

DMSB-Rallye-Reglement 2012 für Automobil-Rallyes

(Stand November 2011)

Überschriften in diesem Dokument dienen nur der Übersichtlichkeit und sind nicht Teil der Bestimmungen.

Diese Bestimmungen und die Artikelnummern basieren auf den FIA Regional Rally Championships Regulations 2012. Nationale Anpassungen für den DMSB sind in kursiv gedruckt.

Die Bestimmungen des DMSB-Rallye-Reglement 2012 gelten grundsätzlich über die allgemeinen Bestimmungen des DMSB Veranstaltungsreglements hinaus.

INHALT

ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE

1. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN
 - 1.1 ANWENDUNG
 - 1.2 OFFIZIELLE SPRACHE
 - 1.3 AUSLEGUNG
 - 1.4 DATUM DER ANWENDUNG
2. DEFINITIONEN
 - 2.1 BULLETIN
 - 2.2 KOMMUNIKATION
 - 2.3 KONTROLLZONE
 - 2.4 FAHRER-TEAM
 - 2.5 ETAPPE
 - 2.6 ENTSCHEIDUNG
 - 2.7 ENDE DER VERANSTALTUNG
 - 2.8 NEUTRALISATION
 - 2.9 VERBOTENER SERVICE
 - 2.10 BESICHTIGUNG
 - 2.11 SAMMELKONTROLLE (engl.: regrouping)
 - 2.12 SEKTION
 - 2.13 SERVICE
 - 2.14 START DER VERANSTALTUNG
 - 2.15 SUPER SPECIAL STAGE
 - 2.16 KONTROLLKARTEN
 - 2.17 FAHRTABSCHNITT (engl.: road section)
 - 2.18 TECHNISCHE ZONE
 - 2.19 *MEDIA ZONE*
 - 2.20 *RUNDKURS* (Definition)
 - 2.21 WERTUNGSVERLUST UND WERTUNGSAUSSCHLUSS (beides engl.: exclusion)
 - 2.22 *FIA HOMOLOGIERTES KOPFRÜCKHALTESYSTEM*

OFFIZIELLE

3. OFFIZIELLE UND DELEGIERTE
 - 3.1 SPORTKOMMISSARE
 - 3.2 DMSB DELEGIERTE
 - 3.3 TEILNEHMER-VERBINDUNGSLEUTE

ZUGELASSENE FAHRZEUGE

4. ZUGELASSENE FAHRZEUGE (*LEISTUNGSBEGRENZUNG*)
 - 4.1 ZUSAMMENFASSUNG
 - 4.2 KLASSENEINTEILUNG
 - 4.3 ZUSÄTZLICHE BESTIMMUNGEN
 - 4.4 NATIONALE FAHRZEUGE

MEISTERSCHAFTEN & PUNKTE

5. MEISTERSCHAFTS BESTIMMUNGEN
6. GLEICHSTAND IN EINER MEISTERSCHAFT
7. KRITERIEN FÜR PRIORITÄTSFAHRER
 - 7.1 *PRIORITÄTSFAHRER*
 - 7.2 *POSITIONIERUNG VON PRIORITÄTSFAHRERN*
 - 7.3 PRIORITÄTSFAHRER DES DMSB
8. CHARAKTERISTIK DER VERANSTALTUNG
 - 8.1 DAUER
 - 8.2 AUF VER BINDUNGSETAPPEN
 - 8.3 ALLGEMEINES
 - 8.4 WERTUNGSPRÜFUNGLÄNGEN (ASN Regelung)
 - 8.5 MAXIMALE WIEDERHOLUNGEN EINER WERTUNGS-PRÜFUNG (ASN Regelung)

STANDARDdokumente und zeitpläne

9. ALLGEMEINES
 - 9.1 DMSB STANDARDdokumente
 - 9.2 ROAD BOOK
 - 9.3 KONTROLLKARTEN
 - 9.4 MEISTERSCHAFTSLOGO
 - 9.5 VERANSTALTUNGS AUSSCHREIBUNG (ASN Regelung)

VERSICHERUNG - HAFTUNGS AUSSCHLUSS

10. VERSICHERUNGSSCHUTZ

FAHRZEUG-KENnzeichnung

11. STARTNUMMERN
 - 11.1 ALLGEMEINES
 - 11.2 TÜRSCHILDER
 - 11.3 HECKSCHEIBE
 - 11.4 SEITENSCHIEBEN
 - 11.5 DACHSCHILDER
 - 11.6 RALLYESCHILD AUF DER FRONTHAUBE
12. WERBUNG
 - 12.1 WERBEEINSCHRÄNKUNGEN
 - 12.2 FREIWILLIGE VERANSTALTERWERBUNG
13. FAHRER- UND BEIFÄHRERNAMEN
14. TÜRSCHILDER / STARTNUMMERN / FAHRER- UND BEIFÄHRERNAMEN

FAHRVERHALTEN

15. VERHALTEN
 - 15.1 ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN
 - 15.2 WÄHREND DES BESICHTIGEN DER WERTUNGS-PRÜFUNGEN
 - 15.3 GESCHWINDIGKEITSÜBERSCHREITUNGEN WÄHREND DER RALLYE
 - 15.4 STRASSENVERKEHRSBESTIMMUNGEN

NENNUNGEN

- 16. NENNUNGSVERFAHREN
- 16.1 ANZAHL DER NENNUNGEN
- 16.2 EINREICHUNG DER NENNUNGSFORMULARE (lizenzen)
- 16.3 ÄNDERUNGEN AUF DEM NENNFORMULAR
- 16.4 AUSTAUSCH DES BEWERBERS UND/ODER FAHRER
- 16.5 VERPFLICHTUNGEN DER BEWERBER UND FAHRER
- 16.6 MANNSCHAFTSNENNUNGEN (ASN Regelung)
- 17. NENNUNGSSCHLUSS
- 17.1 NENNUNGSSCHLUSS - FRISTEN
- 18. NENNGELDER
- 18.1 VERÖFFENTLICHUNG DER NENNGELDER
- 18.2 ANNAHME DES NENNUNGSFORMULARS
- 18.3 NENNGELDRÜCKERSTATTUNG
- 18.4 TEILWEISE NENNGELDRÜCKERSTATTUNG
- 19. KLASSEN
- 19.1 KLASSENUMSTUFUNGEN
- 19.2 KLASSENZUSAMMENLEGUNGEN

BESICHTIGUNG

- 20. BESICHTIGUNG
- 20.1 BESICHTIGUNGSFAHRZEUGE
- 20.2 REIFEN FÜR BESICHTIGUNGSFAHRZEUGE
- 20.3 DAUER UND EINSCHRÄNKUNGEN
- 20.4 ÄNDERUNGEN VON WERTUNGSPRÜFUNGSSTRECKEN (ASN Regelung)

TECHNISCHE ABNAHME

- 21. VOR DEM START
- 21.1 ALLGEMEINES
- 22. WÄHREND DER RALLYE
- 22.1 ZUSÄTZLICHE ÜBERPRÜFUNGEN
- 22.2 VERANTWORTLICHKEIT DER FAHRERS
- 23. SCHLUSSABNAHME
- 23.1 PARC FERME AM ENDE DER RALLYE
- 23.2 AUSWAHL DER FAHRZEUGE
- 23.3 HOMOLOGATIONSPAPIERE

SHAKEDOWN

- 24. SHAKEDOWN
- 24.1 ALLGEMEIN
- 24.2 ABLAUF DES SHAKEDOWN
- 24.3 VERZICHTSERKLÄRUNG
- 24.4 TECHNISCHE ABNAHME
- 24.5 AUSFALL BEIM SHAKEDOWN

KONTROLLSTELLEN

- 25. KONTROLLSTELLEN - ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN
- 25.1 KENNZEICHNUNG DER KONTROLLSTELLEN
- 25.2 ABSPERRUNGEN

- 25.3 AUFENTHALTSDAUER IN KONTROLLZONEN
- 25.4 ARBEITSBEREITSCHAFT
- 25.5 ABFOLGE DER KONTROLLSTELLEN UND RICHTUNG
- 25.6 ANWEISUNGEN DES KONTROLLPERSONALS
- 25.7 *MEDIA ZONE*
- 25.8 *AUSTAUSCH VON ON-BOARD-KAMERA VIDEOBÄNDERN*
- 26. DURCHFAHRTSKONTROLLEN
- 27. ZEITKONTROLLEN
- 27.1 ABLAUF
- 27.2 ANKUNFT AN ZEITKONTROLLEN
- 27.3 ZEITKONTROLLE VOR EINER WERTUNGSPRÜFUNG
- 28. WERTUNGSVERLUST FÜR VERSPÄTUNGEN (KARENZZEIT)
- 28.1 MAXIMAL ERLAUBTE VERSPÄTUNG
- 28.2 ZU FRÜHE ANKUNFT
- 28.3 BEKANNTGABE DES WERTUNGSVERLUSTES
- 29. SAMMELKONTROLLEN (Regrouping)
- 29.1 VERFAHREN BEI DER ANKUNFT
- 29.2 VERFAHREN BEI DER AUSFAHRT

WERTUNGSPRÜFUNGEN

- 30. ALLGEMEINES
- 30.1 ZEITNAHME
- 31. WERTUNGSPRÜFUNGSSTART
- 31.1 STARTLINIE - STARTARTEN
- 31.2 STARTABLAUF
- 31.3 MANUELLES STARTVERFAHREN
- 31.4 VERSPÄTUNG AM START DURCH VERSCHULDEN DER FAHRER
- 31.5 VERSPÄTUNG EINER WERTUNGSPRÜFUNG
- 31.6 FEHLSTART
- 32. ZIEL DER WERTUNGSPRÜFUNGEN
- 32.1 ZIELLINIE
- 32.2 STOP-KONTROLLE
- 33. UNTERBRECHUNG/ABBRUCH EINER WERTUNGSPRÜFUNG
- 34. TEILNEHMERSICHERHEIT
- 34.1 AUSTRÜSTUNG DER TEAMMITGLIEDER
- 34.2 SOS/OK SCHILD
- 34.3 UNFALLMELDUNG
- 34.4 ROTES WARNDREIECK
- 34.5 VERWENDUNG GELBER FLAGGEN (ASN Regelung)
- 35. SUPER SPECIAL STAGES
- 35.1 CHARAKTERISTIK EINER SUPER SPECIAL STAGE
- 35.2 ABLAUF EINER SUPER SPECIAL STAGE
- 35.3 SICHERHEITSPAN

PARC FERME

- 36. PARC FERME BESTIMMUNGEN
- 36.1 ANWENDUNG

- 36.2 ZULÄSSIGES PERSONAL INNERHALB DES PARC FERME
- 36.3 SCHIEBEN EINES FAHRZEUGS IM PARC FERME
- 36.4 TECHNISCHE UNTERSUCHUNGEN
- 36.5 REPARATUREN IM PARC FERMÉ

STARTS UND RESTARTS

- 37. SHOW – START
- 38. START DER RALLYE
- 38.1 STARTPARK
- 38.2 MAXIMALE VERSPÄTUNG AM START
- 39. STARTREIHENFOLGE UND – ABSTÄNDE
- 39.1 ANFORDERUNGEN AN EINE NEUE STARTREIHENFOLGE
- 39.2 STARTREIHENFOLGE ZUR 1. ETAPPE
- 39.3 STARTREIHENFOLGE DER FOLGENDEN ETAPPEN
- 39.4 STARTABSTÄNDE
- 39.5 REPOSITIONIERUNG VON FAHRERN

SERVICE

- 40. SERVICEARBEITEN – ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN
- 40.1 SERVICEARBEITEN
- 40.2 TEAMMITGLIEDER & SERVICEBESCHRÄNKUNGEN
- 41. SERVICEPARKS
- 41.1 ZEITPLAN FÜR SERVICEPARKS
- 41.2 KENNZEICHNUNG DER SERVICEPARKS
- 41.3 GESCHWINDIGKEIT INNERHALB DER SERVICEPARKS
- 41.4 PLAN DER SERVICEPARKS
- 42. ENT- UND/ODER BETANKEN IM SERVICEPARK
- 43. FLEXI-SERVICE - 45'
- 43.1 ALLGEMEINES
- 43.2 ABLAUF DES FLEXI-SERVICE UND ZEITPLÄNE
- 44. REMOTE SERVICE ZONEN (RSZ)
- 44.1 ALLGEMEINES
- 44.2 ANZAHL VON MITGLIEDERN
- 44.3 ZUGELASSENE AUSRÜSTUNG UND WERKZEUGE

ERGEBNISSE & ADMINISTRATIVE VORSCHRIFTEN NACH DER VERANSTALTUNG

- 45. RALLYE-ERGEBNISSE
- 45.1 ERSTELLUNG DER ERGEBNISSE
- 45.2 VERÖFFENTLICHUNG DER ERGEBNISSE
- 45.3 GLEICHSTAND BEI EINER RALLYE
- 45.4 FAIRE UND UNPARTEIISCHE BERICHTERSTATTUNG
- 46. PROTESTE UND BERUFUNGEN
- 46.1 EINLEGEN EINES PROTESTES ODER EINER BERUFUNG
- 46.2 PROTESTGEBÜHR
- 46.3 KOSTENVORSCHUSS
- 46.4 KOSTEN

- 46.5 BERUFUNGEN
- 47. RALLYE-SIEGEREHRUNGEN
- 47.1 ZIEL DER RALLYE
- 47.2 SIEGEREHRUNG
- 48. JAHRES-SIEGEREHRUNG DES DMSB
- 48.1 ANWESENHEITSPFLICHT
- 48.2 ABWESENHEIT

KRAFTSTOFF - BETANKUNG

- 49. TANKEN UND ABLÄUFE
- 49.1 ALLGEMEINES
- 49.2 ABLAUF DER BETANKUNG

REIFEN UND FELGEN

- 50. ALLGEMEINES
- 50.1 ÜBEREINSTIMMUNG
- 50.2 FORM GEHEIZTE REIFEN
- 50.3 KONTROLLE
- 50.4 REIFENMARKIERUNGSZONEN
- 50.5 VORRICHTUNGEN ZUR ERHALTUNG DER VOLLEN REIFENLEISTUNG
- 50.6 VERSPÄTUNG AM START EINER SONDERPRÜFUNG
- 50.7 NACHSCHNEIDEN PER HAND
- 50.8 SPIKES-REIFEN
- 50.9 ERSATZRÄDER
- 50.10 VERFÜGBARKEIT DER REIFEN
- 50.11 BEHANDLUNG DER REIFEN

MECHANISCHE TEILE

- 51. MECHANISCHE TEILE
- 51.1 MOTORENTAUSCH
- 51.2 TURBOLADER
- 51.3 GETRIEBE
- 52: ZUSÄTZLICHE FAHRZEUGBESTIMMUNGEN
- 52.1 TRACKING SYSTEM
- 52.2 GERÄUSCHVORSCHRIFTEN

VARIANTEN UND ERGÄNZUNG ZU DEM DMSB RALLYE-REGLEMENT 2012

- V1 Bestimmungen für Nationale A Rallies (Nat. A bzw. NEAFP)
- V2 Bestimmungen für Nationale B Rallies (Rallye 200 bzw. NEAFP)
- V3 Bestimmungen für die Deutsche Rallye Meisterschaft
- V4 Bestimmungen für den DMSB Rallye – Pokal

ANHÄNGE

- Anhang I. FIA Rallye Kontrollstellenschilder
- Anhang II. Standard Dokumente
- Anhang III. Sicherheit
- Anhang IV. Reifenbestimmungen
- Anhang VI. Bremskurve / Schikane

ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE

1. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Jede vom DMSB genehmigte Automobil-Rallye unterliegt dem DMSB-Rallye-Reglement. Für Wettbewerbe, die für FIA-Meisterschaften, -Pokale oder -Trophäen gewertet werden, gelten allein oder neben vorliegendem Reglement uneingeschränkt die FIA-Bestimmungen, die den DMSB-Bestimmungen, soweit sie abweichende Regelungen enthalten, vorgehen.

Für die Wertung der DMSB-Prädikatsveranstaltungen gelten zusätzlich die Allgemeinen und Besonderen Ausschreibungsbestimmungen für DMSB-Prädikate.

