displays (EB17-044) eine entfernungsabhängige Vorwarnung erhalten.

Eine „Slow-Zone“ beginnt an einer virtuellen Linie im 90-Grad Winkel zur Streckenbegrenzung an der ersten Light-Flag, die gelb blinkend „SZ“ zeigt und endet an einer nachfolgenden Light-Flag, die „Grün“ bzw. „End“ zeigt.

Das Tempolimit gilt für alle Fahrzeuge, die nach der Meldung "SLOW ZONE DEPLOYED" in die „Slow Zone“ einfahren.

In der „Slow Zone“ gilt für das betreffende Fahrzeug Überholverbot und eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h. Der Renndirektor hat das Recht, auch eine andere Höchstgeschwindigkeit festzulegen. Eine entsprechende schriftliche Information bekommen Teams und Fahrer spätestens während der Fahrerbesprechung.

**41.3** Die Fahrer sind selbst dafür verantwortlich, die Geschwindigkeit ihres Fahrzeugs vor einer „Slow Zone“ zu reduzieren und die zulässige Höchstgeschwindigkeit danach innerhalb der gesamten „Slow Zone“ nicht zu überschreiten.

**41.4** Jedes Fahrzeug, welches während der „Slow Zone-Prozedur“ unnötig langsam oder unregelmäßig fährt oder als mögliche Gefahr für andere Fahrer oder Personen angesehen wird, wird den Sportkommissaren gemeldet. Dieses gilt sowohl für die Rennstrecke als auch für die Boxengasseneinfahrt und die Boxengasse.

**41.5** Ein während einer "Slow Zone"-Phase durchgeführter Boxenstopp gilt nicht als Pflichtboxenstopp i.S.v. Art. S 39.2.

**41.6** Mit Ausnahme der nachfolgend unter a) bis d) aufgelisteten Fälle darf kein Fahrer während einer „Slow Zone“-Phase in dem betreffenden Streckenabschnitt ein anderes Fahrzeug auf der Strecke überholen.  
Eine „Slow Zone“ gilt ggf. im betreffenden Abschnitt auch in der Zufahrt zur Boxengasse bis zum Beginn des Speed-Limits in der Boxengasse bzw. ggf. an der Boxengassenausfahrt ab dem Ende des Speed-Limits in der Boxengasse.

### **Die Ausnahmen sind:**

- a) Sofern die „Slow Zone“ den Abschnitt einschließt, in dem sich die 1. Safety Car Linie befindet: Jedes Fahrzeug, das zu den Boxen fährt, darf an einem anderen Fahrzeug vorbeifahren, sobald es die 1. Safety Car Linie überfahren hat;
- b) Sofern die „Slow Zone“ den Abschnitt einschließt, in dem sich die 2. Safety Car Linie befindet: Jedes Fahrzeug, das die Boxengasse verlässt, darf auf der Rennstrecke fahrende Fahrzeuge überholen oder durch diese überholt werden, bevor es die 2. Safety Car Linie überquert hat;
- c) Während sich ein Fahrer in der Einfahrt zur Boxengasse, der Boxengasse oder an der Boxengassenausfahrt befindet, darf er Fahrzeuge überholen, die sich zu diesem Zeitpunkt ebenfalls in einem dieser drei Bereiche befinden;
- d) Wenn ein anderes Fahrzeug seine Fahrt aufgrund eines offensichtlichen Problems verlangsamt.

- 41.7** Die Beendigung einer "Slow Zone"-Phase wird mit der Nachricht "SLOW ZONE ENDING" auf Seite 7 der offiziellen Zeitnahme Monitore angekündigt. Ca. 10 bis 15 Sekunden später zeigen im betreffenden Streckenabschnitt alle Streckenposten die grüne Flagge und alle Light-Panels wechseln auf grün. Ab diesem Zeitpunkt ist das Rennen in dieser Sektion wieder freigegeben. Nach ca. 30 Sekunden werden die grünen Flaggen eingezogen und die Light-Flags ausgeschaltet.
- 41.8** Ein Verstoß gegen die zulässige Höchstgeschwindigkeit während einer „Slow Zone“-Phase wird während eines Wertungslaufes mindestens mit einer Drive-Through-Penalty bestraft.

## **ARTIKEL S 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, die Boxenausfahrt wird geschlossen und alle Fahrzeuge müssen langsam zur Startaufstellung fahren. Das erste dort ankommende Fahrzeug nimmt die Pole-Position ein. Alle nachfolgenden Fahrzeuge füllen die dahinter liegenden Startplätze / Startboxen. Falls das Safety Car die Boxengasse benutzt (Artikel S 40.11), 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 durch den Zeitpunkt bestimmt, an dem es zuletzt möglich war, die Position aller Fahrzeuge 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 Wertungslaufes gilt:
- Weder der Wertungslauf noch die Zeitnahmesysteme werden gestoppt.
  - 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 Wertungslaufes 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 Drive-Through-Penalty 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 S 42.2 Satz 2), wird die Drive-Through-Penalty 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 Wertungslaufes 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 Kühl- und Heizvorrichtungen;
  - das Wechseln der Räder, sofern Wetterbedingungen einen anderen Reifentyp erfordern.

Den Anweisungen der Sportwarte ist unbedingt Folge zu leisten.



## ARTIKEL S 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 Zeitnahme Monitore bzw. über Lautsprecherdurchsage mitgeteilt. In jedem Fall wird eine mindestens zehnminütige 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 Zeitnahme Monitore 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 (Fünf rote Lichter blinken zwei Mal. Der Beginn der Einführungsrunde erfolgt in 10 Minuten.) Ab da wird der in Artikel S 38.2 beschriebene Ablauf, beginnend mit Artikel S 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 einer Drive-Through-Penalty 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 S 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 die blauen Warnleuchten in Front- und Heckscheibe einschalten 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** 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 wird die Boxenampel solange auf „Rot“ geschaltet, bis alle Fahrzeuge nach dem Re-Start die Boxenausfahrt passiert haben.

Alle Streckenposten ziehen unverzüglich die gelben Flaggen und „SC“-Schilder ein.

Der Re-Start wird fliegend gestartet. Die Startaufstellung für diesen Re-Start erfolgt in 2 x 2 Startreihen (Indianapolis-Start). Die Pole-Position für diesen Re-Start befindet sich auf dem Startplatz mit der kürzesten Entfernung zur ersten Kurve nach der Startlinie und wird in der Veranstaltungsausschreibung sowie in der Fahrerbesprechung bekannt gegeben.

Für diesen Re-Start übernimmt das Safety Car die Rolle des Führungsfahrzeuges.

Nach dem Ausscheren des Safety Cars steht die Formation unter der Aufsicht des Renndirektors. Die Fahrzeuge haben sich mit gleichbleibender Geschwindigkeit in einer geordneten Formation in zwei Startreihen der Startlinie zu nähern. Dabei müssen alle Teilnehmer, die zum Zeitpunkt des Re-Starts eine ungerade Platzierung einnehmen (z.B. 1. Platz, 3. Platz, 5. Platz usw.) in einer Reihe hintereinander fahren und alle Teilnehmer, die zum Zeitpunkt des Re-Starts eine gerade Platzierung einnehmen (z.B. 2. Platz, 4. Platz, 6. Platz usw.) in der Reihe auf der anderen Seite hintereinander fahren.

Wenn sich die Fahrzeuge der Ziellinie nähern, haben alle Fahrzeuge sich in zwei eng beieinanderliegenden Startreihen in der Fahrbahnmittte (in Längsrichtung gesehen zwischen den Startboxen fahrend) der Startlinie zu nähern, wobei der Abstand der Fahrzeuge, die sich in einer Reihe befinden, jeweils maximal eine Fahrzeuglänge betragen darf. Jegliche Erhöhung oder Verminderung der Geschwindigkeit, das Verlassen der Startformation sowie ein Drängen nach innen oder außen ist verboten, bevor das Re-Startsignal gegeben wurde. Die Geschwindigkeit wird vom Führenden vorgegeben.

Verstöße und Zuwiderhandlungen gegen diese Bestimmungen können vom Renndirektor mindestens mit einer Drive-Through-Penalty bestraft werden.

Der Renndirektor hat das Recht, den Re-Start abzubrechen, wenn die Formation seines Erachtens den Vorgaben nicht entspricht.

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

Zu diesem Zeitpunkt wird das Re-Start Signal durch Schwenken einer grünen Flagge gegeben. Das Überholen des Führenden ist ab der Ziellinie erlaubt. Bis zum Überfahren der Ziellinie müssen alle Fahrer in der 2 x 2 Formation bleiben und dürfen den Startkorridor nicht verlassen. Die Details und die Definition des Startkorridors werden in der Fahrerbesprechung bekannt gegeben.

Entspricht die Formation nach Erachten des Renndirektors nicht den Vorgaben wird eine weitere (oder mehrere) Safety-Car Runde(n) absolviert.

Gelbe Blinklichter an der Startampel werden eingeschaltet und gelbe Flaggen werden von Streckenposten geschwenkt gezeigt.

Die Fahrzeuge absolvieren mindestens eine weitere Safety-Car Runde, die Aufgabe und Funktion des Führungsfahrzeugs übernimmt dabei der führende Teilnehmer. Am Ende der weiteren Safety-Car Runde(n) erfolgt ein erneuter Re-Startversuch. Die Details werden in der Fahrerbesprechung bekannt gegeben.

- 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 dahinter fahrenden Fahrzeuge übermäßig zu behindern. In diesem Fall dürfen die Fahrer nur zur Wiederherstellung der ursprünglichen Startreihenfolge überholen. Fahrer, welche in diesem Fall die originale Startreihenfolge bis zur 1. Safety Car Linie nicht wiederherstellen können, müssen in die Boxengasse einfahren und dürfen das Rennen erst dann fortsetzen, wenn das gesamte Feld die Boxenausfahrt passiert hat und die Boxenampel grün geschaltet ist. 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 S 16 aufgeführten Strafen verhängt. Während dieser Runde finden die Artikel S 40.11 bis S 40.14 Anwendung.
- 43.8** Wenn der Wertungslauf nicht wieder aufgenommen werden kann, wird das Ergebnis zum Ende der letzten vollen Runde, vor der Runde in welcher das Zeichen zur Unterbrechung des Wertungslaufes gegeben wurde, erstellt. Hatte das führende Fahrzeug beim Zeichen zur Unterbrechung des Wertungslaufes 75% oder mehr der geplanten Distanz des Wertungslaufes (Tabelle 2b) zurückgelegt, gilt der Wertungslauf als beendet. Die Wertung wird aufgrund der Position erstellt, die die Fahrer in der letzten vollen Runde vor dem Abbruch innehatten.

## **ARTIKEL S 44 KÜRZUNG DER DISTANZ / BEENDIGUNG DES WERTUNGSLAUFES**

- 44.1** Das Ende des Wertungslaufes 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 Zeitnahme Monitore 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 gegeben, so gilt für die Wertung der Zeitpunkt, zu welchem der Wertungslauf 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 Runden von der ursprünglich geplanten Distanz abgezogen werden. Im Falle einer Reduzierung wird den Bewerbern die verbleibende Rundenanzahl vor der Wiederaufnahme des Wertungslaufes auf

Seite 7 der offiziellen Zeitnahme Monitore bekanntgegeben.

- 44.5** Sollte es durch besondere Umstände notwendig werden, die Distanz eines Wertungslaufes zu verkürzen bevor der Start erfolgt ist, hat der Renndirektor den Bewerbern vor dem 5-Minuten Signal die neue festgesetzte Dauer mitzuteilen. Dies muss mittels Mitteilung auf den offiziellen Zeitnahme Monitoren und Lautsprecherdurchsagen zusätzlich bekannt gegeben werden.

**Ausnahme:**

EB17-081 (Datenstick) darf entnommen werden. Vorausgesetzt, dies geschieht alleine durch den Fahrer, bevor er das Fahrzeug nach dem Ende eines Wertungslaufes zum ersten Mal verlässt.

## **ARTIKEL S 45 PARC FERMÉ**

- 45.1** Nach dem Abwinken des Führenden des Wertungslaufes unterliegen alle in Wertung befindlichen Wettbewerbsfahrzeuge sowie die Fahrer und ihre persönliche Ausrüstung an jedem Ort den Parc-fermé-Bestimmungen gemäß ISG. Es sind jegliche technische 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. Es ist ebenfalls verboten, das Fahrzeug anzuheben sowie den Luftdruck der Reifen zu prüfen.

- 45.1.1** Die drei Erstplatzierten Fahrzeuge eines Wertungslaufes 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 des Technischen Delegierten bzw. der Technischen Kommissare zu verlassen. Unmittelbar im Anschluss an die Siegerehrung werden von Helfern des jeweiligen Bewerbers 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.

- 45.1.2** Jedes andere Fahrzeug, das die Ziellinie passiert hat, muss im Anschluss an die Auslaufrunde auf direktem Wege, zu dem in der jeweiligen Veranstaltungsausschreibung angegebenen Parc fermé gebracht werden. Fahrzeuge, die einen Wertungslauf in Wertung beendet haben, aber nicht mit eigener Motorkraft die Ziellinie überfahren und/oder den Weg zum Parc fermé zurücklegen können, dürfen nur von Sportwarten in den Parc fermé gebracht werden.

- 45.1.3** Es ist erlaubt, Fahrzeuge, die den Parc-fermé-Bestimmungen unterliegen, mit einem externen Kühlgebläse zu kühlen. Die verwendeten Gebläse dürfen ausschließlich unveränderte Umgebungsluft in Richtung des Fahrzeugs blasen.

Bei Regen ist es zudem erlaubt, die Öffnungen in der Heckscheibe durch Sportwarte mit entsprechenden Formteilen verschließen zu lassen. Die Teile müssen den für den Parc fermé verantwortlichen Sportwarten übergeben werden. Unter keinen Umständen werden die Teile bei einer Wiegung des Fahrzeugs berücksichtigt.

- 45.1.4** Der Parc fermé nach dem Wertungslauf wird durch den Renndirektor/Rennleiter in Absprache mit den Sportkommissaren aufgehoben.

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

- 45.2** Parc fermé während und nach einem Qualifying

- 45.2.1.** Parc fermé während einem Qualifying

Jedes an einem Qualifying teilnehmende Fahrzeug sowie der Fahrer mitsamt seiner persönlichen Ausrüstung unterliegen den Parc fermé-Bestimmungen nach Artikel S 45.1, sobald das betreffende Fahrzeug eine Runde außerhalb der Boxengasse begonnen und beendet hat (gezeitete Runde).

**Ausnahme:**

Abweichend von den Parc Fermé-Bestimmungen nach Artikel S 45.1 sind die folgenden Arbeiten am stehenden Fahrzeug zulässig, auch nachdem es zuvor eine Runde außerhalb der Boxen absolviert hat:

- Öffnen und /oder Entfernen von Fahrer- und/oder Beifahrer-Tür;
- Wechseln der Räder;
- Anbringen und/oder Entfernen von Blanking Material;
- Veränderungen der Setup-Lage des Heckflügels;
- Entfernen und/oder Anschließen des EB-081 (Datenstick);
- Einstellungen der Außenspiegel;
- Externe Luftgebläse in das Cockpit reichen, sofern keine elektrische Verbindung mit dem Fahrzeug besteht;
- Externe Monitore/Displays in das Cockpit reichen, sofern keine elektrische Verbindung mit dem Fahrzeug besteht;
- Be- und Enttanken von Kraftstoff;
- Besprühen der Bremsanlage mit Hilfe von fahrzeugfremden Sprühvorrichtungen und Wasser das nicht im Fahrzeug mitgeführt wurde;
- Alle weiteren Arbeiten, die möglich sind, ohne dass zuvor die Lage von Karosserieteilen (Teile, die vom Luftstrom berührt werden) verändert werden muss. Arbeiten, sofern vorstehend nicht gelistet, die erst nach dem Öffnen und/oder Entfernen von Türen möglich werden, sind somit verboten;
- Anschließen eines Batterieladegerätes;
- Reinigen des Fahrzeugs sowie das Abziehen von Scheibenfolien;
- Überprüfen und Anpassen des Luftdrucks der Reifen.

