

ANLAGE 3

zum DMSB Technik Reglement Autocross

DMSB-Bestimmungen für Schutzhelme

Stand: 05.09.2016

Änderungen sind in kursiver Schrift dargestellt.

Für Autocross-Wettbewerbe in Deutschland sind Schutzhelme gemäß nachstehenden Normen zulässig:

- Standard 8860-2004 (FIA)
- Standard 8860-2010 (FIA)
- Snell Foundation SA 2000 (USA) (zulässig bis 31.12.2016)
- Snell Foundation SA 2005 (USA) (zulässig bis 31.12.2018)
- Snell Foundation SA 2010 (USA)
- Snell Foundation SAH 2010 (USA)
- S.F.I. 31.1 (USA) (zulässig bis 31.12.2018)
- S.F.I. 31.1 A (USA) (zulässig bis 31.12.2018)
- S.F.I. 31.2 A (USA) (zulässig bis 31.12.2018)
- Snell M 95 (USA) (zulässig bis 31.12.2016)
- Snell M 2000 (USA) (zulässig bis 31.12.2016)
- Snell M 2005 (USA) (zulässig bis 31.12.2018)
- Snell M 2010 (USA)
- *ECE 22/05* (*ECE*) (*zulässig bis 31.12.2018*)

Bei DMSB-Autocrossveranstaltungen dürfen auch Fahrer von Autocross-Spezialfahrzeugen und Cross-Karts offene Helme (z.B. Jet-Helme) tragen.

Weitere Erläuterungen, wie z.B. Kennzeichnung, siehe DMSB-Handbuch, blauer Teil.

Hinweis: Bei Wettbewerben mit FIA- Prädikat sind ausschließlich folgende Normen zulässig:

- Standard 8860-2004 (FIA)
- Standard 8860-2010 (FIA)
- Snell Foundation SA 2005 (USA) (zulässig bis 31.12.2018)
- Snell Foundation SA 2010 (USA)
- Snell Foundation SAH 2010 (USA)
- S.F.I. 31.1 (USA) (zulässig bis 31.12.2018)
- S.F.I. 31.1 A (USA) (zulässig bis 31.12.2018)
- S.F.I. 31.2 A (USA) (zulässig bis 31.12.2018)
- Snell M 2005 (USA) nur für Buggies (zulässig bis 31.12.2018)
- Snell M 2010 (USA) nur für Buggies

Die Helmnorm ECE-22-05

Die ECE-Norm (ECE = **E**conomic **C**ommission **E**urope) ist eine europäische Verordnung nach deren Richtlinien Schutzhelme für motorisierte Zweiräder hergestellt werden müssen. Um diese in Deutschland wirksam werden zu lassen bedurfte es einer Verordnung in unserer Straßenverkehrsordnung. Anfang 1990 wurde diese Tragepflicht im Paragraph 21 der Straßenverkehrsordnung festgelegt. Nachdem man sich über die Form und Anbringung der ECE Etikette nicht einigen konnte, wurde nach kurzer Zeit eine Ausnahmeregelung in Kraft gesetzt, die das Tragen eines Helmes vorschreibt, der sich nach den Vorgaben der ECE Norm richtet. Diese Ausnahmeregelung gilt jedoch nur in Deutschland. In Österreich und den anderen Nachbarstaaten wird die Einhaltung der ECE Norm gelegentlich kontrolliert.

Seit Anfang 2004 ist die fünfte Novellierung der ECE- Norm, die Version 22-05, in Kraft getreten. Wichtig ist, dass für den normalen Straßeneinsatz jede dieser fünf Versionen ihre Gültigkeit besitzt.

Für den Sporteinsatz sind seit Anfang 2004 nur noch die Versionen ECE 22-04 und 22-05 uneingeschränkt gültig!

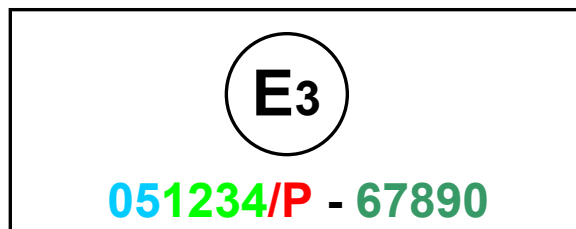
Die ECE- Norm legt folgende Kriterien für die Helmprüfung fest:

- Größe und Form der Dämpfungsschale,
- chemische Resistenz der Außenschale,
- Stoßdämpfungswerte an einzelnen Punkten durch den Falltest,
- Abstreiftest vor allem bei den kleinen Größen,
- Belastbarkeit des Kinnriemen und die Absicherung des Kinnriemen.
- Belastbarkeit des Kinnriemenverschlusses,
- Größe des Sichtfeldes,
- Durchdringungswiderstand des Visiers, Tönung des Visiers

Bei der Prüfung nach ECE 05 gelten zusätzlich noch:

- Senkung der z.Z. gültigen Grenzwerte für Kopfverzögerung und HIC (Head Injury Criterion) um 10%. Damit wird die Kollisionsgeschwindigkeit zwischen Kopf und Anprallobjekt höher angesetzt um eine höhere Sicherheitsreserve zu schaffen.
- Kinnaufschlag, Prüfung der Kinnteildämpfung,
- Messung der Rotationsbeschleunigung (Außenschale),
- Visiertönung bis zu 50 % = ausschließlich Tagesnutzung mit Kennzeichnungspflicht,
- das ECE -Etikett muß mit Klarsichtfolie übernäht werden,
- Kinnriemensicherung wie bisher, (nicht für TRIAL- Helme)

Die ECE-Etiketten haben folgenden Aufbau:



- **E3** benennt die Prüfstelle
(es gibt über 20 Prüfstellen)
- **05** Version der ECE-Norm (ECE 22-05)
- **1234** ist die Homologationsnummer
- **/P** Kinnschutzprüfung bestanden
- **/PN** ohne Kinnschutzprüfung
(z.B. bei Jet-Helmen)
- **67890** interne Herstellerkennungen