Jede Automobil-Rallye wird nach folgenden Bestimmungen, denen sich alle Bewerber und Fahrer mit Abgabe der Nennung unterwerfen, durchgeführt:

- Internationales Sportgesetz der FIA (ISG) einschließlich Anhängen,
- Bestimmungen der FIA,
- Bestimmungen und Beschlüsse des DMSB,
- Veranstaltungsreglement des DMSB
- Bestimmungen und Vorschriften des vorliegenden DMSB-Rallye-Reglements und der Rallyeausschreibung, einschließlich evtl. noch zu erlassender Bulletins,
- Straßenverkehrsordnung der Bundesrepublik Deutschland (StVO),
- Straßenverkehrs-Zulassungsordnung der Bundesrepublik Deutschland (StVZO), (nur gültig für Fahrzeuge mit deutscher Zulassung),
- ggf. Zusatzbestimmungen der DMSB-Prädikatswertungen
- DMSB Umweltrichtlinien
- Anti-Dopingbestimmungen der NADA

1.1 ANWENDUNG

- 1.1.1 Alleine der DMSB kann Ausnahmegenehmigung zu diesen Bestimmungen erteilen. Jeder Verstoß gegen diese Bestimmungen wird den Sportkommissaren gemeldet, die eine Bestrafung gemäß Artikel 152 und 153 des Internationalen Sportgesetzes (ISG) aussprechen können. Jeder in den vorliegenden Bestimmungen nicht vorgesehene Fall wird von den Sportkommissaren beurteilt, die alleine die Berechtigung besitzen, Entscheidungen zu treffen (Art. 141 des ISG).
- 1.1.2 Vor und während des Ablaufs der Rallye ist der Rallyeleiter zur Anwendung dieser Bestimmungen und den Vorschriften der Veranstaltungsausschreibung beauftragt. Er muss die Sportkommissare über jeden wichtigen Zwischenfall informieren, der die Anwendung der vorliegenden Bestimmungen oder der Veranstaltungsausschreibung erforderlich macht.
- 1.1.3 Alles, was durch die vorliegenden Bestimmungen nicht ausdrücklich erlaubt ist, ist verboten.

1.2 OFFIZIELLE SPRACHE

Die offizielle Sprache ist Deutsch.

1.3 AUSLEGUNG

In Streitfällen über die Auslegung vorliegender Bestimmungen ist alleine der DMSB entscheidungsberechtigt. Während der Veranstaltung obliegt dies ausschließlich den Sportkommissaren.

1.4 DATUM DER ANWENDUNG

Die vorliegenden Bestimmungen treten am 1. Januar 2012 in Kraft.

2. DEFINITIONEN

2.1 BULLETIN

Ein offizielles schriftliches Dokument, welches die Veranstaltungsausschreibung ändert, präzisiert und vervollständigt. (wie in Anhang II-2 beschrieben)

2.2 KOMMUNIKATION

Offizielles, schriftliches Dokument informativer Natur, welches entweder vom Rallyeleiter oder von den Sportkommissaren herausgegeben wird.

2.3 KONTROLLZONEN

Als Kontrollzone wird der Bereich zwischen dem gelben Kontrollschild und dem beigen Schild mit 3 Querstreifen bezeichnet.

2.4 FAHRER - TEAM

Als Fahrer werden die beiden für das betreffende Fahrzeug genannten Personen bezeichnet. Die beiden Fahrer werden als Fahrer und Beifahrer bezeichnet. Sofern nicht anderes festgelegt ist, dürfen beide Fahrer während der Rallye fahren, wobei beide im Besitz einer für das laufende Jahr gültigen Bewerber-/Fahrer-Lizenz sein müssen. Ausgenommen hiervon sind Inhaber einer Nationalen Lizenz Stufe C (ab Jahrgang 1997, nur für Beifahrer), diese dürfen das Steuer nicht übernehmen. Der Fahrer übernimmt die Verantwortung des Bewerbers, falls sich dieser nicht an Bord des Fahrzeugs befindet.

Ein Team besteht aus den Fahrern und aus allen mit dem Management, der Betreuung, dem Service und anderen Dienstleistungen für Wettbewerbsfahrzeug und seinen Fahrern betrauten Personen.

2.5 ETAPPE

Jeder Teil der Rallye, der durch einen Sammelkontrolle (Regrouping, *Parc Fermé*) zur Übernachtung unterbrochen ist. Falls am Abend vor der 1. Etappe nur eine Super Special Stage durchgeführt wird, so wird dies als Sektion 1 und Teil von der 1. Etappe angesehen.

2.6 ENTSCHEIDUNG

Ein Dokument, welches vom Rallyeleiter oder den Sportkommissaren herausgegeben wird, um ihre Entscheidungen bzw. Erkenntnisse folgend einer Anfrage, einer Anhörung oder Untersuchung bekannt zu geben.

2.7 ENDE DER VERANSTALTUNG

Die Veranstaltung endet mit dem Aushang der offiziellen Endergebnisse oder mit dem Ablauf der Beruungsfrist (falls anwendbar). Der Wettbewerb der Rallye endet an der letzten Zeitkontrolle.

2.8 NEUTRALISATION

Zeit, zu der Fahrer, aus welchen Gründen auch immer, vom Veranstalter angehalten werden, wobei die Bestimmungen des Parc Fermé gelten.

2.9 VERBOTENER SERVICE

Die Verwendung oder die Annahme von jeglichen produzierten Materialien (fest oder flüssig, ausgenommen vom Veranstalter ausgegebenes Trinkwasser), Ersatzteilen, Werkzeugen oder Ausrüstungsgegenständen durch die Fahrer, ausgenommen der an Bord des Rallyefahrzeugs mitgeführten, oder die Anwesenheit eines Teammitglieds wie in Artikel 40.2 aufgeführt. Nicht unter diese Regelung fallen das Nachtanken, das Nachfüllen von Öl, Luft und Wasser an einer im Road-Book aufgeführten öffentlichen Tankstelle. Fahrzeuge mit 2-Takt-Motoren dürfen dort aus Kanistern tanken

2.10 BESICHTIGUNG

Die Anwesenheit eines Fahrers der für die betreffende Rallye genannt hat oder nennen möchte, auf einer Wertungsprüfung nach Bekanntgabe der Streckenführung.

2.11 SAMMELKONTROLLE (ENGL.: REGROUPING)

Vom Veranstalter vorgesehene Pause unter Parc Fermé Bestimmungen mit Zeitkontrollen bei der Ein- und Ausfahrt, um einerseits den Zeitplan einzuhalten und andererseits die in Wertung verbliebenen Fahrzeuge wieder zusammenzuführen. Diese Pause kann für die Fahrer unterschiedlich lang sein.

2.12 SEKTION

Alle Teile der Rallye zwischen die durch eine Sammelkontrollen getrennt sind.

2.13 SERVICE

Jegliche Arbeiten an einem Wettbewerbsfahrzeug ausgenommen jene in Artikel 40 aufgeführten.

2.14 START DER VERANSTALTUNG

Die Veranstaltung beginnt mit dem Tag der Dokumentenabnahme oder der Besichtigung (je nach dem, was früher beginnt) und endet mit Aushang des Offiziellen Endergebnisses. Der Wettbewerb der Rallye beginnt an der ersten Zeitkontrolle.

2.15 SUPER SPECIAL STAGE

Jede von einem „normalen“ Ablauf abweichende, in der Veranstaltungsausschreibung beschriebene Sonderprüfung und/oder eine für Zuschauer geplante Wertungsprüfung mit der Möglichkeit des gleichzeitigen Starts von mehr als einem Fahrzeug.

2.16 KONTROLLKARTEN

Karten für Stempel und Zeiteinträge an den verschiedenen, auf der Strecke vorgesehenen, Kontrollstellen.

2.17 FAHRTABSCHNITT (ENGL.: ROAD SECTION)

Alle Teile der Rallye zwischen zwei aufeinanderfolgenden Zeitkontrollen oder vom Start einer Wertungsprüfung und der nachfolgenden Zeitkontrolle.

2.18 TECHNISCHE ZONE

Eine Zone zwischen zwei Zeitkontrollen zur Durchführung von technischen Untersuchungen durch technische Kommissare.

2.19 MEDIA ZONE

Eine Zone, vor einer Zeitkontrolle die vor der Einfahrt in einen Servicepark, einer Remote Service Zone oder einer Sammelkontrolle eingerichtet ist.

2.20 RUNDKURS (ASN DEFINITION)

Eine Wertungsprüfung bei der mehrere Runden gefahren werden und bei der die Möglichkeit von unterschiedlichen Startarten besteht.

2.21 WERTUNGSVERLUST UND WERTUNGSAUSSCHLUSS (BEIDES ENGL.: EXCLUSION) (ASN DEFINITION)

Beide Begriffe bedeuten, dass der Bewerber nicht im Ergebnis der Veranstaltung geführt wird. Der Wertungsverlust wird vom Rallyeleiter, der Wertungsausschluss wird von den Sportkommissaren ausgesprochen.

2.22 FIA HOMOLOGIERTES KOPFRÜCKHALTESYSTEM

Ab 01.01.2014 wird bei Nat. A- und Int.-Rallyeveranstaltungen auch in allen DMSB-Fahrzeuggruppen und vom DMSB genehmigten Serien ein FIA-homologiertes Kopf-Rückhaltesystem, z.B. HANS, vorgeschrieben.

Ab 01.01.2016 wird bei Rallye 200-Veranstaltungen in allen Fahrzeuggruppen und Serien ein FIA-homologiertes Kopf-Rückhaltesystem, z.B. HANS, vorgeschrieben.

OFFIZIELLE

3. OFFIZIELLE UND DELEGIERTE

3.1 SPORTKOMMISSARE

Das Kollegium der Sportkommissare (die Sportkommissare) muss immer aus drei Mitgliedern bestehen. Zwischen den Sportkommissaren und dem Rallyeleiter muss eine permanente Kommunikationsmöglichkeit bestehen. Während der Rallye muss sich mindestens einer der Sportkommissare in unmittelbarer Nähe der Rallyeleitung aufhalten.

3.2 DMSB DELEGIERTE

Mindestens die nachfolgenden Delegierten können durch den DMSB nominiert werden.

3.2.1 DMSB Technischer Delegierter: Der Technische Delegierte des DMSB arbeitet in Verbindung mit dem Rallyeleiter und ist gleichzeitig Obmann der Technischen Kommissare

3.2.2 DMSB Beobachter: Der/die DMSB Beobachter bewertet(n) alle Aspekte der Rallye und erstellen den entsprechenden Beobachterbericht.

3.3 TEILNEHMER-VERBINDUNGSLEUTE

Die grundsätzliche Aufgabe der Teilnehmerverbindungsleute ist es, den Bewerbern/Fahrern Informationen oder Klärstellungen in Zusammenhang mit den Bestimmungen und dem Ablauf der Rallye zu erteilen. Es muss mindestens eine Fahrerverbindungsperson bei der Veranstaltung anwesend sein. Die Teilnehmer-Verbindungsleute müssen für die Bewerber leicht erkennbar und gemäß einem Zeitplan anwesend sein.

ZUGELASSENE FAHRZEUGE

4. ZUGELASSENE FAHRZEUGE (LEISTUNGSBEGRENZUNG)

4.a) Für Fahrzeuge der FIA-Gruppen GT2 und GT3 ist die Motorleistung auf 300 KW (+5% StVZO-Toleranz) begrenzt. Diese Fahrzeuge dürfen max. 300 KW in ihren Fahrzeugpapieren stehen haben und benötigen ein DMSB-Rallye-Datenblatt. Die Artikel 4.c und 4.d finden hier keine Anwendung. (Diese Fahrzeuge sind bei Rallye 200 Veranstaltungen nicht startberechtigt).

4.b) Für alle Fahrzeuggruppen (außer GT2 und GT3) gilt grundsätzlich der Grenzwert von 221 KW (300 PS) (+5% StVZO-Toleranz). Diese Fahrzeuge dürfen max. 221 KW/300 PS in ihren Fz.-Papieren stehen haben.

4.c) Fahrzeuge mit mehr als 221KW/300 PS sind startberechtigt wenn das Mindestleistungsgewicht von 3,4 kg/PS bzw. 4,6 kg/KW eingehalten wird. Beispiel: In den Fz.-Papieren stehen 321 PS. Das Fahrzeug muss grundsätzlich $321 \times 3,4 = 1091,4$ kg wiegen. Dabei darf das im jeweiligen Gruppenreglement geforderte Mindestgewicht nicht unterschritten werden.

Das Mindestleistungsgewicht des individuellen Fahrzeuges wird ohne Insassen und ohne Nachfüllen oder Ablassen von Flüssigkeiten ermittelt.

4.d) Bei der Nennung eines Fahrzeuges nach Art. 4.c (mehr als 221 KW/300 PS) muss der Teilnehmer die in den Fz.-Papieren eingetragene Motorleistung und das tatsächliche Fahrzeuggewicht angeben.

4.e) Das Max. zulässige Gesamtgewicht des jeweiligen Fahrzeuges darf nicht überschritten werden.

4.1 ZUSAMMENFASSUNG

Bei internationalen Rallyes sind grundsätzlich folgende Fahrzeuge zugelassen:

- Tourenwagen (Gruppe A) gemäß ISG Anhang J
- Fahrzeuge der Gruppe A-Kit gemäß ISG Anhang J
- Fahrzeuge der Gruppe RGT gemäß ISG Anhang J, Artikel 256 von 2012
- Fahrzeuge der Gruppe R gemäß ISG Anhang J, Artikel 260 und 260D
- Produktionswagen (Gruppe N) gemäß ISG Anhang J
- Fahrzeuge der Gruppe Super 2000 Rallye gemäß ISG Anhang J, Art. 254A
- Fahrzeuge der Gruppe Super 2000 Rallye mit einem 1.6 cm³ Motor und einem Restriktor, des Durchmesser durch die FIA festgelegt wird, wenn das erste Fahrzeug dieser Gruppe homologiert wird.
- Nationale Fahrzeuge, siehe auch Art. 4.4

4.2 KLASSENEINTEILUNG

Klassen	Gruppen
2	S2000-Rallye: 1.6 T Engine mit 30 mm Air Restrictor S2000-Rallye: 2.0 Atmospheric Gruppe R4
3	Gruppe N über 2000 ccm (bisher N4)
4	Gruppe RGT

5	Gruppe A über 1600 ccm bis 2000 ccm Super 1600 R2C (über 1600 ccm bis 2000 ccm) R3C (über 1600 ccm bis 2000 ccm) R3T (bis 1600 ccm / nominal) R3D (bis 2000 ccm / nominal)
6	Gruppe A über 1400 ccm bis 1600 ccm R2B (über 1400 ccm bis 1600 ccm) Kit-car über 1400 ccm bis 1600 ccm
7	Gruppe A bis 1400 ccm Kit-car bis 1400 ccm
8	Gruppe N über 1600 ccm bis 2000 ccm
9	Gruppe N über 1400 ccm bis 1600 ccm R1B (über 1400 ccm bis 1600 ccm)
10	Gruppe N bis 1400 ccm R1A (bis 1400 ccm)

4.3 ZUSÄTZLICHE BESTIMMUNGEN

- Fahrzeuge, welche als Kit Cars homologiert sind und einen Hubraum zwischen 1400 ccm und 1600 ccm haben, können zugelassen werden, sofern sie auch mit dem Artikel 255-6.2 „Gewicht“ des Anhang J übereinstimmen.

- Zweiradgetriebene Fahrzeuge mit einem Turbo-Dieselmotor mit einem Einstufungshubraum von weniger als 2000 ccm werden in den Gruppen A und N akzeptiert.

- Für Fahrzeuge, die als S1600 homologiert sind, ist es zulässig, ohne Bestrafung ausgelieferte Errata (Korrekturverzeichnis) zu verwenden.

Ein FIA Wagenpass (technical passport) ist für S2000 Fahrzeuge verpflichtend. Siehe auch Variationen entsprechend dem jeweiligen Status der Veranstaltung.

4.4 NATIONALE FAHRZEUGE

Diese Regularien gelten wenn der Veranstalter ASN homologierte Fahrzeuge gemäß V1 zulässt.

4.4.1 Es können Teile oder die gesamte Streckenführung des Meisterschaftslaufes genutzt werden.

4.4.2 Der Veranstalter kann die vorhandenen Offiziellen der FIA Veranstaltung oder eine separate Gruppe von Sportkommissaren, technischen Kommissaren und/oder andere Offizielle einsetzen.

4.4.3 Diese Gruppe/Klasse von Fahrzeugen startet nach den letzten Fahrzeugen des FIA Meisterschaftslaufes.

4.4.4 Die Fahrzeuge erhalten ein eigenes Ergebnis und werden nicht in den Ergebnislisten der FIA-Veranstaltung aufgeführt.

MEISTERSCHAFTEN & PUNKTE

5. MEISTERSCHAFTS BESTIMMUNGEN

Bestimmungen für die Deutsche Automobil Rallye Meisterschaft – siehe Varianten und Ergänzungen V3

Bestimmungen für den Deutschen Automobil Rallye Pokal – siehe Varianten und Ergänzungen V4

6. GLEICHSTAND IN EINER MEISTERSCHAFT

Siehe jeweilige DMSB Meisterschaftsbestimmungen

7. KRITERIEN FÜR PRIORITÄTSAFNAHRER

7.1 Prioritätsfahrer

- Fahrer, die einem der vorangegangenen Jahren P1 Fahrer in der FIA World Rally Championship waren.
- Fahrer, die die Production Car World Championship oder die Super 2000 World Championship in einem der letzten drei vorangegangenen Jahren gewonnen haben.
- Fahrer, die einen FIA Regional Rally Championship in einem der letzten drei vorangegangenen Jahren gewonnen haben.
- Fahrer, die den FIA European Rally Cup im vorangegangenen Jahr gewonnen haben.