Unter keinen Umständen, durch welche Maßnahme auch immer, ist es zulässig Fahrwerksteile und/oder Fahrwerksgeometrien zu tauschen und/oder zu verändern.

Unter keinen Umständen, durch welche Maßnahme auch immer, ist es zulässig Software-Stände von Fahrzeug-Bauteilen zu verändern und/oder zu tauschen und/oder zu selektieren.

Ausschließlich die folgenden Systeme oder Bauteile dürfen vom Fahrer im Cockpit eingestellt und/oder verstellt bzw. betätigt werden. Vorausgesetzt, er befindet sich in seiner normalen Sitzposition hinter dem Lenkrad.

- Anlasser (zum Motorstart)
- Beleuchtung
- Bremsanlage (Bremskraft-Verteilung v/h)
- Bremsmagnetventil
- DDU Reset
- Drossel-Einheit mittels Gaspedal
- DRS-Betätigung
- Fahrer-Kühlluft (Strömrichtung ändern)
- Fahrertür (öffnen und schließen)
- Feuerlöschsystem
- Menüwahl DDU
- Geschwindigkeitsbegrenzer
- Getriebe (Gangwechsel)
- Hauptstromschalter
- Kupplung (Abstandsänderung der Reibscheiben)
- Lenkung (Einschlagwinkel der Vorderräder, Aktivierung der Servopumpe EB-048 bei Motor=aus)
- Neutralschalter
- Rückspiegel
- Scheiben-Waschanlage
- Scheibenheizung
- Scheibenwischer
- Seitenscheiben (öffnen und schließen)

- Sicherheitsgurte
- Signalgebung (Blinker)
- Signallampen-Betätigung
- Sitzschaleneinstellung
- Sprechfunk
- Trinkflüssigkeitspumpen
- Ventilatoren im Fahrgastraum
- Warnleuchte
- Wassersprühsystem zur Bremsenkühlung
- Zündschalter

Tabelle 13

#### 45.2.2 Parc fermé nach einem Qualifying

Zeitgleich mit dem Ende eines Qualifyings (Ampel am Ende der Boxengasse rot) unterliegen alle Fahrzeuge sowie deren Fahrer mitsamt ihrer persönlichen Ausrüstung den Parc fermé-Bestimmungen entsprechend Artikel S 45.1.

Der Post Qualifying Parc fermé endet mit dem Startsignal des darauffolgenden Wertungslaufes.

##### **Ausnahme:**

EB17-081 (Datenstick) darf entnommen werden. Vorausgesetzt, dies geschieht alleine durch den Fahrer, bevor er das Fahrzeug nach dem Ende eines Qualifyings zum ersten Mal verlässt.

#### 45.3 Post Qualifying Parc fermé

**45.3.1** Frühestens 30 Minuten nach dem offiziellen Aushang des Qualifying-Ergebnisses, jedoch in jedem Fall erst nach einer entsprechenden Verkündung und dem darin definierten Zeitpunkt durch den Renndirektor („Post Qualifying Parc fermé starts at ??:??h“) auf Seite 7 der offiziellen Zeitnahme Monitore, beginnt der Post Qualifying Parc fermé. Abweichend von den Vorgaben des Artikel S 45.1.1, sind dann (maßgeblich ist der vom Renndirektor verkündete Beginn des Post Qualifying Parc fermé) bis zum Beginn des darauffolgenden Wertungslaufs ausschließlich die in nachstehender Tabelle 14 definierten Arbeiten erlaubt.

In keinem Fall ist es während des Post Qualifying Parc fermé zulässig, dass die Fronthaube (Bauteil, das die vorgeschriebenen Öffnungen zur Ausleitung der Motor-Kühlluft enthält) und der Heckdeckel (Bauteil, an dem die Abrisskante montiert ist) zum gleichen Zeitpunkt aus ihrer homologierten Lage entfernt wird.

Alle im Rahmen der zulässigen Arbeiten demontierten Teile müssen in unmittelbarer Nähe des Fahrzeugs und für den Technischen Delegierten oder seinen Beauftragten jederzeit zugänglich gelagert werden.

Bei der Ausführung der zulässigen Arbeiten dürfen maximal 3 Personen gleichzeitig Kontakt mit dem Fahrzeug haben. Personen, die sich außerhalb des Fahrzeugs befinden und ausschließlich über ein Strom-Kabel mit dem Fahrzeug in Verbindung sind, haben im Sinne dieser Regelung keinen Kontakt mit dem Fahrzeug.

Das Einhalten aller Parc-fermé-Vorschriften wird unter anderem von Helfern des Technischen Delegierten überwacht. Auf Verlangen des Helfers sind die Bewerber verpflichtet, unmittelbar jegliche Auskunft über die Art der durchgeführten Arbeiten, sämtliche betroffenen Bauteile sowie über die verwendeten Hilfsmittel zu geben, die notwendig ist, um die Zulässigkeit der Arbeit zu dokumentieren. Die Beweispflicht, ob die durchgeführten Arbeiten zulässig waren, liegt allein bei den Bewerbern.

Dies gilt auch dann, wenn eine Arbeit von einem Helfer ausdrücklich genehmigt wurde.

<b>Arbeiten, die während eines Post Qualifying Parc fermé durchgeführt werden dürfen:</b>	
1	Starten des Motors
2	Befüllen oder Entleeren des Kraftstoff-Tanks
3	Anheben des Fahrzeugs sowie Lagerung des Fahrzeugs auf Unterstellböcken sowie Ständern
4	De- und Remontage von Rädern und Reifen (Räder und Reifen müssen nicht in unmittelbarer Nähe des Fahrzeugs überprüft und gereinigt -werden.)
5	Heiz- und Kühlaggregate sowie Abgasabsauganlagen sind erlaubt. Diese Geräte müssen beschrieben werden. Über den Anschluss an Fahrzeugen ist nur der Austausch von Flüssigkeiten (Wasser und Öl) zulässig. Geräte werden vom DMSB abgenommen und markiert.
6	Anschließen eines Batterie-Ladegeräts
7	Anschließen eines Starthilfe-Kabels, sofern dieses ausschließlich mit einer Batterie verbunden ist.
8	Austauschen des USB-Sticks der ECU
9	Anschließen eines Datenkabels und bidirektionaler Datenaustausch
10	Entlüften des Bremssystems an den Bremssätteln und am EB-020
11	Wechseln oder Nachfüllen von Motoröl (Gleiche Spezifikation vorausgesetzt)
12	Wechseln oder Nachfüllen von Motor-Kühlmittel
13	Änderung der Einstellung der Setup-Lage des Heckflügels
14	Verändern des Blankings
15	Öffnen/Entfernen Heckdeckel (Wenn der Heckdeckel während der Arbeiten nicht in unmittelbarer Nähe des Fahrzeugs gelagert werden soll, muss er zuvor vom Technischen Delegierten mit einem Siegel zur zweifelsfreien Identifikation des Bauteils versehen werden.)
16	Öffnen/Entfernen Fronthaube (Wenn die Fronthaube während der Arbeiten nicht in unmittelbarer Nähe des Fahrzeugs gelagert werden soll, muss sie zuvor vom Technischen Delegierten mit einem Siegel zur zweifelsfreien Identifikation des Bauteils versehen werden.)
17	Service-Arbeiten an den offiziellen In-/Onboard-Kameras und dem Marshalling System, sofern diese von Mitarbeitern des beauftragten Subunternehmers durchgeführt werden.
18	Durchführung von nicht erlaubten Arbeiten auf Anweisung des Technischen Delegierten
19	Einstellungen von Spiegeln verändern
20	Einstellungen von Sicherheitsgurten
21	Auf- bzw. Abstecken des Lenkrades
22	Reinigen des Fahrzeugs sowie das Abziehen von Scheibenfolien
23	Aus- und Einbau sowie Entleerung und Befüllung des Trinkbehälters
24	Entleeren und/oder Auffüllen des Bremsen-Kühlwasser-Behälters
25	Ausbau der DRS-Blockier-Manschette und Justierung der zulässigen Winkeländerung bei aktiviertem DRS
26	Aktivierung des DRS

27	Alle Arbeiten gemäß Artikel 13.6 des Technischen Reglements der DTM 2019
28	Servicearbeiten am Lenkrad-Schnellverschluss (EB-047)
29	Reifendruck am Fahrzeug überprüfen und korrigieren. Das Korrigieren des Reifendrucks ist bei Slick-Reifen nur bis spätestens 10 Minuten vor Beginn der Einführungsrunde erlaubt.

Tabelle 14

#### **Ausnahme zu Tabelle 14**

- a) Während der DTM Saison 2019, steht jedem Bewerber für jedes von ihm eingeschriebenen Fahrzeuges ein Post Qualifying Parc fermé-Joker zu. Hierzu ist vom Bewerber eine Beschädigung am zu tauschenden Bauteil nachzuweisen. Ausschließlich ein baugleiches Bauteil darf verbaut werden (Tauschteile-Konformität nach Art. S 45.4). Nach Aktivieren des Jokers unterliegt das betreffende Fahrzeug bis zum Beginn des nachfolgenden Wertungslaufs keinerlei Parc fermé-Bestimmungen. Somit entfällt für dieses Fahrzeug auch die Equipment-Restriktion in der Startaufstellung.
- b) Während der DTM-Saison 2019 stehen jedem Hersteller 3 Post Qualifying Parc fermé-Joker gemäß nachstehender Tabelle 15 zu, die für beliebige Fahrzeuge des Herstellers (inkl. markengleicher Privatteams) aktiviert werden können. Eine Aktivierung ist allerdings erst dann zulässig, wenn für das betreffende Fahrzeug kein Joker entsprechend a) mehr zur Verfügung steht. Für die Aktivierung eines Jokers ist der jeweilige Bewerber verantwortlich. Hierzu ist vom Bewerber eine Beschädigung am zu tauschenden Bauteil nachzuweisen. Ausschließlich ein baugleiches Bauteil darf verbaut werden (Tauschteile-Konformität nach Art. S 45.4).

Anzahl eingeschriebene Fahrzeuge	Anzahl Joker
3 - 4	2
5 - 6	3
7 - 8	4

Tabelle 15

Zum Aktivieren des Jokers ist die Freigabe des Technischen Delegierten erforderlich.

Zum Aktivieren des Jokers genügt es, den Technische Delegierten zu informieren (telefonisch oder per e-mail mit Zeitangabe), bevor eine im Post Qualifying Parc fermé verbotene Arbeit begonnen wird.

Werden im Post Qualifying Parc fermé verbotene Arbeiten durchgeführt, ohne dass der Technische Delegierte zuvor informiert wurde, wird dies wie ein Verstoß gegen die Parc fermé-Bestimmungen gemäß ISG bestraft.

Werden im Post Qualifying Parc fermé verbotene Arbeiten durchgeführt, nachdem der Technische Delegierte informiert wurde, obwohl der Post Qualifying Parc fermé-Joker für das betreffende Fahrzeug bereits einmal aktiviert wurde, wird dies mit einer Rückversetzung an das Ende der Startaufstellung für das betreffende Fahrzeug beim nachfolgenden Wertungslauf bestraft. Sind mehrere Fahrer/Fahrzeuge betroffen, richtet sich ihre Reihenfolge am Ende der Startaufstellung nach dem Zeitpunkt des Eingangs der Anträge beim Technischen Delegierten.

In der Startaufstellung ist ausschließlich folgendes Equipment erlaubt:

- Laptop/Notebooks/Tablets inklusive Kabel;
- Kameras;
- Starterbatterie;
- Werkzeug zur Heckflügelverstellung;
- Luftdruckprüfer;
- handelsüblicher Regen/Sonnenschirm
- Klebeband;
- USB-Stick;
- Papier-Reinigungstücher und Reinigungsmittel
- Formteile zum Verschließen der Öffnungen in der Heckscheibe (nur nach Freigabe der Regen-Reifen durch den Renndirektor („wet tyres admitted“))

Werden die Regen-Reifen vom Renndirektor erst nach der Informationsrunde(n) freigegeben („wet tyres admitted“), dann ist ein Satz Regenreifen auf einem vom DMSB abgenommenen Trolley, sowie das benötigte Werkzeug für den Reifenwechsel in der Startaufstellung erlaubt. (Schlagschrauber mit Luftflasche, Luftlanze und Drehmomentschlüssel für die Radmutter.)

### 45.3.2 Overnight Parc fermé

Mit Beginn des Overnight Parc fermé (siehe offizieller Zeitplan der Veranstaltung) unterliegen das Monocoque (EB17-001), das Bellhouse (EB17-004), das Getriebe (EB17-003) und der Motor aller Fahrzeuge uneingeschränkt den Parc fermé-Bestimmungen entsprechend Artikel S 45.1.1.

Zusätzlich müssen sich die genannten Bauteile, unter einer Plane (SB17-018) befinden, die unmittelbar vom DMSB verplombt werden kann.

Die Plane (SB17-018) muss so beschaffen sein, dass ein Zugriff auf Fahrzeugteile nur nach vorheriger Zerstörung der vom DMSB angebrachten Plomben/Siegel oder einer Zerstörung der Plane möglich ist.

In jedem Fall wird ein unerlaubter Zugriff auf Fahrzeugteile wie ein schwerwiegender Verstoß gegen die Parc fermé-Bestimmungen geahndet.

Der DMSB behält sich vor, anstelle der Plane (SB17-018) auch andere Methoden als Zugriffs-Erschwerung zu akzeptieren. Darüber hinaus behält sich der DMSB vor, zur Überwachung der Parc-fermé-Vorschriften, Kameras in den Boxen zu installieren.

#### **Ausnahme zu Artikel 45.3.2**

a) Während der DTM Saison 2019 stehen jedem Bewerber für jedes von ihm eingeschriebene Fahrzeug 3 Overnight Parc fermé-Joker zu. Nach Aktivieren eines Overnight Parc fermé-Joker bis zum Beginn des darauffolgenden Qualifyings unterliegt kein Teil des betreffenden Fahrzeugs Parc fermé-Bestimmungen.

b) Während der DTM Saison 2019 stehen jedem Hersteller 3 Overnight Parc fermé-Joker gemäß nachstehender Tabelle 16 zu, die für beliebige Fahrzeuge des Herstellers (inkl. markengleicher Privatteams) aktiviert werden können. Eine Aktivierung ist allerdings erst dann zulässig, wenn für das betreffende Fahrzeug kein Joker entsprechend a) mehr zur Verfügung steht. Für die Aktivierung eines Jokers ist der jeweilige Bewerber verantwortlich.

Anzahl eingeschriebene Fahrzeuge	Anzahl Joker
3 - 4	2
5 - 6	3
7 - 8	4

Tabelle 16

Zum Aktivieren des Jokers genügt es, den Technische Delegierten zu informieren (telefonisch oder per e-mail mit Zeitangabe), bevor eine im Overnight Parc fermé verbotene Arbeit begonnen wird.