7.2. POSITIONIERUNG VON PRIORITÄTSAFNAHRERN

Die Sportkommissare können einen FIA/ASN Prioritätsfahrer in der Startliste neu positionieren, wenn er mit einem Fahrzeug gemeldet ist, das nach Meinung der Sportkommissare den Vorteil seiner Priorität nicht rechtfertigt.

7.3 PRIORITÄTSAFNAHRER DES DMSB

Siehe DMSB gesetzte Fahrer

8. CHARAKTERISTIK DER VERANSTALTUNG

8.1 DAUER

- 8.1.1 Eine Etappe darf für kein Team die maximale Fahrzeit von 18 Stunden überschreiten. Eine Gesamtzeit von maximal 3 Stunden für Sammelkontrollen darf zu dieser Höchstdauer hinzugezählt werden.
- 8.1.2 Für Etappen von weniger als 6 Stunden Dauer muss die Pause mindestens genauso lang sein wie der entsprechende Etappe selbst. Die Pause nach einer Etappe von 6 Stunden Dauer oder mehr muss mindestens 6 Stunden betragen.

8.2 AUF VER BINDUNGSETAPPEN

Die Durchschnittsgeschwindigkeit auf den Verbindungssetappen wird vom jeweiligen Veranstalter festgelegt, muss jedoch den gesetzlichen Bestimmungen des Landes der Rallye entsprechen. Diese Geschwindigkeit muss im Bordbuch angegeben werden.

8.3 ALLGEMEINES

Die Eignung einer Wertungsprüfung einer Rallye liegt in der alleinigen Verantwortung des Veranstalters, der aber die Nutzung von Straßen vermeiden soll, welche mit den DMSB-Vorschriften und/oder -Empfehlungen ggf. nicht übereinstimmen. Bei der Auswahl der Wertungsprüfungen ist Sicherheit von allergrößter Wichtigkeit. Bei der Auswahl der Verbindungsstrecken sollten Straßen vermieden werden, auf denen ein hohes Zuschaueraufkommen zu erwarten ist.

8.4 WERTUNGSPRÜFUNGLÄNGEN (ASN REGELUNG)

Die maximale Länge einer Wertungsprüfung darf 25 km plus einer Toleranz von 5 % nicht überschreiten. Die Gesamtlänge der Wertungsprüfungen darf 250 km nicht überschreiten.

Unter Einhaltung der maximalen Distanzen ist die Anzahl der Wertungsprüfungen freigestellt.

Bei FIA-Prädikatsveranstaltungen gelten die gültigen FIA-Bestimmungen

8.5 MAXIMALE WIEDERHOLUNGEN EINER WERTUNGSPRÜFUNG (ASN REGELUNG)

Eine Wertungsprüfung darf mit der gleichen Streckenführung maximal nur dreimal gefahren werden. Ausnahmen können vom DMSB genehmigt werden.

STANDARDOKUMENTE UND ZEITPLÄNE

9. ALLGEMEINES

9.1 DMSB STANDARDOKUMENTE

Die nachfolgenden Dokumente müssen dem Anhang II entsprechen:

- Veranstaltungsausschreibung (elektronisch und gedrucktes Format)
- Bulletins (elektronisch und gedrucktes Format)
- Rallye Guide (elektronisches Format)
- Zeit- und Streckenpläne (elektronisch und gedrucktes Format)
- Kontrollkarten (gedrucktes Format)
- Road Book (gedrucktes Format)
- Nennformular (elektronisch und gedrucktes Format)
- Nennungsliste (elektronisches Format)
- Startlisten und Ergebnisse (elektronisch und gedrucktes Format)

9.2 ROAD BOOK

Alle Teams erhalten ein Road Book, das die einzuhaltende vorgeschriebene Strecke genau beschreibt. Dieser Strecke und den Streckenrichtungsdiagrammen ist zu folgen. Jede Abweichung führt zur Meldung an die Sportkommissare.

9.3 KONTROLLKARTEN

- 9.3.1 Jeder Fahrer ist verantwortlich:
 - für seine Kontrollkarten,
 - seine Zeitkarte an jedem Kontrollpunkt vorzulegen und für die Richtigkeit der Eintragungen.
 - für alle Eintragungen in der Zeitkarte.

Daher ist es Aufgabe der Fahrer, die Zeitkarte zur richtigen Zeit den Sportwarten vorzulegen und zu kontrollieren, dass die Eintragung der Zeit korrekt erfolgte.

- 9.3.2 Nur der zuständige Sportwart ist berechtigt, die Zeiten auf der Zeitkarte einzutragen, ausgenommen der Bereiche „zur Verwendung durch den Teilnehmer“.

- 9.3.3 Fehlt der Stempel oder die Unterschrift einer Kontrollstelle oder der Zeiteintrag einer Zeitkontrolle oder wird die Zeitkarte den Sportwarten nicht an jeder Kontrolle vorgelegt, so führt dies zum Wertungsverlust des betreffenden Teams, ausgesprochen durch den Rallyeleiter.

- 9.3.4 Jede Abweichung zwischen der Zeiteintragung in der Zeitkarte der Fahrer einerseits und den offiziellen Rallyeunterlagen andererseits wird vom Rallyeleiter untersucht.

9.4 MEISTERSCHAFTSLOGO

Bei allen Rallyes mit DMSB-Prädikat, muss auf der Titelseite (Deckblatt) der Ausschreibung und der offiziellen Ergebnisliste das DMSB-Logo und ein evtl. dafür bestimmtes Meisterschaftslogo abgedruckt sein.

9.5 VERANSTALTUNGSAUSSCHREIBUNG(ASN REGELUNG)

9.5.1 ZEITPLAN

Bei der Erstellung der Ausschreibung ist auf folgenden Fristen und Hinweise zu achten:

9.5.2 Die Ausschreibung von internationalen Rallyes und Rallyes, die zur Deutschen Rallye-Meisterschaft zählen, muss dem DMSB mindestens 3 Monate vor dem Veranstaltungsdatum zur Genehmigung vorliegen. Die Ausschreibung muss mindestens 2 Monate vor dem Veranstaltungsdatum und mindestens 1 Monat vor dem offiziellen Nennungsschluss der Veranstaltung veröffentlicht werden. Die Ausschreibung dieser Rallyes muss mindestens in Deutsch (maßgebend) und englisch erstellt werden.

9.5.3 Die Ausschreibung der übrigen internationalen und nationalen Veranstaltungen muss dem DMSB mindestens 2 Monate vor dem Veranstaltungsdatum zur Genehmigung vorliegen. Die Ausschreibung muss mindestens 3 Wochen vor Nennungsschluss veröffentlicht werden.

9.5.4 Wettbewerbe mit unterschiedlichem Status

Werden Wettbewerbe mit unterschiedlichem Status (int. / nat A / Rallye 200) gemeinsam durchgeführt, so sind getrennte Ausschreibungen für den jeweiligen Wettbewerb zu erstellen.

Die Ausschreibung mit niedrigeren Wettbewerbsstatus kann sich mit Abweichungen auf die Ausschreibung des Wettbewerbs mit dem höheren Status beziehen.

VERSICHERUNG - HAFTUNGSAUSSCHLUSS

10. VERSICHERUNGSSCHUTZ

Siehe DMSB Veranstaltungsreglement 2012

FAHRZEUG-KENnzeICHNUNG

11. STARTNUMMERN

11.1 ALLGEMEINES

11.1.1 Der Veranstalter stellt jedem Team Identifikationsmaterial (Startnummer, etc.) zur Verfügung, dass vor der Technischen Abnahme wie vorgeschrieben am Fahrzeug angebracht werden muss.

11.1.2 Jede Werbung innerhalb dieses Identifikationsmaterials ist zwingend vorgeschrieben und kann von den Teilnehmern/Bewerbern nicht abgelehnt werden. *Es sind keine Änderungen an diesem Identifikationsmaterial erlaubt.*

11.1.3 Jedes Team ist verpflichtet, nach der Veranstaltung alle Kennzeichen als Teilnehmer der Rallye zu entfernen, wenn das Fahrzeug am öffentlichen Straßenverkehr teilnimmt. Verstöße werden dem DMSB gemeldet.

11.1.4 Wird zu irgendeinem Zeitpunkt der Veranstaltung festgestellt, dass

- eine Startnummer oder ein Rallyeschild fehlt, so wird eine Geldstrafe in Höhe von EUR 100,- verhängt;
- beide Startnummern (oder ggf. beide Rallyeschilde) fehlen, so erfolgt Wertungsverlust.

11.2 TÜRSCHILDER

11.2.1 Zwei Startnummernschilder für die Vordertüren Die Startnummern (5 cm breit und 28 cm hoch) sind schwarz auf einem weißen rechteckigen Untergrund in maximal der Größe 50 cm breit und 38 cm hoch.

11.2.2 Die vom Veranstalter zur Verfügung gestellten Startnummern müssen während der gesamten Rallye auf beiden Vordertüren des Fahrzeugs angebracht sein.

11.2.3 Außer dem Farbmuster des Fahrzeugs darf sich kein Zeichnen innerhalb von 10 cm zum Startnummernschild befinden.

11.3 HECKSCHEIBE

Das Rallyeschild für die Heckscheibe des Fahrzeuges muss durchsichtig sein (Klarsichtfolie) und in ein Rechteck mit der Breite von 28 cm und einer Höhe von 15 cm passen. Die Ausgabe eines Rallye-Schildes für die Rückseite ist dem Veranstalter freigestellt. Ist es gemäß Rallye-Ausschreibung vorgesehen, so muss es den vorstehenden Bestimmungen entsprechen.

11.4 SEITENSCHIEBEN

Keine Anwendung im DMSB-Bereich

11.5 DACHSCHILDER

Keine Anwendung im DMSB-Bereich

11.6 RALLYESCHILD AUF DER FRONTHAUBE

11.6.1 Mindestens 1 Rallyeschild für die Frontseite des Fahrzeugs, welches in ein Rechteck mit der Breite von 43 cm und einer Höhe von 21,5 cm passen muss. Dieses Schild muss mindestens den vollen Veranstaltungsnamen und die Startnummer zeigen. Für die Startnummern in den Rallyeschildern ist eine Fläche von 15 cm x 8 cm vorzusehen.

11.6.2 Das Rallyeschild (ggf. die Rallyeschilder) muss während der gesamten Veranstaltung gut sichtbar vorn (und hinten) am Fahrzeug angebracht sein. Das vordere Rallyeschild darf auf keinen Fall - auch nicht teilweise - das amtliche Kennzeichen verdecken.

11.6.3 Bei Verstoß erfolgt eine Geldstrafe in Höhe von EUR 100,- für das verdeckte Kennzeichen.

12. WERBUNG

12.1 WERBEEINSCHRÄNKUNGEN

12.1.1 Den Teilnehmern ist das Anbringen jeglicher Art von Werbung an ihren Fahrzeugen unter folgenden Voraussetzungen gestattet:

- sie muss nach den nationalen gesetzlichen Bestimmungen und den Bestimmungen der FIA und des DMSB erlaubt sein,
- sie darf nicht anstößig sein,
- sie darf nicht politischer oder religiöser Natur sein

- sie muss in Übereinstimmung mit Art. 11.2.3 sein
- sie darf die Sicht der Fahrer durch die Scheiben nicht behindern.

- 12.1.2 Der Name eines Automobilherstellers darf nicht Teil des Veranstaltungsnamens sein.
- 12.1.3 Der Text für eine verbindliche Veranstalterwerbung muss eindeutig in der Veranstaltungsausschreibung beschrieben oder in ein Bulletin vor dem Nennungsschluss veröffentlicht werden.

12.2 FREIWILLIGE VERANSTALTERWERBUNG

- 12.2.1 Der Veranstalter kann die Bewerber auffordern, eine freiwillige Werbung anzubringen. Wenn diese Werbung von einem Bewerber abgelehnt wird, darf das Nenngeld dafür maximal verdoppelt werden. In jedem Fall ist dieser zusätzliche Betrag auf € 2.000 limitiert.
- 12.2.2 Für eine freiwillige Veranstalterwerbung, die sich auf eine Automobilmarke, Reifen, Kraftstoff oder Öl bezieht, kann dem Bewerber kein zusätzliches Nenngeld in Rechnung gestellt werden, wenn dieser diese Werbung ablehnt.
- 12.2.3 Bewerber, die die freiwillige Veranstalterwerbung akzeptieren, müssen die in Veranstaltungsausschreibung aufgeführten Flächen dafür freihalten. *Änderungen an den Werbeaufklebern sind nicht erlaubt.*
- 12.2.4 Der Text für die freiwillige Veranstalterwerbung muss eindeutig in der Veranstaltungsausschreibung beschrieben sein. Wenn die freiwillige Veranstalterwerbung in einem Bulletin veröffentlicht wird und sollte es dabei zu einem Konflikt mit der Werbung des Bewerbers kommen, so kann der Bewerber dieses freiwillige Veranstalterwerbung ablehnen ohne einen zusätzlichen Nenngeldaufschlag zu bezahlen.

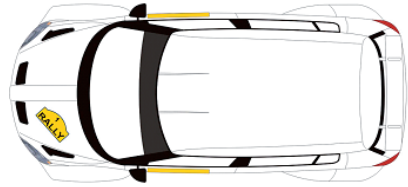
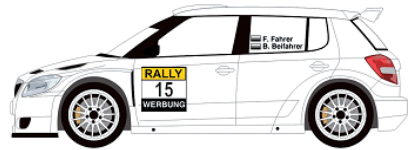
13. FAHRER- UND BEIFAHRERNAMEN

Der jeweils erste Buchstabe des Vornamens und die Nachnamen des Fahrers und des Beifahrers, zusammen mit den Nationalflaggen der ASN, von welcher er seine Lizenz erhalten hat, muss auf den hinteren Seitenscheiben unter folgenden Richtlinien angebracht sein:

- In weiß, Helvetica;
- Anfangsbuchstaben großgeschrieben, restliche Buchstaben in Kleinschrift
- Höhe 6 cm, Strichstärke: 1,0 cm

Der Fahrername muss der obere Name auf beiden Seitenscheiben sein.

14. TÜRSCHILDER / STARTNUMMERN / FAHRER- UND BEIFAHRERNAMEN



FAHRVERHALTEN

15. VERHALTEN

15.1 ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

- 15.1.1 Die Teams müssen sich zu jeder Zeit sportlich verhalten.
- 15.1.2 Die Fahrzeuge dürfen nur abgeschleppt, transportiert oder geschoben werden, um sie wieder auf die Rallyestrecke zu bringen oder die Straße frei zu machen.
- 15.1.3 "Showfahrten (durchdrehende Reifen, etc.) dürfen nur durchgeführt werden, wenn dies in der Veranstaltungsausschreibung erlaubt ist.
- 15.1.4 Die Fahrer müssen immer in Fahrtrichtung der Wertungsprüfung fahren (ausgenommen lediglich das Umdrehen des Fahrzeugs). Jeder Verstoß führt zum Wertungsverlust durch den Rallyeleiter
- 15.1.5 *Bei einer Verbindungsetappe auf öffentlicher Straße darf ein Fahrzeug nur auf vier, frei abrollenden Rädern und Reifen gefahren werden. Jeder Verstoß wird dem Sportkommissaren berichtet, die eine Strafe verhängen können.*

15.2 WÄHREND DES BESICHTIGEN DER WERTUNGS-PRÜFUNGEN

- 15.2.1 Es wird eindringlich darauf hingewiesen, dass das Besichtigen der Wertungsprüfung kein Training ist. Alle Straßenverkehrsbestimmungen des Landes, in welchem die Rallye stattfindet, müssen strikt beachtet werden und die Sicherheit und die Rechte der anderen Verkehrsteilnehmer müssen berücksichtigt werden.
- 15.2.2 Ein Überschreiten der Geschwindigkeitsbeschränkungen während des Besichtigens führt zu nachfolgenden Geldstrafen durch den Rallyeleiter, wie in der Veranstaltungsausschreibung aufgeführt:
Überschreiten der Geschwindigkeitsbeschränkung pro km/h:

Prioritätsfahrer	25 €
allen anderen Fahrer	10 €
- 15.2.3 *Andere Verkehrsverstöße während des Besichtigens führen zur Bestrafung durch den Rallyeleiter gem. Art. 15.4.4.*
- 15.2.4 Die Höhe dieser Geldstrafe wird aufgrund einer von der Polizei auferlegten Geldstrafe nicht geändert.

- 15.2.4 Im Falle eines zweiten Verstößes während der Beobachtung bei derselben Rallye werden die Geldstrafen verdoppelt.
- 15.3 **GESCHWINDIGKEITSÜBERSCHREITUNGEN WÄHREND DER RALLYE**
- 15.3.1 Ein Überschreiten der Geschwindigkeitsbeschränkungen während der Rallye führt zu nachfolgenden Geldstrafe durch den Rallyeleiter, Überschreiten der Geschwindigkeitsbeschränkung pro km/h:
- | | |
|----------------------|------|
| Prioritätsfahrer | 25 € |
| allen anderen Fahrer | 10 € |
- 15.3.2 Die Höhe dieser Geldstrafe wird aufgrund einer von der Polizei auferlegten Geldstrafe nicht geändert.
- 15.3.3 Geschwindigkeits-Übertretungen um mehr als 50 %, unabhängig von anderen Verstößen führen zum Wertungsverlust, ausgesprochen durch den Rallyeleiter.
- 15.4 **STRASSENVERKEHRSBESTIMMUNGEN**
- 15.4.1 Während der gesamten Rallye müssen die Fahrer die Straßenverkehrsbestimmungen des entsprechenden Landes beachten. Verstöße werden dem Rallyeleiter gemeldet.
- 15.4.2 Bei Verstoß eines Teams gegen die Verkehrsbestimmungen, muss der Polizeibeamte oder der Offizielle, der den Verstoß festgestellt hat, den Betroffenen auf dieselbe Art und Weise informieren wie normale Verkehrsteilnehmer.
- 15.4.3 Beschließt die Polizei oder der Offizielle, den betroffenen Fahrer nicht anzuhalten, kann sie den Veranstalter auffordern, die in dieser Ausschreibung festgelegten Strafen zu verhängen, vorausgesetzt dass:
- die Mitteilung über die Ordnungswidrigkeit vor Aushang der vorläufigen Endergebnisse auf offiziellem Weg schriftlich beim Veranstalter eingeht,
 - die Angaben hinreichend sind, um den betroffenen Fahrer eindeutig zu identifizieren sowie den Ort und die Uhrzeit zweifelsfrei feststellen zu können,
 - der Sachverhalt keine andere Auslegung zulässt.
- 15.4.4 Für den 1. Verstoß (nicht Geschwindigkeitsüberschreitung): eine Strafe, die dem Rallyeleiter überlassen bleibt.
- 15.4.5 Für den 2. Verstoß: eine Zeitstrafe von 5 Minuten durch den Rallyeleiter
- 15.4.6 Für den 3. Verstoß: Wertungsausschluss durch die Sportkommissare.

NENNUNGEN

16. NENNUNGSVERFAHREN

16.1 ANZAHL DER NENNUNGEN

Die maximale Anzahl der Nennungen für eine Rallye wird in der Veranstaltungsausschreibung festgelegt.

16.2 EINREICHUNG DER NENNUNGSFORMULARE (LIZENZEN)

Jeder Inhaber einer für das laufende Jahre gültigen Bewerber-/Fahrerlizenz, der an einer Rallye teilnehmen möchte, muss das komplett ausgefüllte Nennungsformu-

lar an das Rallyesekretariat vor dem in der Veranstaltungsausschreibung aufgeführten Datum für den Nennungsschluss schicken. Einzelheiten über den Beifahrer können bis zu einem späteren, in der Veranstaltungsausschreibung aufgeführten Datum nachgereicht werden. Wenn die Nennung per Telefax oder E-Mail oder einem anderen elektronischen Kommunikationsmittel (Online-Nennung) abgegeben wird, so muss dem Veranstalter das Original bis spätestens 3 Tage nach Nennungsschluss vorliegen. Ist der Bewerber nicht einer der Fahrer, so ist eine Kopie der für das laufende Jahr gültige Bewerberlizenz und/oder der Sponsorenlizenz dem Nennungsformular beizulegen.

16.3 ÄNDERUNGEN AUF DEM NENNFORMULAR

Der Bewerber kann das genannte Fahrzeug bis zur Technischen Abnahme durch ein Fahrzeug der gleichen Gruppe und Klasse austauschen.

16.4 AUSTAUSCH DES BEWERBERS UND/ODER FÄHRER

Der Bewerber kann bis zum Nennungsschluss seine Nennung zurückziehen. Nach dem Nennungsschluss kann ein Fahrer ausgetauscht werden mit Zustimmung:

- des Veranstalters bis zum Beginn der Dokumentenabnahme,
- der Sportkommissare ab Beginn dieser Abnahme bis zum Aushang der Liste der zum Start zugelassenen Teams.

Nur der DMSB kann einem Austausch beider Fahrer und dem Bewerber (wenn dieser mit dem einem Fahrer identisch ist) bis zum Beginn der Dokumentenabnahme genehmigen.

16.5 VERPFLICHTUNGEN DER BEWERBER UND FÄHRER

Durch die Unterzeichnung auf dem Nennungsformular unterwerfen sich sowohl der Bewerber als auch die Fahrer allein der Sportgerichtsbarkeit, die im Internationalen Sportgesetz der FIA und dessen Anhängen und in den DMSB Bestimmungen aufgeführt ist, sowie den vorliegenden Bestimmungen und den Bestimmungen der Veranstaltungsausschreibung.

16.6 MANNSCHAFTSNENNUNGEN (ASN REGELUNG)

16.6.1 Als Mannschaften, bestehend aus 3 bis 5 Wettbewerbsfahrzeugen, können schriftlich bis spätestens zum Ende der Dokumentenabnahme genannt werden: National-Mannschaften, Club-Mannschaften, Firmen-Mannschaften.

16.6.2 National-Mannschaften können nur von einem in der FIA vertretenen Land genannt werden. Ihre Bewerber und Teams müssen die Lizenz des betreffenden Landes besitzen. Bei Club- und Firmen-Mannschaften müssen deren Bewerber oder Fahrer einem Automobilclub oder einer Renngemeinschaft angehören, bzw. vom betreffenden Firmen-Bewerber gemeldet werden (Firmen- oder Club-Bewerber-Lizenz).

Der ADAC, AvD, DMV und ADMV sowie deren Regional- und Ortsclubs/Vereine benötigen für die Nennung einer Mannschaft keine Bewerber-Lizenz.

16.6.3 Ein Wettbewerbsfahrzeug kann nur für eine Mannschaft (außer National-Mannschaften) genannt werden.

- 16.6.4 Bestimmungen zur Mannschaftswertung sind in der Veranstaltungsausschreibung festzulegen. Von jeder Mannschaft werden die drei Fahrer mit dem besten Ergebnis gewertet.
- 16.6.5 Der Wertungsausschluss eines Fahrers führt zum Ausschluss der gesamten Mannschaft.

17. NENNUNGSSCHLUSS

17.1 NENNUNGSSCHLUSS - FRISTEN

Der Nennungsschluss darf nicht später als 7 Tage vor dem *Beginn der Dokumentenabnahme* der Rallye liegen. Die Liste der Nennungen sowie die Startreihenfolge der Fahrer müssen mindesten 5 Tage vor der 1. Etappe der Rallye veröffentlicht und dem DMSB zugeschickt werden.

18. NENNGELDER

18.1 VERÖFFENTLICHUNG DER NENNGELDER

Die Höhe der Nenngelder muss in der Veranstaltungsausschreibung veröffentlicht werden.

18.2 ANNAHME DES NENNUNGSFORMULARS

Das Nennungsformular wird nur angenommen, wenn das vollständige Nenngeld und/oder falls erforderlich eine Bestätigung des ASN des Bewerbers beigefügt sind.

18.3 NENNGELDRÜCKERSTATTUNG

Das Nenngeld wird vollständig zurückerstattet:

- an Bewerber, deren Nennung abgelehnt wurde,
- wenn die Rallye nicht stattfindet.

18.4 TEILWEISE NENNGELDRÜCKERSTATTUNG

Das Nenngeld kann zu den in der Veranstaltungsausschreibung aufgeführten Bedingungen teilweise zurückerstattet werden.

19. KLASSEN

19.1 KLASSENUMSTUFUNGEN

Wenn bei der Technischen Abnahme festgestellt wird, dass ein Fahrzeug nicht der Gruppe und/oder Klasse entspricht, für die es genannt wurde, kann dieses Fahrzeug auf Vorschlag des Rallyeleiters durch die Sportkommissare in die passende Gruppe und/oder Klasse umgestuft werden.

19.2 KLASSENZUSAMMENLEGUNGEN

Wenn die Mindestzahl von drei Startern in einer Klasse nicht erreicht werden kann, werden die Teilnehmer in dieser Klasse mit der nächst höheren der gleichen Gruppe zusammengelegt.

BESICHTIGUNG

20. BESICHTIGUNG

20.1 BESICHTIGUNGSFAHRZEUGE

KEINE ANWENDUNG

20.2 REIFEN FÜR BESICHTIGUNGSFAHRZEUGE

KEINE ANWENDUNG

20.3 DAUER UND EINSCHRÄNKUNGEN

20.3.1 Zeitplan

Das Besichtigen der Wertungsprüfungen muss innerhalb eines Zeitplanes wie vom Veranstalter vorgegeben stattfinden. Die Teilnahme an der Besichtigung der Wertungsprüfung ist nicht vorgeschrieben.

20.3.2 Anzahl der Abfahrten

Die Anzahl der Abfahrten für jede Wertungsprüfung ist pro Fahrer auf zwei beschränkt (Wertungsprüfungen, die zweimal befahren werden, werden als eine Wertungsprüfung angesehen). Jeder Verstoß wird den Sportkommissaren gemeldet.

Während dem Abfahren stellen Sportwarte am START und am STOP jeder Wertungsprüfung die Anzahl der Durchfahrten fest. *Es ist den Fahrern nur gestattet in die Wertungsprüfungen über die Startkontrolle ein und über die Zielkontrolle auszufahren.*

20.3.3 Geschwindigkeitsüberschreitung während dem Abfahren

Der Veranstalter kann eine Maximalgeschwindigkeit in den Wertungsprüfungen festlegen. Diese Maximalgeschwindigkeit muss in der Veranstaltungsausschreibung festgelegt sein und kann jederzeit während dem Abfahren überprüft werden.

20.3.4 Shakedown

Die Besichtigung der Shakedown-Strecke muss durch den Veranstalter nicht vorgesehen werden.

20.4 ÄNDERUNGEN VON WERTUNGSPRÜFUNGSSTRECKEN (ASN REGELUNG)

- 20.4.1 Ab Ausgabe der Unterlagen zum Abfahren der Wertungsprüfungen sind Änderungen innerhalb dieser WP-Strecken nur noch als Verkürzungen möglich.

TECHNISCHE ABNAHME

21. VOR DEM START

21.1 ALLGEMEINES

- 21.1.1 Die Fahrzeuge können von einem Repräsentanten des Teams vorgeführt werden, sofern dies nicht in der Veranstaltungsausschreibung anders festgelegt wurde. *Der Veranstalter kann die Technische Abnahme nutzen, um die Fahrer und ihre Fahrzeuge die Öffentlichkeit zu präsentieren. In diesem Fall müssen alle Fahrer an der Technische Abnahme entsprechend einem in der Ausschreibung oder in einem Bulletin veröffentlichten Zeitplan, teilnehmen.*

- 21.1.2 Bei der Abnahme müssen alle Teile der Bekleidung inkl. Helme und ggf. das FIA homologierte Kopfrückhaltesystem z.B. HANS/FHR (*Frontal Head Restraint System*), welche verwendet werden, vorgelegt werden. Ihre Übereinstimmung mit dem Anhang L, Kapitel 111 wird überprüft.

- 21.1.3 Der Bewerber muss das originale FIA Homologationsblatt des betreffenden Fahrzeuges vorweisen.

- 21.1.4 Die Technischen Kommissare können das Fahrge- stell und den Zylinderkopf markieren.
- 21.1.5 Falls bei der Technischen Abnahme festgestellt wird, dass ein Fahrzeug nicht den technischen und/oder Sicherheitsbestimmungen entspricht, kann der Rallyeleiter eine Zeitspanne zugestehen, innerhalb der das Fahrzeug den Bestimmungen entsprechend geändert werden muss oder den Start verweigern.

22. WÄHREND DER RALLYE

22.1 ZUSÄTZLICHE ÜBERPRÜFUNGEN

Überprüfungen der Sicherheitseinrichtungen, einschließ- lich Kleidung, sowie des Fahrzeugs selbst können zu jeder Zeit nach dem Start zur 1. Etappe der Rallye durchgeführt werden.

22.2 VERANTWORTLICHKEIT DER FAHRERS

- 22.2.1 Der Bewerber ist für die technische Übereinstim- mung seines Fahrzeugs während der gesamten Veranstaltung verantwortlich.
- 22.2.2 Der Bewerber ist dafür verantwortlich, dass die eventuell angebrachten Markierungen *ab der Technischen Abnahme* bis zum Ende der Rallye erhalten bleiben. Das Fehlen einer Markierung führt zu einer Meldung an die Sportkommissare.
- 22.2.3 Der Bewerber ist außerdem selbst dafür verant- wortlich, dass jedes von einer Überprüfung betrof- fene Teil wieder ordnungsgemäß eingebaut ist.
- 22.2.4 Jegliche festgestellte Fälschung, insbesondere das Vorweisen einer Markierung als ursprünglich, die aber ausgebessert ist, führt zu einer Meldung an die Sportkommissare.

23. SCHLUSSABNAHME

23.1 PARC FERME AM ENDE DER RALLYE

Nach den Zielformalitäten müssen die Fahrzeuge in einen Parc Ferme verbracht werden und dort verbleiben, bis die- ser auf Anweisung der Sportkommissare geöffnet wird.

23.2 AUSWAHL DER FAHRZEUGE

Eine vollständige und eingehende Untersuchung eines Fahrzeugs, einschließlich dessen Zerlegung, kann nach alleinigem Ermessen der Sportkommissare oder infolge eines Protests oder auch durch Empfehlung des Rallyeleiters an die Sportkommissare veranlasst werden.

23.3 HOMOLOGATIONSPAPIERE

Der Bewerber muss das komplette *original FIA* Homologa- tionsblatt und andere notwendige Zertifikate des betref- fenden Fahrzeuges für die Schlussabnahme bereithalten.

SHAKEDOWN

24. SHAKEDOWN

24.1 ALLGEMEIN

Ein Shakedown kann zu Medien- und Promotionszwecken und für den Bewerber zum Testen des Fahrzeuges organisiert werden. Dem Veranstalter ist die Durchfüh- rung des Shakedown freigestellt.

24.2 ABLAUF DES SHAKEDOWN

- 24.2.1 Der Shakedown muss wie eine reguläre Wertungs- prüfung aufgebaut und organisiert werden, inklu- sive aller notwendigen Sicherheitsmassnahmen.
- 24.2.2 Der Shakedown kann auf einer Super Special Stage oder auf einem Teil einer Wertungsprüfung der Rallye stattfinden.
- 24.2.3 *Die Streckenbeschaffenheit des Shakedowns sollte den Oberflächen der meisten Sonderprüfungen ent- sprechen.*

24.3 VERZICHTSERKLÄRUNG

Jede Person an Bord des Fahrzeugs während des Shake- down, die nicht für die betreffende Rallye genannt ist, muss eine Verzichtserklärung unterzeichnen, die vom Veranstalter zur Verfügung gestellt wird.

24.4 TECHNISCHE ABNAHME

Der Veranstalter muss sicherstellen, dass nur Fahrzeuge am Shakedown teilnehmen, die ohne Beanstandungen die Technische Abnahme passiert haben (Art. 21).

24.5 AUSFALL BEIM SHAKEDOWN

Im Falle eines Ausfalls beim Shakedown muss der Bewer- ber dennoch am Show-Start teilnehmen.

KONTROLLSTELLEN

25. KONTROLLSTELLEN - ALLGEMEINE BESTIM- MUNGEN

25.1 KENNZEICHNUNG DER KONTROLLSTELLEN

Alle Kontrollen, d.h. Durchfahrts- und Zeitkontrollen, Start-, Ziel- und Stop-Kontrollen von Wertungsprüfungen, Sammelkontrollen und Neutralisationszonen werden mit Hilfe der FIA-Standard-Kontrollschilder in Übereinstim- mung mit den Zeichnungen und Entfernungen wie in Anhang I aufgeführt gekennzeichnet.

25.2 ABSPERRUNGEN

Über eine Länge von mindestens 5 m sowohl vor als auch hinter der Kontrollstelle wird der Bereich auf beiden Seiten des Weges durch Absperrungen geschützt, so dass der Kontrollvorgang ungehindert durchgeführt werden kann.

25.3 AUFENTHALTSDAUER IN KONTROLLZONEN

Die Dauer des Aufenthaltes in jeder Kontrollzone darf nicht länger dauern, als für die Durchführung der Kont- rolltätigkeit erforderlich.

25.4 ARBEITSBEREITSCHAFT

- 25.4.1 Die Kontrollstellen werden mindestens 30 Minuten vor der Soll-Ankunftszeit des 1. Wettbewerbsfahr- zeugs geöffnet.
- 25.4.2 Vorbehaltlich einer gegenteiligen Entscheidung des Rallyeleiters stellen sie ihre Tätigkeit 15 Minu- ten nach der Soll-Ankunftszeit - zuzüglich der Ka- renzzeit - des letzten Fahrzeugs ein.