Werden im Overnight Parc fermé verbotene Arbeiten durchgeführt, ohne dass der Technische Delegierte zuvor informiert wurde, gilt dies als Verstoß gegen die Parc fermé Bestimmungen.

Werden im Overnight Parc fermé verbotene Arbeiten durchgeführt, nachdem der Technische Delegierte informiert wurde, obwohl kein Overnight Parc fermé-Joker mehr für das betreffende Fahrzeug verfügbar ist, werden Fahrer/Fahrzeug beim nachfolgenden Wertungslauf mit einer Drive-Through-Penalty belegt.

**45.3.3** Zu dem im offiziellen Scrutineering-Zeitplan für die jeweilige Veranstaltung angegebenen Zeitpunkt endet der Overnight Parc fermé und die Plomben/Siegel an den Parc-fermé-Planen dürfen von den Teilnehmern eigenverantwortlich geöffnet/zerbrochen werden, vorausgesetzt, der Renndirektor hat zuvor „Parc fermé cover may be removed“ auf Seite 7 der offiziellen Zeitnahme Monitore verkündet.

### 45.4 Tauschteile-Konformität

Alle Fahrzeugteile, die zulässigerweise oder nach schriftlichem Antrag mit Genehmigung des Technischen Delegierten ausgebaut wurden, müssen innerhalb der für diese Arbeiten zulässigen Zeit, an gleicher Position und mit gleicher Funktion wie beim Beginn der Arbeiten wieder am Fahrzeug montiert sein.

Alle Fahrzeugteile, die zulässigerweise oder nach schriftlichem Antrag mit Genehmigung des Technischen Delegierten ausgetauscht werden, müssen hinsichtlich ihrer Masse, ihres Trägheitsmoments, ihrer Form, ihres Materials, ihres Fertigungsprozesses und ihrer Funktion mit dem Teil identisch sein, das vor Beginn der Arbeiten im Fahrzeug verbaut war.

Ausgebaute Fahrzeug-Teile, die nicht mehr eingebaut werden, müssen dem Technischen Delegierten übergeben werden. Sie werden nach dem Wertungslauf erst dann an die Bewerber zurückgegeben, wenn die technischen Nachuntersuchungen abgeschlossen sind und Protest- sowie Berufungsfristen vorbei sind.



#### 45.5 Zulässiger Motorwechsel entsprechend Artikel S 28

Abweichend von den Vorgaben des Artikels S 45.3 dürfen während eines Motorwechsels entsprechend Artikel S 28 keine Arbeiten im Cockpit und hinter der Radstands-Mitte durchgeführt werden.

##### **Ausnahme:**

Der Unterboden und die Kardanwelle dürfen demontiert werden.

Während des Motorwechsels gibt es keine Beschränkung hinsichtlich der Personen, die Kontakt mit dem Fahrzeug haben.

Wird ein Einsatzmotor, der nach Artikel S 28 fristgerecht benannt wurde, durch den für diese Veranstaltung nicht zugeordneten Motor aus dem Rotationskontingent oder den Motor aus dem Sonderkontingent ersetzt, gibt es für die betreffenden Arbeiten kein Zeitlimit.

Alle Fahrzeugteile, die im Rahmen des Motorwechsels ausgebaut werden, müssen absolut unverändert, mit identischer Funktion und an gleicher Position wie vor Beginn des Motorwechsels wieder eingebaut werden, bevor das Fahrzeug das nächste Mal die Boxengasse verlässt. Befestigungsmaterial (Schrauben, Muttern, Kabelbinder etc.) sind im Sinne dieser Vorschrift keine Fahrzeugteile.

Jegliches Verändern von Fahrzeug-Parametern ist verboten.

#### 45.6 Demontage-Beschränkung

Vor dem 1. Freien Training einer Veranstaltung werden die Bauteile Monocoque (EB-001), Bellhouse (EB-004) und Gearbox (EB-003) von den Technischen Kommissaren miteinander verplombt.

Die Bewerber sind selbst dafür verantwortlich einen entsprechenden Termin und die Umsetzung mit dem Technischen Delegierten zu koordinieren.

Bis zum Ende der jeweiligen Veranstaltung und/oder bis zum Abschluss der technischen Nachuntersuchungen wird ein Öffnen/Trennen/Beschädigen/Zerstören der Verplombungsteile ohne ausdrückliche Genehmigung des Technischen Delegierten wie ein Verstoß gegen die Parc-fermé-Bestimmungen geahndet. Eine Genehmigung zum Öffnen/ Trennen/ Beschädigen/ Zerstören einer oder mehrerer Plomben setzt in jedem Fall das Aktivieren eines Overnight Parc fermé-Jokers voraus.

Ausnahmen ergeben sich in Anwendung des Artikels S 45.

## ARTIKEL S 46 DRS

Beim DRS handelt es sich um ein System, das es dem Fahrer temporär ermöglicht, Teile des Heckflügels (Flap) aus seiner normalen Lage (Setup-Lage) zu bewegen, während das Fahrzeug fährt. Dabei darf sich der Flap maximal um den im Technischen Reglement fixierten Wert um seine Drehachse drehen (Aktiv-Lage).

Die Funktionstüchtigkeit des Systems im Fahrzeug liegt allein in der Verantwortung der Bewerber.

#### 46.1 Voraussetzungen für eine zulässige Aktivierung des DRS sind:

- Das führende Fahrzeug befindet sich mindestens in seiner zweiten (2.) Runde\*.
- Die Nutzung des DRS wurde auf Seite 7 der offiziellen Zeitnahme Monitore erlaubt („DRS enabled“).
- Das betreffende Fahrzeug hat beim Überqueren der Ziellinie (außerhalb der Boxengasse) einen Abstand\* zum außerhalb der Boxengasse vorausfahrenden Fahrzeug, der weniger als drei (3) Sekunden beträgt. Die Voraussetzung des maximalen Abstands im Sinne dieses Absatzes entfällt für die letzten fünf (5) Rennrunden, spätestens aber mit Ablauf der 63. Rennminute.
- Der Abstand wird von der offiziellen Zeitnahme gemessen und auf den offiziellen Monitoren dokumentiert.
- Das betreffende Fahrzeug hat die pro Wertungslauf festgelegte Anzahl von sechsdreißig (36) DRS Aktivierungen noch nicht ausgeschöpft.

\* Abstandsmessungen sind erst dann DRS-relevant, nach dem der Führende seine 2. Runde begonnen hat.

Wird DRS während einer Runde verwendet, reduziert sich die Anzahl der möglichen DRS-Aktivierungen um drei (3), unabhängig davon, wie viele DRS-Aktivierungen in dieser Runde tatsächlich vorgenommen wurden.

##### **Ausnahme für die Veranstaltung am Norisring:**

Wird DRS während einer Runde verwendet, reduziert sich die Anzahl der möglichen DRS-Aktivierungen um zwei (2), unabhängig davon, wie viele DRS-Aktivierungen in dieser Runde tatsächlich vorgenommen wurden.

#### **46.2 Eine DRS-Aktivierung ist unzulässig:**

- a) Für das Fahrzeug des Erstplatzierten. Erstplatzierte ist jeweils derjenige, der die betreffende Runde bei Überfahren der Ziellinie (außerhalb oder innerhalb der Boxengasse) als Erster (1.) beendet hat. Der Erstplatzierte wird auf Seite 1 der offiziellen Zeitnahme jeweils als Führender angezeigt.
- b) Während eines Qualifyings. Um dies sicherzustellen, muss die DRS-Mechanik während des Qualifyings mit der im Technischen Reglement spezifizierten Blockier-Manschette (EB17-028.04.09) arretiert werden.
- c) Während einer Safety Car-Phase.
- d) Innerhalb eines Streckenabschnitts (Sektion), in dem „gelb“ gezeigt wird. Ein Streckenabschnitt in diesem Sinne erstreckt sich vom ersten Streckenposten, der eine gelbe Flagge zeigt, bis zu dem Streckenposten, der eine grüne Flagge zeigt. Das gilt auch innerhalb einer „Slow Zone“ (Art. S 41).
- e) Wenn auf Seite 7 der offiziellen Zeitnahme Monitore „DRS disabled“ verkündet wird.
- f) Wenn die Verwendung von Regen-Reifen zugelassen ist.

#### **Ausnahme zu f):**

Es steht im Ermessen des Renndirektors, nach der Mitteilung „wet tyres admitted“ auch die Meldung „DRS enabled“ auf Seite 7 der offiziellen Zeitnahme Monitore zu verkünden und somit die Nutzung von DRS zu erlauben.

#### **46.3** Wurde der Wertungslauf durch eine Safety Car-Phase neutralisiert, darf DRS erst wieder aktiviert werden, wenn der Führende die Ziellinie nach Freigabe des Rennens

- a) im Falle eines Indianapolis Re-Starts (Art. S 40.11b) mindestens zweimal (2x) oder
- b) im Falle eines herkömmlichen Re-Starts (Art. S 40.11c) mindestens einmal (1x) überquert hat

und die Voraussetzungen entsprechend Art. S 46.1 gegeben sind.

#### **46.4** Sind die Voraussetzungen für eine Nutzung/Aktivierung gegeben, informiert die Rennleitung die Bewerber auf Seite 7 der offiziellen Zeitnahme Monitore durch die Meldung „DRS enabled“. Die Übermittlung des Freigabe-Signals in das Fahrzeug, die Darstellung dieses Signals im Fahrzeug beziehungsweise die Übermittlung der Freigabe-Information an den Fahrer obliegt allein den Bewerbern.

Nach erfolgter Freigabe ist der betreffende Fahrer berechtigt, DRS in der folgenden Runde bis zu dreimal (3x) zu aktivieren.

#### **Ausnahme für die Veranstaltung am Norisring:**

Nach erfolgter Freigabe ist der betreffende Fahrer berechtigt, DRS in der folgenden Runde bis zu zweimal (2x) zu aktivieren.

Die Aktivierung/-en muss/müssen erfolgen, bevor das Fahrzeug erneut die Ziellinie (innerhalb oder außerhalb der Boxengasse) überquert. Ein erneutes Aktivieren des DRS ist erst dann zulässig, wenn die unter Art. S 46.1 definierten Voraussetzungen nach dem Überqueren der Ziellinie erneut gegeben sind.

Spätestens, wenn einer der nachstehenden Werte erreicht wird, muss der Flügel ohne Zutun des Fahrers in seine Setuplage zurückgehen.

Bremsdruck in einem Bremskreis:  $\geq 15$  bar

Querbeschleunigung:  $\geq 2,5$  G

#### **46.5** Die Verantwortung für die regelkonforme Nutzung des DRS liegt ausschließlich bei den Teilnehmern, die den betreffenden Fahrer über den bei Start- und Ziel auf den offiziellen Zeitnahme Monitoren dokumentierten Abstand zum Vordermann bzw. über das Recht zur Aktivierung informieren sollten.

## ARTIKEL S 46A PUSH-TO-PASS (P2P)

Beim Push-to-Pass (P2P) handelt es sich um ein System, das es dem Fahrer temporär ermöglicht, zusätzliche Motorleistung abzurufen.

Die Funktionstüchtigkeit des Systems im Fahrzeug liegt allein in der Verantwortung der Bewerber.

**46A.1** Voraussetzungen für eine zulässige Aktivierung des P2P sind:

- a) Das führende Fahrzeug befindet sich mindestens in seiner zweiten (2.) Runde\*.
- b) Die Nutzung des P2P wurde auf Seite 7 der offiziellen Zeitnahme Monitore erlaubt („Push-to-Pass enabled“).
- c) Das betreffende Fahrzeug hat beim Überqueren der Ziellinie (außerhalb der Boxengasse) einen Abstand\* zum außerhalb der Boxengasse vorausfahrenden Fahrzeug, der weniger als drei (3) Sekunden beträgt. Die Voraussetzung des maximalen Abstands im Sinne dieses Absatzes entfällt für die letzten fünf (5) Rennrunden, spätestens aber mit Ablauf der 63. Rennminute.
- d) Der Abstand wird von der offiziellen Zeitnahme gemessen und auf den offiziellen Monitoren dokumentiert.
- e) Die kumulierte Dauer der P2P-Aktivierungen pro Runde überschreitet fünf (5) Sekunden nicht. Pro Runde darf P2P nur einmal (1) aktiviert werden.
- f) Das betreffende Fahrzeug hat die pro Wertungslauf festgelegte maximale Anzahl von 12 Aktivierungen pro Wertungslauf noch nicht ausgeschöpft.

\* Abstandsmessungen sind erst dann P2P-relevant, nach dem der Führende seine 2. Runde begonnen hat.

Während jedem Freien Training und der Fahrt in die Startaufstellung darf das P2P uneingeschränkt aktiviert werden.

**46A.2** Eine P2P-Aktivierung ist unzulässig:

- a) Für das Fahrzeug des Erstplatzierten. Erstplatzierte ist jeweils derjenige, der die betreffende Runde bei Überfahren der Ziellinie (außerhalb oder innerhalb der Boxengasse) als Erster (1.) beendet hat. Der Erstplatzierte wird auf Seite 1 der offiziellen Zeitnahme jeweils als Führender angezeigt.
- b) Während eines Qualifyings.
- c) Während einer Safety-Car-Phase.
- d) Innerhalb eines Streckenabschnitts (Sektion), in dem „gelb“ gezeigt wird. Ein Streckenabschnitt in diesem Sinne erstreckt sich vom ersten Streckenposten, der eine gelbe Flagge zeigt, bis zu dem Streckenposten, der eine grüne Flagge zeigt. Das gilt auch innerhalb einer „Slow Zone“ (Art. S 41).
- e) Wenn auf Seite 7 der offiziellen Zeitnahme Monitore „Push-to-Pass disabled“ verkündet wird.

**46A.3** Wurde der Wertungslauf durch eine Safety Car-Phase neutralisiert, darf P2P erst wieder aktiviert werden, wenn der Führende die Ziellinie nach Freigabe des Rennens

- a) im Falle eines Indianapolis Re-Starts (Art. S 40.11b) mindestens zweimal (2x) oder
- b) im Falle eines herkömmlichen Re-Starts (Art. S 40.11c) mindestens einmal (1x) überquert hat

und die Voraussetzungen entsprechend Art. S 46A.1 gegeben sind.

**46A.4** Sind die Voraussetzungen für eine Nutzung/Aktivierung gegeben, informiert die Rennleitung die Bewerber auf Seite 7 der offiziellen Zeitnahme Monitore durch die Meldung „Push-to-Pass enabled“. Die Übermittlung des Freigabe-Signals in das Fahrzeug, die Darstellung dieses Signals im Fahrzeug beziehungsweise die Übermittlung der Freigabe-Information an den Fahrer obliegt allein den Bewerbern.

Nach erfolgter Freigabe ist der betreffende Fahrer berechtigt, P2P in der folgenden Runde unter den in Artikel S 46A.1 genannten Voraussetzungen zu aktivieren.

**46A.5** Die Verantwortung für die regelkonforme Nutzung des P2P liegt ausschließlich bei den Teilnehmern.

## ARTIKEL S 46B MAP-SWITCH

### 46B.1 Für Qualifying und Wertungslauf gilt:

Die Benutzung des Map-Switches in einem Qualifying und/oder einem Wertungslauf ist verboten. Im Sinne dieses Artikels ist auch jede andere Maßnahme verboten, die es ermöglicht, zwischen unterschiedlichen Datensätzen zu wechseln beziehungsweise diese zu aktivieren, zu Beeinflussen oder zu Verändern. Die Verwendung des Pitspeed limiter, des Slow zone limiter und Anti Leg Switch ist von dieser Regelung ausgenommen.