25.5 ABFOLGE DER KONTROLLSTELLEN UND RICHTUNG

- 25.5.1 Die Teams sind unter Strafe eines durch den Rallyeleiter ausgesprochenen Wertungsverlustes ver- pflichtet, alle Kontrollstellen immer in der richtigen

Reihenfolge und in Fahrtrichtung der Rallyestrecke anzufahren.

25.5.2 Ein erneutes Einfahren in die Kontrollzone ist verboten.

25.6 ANWEISUNGEN DES KONTROLLPERSONALS

25.6.1 Die Teams sind verpflichtet, den Anweisungen des Sportwarts einer Kontrolle Folge zu leisten. Missachtung der Anweisung führt zu einer Meldung an die Sportkommissare.

25.6.2 Alle Sportwarte an den Kontrollstellen müssen gekennzeichnet sein. An jeder Kontrolle muss der Kontrollstellenleiter eine besondere Weste tragen, so dass er sofort erkennbar ist.

25.7 Media Zone

Eine abgesperrte Media Zone kann vor dem gelben Schild der Zeitkontrolle vor Serviceparks, Remote Service Zonen oder Sammelkontrollen und im Holding Park vor der Zielrampe eingerichtet werden. Der Zutritt in diese Media Zone ist nur Personen mit einem entsprechenden Ausweis gestattet.

25.8 Austausch von On-Board-Kamera Videobändern

Der Veranstalter kann Punkte festlegen, an den die Videobänder der ON-Board-Kameras ausgetauscht werden können (OBC – on-board camera tape exchange points). Diese Punkte müssen in einem Bulletin, das vom Rallyeleiter veröffentlicht wird, bekanntgegeben werden und dienen ausschließlich zum Austausch von Videobändern.

Videobänder können auch in Media Zonen, Sammelkontrollen oder Parc Fermés und an der Ausfahrt aus einer Remote Refuel Zone im Beisein eines Teammitglieds ausgetauscht werden. Alle Arbeiten werden unter Aufsicht eines Sportwarts oder eine Offiziellen vorgenommen.

26. DURCHFAHRSKONTROLLEN

Die Sportwarte an diesen Kontrollen, die wie in Anhang I aufgeführt gekennzeichnet sind, bestätigen lediglich die Durchfahrt auf der Zeitkarte durch Stempel und/oder Unterschrift ohne Zeiteintrag, sobald sie von dem Fahrer übergeben wird.

27. ZEITKONTROLLEN

27.1 ABLAUF

An diesen Kontrollen tragen die Sportwarte die Zeit in die Zeitkarte ein, zu der das Heft ausgehändigt wurde. Die Zeitnahme erfolgt auf die volle Minute.

27.2 ANKUNFT AN ZEITKONTROLLEN

27.2.1 Der Ablauf beginnt in dem Moment, in dem das Fahrzeug das Zeichen für den Kontrollzonen-Beginn passiert.

27.2.2 Es ist den Teams verboten, zwischen dem Beginn der Kontrollzone und dem Kontrollposten anzuhalten oder anormal langsam zu fahren.

27.2.3 Die eigentliche Zeitnahme und der Zeiteintrag in die Zeitkarte dürfen erst erfolgen, wenn sich beide Fahrer und das Fahrzeug innerhalb der Kontrollzone und in unmittelbarer Nähe des Kontrolltisches befinden.

27.2.4 Die eingetragene Zeit entspricht dem genauen Zeitpunkt, zu dem eines der beiden Mitglieder des

Teams dem verantwortlichen Sportwart die Zeitkarte aushändigt.

27.2.5 Dieser trägt dann, entweder von Hand oder durch den Drucker, die tatsächliche Zeit, zu der die Zeitkarte ausgehändigt wurde, in das Heft ein und nichts weiter.

27.2.6 Die Soll-Ankunftszeit ergibt sich aus der Addition der für den Abschnitt vorgegebenen Fahrzeit und der Startzeit des betreffenden Abschnittes; diese Zeiten werden in Minuten angegeben.

27.2.7 Die Soll-Ankunftszeit liegt in der alleinigen Verantwortung des Teams, das die offiziellen Uhr an dem Kontrolltisch einsehen darf. Die Sportwarte an den Kontrollen dürfen ihnen keine Auskunft über die Soll-Stempelzeit geben.

27.2.8 Das Team wird für zu frühes Eintreffen nicht bestraft, wenn es in der Minute der Sollzeit oder in der vorhergehenden Minute in die Kontrollzone einfährt.

27.2.9 Das Team wird für zu spätes Eintreffen nicht bestraft, wenn es die Zeitkarte an den verantwortlichen Sportwart innerhalb der Minute der Sollzeit aushändigt.

27.2.10 Jegliche Abweichung der tatsächlichen Stempelzeit von der Soll-Ankunftszeit wird wie folgt bestraft:

- a) für Verspätung: 10 Sekunden pro Minute bzw. Bruchteil einer Minute,
- b) für zu frühe Ankunft: 60 Sekunden pro Minute bzw. Bruchteil einer Minute.

27.2.11 Der Veranstalter kann Vorzeit erlauben, ohne dass dies eine Bestrafung nach sich zieht, sofern diese Bestimmung in der Veranstaltungsausschreibung oder in einem späteren Bulletin aufgeführt ist. In diesem Fall entspricht die in der Zeitkarte eingetragene Zeit der Sollzeit und nicht der aktuellen Zeit.

27.2.12 Wenn festgestellt wird, dass ein Team die Regeln für den Ablauf an Zeitkontrollen nicht beachtet hat, muss der Kontrollstellenleiter dies sofort schriftlich dem Rallyeleiter melden.

27.2.13 Der Rallyeleiter kann nach eigenem Ermessen Fahrern, die für zu frühe Ankunft bestraft wurden, solange anhalten bis die ursprünglich geplante SOLL-Ankunftszeit erreicht ist.

27.3 ZEITKONTROLLE VOR EINER WERTUNGSPRÜFUNG

Folgt auf eine Zeitkontrolle eine Startkontrolle für eine Wertungsprüfung, so wird wie folgt verfahren:

27.3.1 An der Zeitkontrolle am Ende eines Abschnittes trägt der verantwortliche Sportwart sowohl die Ankunftszeit des Teams wie auch die vorläufige Startzeit für die Wertungsprüfung in die Zeitkarte ein. Diese muss eine Zeitspanne von mindestens 3 Minuten berücksichtigen, damit das Team sich auf den Start vorbereiten kann und zur Startlinie vorfahren kann.

27.3.2 Wenn zwei oder mehrere Fahrer in der gleichen Minuten ankommen, so entspricht ihre vorläufige Startzeit zur Wertungsprüfung der entsprechenden Reihenfolge bei Ankunft an der vorangegangenen Zeitkontrolle. Wenn die Ankunftszeiten an der vorhergehenden Zeitkontrolle gleich waren, dann werden

die Ankunftszeiten an der vorletzten Zeitkontrolle zur Entscheidung herangezogen, und so weiter.

- 27.3.3 Nach der Zeitkontrolle muss das Fahrzeug in die Startzone der Wertungsprüfung gefahren werden. Dort erfolgt der Start gemäß diesen Bestimmungen.
- 27.3.4 Besteht ein Unterschied zwischen den beiden Eintragungen, so gilt die vom Sportwart eingetragene Startzeit zur Wertungsprüfung als bindend, sofern die Sportkommissare nicht anders entscheiden.
- 27.3.5 Diese Startzeit ist dann gleichzeitig die Startzeit für den nächsten Fahrtabschnitt.
- 27.3.6 *Die Zeitkarte muss den Fahrern in der Minute vor der Startzeit zurückgegeben werden.*

28. WERTUNGSVERLUST FÜR VERSPÄTUNGEN (KARENZZEIT)

28.1 MAXIMAL ERLAUBTE VERSPÄTUNG

Jede Verspätung von mehr als 15 Minuten (ASN-Regelung) gegenüber der Sollzeit auf einem Fahrtabschnitt oder kumuliert 30 Minuten am Ende einer Sektion und/oder Etappe führt zum vom Rallyeleiter ausgesprochenen Wertungsverlust. Der Fahrer darf jedoch ggf. unter den Bestimmungen für die jeweilige Veranstaltung re-starten. Bei der Berechnung dieser Verspätung wird jede tatsächliche Minute voll gezählt und nicht die Bestrafung für Verspätung (10 Sekunden pro Minute).

28.2 ZU FRÜHE ANKUNFT

Das Unterschreiten einer Sollzeit führt in keinem Fall zur Verringerung der Verspätungen, die für den Wertungsverlust zählen (Karenzzeit).

28.3 BEKANNTGABE DES WERTUNGSVERLUSTES

Der Wertungsverlust wegen Überschreitens der Karenzzeit kann nur am Ende einer Sektion bekannt gegeben werden.

29. SAMMELKONTROLLEN (Regrouping)

29.1 VERFAHREN BEI DER ANKUNFT

29.1.1 Bei Ankunft an Sammelkontrollen erhalten die Fahrer Anweisungen über ihre Startzeit. Daraufhin fahren sie ihre Fahrzeuge sofort und direkt in den Parc Fermé. Die Motoren müssen ausgeschaltet werden und die Fahrermittglieder müssen den Parc Fermé verlassen.

29.1.2 Wenn der Aufenthalt in einer Sammelkontrolle nicht länger als 15 Minuten beträgt, dürfen die Teammitglieder innerhalb dieser Sammelkontrolle bleiben.

29.2 VERFAHREN BEI DER AUSFAHRT

Nach einer Sammelkontrolle während einer Etappestarten die Fahrzeuge in der Reihenfolge ihrer Ankunft beim Regrouping.

WERTUNGSPRÜFUNGEN

30. ALLGEMEINES

30.1 ZEITNAHME

Die Zeitnahme für die Wertungsprüfungen erfolgt auf Zehntel-Sekunden genau.

31. WERTUNGSPRÜFUNGSSTART

31.1 STARTLINIE - STARTARTEN

31.1.1 Die Wertungsprüfungen beginnen grundsätzlich mit einem stehenden Start, wobei das Fahrzeug auf der Startlinie positioniert ist. Eine Ausnahme bildet der Start bei Rundkursen.

31.1.2 Rundkurse (ASN – Regelung)

Die Durchführung von Wertungsprüfungen in Form von Rundkursen stellt besonders hohe Anforderungen an die Organisation.

- Maximalzeit bei Rundkursen = die schnellste Zeit der jeweiligen Klasse (Division) / Gruppe/ Gesamtklassement + 5 Minuten.

- Bei Überschreiten der Rundenzahl zählt die tatsächlich gefahrene Zeit, einschließlich der zuviel gefahrenen Runden, höchstens jedoch die Maximalzeit.

- Bei Unterschreiten der Rundenzahl wird die Maximalzeit angerechnet.

- In keinem Falle wird dem Teilnehmer mehr als die Maximalzeit angerechnet.

Die Einhaltung der vorgeschriebenen Rundenzahl wird durch Sachrichter deren Namen in der Rallye-Ausschreibung oder einem Bulletin veröffentlicht werden und/oder Zeitnehmer überwacht.

Für Wertungsprüfungen auf DMSB abgenommenen Rennstrecken gelten die dafür maßgebenden Sicherheitsbestimmungen (DMSB-Streckenlizenz). Dabei ist sicherzustellen, dass die Anzahl der gleichzeitig auf der Strecke befindlichen Fahrzeuge die der Streckenlizenz nicht überschreitet. Die Startart ist freigestellt.

Es werden drei Startarten bei Rundkursen unterschieden:

a) Fliegender Start mit Einzelaufstellung

Die Zeitnahme (Start) erfolgt nicht bei dem tatsächlichen Start des Fahrzeuges (Vorstart), sondern erst nach Zurücklegen einer kurzen Distanz. Der Startabstand zwischen den Fahrzeugen muss grundsätzlich 1 Minute betragen. Aus Sicherheitsgründen sind Abweichungen möglich, der Startabstand muss jedoch mindestens 40 Sekunden betragen. Die Zeitnahme am Start muss mittels Uhr mit Drucker erfolgen.

Die Anzahl der Runden ist auf zwei, zuzüglich Auslauf begrenzt.

b) Fliegender Start mit Gruppeneufstellung

Hierbei handelt es sich um eine Sonderform der Rundkursdurchführung (z.B. Zuschauer-Rundkurs), die jedoch nur einmal pro Veranstaltung verwendet werden soll. Die Zeitnahme (Start) erfolgt nicht bei dem tatsächlichen Start des Fahrzeuges (Vorstart), sondern erst nach Zurücklegen einer kurzen Distanz von nicht mehr als 2 m. Der Abstand zwischen zwei Teilnehmern muss mindestens 10 Sekunden betragen und für alle Teilnehmer in etwa gleich sein. Die Zeitnahme am Start muss mittels Lichtschranke

und Drucker erfolgen. Die Rundenzahl ist auf 5 plus Auslauf begrenzt. Wichtigstes Kriterium bei der Planung der Rundenzahl ist es, diese auf die Beschaffenheit und die Straßenbreite der WP-Strecke abzustimmen. Eine sorgfältige Streckenabnahme soll die maximale Anzahl der für die Strecke zulässigen Fahrzeuge festlegen.

Nach einer solchen WP ist eine Sammelkontrolle vorzusehen, um die angefallenen organisatorisch bedingten Zeitverluste auszugleichen.

c) Stehender Start mit Gruppenaufstellung

Diese Startart darf nur auf DMSB-abgenommenen Rennstrecken erfolgen. Die Zeitnahme erfolgt, wenn der Starter das Zeichen zum Start gibt. Die Zeitnahme am Start und am Ziel muss mittels Uhr mit Drucker erfolgen. Die Rundenzahl ist nicht begrenzt.

Sollte ein Anzählen der Teilnehmer nicht möglich sein, so muss dennoch ein eindeutiges, in der Veranstaltungsausschreibung festgelegtes Startsignal gegeben werden.

Im Übrigen gelten für den Vorstart beim Verfahren mit fliegendem Start die gleichen Bestimmungen wie für den Start bei Start-Zielprüfungen.

31.2 STARTABLAUF

31.2.1 Das elektronische Startsystem muss für die Fahrer an der Startlinie gut sichtbar sein und kann entweder in Form eines Count-Down-Systems und/oder aufeinander folgender Startlichter angezeigt werden. In jedem Fall muss das System in der Veranstaltungsausschreibung beschrieben werden.

31.2.2 Das elektronische Startsystem kann mit einer Vorrichtung (Lichtschranke) verbunden sein, die aufzeichnet, wenn ein Fahrzeug die Startlinie vor dem korrekten Signal verlässt.

31.3 MANUELLES STARTVERFAHREN

Wenn nach Rückgabe der Zeitkarte an das Team ein manuelles Startverfahren verwendet werden muss, zählt der Sportwart am Start laut: 30", 15", 1 0" und die letzten 5 Sekunden einzeln. Nach Ablauf der letzten 5 Sekunden wird das Startzeichen gegeben.

31.4 VERSPÄTUNG AM START DURCH VERSCHULDEN DER FAHRER

31.4.1 Im Falle eines verspäteten Starts durch Verschulden der Fahrer, trägt der Sportwart eine neue Startzeit in die Zeitkarte ein, wobei dann für jede Minute oder Bruchteile einer Minute eine Zeitstrafe von 1 Minute verhängt wird.

31.4.2 Fahrer, die den Start einer Wertungsprüfung zu der ihnen zugeteilten Zeit verweigern, werden den Sportkommissaren gemeldet, egal ob die Wertungsprüfung durchgeführt wurde oder nicht.

31.4.3 Jedes Fahrzeug, das innerhalb der 20 Sekunden nach Erteilen des Startsignals nicht von der Startlinie starten kann, wird mit Wertungsverlust belegt und das Fahrzeug wird sofort an einen sicheren Platz geschoben.

31.5 VERSPÄTUNG EINER WERTUNGSPRÜFUNG

Wenn der Ablauf einer Wertungsprüfung um mehr als 20 Minuten verspätet bzw. unterbrochen ist, müssen die Zuschauer vor Durchfahrt des nächsten Wettbewerbsfahrzeuges darüber informiert werden dass die Wertungsprüfung gleich wieder starten wird. Andernfalls muss die Wertungsprüfung abgebrochen werden.

31.6 FEHLSTART

Ein Fehlstart, insbesondere einer, der vor Erteilen des Startzeichens durch den Starter erfolgt, wird wie folgt bestraft:

- 1. Verstoß: 10 Sekunden
- 2. Verstoß: 1 Minute
- 3. Verstoß: 3 Minuten

Weitere Verstöße: Nach Ermessen der Sportkommissare. Dies schließt jedoch nicht schwerere Strafen aus, die von den Sportkommissaren verhängt werden können, wenn sie dies für erforderlich halten. Für die Berechnung der Fahrzeit wird die tatsächliche Startzeit berücksichtigt.

32. ZIEL DER WERTUNGSPRÜFUNGEN

32.1 ZIELLINIE

Bei Sonderprüfungen muss das Ziel fliegend durchfahren werden. Ein Anhalten zwischen dem gelben Hinweisschild und dem Stoppzeichen ist verboten und führt zu einer Meldung an die Sportkommissare. Die Zeitnahme erfolgt an der Ziellinie mit Lichtschranke und einer zusätzlichen Stoppuhr als Back-up. Die Zeitnehmer müssen auf Höhe der Ziellinie, die durch ein Zeichen mit Zielflagge auf roten Hintergrund gekennzeichnet ist, positioniert sein.

32.2 STOP-KONTROLLE

Das Team muss an der durch das rote STOP-Schild gekennzeichneten STOP-Kontrolle anhalten, damit seine Zielzeit in die Zeitkarte eingetragen wird (Stunden, Minuten, Sekunden und Zehntel-Sekunden). Wenn die Zeitnehmer die genaue Zielzeit an den Kontrollposten nicht sofort übermitteln kann, kann dieser in der Zeitkarte nur die Durchfahrt bestätigen. Die Zeit wird bei der nächsten Neutralisation oder Sammelkontrolle eingetragen.

33. UNTERBRECHUNG/ABBRUCH EINER WERTUNGSPRÜFUNG

Falls eine Sonderprüfung aus irgendeinem Grund unterbrochen oder endgültig abgebrochen werden muss, können die Sportkommissare jedem betroffenen Team eine Zeit zuordnen, die sie als die fairste Zeit ansehen. Jedoch darf kein Team, das ganz oder teilweise für den Abbruch der Sonderprüfung verantwortlich ist, Vorteile aus dieser Maßnahme ziehen. Ihm wird die Zeit angerechnet, die es tatsächlich gefahren hat.

34. TEILNEHMERSICHERHEIT

34.1 AUSRÜSTUNG DER TEAMMITGLIEDER

Sobald das Fahrzeug auf einer Wertungsprüfung fährt, müssen die Fahrzeuginsassen homologierte Schutzhelme tragen, die Sicherheitsgurte anlegen und die komplette vorgeschriebene Kleidung und Ausrüstung gemäß ISG , Anhang L, Kapitel III - Fahrerausrüstung tragen. Jeder Ver-

stoß wird durch den Rallyeleiter bestraft, der diesen Fall auch an die Sportkommissare zur Entscheidung weiterreichen kann.

34.2 SOS/OK SCHILD

34.2.1 In jedem Wettbewerbsfahrzeug muss sich ein rotes "SOS" Schild und auf der Rückseite ein grünes "OK" Schild in Größe DIN A3 befinden.

34.2.2 Bei einem Unfall, bei dem dringend ärztliche Hilfe erforderlich ist, sollte - wenn möglich - das rote "SOS" Schild unmittelbar den darauf folgenden Fahrzeugen und jedem eventuell zur Hilfe kommenden Hubschrauber gezeigt werden.

34.2.3 Jedem Fahrer, dem das rote "SOS" Schild gezeigt wird oder das ein Fahrzeug sieht, das in einen schweren Unfall verwickelt ist und bei dem sich beide Fahrer innerhalb des Fahrzeugs befinden, das rote "SOS" Schild aber nicht zeigen, muss sofort und ohne Ausnahme anhalten, um Hilfe zu leisten. Alle nachfolgenden Fahrzeuge müssen ebenfalls anhalten. Das zweite Fahrzeug an der Unfallstelle muss weiterfahren und den nächsten Funkposten informieren. Die nachfolgenden Fahrzeuge müssen die Straße für Notfahrzeuge freihalten. *Alle Fahrer die von diesem Vorgang betroffen wurden, erhalten eine faire Zeit gem. Art. 33.*

34.2.4 Bei einem Unfall, bei dem eine unmittelbare ärztliche Hilfe nicht erforderlich ist, muss ein Fahrermitglied den nachfolgenden Fahrzeugen und einem eventuell zur Hilfe kommenden Hubschrauber das "OK" Schild zeigen.

34.2.5 Wenn die Fahrer das Fahrzeug verlassen, muss das "OK" Schild so aufgestellt werden, dass es für andere Teilnehmer gut sichtbar ist.

34.2.6 Jeder Fahrer, der dazu in der Lage ist, jedoch den v.a. Bestimmungen nicht nachkommt, wird dem Rallyeleiter gemeldet.

34.2.7 Im Road Book muss eine Seite mit dem Verhalten bei einem Unfall beinhaltet sein.

34.2.8 Jeder Fahrer, der ausgefallen ist, muss diesen Ausfall dem Veranstalter so schnell wie möglich melden, Fälle höherer Gewalt ausgenommen. Jeder Fahrer, die diese Vorschrift nicht beachtet, kann von den Sportkommissaren bestraft werden.

34.3 UNFALLMELDUNG

Wenn ein Fahrer in einen Unfall verwickelt wird, bei dem ein Zuschauer verletzt wird, muss der betreffende Fahrer am Unfallort bleiben und das nachfolgende Fahrzeug anhalten. Dessen Fahrer muss den Unfall der nächsten Funkstation wie im Road-Book aufgeführt und an der Strecke gekennzeichnet melden. In Zusammenhang mit den Verfahrensweisen bei Unfällen müssen außerdem die nationalen gesetzlichen Bestimmungen der Bundesrepublik Deutschland beachtet werden. *Alle Fahrer die von diesem Vorgang betroffen wurden, erhalten eine faire Zeit gem. Art. 33.*

34.4 ROTES WARNDREIECK

34.4.1 Jedes Wettbewerbsfahrzeug muss ein rotes reflektierendes Warndreieck mit sich führen. Wenn das Fahrzeug auf einer Sonderprüfung anhält,

muss dieses Warndreieck von Fahrer oder Beifahrer an gut sichtbarer Stelle in einem Abstand von mindestens 50 m vor dem Wettbewerbsfahrzeug aufgestellt werden, um die nachfolgenden Fahrer zu warnen. Jeder Verstoß kann zu einer Bestrafung durch die Sportkommissare führen.

34.4.2 Das Warndreieck muss auch aufgestellt werden, wenn das Fahrzeug abseits der Strecke steht.

34.5 VERWENDUNG GELBER FLAGGEN

ASN Regelung

STILLGEHALTEN

- Geschwindigkeit verringern - Überholverbot
- Richtungswechsel möglich
- Gefahr auf oder neben der Fahrbahn

GESCHWENKT - LIEGENDE 8

- Geschwindigkeit verringern - Überholverbot
- Richtungswechsel oder Anhalten möglich
- Strecke teilweise oder komplett blockiert

35. SUPER SPECIAL STAGES

35.1 CHARAKTERISTIK EINER SUPER SPECIAL STAGE

35.1.1 Wenn mehr als ein Fahrzeug gleichzeitig startet, muss die Strecke ein Rundkurs sein. Für jedes Fahrzeug muss der gleiche Startablauf vorgesehen werden. Es ist weiterhin erlaubt, die Startlinie für die Fahrzeuge versetzt zu gestalten, damit die Längen der Prüfung für die verschiedenen Startpunkte angeglichen werden.

35.1.2 Die Durchführung einer Super Special Stage ist dem Veranstalter freigestellt.

35.2 ABLAUF EINER SUPER SPECIAL STAGE

Die besonderen Bestimmungen bzgl. Ablauf, Startreihenfolge und Startzeitabstände einer Super Special Stage müssen in der Veranstaltungsausschreibung aufgeführt sein.

35.3 SICHERHEITSPLAN

35.3.1 Ein separater Sicherheitsplan muss dem DMSB zur Kenntnisnahme eingereicht werden.

35.3.2 Auf der Super Stage ausgefallene Fahrzeuge, werden, um die Sicherheit zu gewährleisten, vom Veranstalter am Ende der Prüfung abtransportiert.

PARC FERME

36. PARC FERME BESTIMMUNGEN

36.1 ANWENDUNG

Die Fahrzeuge unterliegen den Parc fermé - Bestimmungen:

36.1.1 Vom Zeitpunkt der Einfahrt in eine Sammelkontrolle oder in einen Parc Fermé am Ende eines Tages bis sie eine(n) von diesen verlassen.

36.1.2 Vom Zeitpunkt der Einfahrt in eine Kontrollzone bis zum Verlassen derselben.

36.1.3 Nach der Zieleinfahrt am Ende der Rallye bis zur Öffnung des Parc Fermé nach Bestätigung durch die Sportkommissare.

36.2 ZULÄSSIGES PERSONAL INNERHALB DES PARC FERME

36.2.1 Nach Abstellen des Fahrzeugs im Parc Ferme müssen die Fahrer den Motor abstellen und den Parc Ferme sofort verlassen. Außer den Offiziellen der Rallye, die eine entsprechende Aufgabe ausüben, darf sich niemand im Parc Ferme aufhalten.

36.2.2 Die Teams dürfen den Parc Fermé 10 Minuten vor ihrer Startzeit betreten.

36.3 SCHIEBEN EINES FAHRZEUGS IM PARC FERME

Nur den diensthabenden Offiziellen und/oder den Fahrermitgliedern ist es erlaubt, ein Wettbewerbsfahrzeug innerhalb eines Parc Fermé zu schieben.

36.4 TECHNISCHE UNTERSUCHUNGEN

Untersuchungen durch die technischen Kommissare können innerhalb des Parc Fermé ausgeführt werden.

36.5 REPARATUREN IM PARC FERMÉ

36.5.1 Halten die Technischen Kommissare den Zustand eines Fahrzeugs für derart schlecht, dass die Sicherheit beeinträchtigt ist, kann das Fahrzeug mit Zustimmung des Obmanns der Technischen Kommissare im Parc Fermé repariert werden. Es ist **einem** (1) Teammitglied erlaubt das Fahrzeug in Übereinstimmung mit dem Anhang J zu reparieren und/oder FIA homologierte Sicherheitsausrüstung zur ersetzen.

36.5.2 Die Fahrer und bis zu 3 weitere Teammitglieder dürfen unter Aufsicht eines zuständigen Sportworts oder Technischen Kommissars eine neue Scheibe/neue Scheiben einbauen.

36.5.3 Wenn die Reparaturen nicht vor der vorgesehenen Restartzeit des Teams abgeschlossen sind, erhält das Team nach der Reparatur eine neue Startzeit. Die Bestrafung hierfür beträgt 10 Sekunden je Minute oder Bruchteil einer Minute.

STARTS UND RESTARTS

37. SHOW – START

Zur Erhöhung des Öffentlichkeits- und Medieninteresses der Rallye kann ein Show-Start durchgeführt werden. Die Startabstände und -reihenfolge für einen Show-Start liegen im Ermessen des Veranstalters. Zeitplan und Ort jeder Zeremonie müssen in der Veranstaltungsausschreibung aufgeführt sein. Wenn es einem Fahrer nicht möglich ist, mit seinem Rallye-Fahrzeug am Show-Start teilzunehmen, so darf er a der 1. Etappe zu seiner vorgesehenen Zeit starten, vorausgesetzt, die Sportkommissare werden hierüber in ihrer 1. Sitzung informiert und vorbehaltlich der notwendigen technischen Kontrollen. Das betreffende Team muss dennoch zu seiner vorgesehenen Zeit am Show-Start teilnehmen und seine Overalls tragen.

38. START DER RALLYE

38.1 STARTPARK

Vor dem Start kann der Veranstalter alle Wettbewerbsfahrzeuge in einem Startpark versammeln, in welchem die Fahrzeuge höchstens 4 Stunden vor der Startzeit wie in der Veranstaltungsausschreibung aufgeführt einge-

bracht werden müssen. Die Strafen (nur Geldstrafen) für ein verspätetes Ein-bringen des Fahrzeugs in den Startpark müssen in der Veranstaltungsausschreibung aufgeführt sein. *Im Startpark ist kein Service erlaubt.*

38.2 MAXIMALE VERSPÄTUNG AM START

Fahrzeuge mit mehr als 15 Minuten Verspätung am Start einer Sektion werden nicht zum Start dieser Sektion zugelassen.

39. STARTREIHENFOLGE UND – ABSTÄNDE

39.1 ANFORDERUNGEN AN EINE NEUE STARTREIHENFOLGE

Die Startreihenfolge bleibt unverändert, bis mindestens 10 % der Gesamtlänge an Sonderprüfungsstrecken gemäß dem endgültigen Zeit- und Streckenplan gefahren wurde.

39.2 STARTREIHENFOLGE ZUR 1. ETAPPE

Die Startreihenfolge für die 1. Etappe ist wie folgt:

FIA Prioritätsfahrer

ASN gesetzte Rallye Fahrer

Alle anderen Bewerber starten in einer Reihenfolge nach Ermessen des Veranstalters.

39.3 STARTREIHENFOLGE DER FOLGENDEN ETAPPEN

Die Startreihenfolge für die folgenden Etappen wird durch das vorläufige Gesamtklassement am Ende der letzten Sonderprüfung der vorhergehenden Etappe bestimmt unter Ausschluss einer eventuellen Super Special Stage, wenn diese die letzte Sonderprüfung der vorangehenden Etappe war.

39.4 STARTABSTÄNDE

Die Fahrzeuge starten grundsätzlich in Minutenabstand. Hiervon abweichend kann in der Veranstaltungsausschreibung ein längerer Abstand festgelegt werden.

39.5 REPOSITIONIERUNG VON FAHRERN

Der Rallyeleiter kann aus Sicherheitsgründen wie im ISG, Artikel 141 angeführt, Fahrer repositionieren und informiert hierüber umgehend die Sportkommissare

SERVICE

40. SERVICEARBEITEN – ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

40.1 SERVICEARBEITEN

40.1.1 Ab der ersten Zeitkontrolle dürfen Servicearbeiten an einem Rallye-Fahrzeug nur in den Serviceparks und in Remote Service Zonen durchgeführt werden.

40.1.2 Die Fahrer darf jedoch unter ausschließlicher Verwendung der an Bord mitgeführten Ausrüstung und ohne jegliche fremde Hilfe jederzeit Servicearbeiten am Fahrzeug durchführen, es sei denn, dies ist ausdrücklich verboten.

40.2 TEAMMITGLIEDER & SERVICEBESCHRÄNKUNGEN

40.2.1 Die Anwesenheit von Teammitgliedern oder irgendwelchen Team-Transportmitteln (einschließlich Hubschrauber) im Umkreis von 1 Kilometer zu ihrem Wettbewerbsfahrzeug ist verboten, ausgenommen:

- in den Serviceparks und außenliegenden Servicezonen
- in Tankzonen
- für 1 Teammitglied pro Fahrzeug auf offiziellen Autowaschplätzen
- wo aufgrund eines Bulletins erlaubt
- auf Sonderprüfungen (ab der gelben Vorankündigung vor der Zeitkontrolle bis zum Stop-Schild am Ende der Sonderprüfung)
- in einer Mediazone
- wenn die Wettbewerbsfahrzeuge, die der gemäß Road-Book vorgeschriebenen Strecke folgen, die gleiche/n Strecke/n zur gleichen Zeit befahren müssen wie Teammitglieder, sofern sie nicht gleichzeitig an der gleichen Stelle anhalten.

40.2.2 Die Übergabe von Essen, Getränken, Bekleidung und Informationen (Datenkarten, Streckenbücher, etc.) an das oder vom Team ist im Servicepark, in Remote Service Zonen oder in Media Zonen erlaubt.

41. SERVICEPARKS

41.1 ZEITPLAN FÜR SERVICEPARKS

Der Zeitplan in den Serviceparks für jedes Rallyefahrzeug ist wie folgt:

41.1.1 10 Minuten vor der ersten Sonderprüfung einer jeden Etappe.

- Nicht vorgeschrieben für die 1. Etappe, ausgenommen nachfolgend zu einem Wettbewerbselement und einem Parc Fermé über Nacht,

41.1.2 15-30 Minuten zwischen zwei Gruppen von Sonderprüfungen.

- *Optional für Remote Service Zonen*
Vorangestellt kann sich eine 3-Minuten Technische Zone befinden, die sich auch innerhalb einer Sammelkontrolle befinden kann.

41.1.3 45 Minuten am Ende von Etappe 1 (wenn eine 2.Etappe folgt) alternativ hierzu ist die Einrichtung eines 45 Minuten Flexi-Service

- Vorangestellt kann sich eine 3-Minuten Technische Zone befinden, die sich auch innerhalb einer Sammelkontrolle befinden kann*

41.2 KENNZEICHNUNG DER SERVICEPARKS

Serviceparks werden im Zeit- und Streckenplan der Rallye mit je einer Zeitkontrolle bei Einfahrt und bei der Ausfahrt gekennzeichnet.