#### **Ausnahme:**

Die Voraussetzungen für eine Nutzung von maximal zwei (2) verschiedenen Map-Switch Positionen ist gegeben, wenn die Rennleitung die Bewerber auf Seite 7 der offiziellen Zeitnahme Monitore durch die Meldung „wet tyres admitted“ informiert. Die Übermittlung des Freigabe-Signals in das Fahrzeug, die Darstellung dieses Signals im Fahrzeug beziehungsweise die Übermittlung der Freigabe-Information an den Fahrer obliegt allein den Bewerbern.

46B.2 Die Verantwortung für die regelkonforme Nutzung des Map-Switch liegt ausschließlich bei den Teilnehmern.

## ARTIKEL S 47 PLATZIERUNG / WERTUNG

- 47.1 Sieger ist der Fahrer, der die vorgesehene Distanz mit seinem Fahrzeug in der kürzesten Zeit unter Berücksichtigung aller Strafen zurückgelegt hat.
- 47.2 Es werden alle Fahrer gewertet, die mindestens 75 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 eine Zeitstrafe 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 S 48 SIEGEREHRUNG UND PRESSEKONFERENZEN

- 48.1 Die Siegerehrung findet unmittelbar nach dem 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 oder der Pressekonferenz wird mit einer Geldstrafe von jeweils 3.000 Euro belegt. Darüber hinaus können die Sportkommissare Strafen verfügen. Während der Siegerehrung müssen alle zu ehrenden Fahrer ihren geschlossenen Fahreroverall und die Mütze des Reifensponsors tragen. Andernfalls wird eine Geldstrafe in Höhe von 2.500 Euro fällig. Für die Ehrung der Teamwertung muss der Repräsentant der Siegerteams aus dem Wertungslauf zur Verfügung stehen.
- 48.2 Der Ablauf der Siegerehrung wird in den ITR- Veranstalterrichtlinien gesondert geregelt.
- 48.3 Alle eingeschriebenen Fahrer sind verpflichtet, an allen Pressekonferenzen während einer Veranstaltung, die von der ITR organisiert werden, auf Verlangen teilzunehmen. Darüber hinaus gilt folgende Verpflichtung: Fünfzehn Minuten nach Ende des Qualifyings findet eine Pressekonferenz mit den drei erstplatzierten Fahrern des Qualifyings statt. Für diese drei Fahrer besteht Teilnahmepflicht. Während der Pressekonferenz müssen die Fahrer ihren geschlossenen Fahreranzug tragen. Nichterscheinen oder verspätetes Erscheinen wird mit 3.000 Euro bestraft. Bei jedem weiteren Verstoß erhöht sich die Strafe um jeweils 3.000 Euro.

Unmittelbar nach der Siegerehrung ist eine Pressekonferenz mit den drei erstplatzierten Fahrern des Wertungslaufs geplant. Für diese Fahrer besteht Teilnahmepflicht. Während der Pressekonferenz müssen die Fahrer ihren geschlossenen Fahreranzug tragen.

### 49.1 Schlauchbrücken/Gantries/Galgen

In der Boxengasse dürfen sich ausschließlich Schlauchbrücken entsprechend SB17-020 (Schlauchbrücke/Gantry) befinden.

Pressluftflaschen die für den Betrieb von Schlagschraubern und für das Aktivieren der fahrzeugseitigen Luftheber (EB17-017) während eines Wertungslaufs verwendet werden, dürfen sich ausschließlich an der im Spezifikationsblatt SB17-020 erkennbaren Position innerhalb der Schlauchbrücke befinden.

Der Betrieb des Pressluft-Schlagschraubers, der auf der der „fast lane“ zugewandten Fahrzeugseite während eines Wertungslaufs für das Lösen und Festziehen der Radmuttern verwendet werden, ist nur mit Hilfe von Pressluft zulässig, die zuvor enganliegend entlang des Auslegers der Schlauchbrücke oder innerhalb des Auslegers vollständig über das darunter stehende Fahrzeug geführt wurde.

Alternativ ist zulässig, den Schlauch ab einer frei wählbaren Stelle des Auslegers über den im Spezifikationsblatt definierten Dreh-Mechanismus und innerhalb dessen Führungsrohres zu verlegen. Das Führungsrohr kann individuell gekürzt werden.

#### **Ausnahme:**

Für den Fall, dass die Notwendigkeit besteht, den auf der der „fast lane“ zugewandten Fahrzeugseite befindlichen Schlagschrauber zu tauschen, nachdem das Fahrzeug unter der Schlauchbrücke zum Stillstand gekommen ist, entfällt jegliche Verpflichtung zur Führung des Luftschlauchs für den Ersatz-Schlagschrauber.

Folgende Komponenten dürfen vom Bewerber an der Schlauchbrücke befestigt werden:

- Kameras, sofern diese kein Bild in Echtzeit übertragen und nur den Bereich erfassen, der sich unmittelbar unter dem Ausleger befindet, an dem sie befestigt sind. In keinem Fall dürfen sich Bereiche erfassen, die von Mitbewerbern für einen Boxenstopp genutzt werden oder in denen Fahrzeuge von Mitbewerbern außerhalb der Boxengasse fahren.
- maximal zwei (2) Dreh-Mechanismen (einer pro Schlagschrauber und Fahrzeugseite) entsprechend Spezifikationsblatt SB17-020 (Länge des Auslegers kann individuell gekürzt werden)
- eine Werbetafel entsprechend Spezifikationsblatt SB17-020
- Verkleidung der Pressluftflaschen und Armaturen entsprechend Spezifikationsblatt SB17-020
- maximal sechs (6) Pressluftflaschen
- maximal vier (4) Luftschläuche, von denen drei (3) mit je einem Schlagschrauber und einer mit der Luftpumpe zum Aktivieren der fahrzeugseitigen Luftheber verbunden sein müssen.
- maximal drei (3) Schlagschrauber
- eine Hinweistafel (Lolipop), um dem Fahrer das Signal zur Abfahrt zu übermitteln. Das Design der Tafel ist frei. Es ist ausdrücklich erlaubt sie durch ein pneumatisches oder elektrisches System beweglich zu gestalten.

#### **Mit Ausnahme:**

- der erlaubten Kameras;
- von Pressluft, die ausschließlich für den Betrieb der Schlagschrauber, das Ausfahren der Luftheber und das Bewegen des Lolipops verwendet werden darf;
- von Strom, der ausschließlich für das Bewegen des Lolipops verwendet werden darf  
Ist kein anders Medium oder System an der Luftbrücke zulässig, das geeignet ist, mechanische Energie und/oder elektrisch initiierte Signale zu übertragen und/oder zu speichern.

Die vorgeschriebene Mindest-Lichte-Höhe unter dem tiefsten Punkt des Auslegers bzw. Teilen, die am Ausleger befestigt sind, beträgt 2.00 Meter (solange ein Fahrzeug unter dem Ausleger steht ist die Vorschrift nicht bindend). Für den Höhenausgleich ist es zulässig, die Schraubfüße unterhalb der Pressluftflaschen-Stellfläche durch gleichartige, mit längerem Gewinde auszutauschen.

### 49.2 Luftpumpe

Die fahrzeugseitigen Luftheber (EB17-017) dürfen ausschließlich mit Hilfe von Pressluft aus einer Luftflasche, die sich innerhalb der Schlauchbrücke (SB17-020) befindet, ausgefahren werden.

Die während eines Wertungslaufs genutzte, fahrzeugseitige Kupplung (Vater) zum Verbinden der Hebeanlage (4 x EB17-017) mit der externen Pressluftflasche muss sich auf der der „fast lane“ abgewandten Fahrzeugseite befinden. Das Kupplungsgegenstück (Mutter) muss mit einem rein mechanischen Öffnungs- oder Schließkontakt ausgerüstet sein, dessen einzige Funktion darin besteht, beim Verbinden bzw. Trennen der beiden Kupplungsteile einen Stromkreis, der einzig mit der offiziellen Zeitnahme verbunden ist, zu öffnen oder zu schließen.

Jede Maßnahme an der Luftpumpe, die dazu geeignet ist, elektrische Signale oder pneumatische Impulse zu übertragen und/oder zu speichern, ist verboten. Mit Ausnahme der Muskelkraft einer einzigen Person, die sich in unmittelbarer Nähe der Luftpumpe befinden muss, ist jede andere, wie auch immer geartete Maßnahme, die das Trennen der Kupplungsteile (Vater/Mutter) unterstützt, beschleunigt oder in irgendeiner Weise beeinflusst, verboten.

### 49.3 Schlagschrauber

Für das Lösen und Anziehen von Radmuttern während eines Wertungslaufs sind ausschließlich pressluftbetriebene Schlagschrauber entsprechend EB17-099 (Schlagschrauber/AirGun) zulässig.

**Ausnahme:**

Ab einer Standzeit des Fahrzeugs >10 Sekunden sind auch andere Hilfsmittel zulässig.

### 49.4 Anzeigetafel/Pitboard

a) Für die Anzeigetafeln gelten folgende Vorschriften:

- Sie dürfen den Fahrern ausschließlich an den dafür vorgesehenen Stellen (normalerweise in unmittelbarer Nähe der Team-Kommandostände) gezeigt werden und zu diesem Zweck über die Abgrenzung Boxengasse/Strecke gehalten werden.
- Pro Fahrzeug und Runde darf jedem Fahrzeug nur eine Anzeigentafel gezeigt werden.
- Die maximal zulässigen Abmessungen sind 1200 x 1000 x 35 mm mm (LxHxB).
- Jegliche elektrischen, hydraulischen oder pneumatischen Systeme sind verboten.
- Das Layout (gilt für alle Komponenten, die eine optische Wahrnehmung beeinflussen) darf sich während einer Veranstaltung nicht verändern.

**Ausnahme:**

Zahlenwerte und Buchstabenkombinationen dürfen individuell verändert, auch weggelassen werden.

b) Während eines Wertungslaufes darf auf der Anzeigetafel / dem Pitboard ausschließlich das Wort „Box“ angezeigt werden. Dafür dürfen ausschließlich einfarbige lateinische Buchstaben verwendet werden. Die Farbe, Größe und Schriftart darf sich während eines Wertungslaufes nicht ändern.

Zu diesem Zweck ist dem Renndirektor oder seinem Beauftragten bis zum offiziellen Beginn einer Veranstaltung eine Fotodokumentation zu übergeben, die das Layout der Anzeigetafel, die Farbe und Größe der verwendeten Buchstaben und die Schriftart zweifelsfrei erkennen lässt.

Von dem hinterlegten Layout darf nur nach Zustimmung durch den Renndirektor oder dessen Beauftragten abgewichen werden.

## ARTIKEL S 50 3D-MESSSYSTEME

### 50.1 3D-Messsysteme

Zur Bestimmung der räumlichen Lage von Punkten oder Bauteilen des Wettbewerbsfahrzeugs in Relation zu jeglichen fahrzeugseitigen Referenzpunkten ist es zulässig, Koordinaten-Messgeräte zu verwenden, die inkrementale Weg- und/oder Winkel Sensorik nutzen (3D-Messarm). Alle anderen Systeme, die zur digitalen Erfassung von Form und/oder Lage im Bezug zu einem hinterlegten CAD-Datensatz oder Referenzpunkten geeignet sind, sind verboten.

Während einer DTM-Veranstaltung darf pro eingeschriebener Marke maximal ein solches System verwendet werden. Die Verwendung ist nur dann zulässig, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

- Für das betreffende Fahrzeug, an dem das System verwendet wird, wurde zuvor für den betreffenden Tag ein Overnight-Parc-fermé-Joker aktiviert
- Das System wurde vor seiner Verwendung vom DMSB abgenommen und markiert

Der DMSB behält sich vor, die Abnahme eines Messsystems zu verweigern, wenn die zweifelsfreie Reglementkonformität vom Bewerber nicht gewährleistet werden kann.

Die Bewerber, die ein solches System verwenden, sind dafür verantwortlich, dass die genutzten 3D-Messarme den Vorgaben entsprechen und die vom DMSB angebrachten Markierungen unbeschädigt sind.

## 50.2 Messsysteme zur Vermessung des Fahrwerksetups

Eingeschriebene Bewerber können Systeme, die ausschließlich zur Vermessung des Fahrwerkssetups (z.B. Spur, Sturz, Radstand) geeignet sind, zusätzlich verwenden. Vor dem ersten Einsatz bei einer Veranstaltung müssen diese Systeme vom DMSB abgenommen, markiert und erfasst werden. Der DMSB behält sich vor, die Abnahme eines Messsystems zu verweigern, wenn die zweifelsfreie Reglementkonformität vom Bewerber nicht gewährleistet werden kann.

## ARTIKEL S 51 ÄNDERUNGEN FÜR SAISON 2020

Nachstehende Änderungen und Ergänzungen des Sportlichen Reglements sind für die Saison 2020 geplant:

### ARTIKEL S 14 MITARBEITER-LEGITIMATION, IDENTIFIKATION UND PERSONENANZAHL-BESCHRÄNKUNG

Tabelle 3.1a und 3.1b

Anzahl für die DTM Saison 2019 eingeschriebener Fahrzeuge eines Herstellers	Maximal zulässige Anzahl von Personen entsprechend 14.2 pro Hersteller
2	20 Hersteller-ID-Tickets
4	35 Hersteller-ID-Tickets
6	52 Hersteller-ID-Tickets

### ARTIKEL S 39.1 BOXENSTOPP / PFLICHTBOXENSTOPP IM WERTUNGLAUF

**39.1** Für einen Boxenstopp während eines Wertungslaufs, bei dem mehr als ein Rad gewechselt wird, gelten während der gesamten Standzeit des Fahrzeugs neben allen anderen Vorschriften folgende Bedingungen:

- Während des gesamten Boxenstopps (Wechseln der Räder, aller damit zusammenhängenden Arbeiten und/oder sonstige Tätigkeiten am Fahrzeug) dürfen nicht mehr als drei (3) Personen am Fahrzeug arbeiten. Das abwechselnde Arbeiten von mehr als drei (3) Personen ist ebenfalls verboten.
- Alle drei (3) Personen haben die von der ITR ausgegebenen Sonderidentifikationen (Armbinden) deutlich sichtbar zu tragen.
- Bis das Fahrzeug zum Stillstand gekommen ist, dürfen sich mit Ausnahme der Person, welche die Luftheber (EB17-017) mittels Druckluft aktiviert („Luftflanzenmann“), keine Personen vor der Linie befinden, die den Beginn der working lane in der Boxengasse markiert. Ein Fahrzeug gilt als zum Stillstand gekommen, wenn die im Fahrzeug verbauten Luftheber (EB17-017) mittels Druckluft aktiviert wurden. Ein Signal, das diesen Zeitpunkt definiert, kann den Bewerbern durch die offizielle Zeitnahme übermittelt werden.
- Bevor das Fahrzeug die Boxenstopp-Station des jeweiligen Teams verlässt, müssen sich alle vom Fahrzeug demontierten Reifen sowie sämtliches Material mit Ausnahme des Luftgalgens (EB17-020) hinter der Linie befinden, die den Beginn der working lane in der Boxengasse markiert. Außer dem „Luftflanzenmann“ darf sich keine weitere Person des Teams mehr in der „working lane“ aufhalten.
- Mit Ausnahme des Luftgalgens (EB17-020) dürfen die Reifen bzw. benötigtes Material erst nach dem Stillstand des Fahrzeuges in die working lane verbracht werden.
- Zum Lösen und Anziehen der Radmutter (EB17-052.98 oder EB17-052.99) darf maximal ein (1) Schlagschrauber (EB17-099) verwendet werden.
- Die Luft für die Aktivierung der im Fahrzeug verbauten Luftheber (EB17-017) darf ausschließlich über ein Ventil zugeführt werden, dass sich auf der, der fast lane abgewandten Fahrzeugseite (die Y=0 Ebene teilt das Fahrzeug im Sinne dieser Regelung in zwei Seiten) befindet.
- Die Einstellung der Setup-Lage des Heckflügels darf nicht verändert werden.
- Für die Verteilung der für den Betrieb der Schlagschrauber (EB17-099) erforderlichen Druckluft darf ausschließlich der Luftgalgen (SB17-020) verwendet werden.

### Präambel

Das nachstehende Test-Reglement definiert die Bedingungen, unter denen Fahrzeuge deren Silhouette einem viersitzigen Serienfahrzeug entspricht und die mit einem Monocoque ausgerüstet sind (darunter fallen auch solche Fahrzeuge, die als sogenanntes Taxi vorbereitet sind), in der Zeit vom 20. Dezember 2017 bis 1. Juli 2019 außerhalb von DTM-Veranstaltungen der Saison 2019 auf nicht öffentlichen Straßen gefahren werden dürfen.

Weiterhin regelt das Test-Reglement Bedingungen und Maximal-Dauer für Fahrzeug-Prüfstands- und Windkanal-Tests.

Das Reglement ist für alle Personen und Institutionen bindend, die in irgendeiner Weise mit einem im ITR e.V. organisierten Hersteller (ITR-Hersteller) in Verbindung stehen, ein DTM-Fahrzeug eines ITR-Herstellers/Marke besitzen und/oder fahren und/oder entwickeln.

Die betroffenen Personen und Institutionen sind verpflichtet, jegliches Fahren mit DTM-Fahrzeugen und/ oder jegliche Windkanal-Tests analog nachstehender Punkte 1) bis 12.) beim DMSB anzumelden und die Vorgaben dieses Reglements einzuhalten.

Wenn nicht ausdrücklich anders erlaubt, ist das Fahren/Testen von DTM-Fahrzeugen ausschließlich auf europäischen, permanenten Rennstrecken/Streckenvarianten mit gültiger FIA-Abnahme zulässig.

Wenn nicht ausdrücklich anders erlaubt, ist die Nutzung von Full Scale Windkanälen ausschließlich innerhalb Europas zulässig.

Der DMSB hat das uneingeschränkte Recht, jeglichen nachstehend definierten Tests von beauftragten Personen beobachten zu lassen. Eine Anmeldepflicht seitens des DMSB besteht dafür nicht. Den betreffenden Personen muss unmittelbar Zugang zu den für Tests genutzten Geländen und/oder Prüfständen sowie Windkanälen gewährt werden.

Verstöße gegen Vorschriften dieses Reglements werden der DTM-Kommission gemeldet. Jeder ITR-Hersteller erhält auf Anfrage eine Zugangsberechtigung zur Daten-Plattform auf dem DMSB Server und dem dort hinterlegten Testkalender, der als Kommunikationsinstrument dient.

Die bei der Anfrage festgelegten, zugangsberechtigten Personen (maximal drei (3) pro ITR-Hersteller) werden vom DMSB umgehend über jeden Eintrag im Testkalender informiert, sofern es sich nicht um Einträge/Termine bezüglich Boxenstopp-Trainings und/oder Aerotests handelt.

Im Sinne dieses Reglements wird zwischen 12 verschiedenen Test-Varianten (nachstehende Punkte 1) bis 12) unterschieden.

Außerhalb der DTM-Veranstaltungen 2019 ist jedes Fahren mit Fahrzeugen, die der Definition der Präambel entsprechen, verboten, sofern die entsprechende Fahrt nicht über einen der nachstehenden Punkte 1. bis 12. legalisiert wird.



## 1) Gemeinsamer Test

Als „Gemeinsamer Test“ gilt eine Fahrgelegenheit, deren Rahmenbedingungen (Anmietung der Strecke, Organisation, Versicherungen, Streckensicherheit, Zeitnahme etc.) von einem ITR-Hersteller oder einem dem Hersteller verbundenem Unternehmen oder Einzelperson, in Abstimmung mit den restlichen ITR-Herstellern organisiert wird.

Fahrberechtigt sind:

- a) DTM-Fahrzeuge aller ITR-Hersteller.
- b) zusätzlich pro DTM-Hersteller jeweils ein (1) nicht dem DTM Reglement entsprechendes Fahrzeug. Für Fahrer und/oder Fahrzeuge entsprechend b) sind folgende Vorgaben bindend:
  - sie erfüllen die Voraussetzungen für eine GT3-Homologation, GTE-Homologation oder GT4-Homologation.
  - sie werden auf der Strecke nur von Fahrern bewegt, die in der Vergangenheit mindestens an einem DTM- Wertungslauf teilgenommen haben oder von der FIA in Kategorie „Gold“ geführt werden.
  - es werden außerhalb der Boxengasse ausschließlich Reifen der Marke Hankook verwendet.

Die zulässige Anzahl von DTM-Fahrzeugen pro Marke ist limitiert (siehe Tabellen in den nachstehenden Teil A, B, C und D. Eine Teilnahmeverpflichtung besteht nicht, jedoch gelten durchgeführte gemeinsame Test-Tage für alle ITR-Hersteller/Marken, unabhängig von der Teilnahme, als abgegolten/ genutzt. Die entsprechenden Tage werden von dem jeweiligen Kontingent aller ITR Hersteller/Marken abgezogen.

**Ausnahme:** Ein Hersteller, der in der vorausgegangenen Saison nicht an der DTM teilgenommen hat, kann nicht in Anspruch genommene gemeinsame Testtage auch nach dem 31.03.2019 bis zur ersten Teilnahme bei einer DTM Veranstaltung nachholen. Der Test darf nur auf Strecken stattfinden, auf denen in der Saison 2019 kein Wertungslauf vorgesehen ist. Die nachzuholenden Testtage müssen bis spätestens 5 Werktage vor dem Beginn des Tests beim DMSB angemeldet und über den DMSB-Server auf der Daten-Plattform (dtm.dmsb.de) im Testkalender veröffentlicht werden.

Sonstige Ausnahmen bedürfen der Zustimmung der DTM-Kommission.

Sofern nicht ausdrücklich anders definiert, müssen alle Termine für Pre-, Mid- und Post-Season Tests bis spätestens 8 Wochen vor dem Beginn des Tests beim DMSB angemeldet und über den DMSB-Server auf der Daten-Plattform (dtm.dmsb.de) im Testkalender veröffentlicht werden. Der DMSB informiert alle in der ITR organisierten Hersteller umgehend via E-Mail über den Eintrag im Testkalender.

Die an einem Gemeinsamen Test teilnehmenden DTM-Fahrzeuge müssen spätestens eine Woche vor Beginn des Tests beim DMSB identifiziert (Monocoque Nr. laut Wagenpass) und angemeldet werden. Ein Wechsel eines DTM-Fahrzeugs ist nach dieser Anmeldung nur mit Genehmigung des Technischen Delegierten zulässig. Die Genehmigung wird in jedem Fall nur dann erteilt, wenn das ursprünglich angemeldete Fahrzeug bei einer vorausgegangenen DTM-Veranstaltung unfallbedingt beschädigt wurde und eine Reparatur aus zeitlichen Gründen ausscheidet.

Es obliegt den ITR-Herstellern eine einvernehmliche Einigung über die wirtschaftlichen sowie organisatorischen Rahmenbedingungen zu treffen und diese umzusetzen.

Die vom DMSB herausgegebenen „Sicherheits-Auflagen für DTM Testfahrten“\* sind vollumfänglich zu erfüllen.

In der Zeit vom 31. März 2019 bis zum 30. April 2019 ist es grundsätzlich nicht zulässig, einen Gemeinsamen Test durchzuführen.

## 2) Roll out

Am Tag vor dem Beginn eines Gemeinsamen Tests, Young Driver Tests oder ITR Tests ist es zulässig, die für den Test ausgewählte Strecke für die Dauer einer (1) Stunde für einen roll out zu befahren. Den Zeitpunkt des roll outs stimmen die teilnehmenden Hersteller untereinander ab. Der roll out beginnt, sobald das erste DTM-Fahrzeug die Boxengasse verlässt.

Folgende Vorgaben müssen während des Roll outs eingehalten werden:

- die DMSB Sicherheits-Auflagen für DTM Testfahrten müssen erfüllt sein;
- die Fahrzeuge überqueren die Start-Ziel-Linie nur innerhalb der Boxengasse;
- kein Fahrzeug verlässt die Boxengasse mehr als 6 Mal.

Ein roll out zählt nicht als Testtag.

Ein roll out muss gemeinsam mit dem „Gemeinsamen Test“ bzw. ITR Test bis spätestens 2 Wochen vor dem Beginn des Tests beim DMSB angemeldet und über den DMSB-Server auf der Daten-Plattform (dtm.dmsb.de) im Testkalender veröffentlicht werden. Der DMSB informiert alle in der ITR organisierten Hersteller umgehend via E-Mail über den Eintrag im Testkalender.

#### **Ausnahme:**

1. Unter Einhaltung der Vorgaben im Punkt 2) sind im Rahmen des ITR Tests auch Roll outs während der Testtage möglich. Während des gesamten Zeitraumes darf jedes Fahrzeug maximal an einem (1) Tag für die Dauer einer (1) Stunde einen Roll out durchführen. Dabei darf die Boxengasse nicht mehr als sechs (6) mal verlassen werden.
2. Der von der ITR organisierte roll out zwei Tage vor dem ersten Wertungslauf der Saison 2019.

### **3) Boxenstopp-Training**

Ein als „Boxenstopp-Training“ angemeldeter Test darf ausschließlich für das Üben von Boxenstopps (An- und Abfahrt Boxenstopp-Station, Reifenwechsel etc.) genutzt werden. Zu keinem Zeitpunkt eines Boxenstopp-Tests dürfen die teilnehmenden Fahrzeuge schneller als 100 km/h fahren.

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

Boxenstopp-Trainings müssen beim DMSB angemeldet werden. Die Termine und Orte werden den anderen Herstellern/Teams nicht mitgeteilt.

In der Woche (Wochenanfang = Montag) in der eine DTM Veranstaltung 2019 beginnt ist es nicht zulässig ein (1) Boxenstopp-Training durchzuführen.

### **4) Reifentest**

Als „Reifentest“ gilt ein „Gemeinsamer Test“, der vom Hersteller des vorgeschriebenen Einheitsreifens organisiert wird. Die zulässige Anzahl von Fahrzeugen pro Marke ist limitiert (siehe Tabellen in den nachstehenden Teilen A, B, C und D).

Es obliegt den an einem Reifen-Test teilnehmenden Herstellern/Teams, eine einvernehmliche Einigung über die wirtschaftlichen sowie organisatorischen Rahmenbedingungen zu treffen und diese umzusetzen.

Reifentests werden über den DMSB-Server auf der Daten-Plattform (dtm.dmsb.de) im Testkalender veröffentlicht. Der DMSB informiert alle in der ITR organisierten Hersteller umgehend via E-Mail über den Eintrag im Testkalender.

Die an einem Reifen-Test teilnehmenden Fahrzeuge müssen spätestens eine (1) Woche vor Beginn des Tests beim DMSB identifiziert (Monocoque Nr. laut Wagenpass) und angemeldet werden. Ein Wechsel eines Fahrzeugs ist nach dieser Anmeldung nur mit Zustimmung des DMSB zulässig.

Die vom DMSB herausgegebenen „Sicherheits-Auflagen für Testfahrten“ sind vollumfänglich zu erfüllen.

### **5) Aero-Test**

Als Aero-Test“ gilt eine Fahrgelegenheit, deren Rahmenbedingungen (Anmietung der Strecke, Organisation, Versicherungen, Streckensicherheit, Zeitnahme etc.) von einem ITR-Hersteller oder einem dem Hersteller verbundenem Unternehmen oder Einzelperson organisiert wird.

Folgende Vorgaben sind in jedem Fall zu berücksichtigen:

- a) Pro Hersteller darf maximal ein (1) Fahrzeug teilnehmen.  
Es darf sich jedoch jeweils nur ein (1) Fahrzeug außerhalb der Boxengasse auf der Strecke befinden. Sobald das zweite Fahrzeug einer Marke die Boxengasse verlässt, darf das Fahrzeug dieser Marke, das sich zuvor außerhalb der Boxengasse auf der Strecke befand, für den Rest des Aero-Testtages die Strecke nicht mehr befahren.
- b) Die an einem Aerotest teilnehmenden Fahrzeuge müssen spätestens drei (3) Tage vor Beginn des Tests beim DMSB identifiziert (Monocoque Nr. laut Wagenpass) und angemeldet werden. Ein Wechsel eines Fahrzeugs ist nach dieser Anmeldung nur mit Genehmigung des technischen Delegierten zulässig. Die Genehmigung wird in jedem Fall nur dann erteilt, wenn das ursprünglich angemeldete Fahrzeug bei einer vorausgegangenen DTM-Veranstaltung unfallbedingt beschädigt wurde und eine Reparatur aus zeitlichen Gründen ausscheidet.
- c) Die Anmeldung ist auf dem Testkalender für Dritte nicht ersichtlich, es wird ausschließlich der anmeldende Hersteller mittels E-Mail informiert.

- d) Die wirtschaftliche und organisatorische Verantwortung eines Aerotests liegt allein beim organisierenden Hersteller. Aerotests dürfen nicht auf Strecken oder auf Teilen von Strecken stattfinden, auf denen in 2018 oder 2019 DTM Wertungsläufe stattfinden.
- e) Die vom DMSB herausgegebenen „Sicherheits-Auflagen für DTM Testfahrten“ sind vollumfänglich zu erfüllen.
- f) Aerotests müssen nicht auf einer von der FIA abgenommenen Strecke durchgeführt werden.
- g) Die Fahrzeuge dürfen ausschließlich auf geraden Streckenteilen Geschwindigkeiten von mehr als 80 km/h erreichen.
- h) Ein Aerotest muss spätestens drei (3) Tage vor seinem Beginn beim DMSB angemeldet werden. Mit der Anmeldung gilt der Test als durchgeführt. Maximal ein (1) Aero-Testtag darf nach der Anmeldung verschoben (Termin und/oder Ort) werden.
- i) Werden an ein und demselben Tag von einer Marke/Hersteller Aerotests auf mehreren Strecken/Orten durchgeführt, so reduziert sich Anzahl maximal zulässiger Aerotesttage pro Strecke/Ort um einen Tag.

In der Woche (Wochenanfang = Montag) in der eine DTM Veranstaltung 2019 beginnt ist es nicht zulässig Aerotest an zu melden und/oder durch zu führen.

## 5.1) Windkanal-Test

Abweichend von der vorstehenden Präambel gilt der Artikel 5.1 auch für Fahrzeuge oder Fahrzeug-Modelle, die nicht mit einem Monocoque ausgerüstet sind. Weiterhin abweichend von der Präambel definiert Artikel 5.1 speziell die Bedingungen/Beschränkungen für Windkanal-Tests mit DTM oder DTM-ähnlichen Fahrzeugen/Fahrzeug-Modellen.

Als Aero-Windkanal-Test gilt jede Messreihe hinsichtlich Luftwiderstand, Strömungsrichtung, Kraft, Druck und/oder Abtrieb, bei der Luftstrom nicht allein durch die Vorwärtsbewegung des Fahrzeugs entsteht und die Strömungsgeschwindigkeit des Luftstroms  $> 5\text{m/sec}$  ist.