41.3 GESCHWINDIGKEIT INNERHALB DER SERVICEPARKS

Die Höchstgeschwindigkeit für *Wettbewerbs- und Servicefahrzeuge* innerhalb eines Serviceparks beträgt 30 km/h. oder weniger falls in der *Veranstaltungsausschreibung festgelegt*. Jeder Verstoß gegen diese Geschwindigkeitsbegrenzung führt zu einer Bestrafung durch die Sportkommissare.

41.4 PLAN DER SERVICEPARKS

41.4.1 Der Veranstalter muss innerhalb des Serviceparks für jedes Team eine Servicefläche definieren. Alle Team-Fahrzeuge müssen durch "Service" Schilder gekennzeichnet sein und innerhalb der vorgesehenen Fläche untergebracht werden.

41.4.2 Weitere Teamfahrzeuge welche nicht in der vorgesehenen Service Zone geparkt werden können, müssen in unmittelbarer Nähe der Service Zone untergebracht werden. Diese Teamfahrzeuge müssen durch Schilder "Auxiliary" gekennzeichnet sein, die vom Veranstalter zur Verfügung gestellt werden.

42. ENT- UND/ODER BETANKEN IM SERVICEPARK

Sofern es als Teil der Servicearbeiten notwendig ist, das Fahrzeug zu betanken oder den Tank zu entleeren (z. B. beim Austausch eines Kraftstofftanks oder einer Kraftstoffpumpe), so ist dies in einem Servicepark unter den folgenden Bedingungen erlaubt:

- die Arbeiten werden mit Wissen des Veranstalters durchgeführt,
- Feuerlöscher mit Bedienpersonal sind vom Bewerber zur Verfügung zu stellen
- während des Betankens und/oder Entleerens dürfen keine anderen Arbeiten am Fahrzeug durchgeführt werden,
- um das Fahrzeug herum wird eine angemessene Sicherheitsabstand vorgesehen,
- es wird nur so viel Kraftstoff nachgefüllt, damit die nächste Tankzone erreicht werden kann.

43. FLEXI-SERVICE - 45'

43.1 ALLGEMEINES

Der 45' Flexi - Service erlaubt das Entfernen der Wettbewerbsfahrzeuge aus einem Parc Ferme zum danebenliegenden Servicepark mit gemeinsamer Ein- und Ausfahrt-Zeitkontrolle

43.2 ABLAUF DES FLEXI-SERVICE UND ZEITPLÄNE

43.2.1 Zur Durchführung eines 45' Flexi-Service fahren die Fahrzeuge zunächst in den Parc Fermé.

43.2.2 Die Teams fahren anschließend entweder in den Servicepark ein oder lassen ihr Fahrzeug im Parc Fermé.

43.2.3 Das Wettbewerbsfahrzeug kann dann durch einen bevollmächtigten Vertreter des Bewerbers nur einmal vom Parc ferme zum Service Park und wieder zurück gefahren werden. Hierbei müssen alle Formalitäten in Bezug auf Vorlage der Kontrollkarten und damit zusammenhängenden Bestrafungen beachtet werden.

43.2.4 Das Wettbewerbsfahrzeug kann in den Parc ferme zurückgebracht werden, bevor die 45 Minuten abgelaufen sind.

43.2.5 Der Zeitraum, in der Flexi-Service durchgeführt werden kann, liegt im Ermessen des Veranstalters, muss jedoch deutlich im Zeitplan aufgeführt sein.

44. REMOTE SERVICE ZONEN (RSZ)

44.1 ALLGEMEINES

Remote Service Zonen können unter folgenden Bedingungen eingerichtet werden:

- Die Zonen sind durch eine Zeitkontrolle jeweils am Ein- und Ausgang definiert
- Die Servicezeit darf nicht länger als 15 Minuten für jedes Fahrzeug sein
- Vor der RSZ kann eine Technische Zone mit 3 Minuten eingerichtet

- Nach der RSZ wird eine Reifenmarkierungszone eingerichtet
- Nur Teammitglieder, Offizielle der Veranstaltung und Medienvertreter mit entsprechenden Ausweisen dürfen die RSZ betreten.

- Um den öffentliche Wirksamkeit zu erhöhen, wird den Veranstaltern empfohlen RSZ's in Innenstädten oder auf öffentlichen Plätze zu organisieren.

44.2 ANZAHL VON MITGLIEDERN

44.2.1 In einer RSZ können folgende Teammitglieder an ihrem Fahrzeug arbeiten:

- Für ein Fahrzeug, die Fahrer und bis zu 4 weitere Teammitglieder. Diese Teammitglieder müssen während sich das Fahrzeug innerhalb der RSZ befindet dieselben bleiben.

44.2.2 Die RSZ's müssen so geplant werden, das es den Teams ermöglicht wird das dieselben Teammitglieder sowohl im Servicepark als auch in den RSZ's sein können, wenn Sie die vorgeschlagene Strecke benutzen. Das Ersetzen von Getränkebehältern wird nicht als Arbeit am Fahrzeug betrachtet.

44.3 ZUGELASSENE AUSTRÜSTUNG UND WERKZEUGE

44.3.1 In einer Remote Service Zone ist folgendes zugelassen:

- die Benutzung von Wagenheber, Böcke, Rampen, Radschlüssel, Drehmomentschlüssel, Handwerkzeug und Leitungswasser.
- die Benutzung von Ausrüstung und Teile die sich im Wettbewerbsfahrzeug befinden
- die Benutzung von Batterie getriebenen Werkzeugen inklusive jeder notwendigen Beleuchtung
- die Befüllung des Fahrzeugs mit Leitungswasser mit den dazu notwendigen Hilfsmittel
- die Bremsentlüftung und Fahrzeugreinigungsgereäte
- die Benutzung von Papiertüchern
- die Benutzung von Fensterreinigungsmaterial

44.3.2 Während der Arbeiten muss das Fahrzeug auf einer Unterlage stehen.

44.3.3 *Es ist erlaubt das Wettbewerbsfahrzeug mit einem Kabel an einem Computer, der sich innerhalb der Remote Service Zone befindet zu verbinden. Dieser Computer kann von einer zusätzlichen Person (zusätzlich zu den 4 erlaubten Teammitgliedern) bedient werden. Diese Person darf weder das Fahrzeug noch Teile, die im Fahrzeug montiert werden sollen berühren.*

44.3.4 Die Montage von Zusatzscheinwerfern ist in der RSZ's erlaubt. Die Zusatzscheinwerfer und die notwendigen Montagewerkzeuge können mit einem Servicefahrzeug zur RSZ gebracht werden. Reifenwechsel ist erlaubt, die notwendigen Reifen können durch ein Servicefahrzeug gebracht werden.

44.3.5 *Werkzeuge und Teile vom Fahrzeug können in der Remote Service Zone verbleiben und können nach dem das Fahrzeug die Zone verlassen hat entfernt werden.*

ERGEBNISSE & ADMINISTRATIVE VORSCHRIFTEN NACH DER VERANSTALTUNG

45. RALLYE-ERGEBNISSE

45.1 ERSTELLUNG DER ERGEBNISSE

Die Ergebnisse werden durch Addition aller auf den Wertungsprüfungen gefahrenen Zeiten sowie der Zeitstrafen, die auf der Strecke verhängt wurden, und aller anderen Zeitstrafen ermittelt.

45.2 VERÖFFENTLICHUNG DER ERGEBNISSE

Die zu veröffentlichenden Ergebnisse während der Rallye sind wie folgt:

45.2.1 Inoffizielle Ergebnisse: Ergebnisse, die von der Rallyeleitung im Verlauf der Rallye verteilt werden,

45.2.2 Inoffizielle Zwischenergebnisse: Ergebnisse, die am Ende einer Etappe veröffentlicht wird,

45.2.3 Vorläufige Endergebnisse: Ergebnisse, die vom Veranstalter am Ende der Rallye veröffentlicht werden,

45.2.4 Offizielle Endergebnisse: Ergebnisse, die von den Sportkommissaren bestätigt wurde.

45.2.5 Bei einer Verspätung des Aushangs der Ergebnisse muss die neue Aushangzeit an der Offiziellen Aushangtafel veröffentlicht werden.

45.3 GLEICHSTAND BEI EINER RALLYE

Bei Gleichstand in einer Rallye wird der Bewerber zum Sieger erklärt, der in der ersten Sonderprüfung, die keine Super Special Stage ist, die beste Zeit erreicht hat. Sollte auch hier Zeitgleichheit bestehen, werden die besseren Zeiten der 2., 3., 4. usw. Sonderprüfung herangezogen.

45.4 FAIRE UND UNPATEIISCHE BERICHTERSTATTUNG

Der Veranstalter eines Wettbewerbs muss dafür sorgen, dass jede Übertragung fair und unparteiisch ist und dass die Ergebnisse der Veranstaltung nicht falsch dargestellt werden.

46. PROTESTE UND BERUFUNGEN

46.1 EINLEGEN EINES PROTESTES ODER EINER BERUFUNG

Alle Proteste und/oder Berufungen müssen gemäß den Bestimmungen des Kapitels XII und XIII des internationalen Sportgesetzes (ISG) eingereicht werden.

46.2 PROTESTGEBÜHR

Siehe Veranstaltungsausschreibung Art. 15.2 und / oder DMSB-Gebührenordnung

46.3 KOSTENVORSCHUSS

Wenn ein Protest die Demontage und Montage eines klar bezeichneten Teils des Fahrzeugs erfordert, *legen die Sportkommissare die Höhe des Kostenvorschusses fest. Sie werden dabei von den Technischen Kommissaren unterstützt.*

46.4 KOSTEN

46.4.1 Die durch die Arbeit und den Fahrzeugtransport verursachten Kosten müssen vom Protestführer getragen werden, wenn sich der Protest als unbegründet erweist. Andernfalls müssen sie von dem Bewerber, gegen den der Protest gerichtet war,

getragen werden, wenn dem Protest stattgegeben wird.

46.4.2 Falls sich der Protest als nicht begründet erweist und die durch den Protest verursachten Kosten (Überprüfung, Transport etc.) höher sind als der eingezahlte Kostenvorschuss, so muss der Protestführer die Differenz entrichten. Liegen die Kosten niedriger, wird die Differenz erstattet.

46.5 BERUFUNGEN

Siehe *Veranstaltungsausschreibung Art. 15.3 und / oder DMSB-Gebührenordnung*

47. RALLYE-SIEGEREHRUNGEN

47.1 ZIEL DER RALLYE

Das letzte Wettbewerbsmoment der Rallye ist die Ziel-Zeitkontrolle.

47.2 SIEGEREHRUNG

siehe Veranstaltungsausschreibung

48. JAHRES-SIEGEREHRUNG DES DMSB

48.1 ANWESENHEITSPFLICHT

Siehe Meisterschaftsbestimmungen

48.2 ABWESENHEIT

Siehe Meisterschaftsbestimmungen

KRAFTSTOFF - BETANKUNG

49. TANKEN UND ABLÄUFE

49.1 ALLGEMEINES

49.1.1 Die Bewerber dürfen nur in den vom Veranstalter im Road-Book aufgeführten öffentlichen Tankstellen, Tankzonen (TZ) oder Remote-Tankzonen nachtanken, ausgenommen die unter Artikel 42 beschriebenen Fälle.

49.1.2 Ein Fahrzeug darf durch das Team, Offizielle und/oder die beiden Teammitglieder aus der Zone heraus geschoben werden, ohne dass eine Bestrafung erfolgt.

49.2 ABLAUF DER BETANKUNG

49.2.1 Es sind ausschließlich Handlungen innerhalb einer TZ, die in direktem Zusammenhang mit dem Nachtanken des Rallyefahrzeuges stehen, erlaubt.

49.2.2 In allen Tankzonen gilt eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 5 km/h.

49.2.3 Mechanikern wird das Tragen von feuerfester Kleidung empfohlen.

49.2.4 Die Verantwortung für das Nachtanken liegt ausschließlich beim Bewerber.

49.2.5 Während des gesamten Nachtankens muss der Motor abgeschaltet werden.

49.2.6 Es wird dem Team empfohlen, sich während des Nachtankens außerhalb des Fahrzeugs aufzuhalten; wenn sie jedoch innerhalb des Fahrzeugs blei-

ben, so müssen die Sicherheitsgurte gelöst sein.

49.2.7 Zum ausschließlichen Zwecke der Hilfestellung beim Betanken ihres Fahrzeuges *können 2 Teammitglieder jedes Teams die Tankzone (TZ) betreten.*

REIFEN UND FELGEN

50. ALLGEMEINES

50.1 ÜBEREINSTIMMUNG

Alle Reifen müssen mit den Bestimmungen dieses Artikels, zusammen mit den Bestimmungen des Anhang IV übereinstimmen.

50.2 FORM GEHEIZTE REIFEN

Alle Fahrzeuge müssen mit formgeheizten Reifen ausgestattet sein.

50.3 KONTROLLE

Die Reifen werden während der gesamten Rallye gemäß Anweisungen der Technischen Kommissare gekennzeichnet.

Zu jeder Zeit während der Veranstaltung können Kontrollen zu Übereinstimmung der Reifen durchgeführt werden. Ein Reifen, der den Bestimmungen nicht entspricht, erhält eine besondere Markierung und darf nicht mehr verwendet werden.

50.4 REIFENMARKIERUNGZONEN

Bei der Ausfahrt aus einem genehmigten Servicepark kann eine Reifen-/Radmarkierungszone eingerichtet werden. Ausschließlich zum Zweck der Hilfestellung bei den Reifenmarkierungen hat ein zusätzliches Mitglied je Team Zugang zu dieser Zone. Die Fahrer müssen ihr Fahrzeug in der eingerichteten Reifen-/Radmarkierungszone anhalten und auf die Anweisungen der technischen Kommissare oder beauftragte Sportwarte warten. Sollten keine Sportwarte anwesend sein, so kann der Teilnehmer nach kurzem Anhalten die Zone wieder verlassen. Bei Einfahrt in eine genehmigte Reifenwechselzone kann eine Zone für die Überprüfung der Reifenmarkierungen eingerichtet werden.

50.5 VORRICHTUNGEN ZUR ERHALTUNG DER VOLLEN REIFENLEISTUNG

Die Verwendung jeglicher Vorrichtung, die es dem Reifen ermöglicht, seine Leistung bei einem im Vergleich zum atmosphärischen Druck gleichen oder geringeren Innendruck beizubehalten, ist verboten. Die Reifeninnenseite (der Platz zwischen der Felge und dem inneren Teil des Reifens) darf nur mit Luft gefüllt sein.

50.6 VERSPÄTUNG AM START EINER SONDERPRÜFUNG

Der Reifendruck darf angepasst werden,

- Wenn der Start zu einer Wertungsprüfung für irgendeinen Teilnehmer um mehr als 10 Minuten verspätet erfolgt,

- In einer Sammelkontrolle von mehr als 10 Minuten Dauer, wenn dieser eine Sonderprüfung folgt

50.7 NACHSCHNEIDEN PER HAND

Keine Anwendung des Art. 50.7 FIA RRC. Es gelten die Reifenbestimmungen des DMSB-RR 2012 – Anhang IV

50.8 SPIKES-REIFEN

Spikes-Reifen sind in Deutschland nicht erlaubt

50.9 ERSATZRÄDER

In den Fahrzeugen dürfen höchstens 2 Ersatzräder mitgeführt werden.

50.10 VERFÜGBARKEIT DER REIFEN (SIEHE ANHANG IV)

Alle verwendeten Reifen müssen handelsüblich sein.

50.11 BEHANDLUNG DER REIFEN (ASN-Regelung)

Im DMSB-Bereich ist jegliche thermische Behandlung der Reifen, z.B. durch Heizdecken, Heizkammern oder anderen Hilfsmitteln zum Zwecke einer Erhöhung der Reifentemperatur verboten. Bei Wettbewerben mit FIA-Prädikat gelten diesbezüglich die FIA-Bestimmungen.

MECHANISCHE TEILE

51. MECHANISCHE TEILE

51.1 MOTORENTAUSCH

51.1.1 Im Falle eines Motorschadens zwischen der Technischen Abnahme und der ersten Zeitkontrolle, darf der Motor gewechselt werden. *Eine 5-Minuten Strafe wird durch den Rallyeleiter verhängt.*

51.1.2 Mit oben genannter Ausnahme darf, nachdem ein Fahrzeug der Technischen Abnahme vorgeführt wurde, bis zum Ende der Rallye der Motor nicht mehr gewechselt werden.

51.2 TURBOLADER

51.2.1 Turbolader und Kompressor werden nachfolgend "Kompressor" genannt.

51.2.2 Die gültigen Bestimmungen in Bezug auf den Luftbegrenzer und die Markierung (Artikel 254-6.1 und 255-5.1.8.3 des Anhang J) behalten Gültigkeit.

51.2.3 Es werden der im Fahrzeug eingebaute Kompressor sowie alle Ersatzkompressoren für das Fahrzeug (einer pro Etappe) bei der Technischen Abnahme überprüft und verplombt.