Windkanaltests mit DTM-Fahrzeugen, DTM-Fahrzeug-Modellen oder Teilen von DTM-Fahrzeugen sind ausschließlich in Prüfanlagen/Windkanälen zulässig, die dem DMSB spätestens am 30. November 2017 unter Zuordnung einer Marke benannt wurden.

Pro für die DTM eingeschriebener Marke ist die Benennung von maximal zwei (2) Modell-Windkanälen zulässig. Ein Wechsel zwischen den beiden benannten Windkanälen ist während der Gültigkeit dieses Testreglements nur einmal erlaubt.

Auf Basis eines einstimmigen Votums der DTM Kommission kann der DMSB Ausnahmen hinsichtlich der maximalen Anzahl zulässiger Wechsel und benannter Windkanäle genehmigen.

Ein Windkanal-Test entsprechend 5.1 muss spätestens drei (3) Tage vor dem geplanten Termin beim DMSB angezeigt werden.

Es ist zulässig die Dauer eines bereits angefangenen Windkanaltests, abweichend von der ursprünglichen Anmeldung, um volle Tage zu verkürzen oder zu verlängern. Vorausgesetzt, der DMSB wurde spätestens einen Tag vor der Änderung schriftlich informiert und hat der Änderung schriftlich zugestimmt.

Informationen über beim DMSB angezeigte Windkanal-Tests sind auf dem Testkalender für Dritte nicht ersichtlich.

Dem DMSB muss während jedem Windkanal-Test auf Verlangen unverzüglich Zutritt zum Windkanal gewährt werden.

## 5.2) Zeitliche Begrenzung

### 5.2a Aero-Test-Tage

Die maximal zulässige Fahrzeit pro Aero-Test-Tag (zwischen 0 bis 24 Uhr) entsprechend 5.) beträgt 10 Stunden. Maßgebend für dieses Zeitlimit sind folgende Momente:

- in dem das erste DTM-Fahrzeug des betreffenden Herstellers eine Geschwindigkeit  $> 60\text{km/h}$  erreicht.
- ab dem an diesem Tag kein DTM-Fahrzeug des betreffenden Herstellers mehr die Strecke außerhalb der Boxengasse befährt.

### 5.2b Windkanal-Tage

Die maximal zulässige Testzeit pro Windkanal-Test-Tag (zwischen 0 bis 24 Uhr) entsprechend 5.1) beträgt 15

Stunden. Maßgebend für das Einhalten dieses Zeitlimit sind die beiden Momente, in denen die Windgeschwindigkeit an dem betreffenden Tag entlang der Messstrecke erstmals und letztmals > 5m/sec betrug.

Spätestens am 15. eines Monats muss jeder Hersteller dem DMSB eine sekundengenaue, detaillierte Messprotokoll-Aufstellung übergeben, aus der alle mit DTM-Fahrzeugen und/oder DTM-Modellen seiner Marke durchgeführten Windkanal-Messungen (Zeitpunkt, Dauer Luftstrom <5m/sec, während allen Zeiträumen in denen die Windgeschwindigkeit > 5m/sec war) des Vormonats hervor gehen. Die entsprechenden Datenaufzeichnungen sind vom betreffenden Hersteller oder Windkanal-Betreiber bis mindestens Dezember 2019 zu speichern.

Ab dem 20. Dezember 2017 sind die für einen Windkanal-Test verantwortlichen Hersteller (Marke) zudem verpflichtet von den Messtrecken der für Untersuchungen von DTM-Fahrzeugen benannten Windkanäle eine lückenlose Fotodokumentation zu erstellen oder vom Windkanal-Betreiber erstellen zu lassen.

Zu diesem Zweck müssen zu jedem Zeitpunkt, an dem die Windgeschwindigkeit >5m/sec beträgt, im Abstand von jeweils maximal fünf Minuten, digitale Fotos erstellt und bis mindestens 31. Dezember 2019 gespeichert werden.

Die Kamera(s) müssen so eingestellt sein, dass auf den Fotos jedes sich auf der Messstrecke befindliche Fahrzeug scharf und identifizierbar abgebildet wird. Sofern es sich um ein DTM-Fahrzeug/Modell handelt, müssen zudem alle eventuell vom Reglement der DTM vorgeschriebene Windkanal-Konfigurationen sowie -Verblockungen und/oder -Störfächen zweifelsfrei erkennbar sein.

Jegliches Nachbearbeiten oder Verändern der Fotos sind verboten. Einzige Ausnahme: Die Gesichter von abgebildeten Personen dürfen abgedeckt werden.

Jedes Foto muss mit einem sekundengenauen Zeit- und Datums-Stempel versehen sein, der es ermöglicht jedes Foto einer an diesem Tag durchgeführten Messung und dem dazugehörigen Messprotokoll zuordnen zu können.

Die Hersteller haften für die Erstellung und Aufbewahrung der geforderten Dokumentationen. Sollten Dokumentationen (Messprotokolle und/oder Fotos) auf Verlangen des DMSB nicht verfügbar sein und/oder dem DMSB nicht fristgerecht übergeben werden, wird so verfahren, als hätte der betreffende Hersteller gegen das gültige Sportliche Reglement der DTM verstoßen.

Dem DMSB muss auf Verlangen uneingeschränkter Einblick in die Fotodokumentation gewährt werden. Zudem hat der DMSB das Recht, Kopien von Fotos zu verlangen, auf denen ein DTM Fahrzeug zu erkennen ist. Weiterhin müssen dem DMSB auf Verlangen alle Messprotokolle (Zeitpunkt, Dauer Luftstrom <5m/sec, Windgeschwindigkeit und Umgebungsdruck )zur Verfügung gestellt werden, die einen Zeitpunkt dokumentieren zu dem sich entsprechend der Fotodokumentation und/oder der beim DMSB hinterlegten Testanmeldung ein DTM-Fahrzeug/Modell auf der Messstrecke des betreffenden Windkanals befand.

Die DTM Kommission kann Ausnahmen zu den unter 5.2b gemachten Vorgaben genehmigen.

### 5.3) Windkanal Kalibrierung

Aufgrund von Beschädigungen, Wartungsarbeiten, oder sonstigen Modifikationen an den für einen Windkanal-Test entsprechend 5.1 definierten Mess- und oder Simulations-Einrichtungen (Windkanal) können zusätzliche Windkanal-Tage/Stunden beim DMSB beantragt werden. Voraussetzungen für eine Genehmigung sind:

- die zusätzlichen Tage/Stunden werden ausschließlich zur erneuten Kalibrierung der Einrichtungen verwendet
- während der zusätzlichen Tage/Stunden befinden sich ausschließ DTM Fahrzeuge/ Modelle entsprechend 5.1 im zu kalibrierenden Windkanal. An diesen Fahrzeugen/Modellen darf zu keinem Zeitpunkt der Kalibrierung ein Heckflügel-Profil montiert sein. Zusätzlich sind am vorderen und hinteren Diffusor Störfächen entsprechend den Zeichnungen ZT2.1 bis ZT 2.3 Störfächen anzubringen. Das für die Störfächen verwendete Material muss luftundurchlässig sein. Die Störfächen müssen fest und unbeweglich,
  - am Heckdiffusor parallel zur VA-Ebene
  - am Frontdiffusor entlang der Vorderkante angebracht werden.

Folgende Positionen/Abmessungen sind für die Störfäche am Heckdiffusor verbindlich.

- x = 3800 mm, z = 0mm bis min 220mm

Die verbindliche Form und Position der Störfächen für den Frontdiffusor sind auf dem DMSB Server, im Ordner

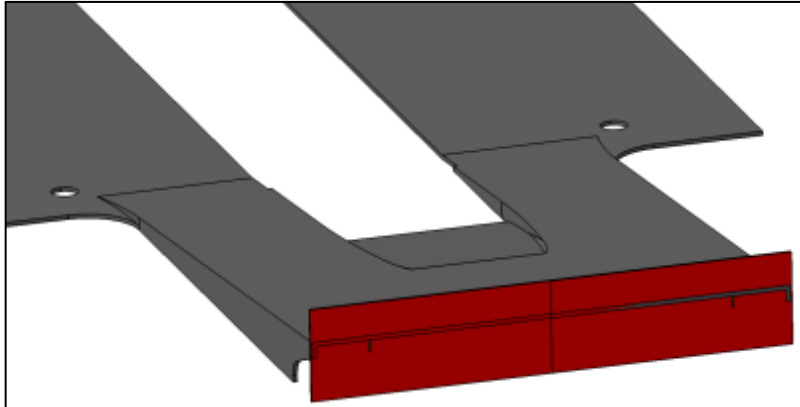
„Mandatory regulation files/SB17-020 Störfläche Frontdiffusor“ hinterlegt.

Die Störflächen für Front- und Heckdiffusor müssen bei einem Windkanal-Modell maßstäblich verkleinert angebracht werden.

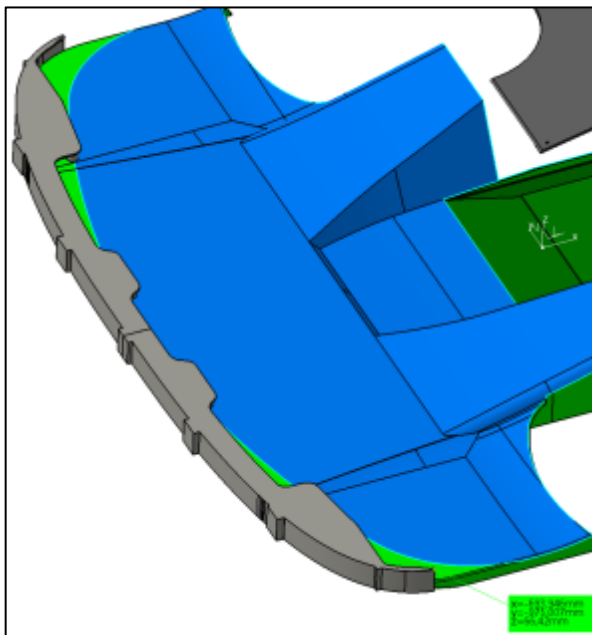
- Der DMSB wird so umfassend über die Gründe des Antrags informiert, dass die Notwendigkeit der Genehmigung objektiv zu beurteilen ist.
- alle eingeschriebenen Bewerber werden zeitgleich über die Antragstellung informiert und erhalten eine Zusammenfassung der Begründung.
- Der DMSB erhält uneingeschränkt die Möglichkeit, während den zusätzlichen Tagen/Stunden im Windkanal anwesend zu sein.

Die Entscheidung über Genehmigung eines solchen Antrags und die Anzahl zusätzlicher Tage/Stunden entscheidet allein der DMSB. In jedem Fall wird der DMSB einem einstimmigen Votum der DTM Kommission folgen.

Die Entscheidung wird vom DMSB zeitgleich an alle eingeschriebenen Bewerber kommuniziert.



ZT 2.1 – Vorgeschriebene Störflächen (rot) am Heckdiffusor für DTM Fahrzeuge/DTM Modelle mit Aerospezifikation 2018, die zur Kalibrierung eines Windkanals genutzt werden.



ZT 2.3 – Vorgeschriebene Störflächen SB17-020 (grau) am Frontdiffusor für DTM Fahrzeuge/DTM Modelle die zur Kalibrierung eines Windkanals genutzt werden.

## 6) ITR Test

Als „ITR Test“ gilt eine Fahrgelegenheit, deren Rahmenbedingungen (Anmietung der Strecke, Organisation, Versicherungen, Streckensicherheit, Zeitnahme etc.) von der ITR GmbH organisiert werden.

- Die Teilnahme ist für alle im ITR e.V. organisierter Hersteller Pflicht.
- Grundsätzlich muss jeder für die DTM 2019 eingeschriebene Fahrer im Verlauf eines ITR-Tests die Strecke mit einem DTM-Fahrzeug befahren.
- Die an einem ITR-Test teilnehmenden Fahrzeuge müssen spätestens eine Woche vor Beginn des Tests beim DMSB identifiziert (Monocoque Nr. laut Wagenpass) und angemeldet werden. Ein Wechsel eines Fahrzeugs ist nach dieser Anmeldung unter keinen Umständen zulässig.
- Pro eingeschriebenem Team dürfen maximal zwei (2) Fahrzeuge angemeldet werden
- Pro eingeschriebenem Team darf pro Tag maximal ein (1) Fahrzeug die Strecke außerhalb der Boxengasse befahren
- Ein „ITR Test“ muss spätestens acht (8) Wochen vor seinem Beginn vom DMSB im DTM-Testkalender auf der Daten-Plattform veröffentlicht werden.
- Der DMSB informiert zudem alle ITR-Hersteller umgehend via E-Mail über die Modifikation des Testkalenders.
- Die wirtschaftliche und organisatorische Verantwortung eines ITR Tests liegt bei der ITR GmbH.
- Die vom DMSB herausgegebenen „Sicherheits-Auflagen für DTM Testfahrten“ müssen vollumfänglich erfüllt werden.

## 7) Demonstrationsfahrten

Für Demofahrten gelten die Vorschriften a) bis f) eines Aerotests sowie zusätzlich folgende Einschränkungen/Bestimmungen:

- Demofahrten müssen nicht auf einer von der FIA abgenommenen Strecke durchgeführt werden.
- Demofahrten müssen im Rahmen einer öffentlichen, für jedermann ohne die Notwendigkeit einer vorherigen Anmeldung zugänglichen Veranstaltung stattfinden.
- Der Zugang zum Veranstaltungsgelände muss jeglichen Personen unmittelbar und ohne Legitimation- oder Identifikationspflicht gewährt werden.
- Jeglichen Personen muss ein uneingeschränkter Blick auf die eingesetzten Fahrzeuge in der Form gewährt werden, dass die vorgeschriebene Diffusor-Verblockung zu erkennen ist.
- Die verwendeten Fahrzeuge müssen zu jedem Zeitpunkt der Demonstrationsfahrten über eine Verblockung analog nachstehender Zeichnung ZT1 – Diffusor-Verblockung (rote Teile) verfügen.
- Die Fahrzeuge dürfen nicht mit einem Zeiterfassungssystem/Transponder ausgerüstet sein.

Auf Strecken, auf denen in der Saison 2018 ein Wertungslauf vorgesehen ist, sind Demonstrationsfahrten nur zulässig:

- im Rahmen einer DTM-Veranstaltung;
  - nachdem 2019 zuvor ein ITR Testtag auf der Strecke durchgeführt wurde oder
  - nach der letzten DTM-Veranstaltung der Saison 2019 auf der betreffenden Strecke
- Demofahrten müssen spätestens drei (3) Werktage vor ihrem Beginn beim DMSB angemeldet und im DTM-Testkalender auf der Daten-Plattform veröffentlicht werden. Der DMSB informiert alle Hersteller via E-Mail über einen Eintrag im Testkalender.
  - Die wirtschaftliche und organisatorische Verantwortung einer Demofahrt liegt allein beim organisierenden Hersteller.

In der Woche (Wochenanfang = Montag) in der eine DTM Veranstaltung 2019 beginnt ist es nicht zulässig Demonstrationsfahrten durchzuführen.

## 8) Taxifahrten

Taxi-Fahrten sind Fahrten mit DTM-Fahrzeugen (Monocoque EB-001 verwendet) bei denen sich mehr als eine (1) Person im Fahrzeug befindet. Vorausgesetzt:

- a) Alle für Taxifahrten vorgesehenen Fahrzeuge sind vor dem ersten Einsatz in der Saison 2019 dem Technischen Delegierten oder einer von ihm beauftragten Person zur Abnahme vorzuführen.
- b) An den Fahrzeugen sind ausschließlich Hankook-Reifen entsprechend der in 2019 vorgeschriebenen Spezifikation montiert.
- c) An den Fahrzeugen sind ausschließlich Aero-Bauteile entsprechend der in 2017 oder 2018 vorgeschriebenen Homologation montiert. An diesen Fahrzeugen ist keine Diffusor Verblockung erforderlich.

Alternative zu c):

- d) An den Fahrzeugen sind ausschließlich Aero-Bauteile entsprechend der in 2019 vorgeschriebenen Homologation montiert. An diesen Fahrzeugen ist die Diffusor Verblockung erforderlich.

Auf Strecken, auf denen in der Saison 2019 ein Wertungslauf vorgesehen ist, sind Taxifahrten nur zulässig:

- im Rahmen der betreffenden Veranstaltung;
- nachdem 2019 zuvor ein ITR Testtag auf der Strecke durchgeführt wurde oder
- nach der letzten DTM-Veranstaltung der Saison 2019 auf der betreffenden Strecke
- wenn die verwendeten Fahrzeuge uneingeschränkt den Vorgaben des Technischen Reglements 2019, Artikel 8.12 und 8.12.2 (nicht 8.12.1) entsprechen. Artikel 8.12.a kommt nicht zur Anwendung.

Auf Strecken, auf denen in der Saison 2018 ein Wertungslauf vorgesehen ist, darf sich die Wechselstation für Fahrgäste nicht im Bereich der Startplätze des Wertungslaufs und nicht im unmittelbaren Bereich der für den Wertungslauf vorgesehenen Boxenstopp-Stationen befinden. Diese Regelung gilt für alle Fahrzeuge, die als Taxi-Fahrzeuge im Rahmen einer Veranstaltung genutzt werden.

Taxifahrten, die nicht im Rahmen einer DTM-Veranstaltung stattfinden, müssen spätestens wie zwei (2) Wochen vor ihrem Beginn beim DMSB angemeldet werden und im DTM-Testkalender auf der Daten-Plattform veröffentlicht werden. Der DMSB informiert alle Hersteller via E-Mail über einen Eintrag im Testkalender.

Der DMSB hat das Recht, jederzeit und ohne Ankündigung die Einhaltung der Bestimmungen bei angemeldeten Taxifahrten zu überprüfen.

Wird ein Verstoß gegen die Bestimmungen für Taxifahrten festgestellt, verliert der betreffende Hersteller/Marke mindestens den Anspruch auf einen Gemeinsamen Testtag. Jeder Verstoß wird zudem der DTM-Kommission gemeldet.

## 9) Kamerafahrten

Bei Kamerafahrten handelt es sich um Fahrten, die ausschließlich für die Erstellung von Film-oder Bildmaterial durchgeführt werden. Sie dürfen auch auf Strecken ohne FIA-Abnahme durchgeführt werden.

Folgende Vorgaben müssen berücksichtigt werden:

- Die zulässige Maximalgeschwindigkeit beträgt 120 km/h.
- Der Unterboden der eingesetzten DTM-Fahrzeuge muss über ein Verblockung analog Zeichnung „ZT 1b Diffusor Verblockung“ (rote Teile) verfügen.
- Kamerafahrten müssen spätestens 2 Wochen vor dem Beginn beim DMSB angemeldet werden.

Kamerafahrten zählen nicht als Testtag.

Auf Strecken, auf denen in der Saison 2019 ein Wertungslauf vorgesehen ist, sind Kamerafahrten nur zulässig, wenn mindestens einer der nachstehenden Punkte erfüllt ist:

- im Rahmen einer DTM-Veranstaltung;
- nachdem zuvor ein Gemeinsamer-Test auf der entsprechenden Strecke durchgeführt wurde;
- nachdem 2019 zuvor ein ITR Testtag auf der Strecke durchgeführt wurde oder
- nach der letzten DTM-Veranstaltung der Saison 2019 auf der betreffenden Strecke.

Die Anmeldung ist auf dem Testkalender für dritte nicht ersichtlich, es wird ausschließlich der anmeldende Hersteller mittels E-Mail informiert.

Die wirtschaftliche und organisatorische Verantwortung einer Kamerafahrt liegt allein beim organisierenden Hersteller.

In der Woche (Wochenanfang = Montag) in der eine DTM Veranstaltung 2019 beginnt ist es nicht zulässig Kamerafahrten anzumelden und/oder durchzuführen.

## 10) Young Driver Test (YDT)

- a) Bei einem Young Driver Test handelt es sich um Fahrten mit speziell für den YDT angemeldeten DTM-Fahrzeugen, die nach dem roll out außerhalb der Boxengasse ausschließlich von Personen bewegt werden, die weder in 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018 noch 2019 ein DTM-Fahrzeug (Taxis gelten im Sinne dieser Regelung nicht als DTM-Fahrzeuge) im Rahmen einer DTM-Veranstaltung gefahren sind.
- b) Für einen YDT werden die Rahmenbedingungen (Termin, Anmietung der Strecke, Organisation, Versicherungen, Streckensicherheit, Zeitnahme etc.) von einem ITR-Hersteller oder einem dem Hersteller verbundenem Unternehmen oder Einzelperson, in Abstimmung mit den restlichen ITR-Herstellern organisiert.

Die vom DMSB herausgegebenen „Sicherheits-Auflagen für DTM Testfahrten“ sind vollumfänglich zu erfüllen. Es obliegt den ITR-Herstellern eine einvernehmliche Einigung über die wirtschaftlichen sowie organisatorischen Rahmenbedingungen zu treffen und diese umzusetzen.

Fahrberechtigt sind DTM-Monocoque-Fahrzeuge aller ITR-Hersteller. Die zulässige Anzahl von Fahrzeugen pro Marke ist limitiert (siehe Tabellen in den nachstehenden Teilen A bis C). Eine Teilnahmeverpflichtung besteht nicht, jedoch gelten durchgeführte YDT -Tage für alle ITR-Hersteller/Marken, unabhängig von der Teilnahme, als abgegolten/genutzt.

- c) Alle YDT-Termine müssen bis spätestens 8 Wochen vor dem Beginn des Tests beim DMSB angemeldet und über den DMSB-Server auf der Daten-Plattform ([dtm.dmsb.de](http://dtm.dmsb.de)) im Testkalender veröffentlicht werden. Der DMSB informiert alle in der ITR organisierten Hersteller umgehend via E-Mail über den Eintrag im Testkalender.
- d) Unabhängig von den Vorgaben der YDT verpflichten sich die Hersteller, den DMSB und die Beiräte der anderen ITR-Hersteller über geplante Testfahrten mit potentiellen künftigen DTM-Fahrern, die nicht mit einem Monocoque-Tourenwagen (z.B. ehemalige DTM-Fahrzeuge, GT3, oder ähnliche) durchgeführt werden, spätestens 14 Tage vor dem geplanten Termin zu informieren. Informiert wird über Zeit, Ort, eingesetzte Fahrzeuge und Teilnehmer des Tests.

In der Woche (Wochenanfang = Montag) in der eine DTM Veranstaltung 2019 beginnt ist es nicht zulässig einen Young Driver Test anzumelden und/oder durchzuführen.

- e) Sollten für einen YDT auch Fahrzeuge zugelassen werden, die dem Reglement 2019 entsprechen kommt die nachstehende Regelung wieder in Kraft:

Pro Testtag (der Tag des roll outs ist im Sinne dieser Ausnahme kein Testtag) darf jedes DTM-Fahrzeug das den Vorgaben des Technischen Reglements 2019 entspricht auch von Fahrern gefahren werden, die nicht den Vorgaben des Artikels 10 a) (Anhang 1 Sportliches Reglement DTM 2019) gefahren werden.

Für diese Fahrer/Fahrten sind folgende Vorgaben verbindlich:

- Es dürfen maximal 10 gezeitete Runden (zweimaliges Überfahren der Linie außerhalb der Boxengasse, ohne dazwischen in die Boxengasse ein zu fahren) absolviert werden.
- Mit jedem Verlassen der Boxengasse reduziert sich die zulässige Anzahl von gezeiteten Runden um mindestens zwei (2) beziehungsweise, wenn mehr als zwei (2) gezeitete Runden hintereinander absolviert wurden, um die tatsächliche Anzahl gezeiteter Runden, die vor dem erneuten Einfahren in die Boxengasse absolviert wurden.
- die Boxengasse darf maximal sechsmal verlassen werden.

## 11) Promotion Test

Bei einem Promotion Test handelt es sich um Fahrten mit DTM-Fahrzeugen, bei denen ausschließlich Personen zum Einsatz (fahren) kommen, die bei objektiver Betrachtung keine für die Abstimmung eines DTM-Fahrzeugs wirklich performance-relevanten Aussagen treffen können (z.B. Entscheidungsträger, Medienvertreter, Prominente etc.).

Die Anzahl der Promotion Tests ist nicht limitiert, jedoch muss jeder Promotion Test (unter Angabe der geplanten Strecke und der vorgesehenen Fahrer) spätestens 14 Tage vor dem geplanten Termin beim DMSB angemeldet und vom DMSB genehmigt werden.

Der DMSB wird grundsätzlich nur solche Anmeldungen genehmigen, die zuvor von allen Beiräten der ITR-Hersteller befürwortet wurden.

Folgende Vorgaben müssen bei der Durchführung eines Promotion Tests berücksichtigt werden:

- Der verantwortliche Hersteller, oder das mit der Durchführung beauftragte Team laden (sofern der Test nicht auf einem Gelände stattfindet, auf dem der Zutritt für externe Personen verboten ist) einen DMSB-Vertreter für die gesamte Dauer des Promotion Tests als Beobachter ein.
- Personen, die nicht zur relevanten Zielgruppe gehören, dürfen das DTM-Fahrzeug im Rahmen eines Promotion Test maximal über eine Distanz von 20 km fahren.
- An den Fahrzeuge sind ausschließlich Hankook-Reifen entsprechend der in 2016 vorgeschriebenen Spezifikation montiert.



Auf Strecken, auf denen in der Saison 2019 ein Wertungslauf vorgesehen ist, sind Promotion Tests nur zulässig:

- im Rahmen einer DTM-Veranstaltung;
- nachdem Saison 2019 zuvor ein ITR Testtag auf der Strecke durchgeführt wurde oder
- nach der letzten DTM-Veranstaltung der Saison 2019.

Der ITR-Beirat kann Anmeldungen für einen Promotion Test auch dann befürworten, wenn eine oder mehrere der vorstehenden Vorgaben nicht erfüllt sind.

Der DMSB wird solche Anmeldungen nur dann genehmigen, wenn die Durchführung des betreffenden Promotion Tests nach Ansicht des DMSB zu keinen Wettbewerbsvorteilen der betreffenden Marke oder des betreffenden Teams führt.

## 12) Gaststarter-Test

Als Gaststarter im Sinne dieses Artikels gelten alle Personen, die nach 2012 weder an einem DTM Test, DTM Training DTM Qualifying noch an einem DTM Wertungslauf teilgenommen haben und im Rahmen einer DTM Veranstaltung im Sinne des Art. S 13.3 teilnehmen werden.

Für den betreffenden Fahrer wird ein Sonder-Testkontingent von maximal 2 Tagen bewilligt.

Die Testtage

- müssen beim DMSB spätestens 2 Wochen vor dem Test schriftlich angemeldet werden
- müssen auf einer Strecke oder Streckenteilen durchgeführt werden, auf denen in 2019 kein DTM Wertungslauf mehr stattfindet
- dürfen zu einem beliebigen Zeitpunkt und außerhalb eines Gemeinsamen Tests durchgeführt werden.

Bei Gastfahrer-Tests außerhalb eines Gemeinsamen Tests darf sich jeweils nur ein (1) Fahrzeug eines Herstellers auf der Strecke befinden.

Die verwendeten Fahrzeuge müssen den Vorgaben des Technischen Reglements 2019, Artikel 8.12 und 8.12.2 (nicht 8.12.1 „Vorgeschriebene Sensoren“) entsprechen und dürfen ausschließlich vom Gastfahrer gefahren werden.

### Ausnahme:

Pro Testtag darf das Fahrzeug auch von einem (1) Fahrer gefahren werden, der nach 2012 an einem DTM Test, an einem DTM Training, an einem DTM Qualifying oder einem DTM Wertungslauf teilgenommen hat.

Folgende Vorgaben müssen für diesen Fahrer beachtet werden:

- Es dürfen maximal 10 gezeitete Runden (zweimaliges Überfahren der Linie außerhalb der Boxengasse, ohne dazwischen in die Boxengasse ein zu fahren) absolviert werden.
- Mit jedem Verlassen der Boxengasse reduziert sich die zulässige Anzahl von gezeiteten Runden um mindestens zwei (2) Beziehungsweise, wenn mehr als zwei (2) gezeitete Runden hintereinander absolviert wurden, um die tatsächliche Anzahl gezeiteter Runden, die vor dem erneuten Einfahren in die Boxengasse absolviert wurden.
- die Boxengasse darf maximal fünfmal (5) verlassen werden.

Für den Fall, dass das für den Gaststart geplante Fahrzeug über technische Modifikationen verfügt die von den Vorschriften des Technischen Reglements der DTM 2018/19 abweichen, deren Verwendung aber von der DTM Kommission für den Gaststart ausdrücklich genehmigt sind, hat der betreffenden Fahrer Anspruch auf zwei (2) als „Funktionstest“ definierte Testtage.

Bei einem Funktionstest darf sich jeweils nur ein (1) Fahrzeug eines Herstellers auf der für den Test ausgewählten Strecke befinden. Während einem Funktionstest müssen die Fahrzeuge über eine Verblockung entsprechend Artikel 14) des DTM Testreglements verfügen.

Funktionstests dürfen nicht auf Strecken durchgeführt werden, auf denen in der betreffenden Saison noch ein DTM Wertungslauf stattfindet.

Wurden Gaststarter-Tests durchgeführt, ohne dass der betreffende Fahrer anschließend auch an einer DTM Veranstaltung der betreffenden Saison teilnimmt, wird das als Verstoß gegen das Sportliche Reglement der DTM gesehen und dem DMSB Sportgericht gemeldet.

Die DTM Kommission kann Ausnahmen zu den unter Punkt 12) gemachten Vorgaben genehmigen.

### 13) Test-Beschränkung/ Verbote

- a) Jegliche Fahrten mit DTM-Fahrzeugen, die nicht unter einen der vorstehenden Punkte 1.) bis 12.) oder unter die Vorgaben des Anhang I (Testfahrten und Windkanal-Untersuchungen für Fahrzeuge mit 4 Zylinder Motor) fallen und bei denen Geschwindigkeiten von mehr als 60 km/h erzielt werden, sind verboten.
- b) Jegliche Tests auf Fahrzeug Prüfständen sind verboten. Als Fahrzeug Prüfstand gilt dabei jede Vorrichtung, auf der Fahr- und/oder Betriebs-Zustände eines Automobils simuliert werden können ohne, dass sich das Automobil dabei entsprechend seiner während der Simulation anliegenden Raddrehzahl bewegt.

Nicht unter die Definition des Fahrzeug-Prüfstands fallen:

- Windkanäle, sofern keine Messreihen bei laufendem Fahrzeug-Motor durchgeführt werden.

Ausnahmen sind nur gemäß Anhang II zum Reglement für Testfahrten zulässig.

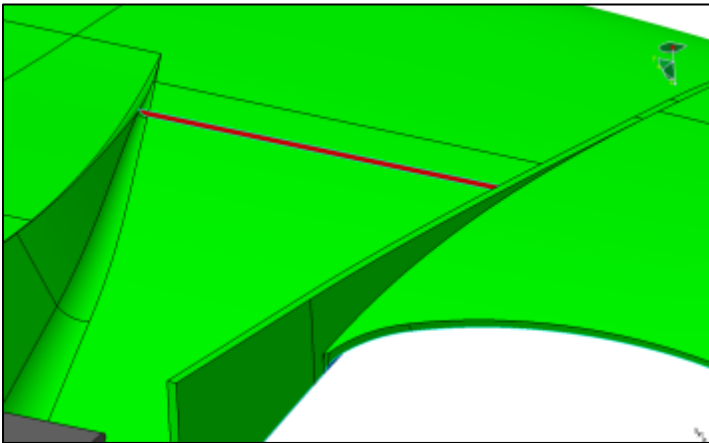
### 14) Diffusor Verblockungen

Während Demo-, Kamera- und, sofern in Artikel 12 für Taxifahrten vorgeschrieben, ist eine Verblockung des vorderen und hinteren Diffusors entsprechend den Zeichnungen ZT1a und ZT1b vorgeschrieben. Das zur Verblockung verwendete Material muss luftundurchlässig sein. Die Verblockungen müssen fest und unbeweglich, parallel zur VA-Ebene angebracht werden.

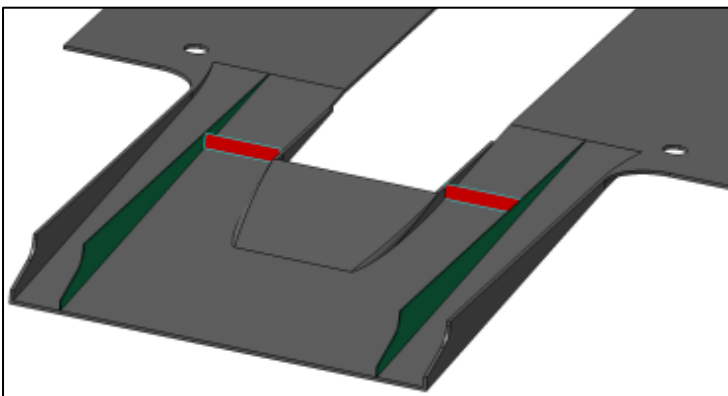
Aero-Spezifikation 2019:

am Frontdiffusor bei  $x = -540$  mm in  $z$  mindestens 6 mm hoch

am Heckdiffusor bei  $x = 2750$  mm in  $z$  bis 0 runter (= Höhe ca. 42 mm)



ZT1b – Während Demo-, Kamerafahrten und ggf. Taxifahrten vorgeschriebene Verblockung (rot) des vorderen Diffusors.



ZT1b – Während Demo-, Kamerafahrten und ggf. Taxifahrten vorgeschriebene Verblockung (rot) des hinteren Diffusors

## Tabelle A – Pre-Season-Tests

Pre-Season-Tests sind, wenn in diesem Reglement nicht ausdrücklich anders definiert, ausschließlich in der Zeit vom 1. Januar 2019 bis zum 30. April 2019 zulässig.

Mit Ausnahme von Gemeinsamen- und/oder ITR-Tests dürfen Pre-Season-Tests ausschließlich auf Rennstrecken durchgeführt werden, auf denen in der DTM Saison 2019 kein DTM-Wertungslauf stattfindet.

Folgende Anzahl von Test-Tagen und Fahrzeugen sind zulässig:

Testart	Maximal zulässige Anzahl von Tagen pro Marke/Hersteller	Maximal zulässige Fahrzeuge pro Marke und Testtag
Gemeinsamer Test	3	1 (2019er Fahrzeug)
	3	1 (2018er Fahrzeug) <sup>*/**</sup>
Aerotest	Siehe Anhang I	
Reifen-Test	nach Bedarf	1
ITR Test	4	Eines (1) pro eingeschriebenem Team
Demofahrten	keine Limitierung	keine Limitierung
Taxifahrten	keine Limitierung	keine Limitierung
Kamerafahrten	keine Limitierung	keine Limitierung
Boxenstopp-Training	keine Limitierung	keine Limitierung
Promotion Test	keine Limitierung	keine Limitierung

Tabelle 16

\* Die Sensorik muss dem Technischen Reglement 2018 entsprechen. Das Fahrzeug wird maßgeblich von einem eingeschriebenen Privatteam des jeweiligen Herstellers eingesetzt.

\*\* Nur möglich, wenn diese Testtage bei den Post Season-Tests 2018 noch nicht in Anspruch genommen wurden.

## Tabelle B – Mid-Season-Tests

Mid-Season-Tests sind ausschließlich in der Zeit zwischen dem Beginn der ersten Veranstaltung der DTM 2019 und dem Tag des letzten Wertungslaufs der DTM Saison 2019 erlaubt.

Mid-Season Tests dürfen ausschließlich auf Rennstrecken durchgeführt werden, auf denen in der Saison 2019 keine DTM Veranstaltung mehr stattfindet.

Folgende Anzahl von Test-Tagen und Fahrzeugen sind zulässig:

<b>Testart</b>	<b>Max. zulässige Anzahl von Tagen pro Marke</b>	<b>Max. zulässige Anzahl von Fahrzeugen pro Marke und Testtag</b>
Gemeinsamer Test	0	0
Aerotest	Siehe Anhang I	
Reifen-Test	nach Bedarf	nach Bedarf
Demofahrten	keine Limitierung	keine Limitierung
Taxifahrten	keine Limitierung	keine Limitierung
Kamerafahrten	keine Limitierung	keine Limitierung
Boxenstopp-Training	keine Limitierung	keine Limitierung
Promotion Test	keine Limitierung	keine Limitierung

Tabelle 17

## Tabelle C – Post-Season-Tests

Post-Season-Tests sind ausschließlich in der Zeit zwischen dem Tag des letzten Wertungslaufs der DTM Saison 2019 und dem 31. Dezember 2019 erlaubt.

Mit Ausnahme von Gemeinsamen-Tests und/oder ITR-Tests dürfen Post-Season-Tests ausschließlich auf Rennstrecken durchgeführt werden, auf denen in der DTM Saison 2020 kein DTM-Wertungslauf stattfindet

Folgende Anzahl von Test-Tagen und Fahrzeugen sind zulässig:

Testart	Max. zulässige Anzahl von Tagen pro Marke	Max. zulässige Anzahl von Fahrzeugen pro Marke und Testtag
Gemeinsamer Test	3	1
	3*	1**
Aerotests	Siehe Anhang I	
Young Driver Test (YDT)	3	1
Reifen-Test	nach Bedarf	0
Demofahrten	keine Limitierung	keine Limitierung
Taxifahrten	keine Limitierung	keine Limitierung
Kamerafahrten	keine Limitierung	keine Limitierung
Boxenstopp Training	keine Limitierung	keine Limitierung
Promotion Test	keine Limitierung	keine Limitierung

Tabelle 18

\* Die Sensorik muss dem Technischen Reglement 2019 entsprechen. Das Fahrzeug wird maßgeblich von einem eingeschriebenen Privatteam des jeweiligen Herstellers eingesetzt.

\*\* pro Privatteam

## ANHANG I ZUM REGLEMENT FÜR TESTFAHRTEN TESTFAHRTEN UND WINDKANAL-UNTERSUCHUNGEN FÜR FAHRZEUGE MIT 4 ZYLINDER MOTOR

Die nachstehenden Regelungen gelten ausschließlich für Fahrzeuge, deren technische Spezifikation sich am CLASS 1 Reglement\* orientiert. Wenigstens die folgenden Bauteile müssen an den betreffenden Fahrzeugen/Fahrzeug-Modellen montiert sein:

- Frontdiffusor (EB20-075D+J) entsprechend CLASS 1 Reglement\*
- Unterboden (EB20-082 D+J) entsprechend CLASS 1 Reglement\*
- Heckdiffusor (EB20-078 D+J) entsprechend CLASS 1 Reglement\*
- Barge board box (EB20-108 D+J) entsprechend CLASS 1 Reglement\*
- Heckflügel (EB20-023 D+J) entsprechend CLASS 1 Reglement\*
- 4 Zylinder Turbo Motor (gilt nur für Fahrttests)

\* Wie zu diesem Zeitpunkt im Ordner DTM Test Regulations 2018/2019 auf dem DMSB Server hinterlegt

An Windkanal-Modellen müssen alle vom Luftstrom berührten Punkte/Flächen der oben gelisteten Bauteile entsprechend dem Maßstab des Modells verkleinert werden.

Windkanal-Untersuchungen sind ausschließlich im Zeitraum vom 1. August 2018 bis zum 30. April 2019 zulässig. Fahrttests (inklusive Aero-Tests) sind ausschließlich im Zeitraum vom 15. Oktober 2018 bis zum 1. Juli 2019 zulässig.

I) Die zulässige Anzahl der Windkanal-Untersuchungen ergibt sich aus folgendem Punkteschlüssel:

Modell Windkanal-Tag (15 Stunden)	6 Punkte
Halber Modell Windkanal Tag (7,5 Std)	3 Punkte
Full Scale Windkanal Tag	3 Punkte
Halber Full Scale Windkanal Tag (7,5 Std)	2 Punkte
Aero Test (10 Stunden)	1 Punkt

Halbe Windkanal-Tage dürfen nur in Anspruch genommen werden, wenn am Tag zuvor ein ganzer Tag angemeldet und durchgeführt wurde und müssen bis 12 Uhr des betreffenden (halben)Tages begonnen sein.

Pro Hersteller stehen 28 Punkte zur Verfügung, die nach Ermessen des betreffenden Herstellers für Windkanal- und Aero-Tests eingelöst werden können.

II) Die maximal zulässige Anzahl von Fahrttests beträgt 9 Tage, die alle in Form eines „Gemeinsamen Tests“ entsprechend Artikel 1) des DTM Testreglements durchgeführt werden müssen.

Darüber hinaus sind pro Marke zwei als „Funktionstest“ definierte Testtage zulässig, die nicht als Gemeinsamer Test durchgeführt werden müssen. Bei einem Funktionstest darf sich jeweils nur ein Fahrzeug pro Hersteller auf der für den Test ausgewählten Strecke befinden. Während einem Funktionstest müssen die Fahrzeuge über eine Verblockung entsprechend Artikel 14) des DTM Testreglements verfügen.

Funktionstests dürfen nicht auf Strecken oder Streckenteilen durchgeführt werden, auf denen in der betreffenden Saison noch ein DTM Wertungslauf stattfindet.

## ANHANG II ZUM REGLEMENT FÜR TESTFAHRTEN FAHRZEUG-PRÜFSTANDS-TEST UND FAHRVERSUCH MIT EINEM FAHRZEUG

Abweichend von Punkt 13 des DTM Testreglements 2019 ist es im Zeitraum vom 25. Januar 2019 bis zum 15. April 2019 zulässig, einmalig einen (1) Fahrzeug-Prüfstand für Tests zu benutzen.

Vorausgesetzt, es werden folgende Bedingungen erfüllt:

- Der Anfang (Motordrehzahl erstmals > 4000/rpm) und das Ende des Tests (Motordrehzahl letztmals >4000/rpm) liegen innerhalb von 12 Stunden.
- Das Motorschubfeld (SB20-006) ist während des Tests nicht montiert.
- Es befindet sich kein Heckflügel am Fahrzeug.
- Es befindet sich keine Motorhaube am Fahrzeug.
- Der Test ist spätestens 3 Werktage vor Beginn beim DMSB angemeldet.
- Einem Vertreter des DMSB wird während der gesamten Dauer des Tests Zugang zum Prüfstand und Einblick in alle ermittelten Daten gewährt.
- Auffälligkeiten an den Bauteilen Kardanwelle und/oder Flexdisc werden vollumfänglich und detailliert über den sogenannten „Issue-Report“ auf dem DMSB Server kommuniziert.

Alternativ zum Fahrzeug-Prüfstands-Test ist es im Zeitraum vom 25. Januar 2019 bis zum 28. Februar 2019 zulässig, einen (1) Fahrversuch mit einem (1) Fahrzeug durchzuführen. Dies gilt nur dann, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt werden:

- Der Anfang (Fahrzeugspeed erstmals größer 40km/h) und das Ende des Tests (Fahrzeugspeed letztmals größer 40km/h) liegen innerhalb von 8 Stunden.
- Der Test findet nicht auf einer Strecke statt, auf der in 2019 eine DTM Veranstaltung stattfindet.
- Es werden im Rahmen des Tests ausschließlich Kardanwellen des Herstellers „Peak Performance“ mit den Torsionsteifigkeitswerten 110-150-175 Nm/° verwendet.
- Es werden im Rahmen des Tests ausschließlich Composite oder Titan-Flexdiscs des Herstellers „Peak Performance“ verwendet.
- Maximal 8 Rennstarts simuliert werden.
- Das Fahrzeug ist entsprechend den Vorgaben Punkt 14, DTM Testreglement 2019 zu jedem Zeitpunkt des Tests mit einer Verblockung des vorderen und hinteren Diffusors ausgestattet.
- Der Test ist spätestens 3 Werktage vor Beginn beim DMSB angemeldet.
- Einem Vertreter des DMSB wird während der gesamten Dauer des Tests Zugang zur Strecke, dem Fahrzeug und Einblick in alle ermittelten Daten gewährt.
- Auffälligkeiten an den Bauteilen Kardanwelle und/oder Flexdisc werden vollumfänglich und detailliert über den sogenannten „Issue-Report“ auf dem DMSB Server kommuniziert.

Weder die Nutzung des Fahrzeug-Prüfstands, noch der alternative Streckentest haben Einfluss auf die im Testreglement definierte Anzahl von Testtagen.

Folgende Empfehlung gilt für alle Rennstrecken

1. **Überwachung und Sicherung**

Die Anzahl der Streckenposten sollte so gewählt werden, dass über die gesamte Länge der Rennstrecke eine direkte Sichtverbindung zwischen den Streckenposten gewährleistet ist.

Die Streckenposten sollten mit einem Flaggensatz und Feuerlöschern ausgerüstet sein.

Die permanente Monitorüberwachung in Race Control sollte gewährleistet sein.

2. **Medizinische Versorgung**

Es muss mindestens ein RTW mit Arzt einsatzbereit vorhanden sein.

3. **Einsatz- und Bergfahrzeuge**

Es sollte zumindest 1 S-Wagen der DMSB Staffel oder ein gleichwertig ausgerüstetes Fahrzeug mit 2 Mann Besatzung einsatzbereit vorhanden sein.

Es sollte ein Traktor in Bereitschaft sein.

Bei offiziellen Testtagen der DTM sind die obigen Empfehlungen verbindlich.

4. **Zusätzlich müssen folgende Vorgaben erfüllt werden.**

- S-Wagen der DMSB Staffel müssen in einer vom DTM Sicherheitsbeauftragten festgelegten Anzahl vor Ort sein.
- Das Medical-Center muss mit mindestens einem Arzt besetzt sein.
- 1 TLF der Feuerwehr (für Strecke und Fahrerlager) muss vor Ort sein.
- 1 geeigneter Abschleppwagen muss zur Verfügung stehen.“



# DMSB

**DMSB - Deutsche Motor Sport Bund e.V.**

Hahnstraße 70 - Lyoner Stern  
D-60528 Frankfurt

tel: +49 69 / 63 30 07 34

fax: +49 69 / 63 30 07 20

info@dmsb.de

www.dmsb.de