51.2.4 Die Kompressoren werden gekennzeichnet .

51.2.5 Alle verwendeten Kompressoren müssen *ab der technischen Abnahme* bis zum Ende der Rallye versiegelt bleiben, so dass die Technischen Kommissare ihre Übereinstimmung überprüfen können.

51.2.6 Die vorgenannten Bestimmungen sind auch für alle Fahrzeuge gültig, deren Kompressoren nicht mit einem Luftbegrenzer ausgerüstet sind. In diesem Fall müssen die Kompressoren zum Zwecke der Zählung markiert werden.

51.3 GETRIEBE

Dieser Artikel findet bei DMSB genehmigten Veranstaltungen keine Anwendung.

52. ZUSÄTZLICHE FAHRZEUGBESTIMMUNGEN

52.1 TRACKING SYSTEM

In allen FIA-Regional-Championship-Veranstaltungen müssen alle Fahrzeuge mit einem Safety-Tracking-System ausgerüstet sein. Die Installation wird bei der technischen Abnahme überprüft. Instruktionen werden vom jeweiligen Veranstalter ausgegeben.

Für Veranstaltungen zur Deutschen Rallye-Meisterschaft wird ein Tracking System empfohlen.

52.2 GERÄUSCHVORSCHRIFTEN

Es gelten die DMSB-Geräuschvorschriften 2012 (DMSB Handbuch, blauer Teil)

VARIANTEN UND ERGÄNZUNG ZU DEM DMSB RALLYE-REGLEMENT 2012

V1 BESTIMMUNGEN FÜR NATIONALE A RALLIES (NAT. A BZW. NAT. A/NEAFP)

ZUGELASSENE FAHRZEUGE

4.1 ZUSAMMENFASSUNG

Bei nationalen Rallyes sind folgende Fahrzeuge zusätzlich zugelassen:

- Serien-GT2-Fahrzeuge (NGT), GT3 gemäß Anhang J zum ISG und nationalen technischen DMSB Bestimmungen mit DMSB-Rallye-Datenblatt
- Fahrzeuge der Gruppe WRC gemäß ISG Anhang J
- Gruppe F gemäß nationalem technischen DMSB -Reglement
- Gruppe H gemäß nationalem technischen DMSB -Reglement
- Gruppe G gemäß nationalem technischen DMSB -Reglement
- Gruppe AT-G (Alternative Treibstoffe – Gas) gemäß nationalem technischen DMSB-Reglement
- Fahrzeuge der Gruppen CTC und CGT gemäß technischen DMSB-Reglement, jedoch beschränkt auf die dort enthaltenen Divisionen 1 bis 4, 6, 7 und 9 bis 14
- Historische Fahrzeuge gemäß Bestimmungen des Anhang K zum ISG

4.2 KLASSENEINTEILUNG

Fahrzeuge aller Gruppen nennen für die Veranstaltung entsprechend nachfolgender Tabelle:

Klasse	Gruppen
0	Gruppe A über 2000 ccm mit Allrad, incl. WRC Gruppe A über 2000 ccm ohne Allrad
2	S2000-Rally: 1.6 T engine mit 30 mm Air Restrictor S2000-Rally: 2.0 Atmospheric Gruppe R4
3 A	Gruppe N, F über 3000 ccm mit Allrad
3 B	Gruppe N, F über 3000 ccm ohne Allrad Gruppe N, F über 2000 ccm bis 3000 ccm
4	Gruppe RGT und GT2* (NGT)*, GT3* * mit DMSB-Rallye-Datenblatt

5	Gruppe A über 1600 ccm bis 2000 ccm
	Super 1600
	R2C (über 1600 ccm bis 2000 ccm)
	R3C (über 1600 ccm bis 2000 ccm)
	R3T (bis 1600 ccm / nominal) R3D (bis 2000 ccm / nominal)
6	Gruppe A über 1400 ccm bis 1600 ccm
	R2B (über 1400 ccm bis 1600 ccm)
	Kit-car über 1400 ccm bis 1600 ccm
7	Gruppe A bis 1400 ccm kit-car bis 1400 ccm
8	Gruppe N, F über 1600 ccm bis 2000 ccm
9	Gruppe N, F über 1400 ccm bis 1600 ccm R1B (über 1400 ccm bis 1600 ccm)
10	Gruppe N, F bis 1400 ccm R1A (bis 1400 ccm)
H11	Gruppe H bis 600 ccm
H12	Gruppe H über 600 ccm bis 1300 ccm
H13	Gruppe H über 1300 ccm bis 1600 ccm
H14	Gruppe H über 1600 ccm bis 2000 ccm
H15	Gruppe H über 2000 ccm bis 3000 ccm
	Gruppe H über 3000 ccm ohne Allrad
H16	Gruppe H über 3000 cm mit Allrad
G17	Gruppe G LG ab 15 („LG 5-7“)
G18	Gruppe G LG ab 13 - kleiner 15 („LG 4“)
G19	Gruppe G LG ab 11 - kleiner 13 („LG 3“)
G20	Gruppe G LG ab 9 - kleiner 11 („LG 2“)
G21	Gruppe G LG - kleiner 9 („LG 1“)
ATG22	AT-G ohne Hubraumbegrenzung
C23	CTC/CGT Division 1–4 bis 1600 ccm Homol.-jahre 1966–inkl.1981
C24	CTC/CGT Division 1–4 über 1600 ccm bis 2000 ccm Homol.-jahre 1966–inkl.1981
C25	CTC/CGT Division 1–4 über 2000 ccm Homol.-jahre 1966–inkl.1981
C26	CTC/CGT Division 6, 7 bis 1600 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2003

C27	CTC/CGT Division 6, 7 über 1600 ccm bis 2000 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2003
	CTC/CGT Division 11,12 bis 2000 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2003
C28	CTC/CGT Division 6, 7 über 2000 ccm Homol.-jahre 1982–inkl.2003
C29	CTC/CGT Division 9, 10, 13 und 14 Homol.-jahre bis inkl.2003

Historische Fahrzeuge gemäß Anhang K zum ISG: Klassen nach Ermessen des Veranstalters

NENNUNGEN

16 NENNUNGSVERFAHREN

16.2 EINREICHUNG DER NENNUNGSFORMULARE (zusätzliche Ergänzungen DMSB)

Nennberechtigt ist jede natürliche oder juristische Person, die Inhaber einer für das laufende Jahr gültigen Internationalen Lizenz oder einer Nationalen EU-Profi-Lizenz oder einer Nationalen Lizenz Stufe A, ausgestellt vom DMSB, oder Inhaber einer Nationalen EU-Profi-Lizenz, bzw. einer Nationalen Lizenz Stufe A eines ASN eines EU-Mitgliedsstaates ist. Für Beifahrer genügt neben den vorstehend angeführten Lizenzarten auch eine vom DMSB ausgestellte Nationalen Lizenz Stufe C (ab Jahrgang 1997, nur für Beifahrer). Beifahrer unter 18 Jahren benötigen für die Teilnahme an der Rallye die schriftliche Einverständniserklärung des gesetzlichen Vertreters.

Lizenznehmer eines ausländischen ASN, ausgenommen Inhaber einer Nationalen EU-Profi-Lizenz, dürfen nur bei Veranstaltungen mit dem Status NEAFP (national event with authorized foreign participation) nennen.

19.2 KLASSEN

- In den Klassen 1 bis 10 wird wie folgt zusammengelegt:
Nächsthöhere Klasse/n 10 – 9 – 8 – 3B – 3A und
nächsthöhere Klasse/n 7 – 6 – 5 – 4 – 2 – 0
- In der Gruppe CTC / CGT werden maximal die Klassen C23 – C25 und C26 – C29 zusammengelegt!

39. STARTREIHENFOLGE UND – ABSTÄNDE

39.6 RE-START NACH AUSFALL

39.6.1 Allgemein

Fahrer, die im Laufe einer Etappe ausgefallen sind, können an der folgenden Etappe wieder starten, wenn Sie diese Absicht dem Rallyeleiter bis zu einer Stunde vor dem Aushang der Startliste der 2. Etappe mitteilen. Der Bewerber muss den Veranstalter über den Grund des Ausfalls (z. B. Unfall, technisches Probleme, etc) und den Wunsch für eine technische Nachuntersuchung informieren. Dies gilt auch für alle Fahrer die wegen Überschreiten der Karenzzeit mit Wertungsverlust belegt wurden (Art. 28) oder die eine Kontrolle nicht angefahren haben. Dies gilt nicht für Fahrer, die wegen eines Verstoßes gegen die Zulassungsbestimmungen, Verkehrsverstößen oder durch Entscheidung der

Sportkommissare rechtskräftig von der weiteren Teilnahme an der Veranstaltung ausgeschlossen wurden.

39.6.2 Strafzeiten

Fahrer, die Re-starten werden erhalten folgende Zeitstrafen:

39.6.2.1 Für jede nicht absolvierte Wertungsprüfung oder Super Special Stage, einschließlich der Wertungsprüfung, auf dem die Fahrer ausgefallen sind, eine Fahrzeit zugeordnet. Diese entspricht der schnellsten Zeit der jeweiligen Wertungsprüfung der jeweiligen Klasse (auch Gruppe oder Division oder Gesamtwertung möglich) zuzüglich einer Zeitstrafe von 5 Minuten.

39.6.2.2 Erfolgt der Ausfall nach der letzten Wertungsprüfung der 1. Etappe, gilt diese als nicht absolviert.

39.6.2.3 Wird die Karenzzeit überschritten oder eine Kontrolle ausgelassen, so wird der Ausfall für alle Wertungsprüfungen angenommen, die im Streckenplan nach der Kontrolle sind, die den Wertungsverlust begründen.

39.6.3 Service und Reparaturdauer

Jedes Fahrzeug, das eine Etappe gemäß oben genannten Artikeln nicht beenden konnte, kann nach Ermessen des Bewerbers repariert werden. Nach der Reparatur muss das Fahrzeug in den Parc Fermé vor der nächsten Etappe gebracht werden. Dies muss spätestens bis 1 Stunde vor dem Start zur nächsten Etappe erfolgen.

39.6.4 Technische Abnahme reparierter Fahrzeuge

Das Fahrzeug muss die bei der Technischen Abnahme markierte Karosserie und Motorblock behalten.

V2 BESTIMMUNGEN FÜR NATIONALE B RALLIES (RALLYE 200+RALLYE 200 NEAFP)

ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE

3. OFFIZIELLE UND DELEGIERTE

3.1 SPORTKOMMISSARE

Das Kollegium der Sportkommissare (die Sportkommissare) muss aus zwei Mitgliedern bestehen.

ZUGELASSENE FAHRZEUGE

4 ZUGELASSENE FAHRZEUGE

Bei Rallyes 200 ausschließlich folgende Fahrzeuge zugelassen:

- Produktionswagen (Gruppe N) gemäß ISG Anhang J
- Fahrzeuge der Gruppe R gemäß ISG Anhang J (beschränkt auf R1A, R1B, R2B und R2C)
- Gruppe F gemäß nationalem technischen DMSB-Reglement
- Gruppe H gemäß nationalem technischen DMSB-Reglement
- Gruppe G gemäß nationalem technischen DMSB-Reglement

- Gruppe AT-G (Alternative Treibstoffe – Gas) gemäß nationalem technischen DMSB-Reglement
- Fahrzeuge der Gruppen CTC und CGT gemäß technischen DMSB-Reglement, jedoch beschränkt auf die dort enthaltenen Divisionen 1, 2, 3, 4, 6, 7, 11 und 12

4.2 KLASSENEINTEILUNG

Fahrzeuge aller Gruppen nennen für die Veranstaltung entsprechend nachfolgender Tabelle:

Klasse	Gruppen
3 A	Gruppe N, F, AT-G über 3000 ccm mit Allrad
3 B	Gruppe N, F, AT-G über 3000 ccm ohne Allrad Gruppe N, F, AT-G über 2000 ccm bis 3000 ccm
8	Gruppe N, F, AT-G über 1600 ccm bis 2000 ccm
9	Gruppe N, F, AT-G über 1400 ccm bis 1600 ccm R1B (über 1400 ccm bis 1600 ccm)
10	Gruppe N, F, AT-G bis 1400 ccm R1A (bis 1400 ccm)
H11	Gruppe H bis 600 ccm
H12	Gruppe H über 600 ccm bis 1300 ccm
H13	Gruppe H über 1300 ccm bis 1600 ccm R2B über 1400 ccm bis 1600 ccm
H14	Gruppe H über 1600 ccm bis 2000 ccm R2C über 1600 ccm bis 2000 ccm
H15	Gruppe H über 2000 ccm bis 3000 ccm Gruppe H über 3000 ccm ohne Allrad
H16	Gruppe H über 3000 ccm mit Allrad
G17	Gruppe G LG ab 15 („LG 5-7“)
G18	Gruppe G LG ab 13 kleiner 15 („LG 4“)
G19	Gruppe G LG ab 11 kleiner 13 („LG 3“)
G20	Gruppe G LG ab 9 kleiner 11 („LG 2“)
G21	Gruppe G LG kleiner 9 („LG 1“)
C23	CTC/CGT Division 1–4 bis 1600 ccm Homol.-jahre 1966–inkl.1981
C24	CTC/CGT Division 1–4 über 1600 ccm bis 2000 ccm Homol.-jahre 1966–inkl.1981
C25	CTC/CGT Division 1–4 über 2000 ccm Homol.-jahre 1966–inkl.1981
C26	CTC/CGT Division 6, 7 bis 1600 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2003
C27	CTC/CGT Division 6, 7 über 1600 ccm bis 2000 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2003 CTC/CGT Division 11,12 bis 2000 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2003
C28	CTC/CGT Division 6, 7 über 2000 ccm Homol.-jahre 1982–inkl.2003

8 CHARAKTERISTIK DER VERANSTALTUNG

8.1 DAUER

Die Dauer einer Rallye 200 ist auf einen Kalendertag begrenzt. Am Tag davor darf nur die freiwillige Dokumenten- und Technische Abnahme stattfinden, nicht jedoch die Besichtigung der Wertungsprüfungen oder Testfahrten (Shakedown).

8.4 WERTUNGSPRÜFUNGLÄNGEN

Bei Rallyes 200 darf die Gesamt-WP-Länge 35 km nicht überschreiten. Die Länge einer Wertungsprüfung auf Bestzeit darf max. 10 km betragen. Unter Einhaltung der maximalen Distanzen ist die Anzahl der Wertungsprüfungen freigestellt.

STANDARDKURDOKUMENTE UND ZEITPLÄNE

9.1 DMSB-STANDARDKURDOKUMENTATION

Rallye Guide wird empfohlen.

9.2 ROAD BOOK

Die Vorgaben des Anhang II-5 werden empfohlen.

9.5 VERANSTALTUNGS-AUSSCHREIBUNG ZEITPLAN (ASN REGELUNG)

Die Ausschreibungen von Rallyes 200 müssen der jeweiligen Sportabteilung (ADAC, AvD, DMV und ADMV) mindestens 4 Wochen vor der Veranstaltung zur Genehmigung vorliegen.

FAHRZEUG-KENNEICHNUNG

13. FAHRER UND BEIFÄHRERNAME

Die Teilnehmer sind von dieser Regelung ausgenommen.

NENNUNGEN

16. NENNUNGSVERFAHREN

16.2 EINREICHUNG DER NENNUNGSFORMULARE

Nennberechtigt ist jede natürliche oder juristische Person, die Inhaber einer für das laufende Jahr vom DMSB ausgestellten gültigen Internationalen Lizenz, einer Nationalen EU-Profi-Lizenz, einer Nationalen Lizenz Stufe A, einer Nationalen Lizenz der Stufe C oder Inhaber einer Nationalen EU-Profi-Lizenz, bzw. einer Nationalen Lizenz Stufe A eines ASN eines EU-Mitgliedsstaates ist.

Für Beifahrer genügt neben den vorstehend angeführten Lizenzarten auch eine vom DMSB ausgestellte Nationale Lizenz Stufe C (ab Jahrgang 1997, nur für Beifahrer). Beifahrer unter 18 Jahren benötigen für die Teilnahme an der Rallye die schriftliche Einverständniserklärung des gesetzlichen Vertreters.

Lizenznehmer eines ausländischen ASN, ausgenommen Inhaber einer Nationalen EU-Profi-Lizenz, dürfen nur bei Veranstaltungen mit dem Status NEAFP (national event with authorized foreign participation) nennen.

17 NENNUNGSSCHLUSS

17.2 NENNUNGSSCHLUSS

Der Nennungsschluss darf nicht später als 4 Tage vor der Rallye liegen.

19.2 KLASSENZUSAMMENLEGUNGEN

- In den Klassen bis 10 wird wie folgt zusammengelegt:
Nächsthöhere Klasse/n 10 - 9 - 8 - 3B - 3A
- In der Gruppe CTC / CGT werden maximal die Klassen C23 – C25 und C26 – C28 zusammengelegt!

24. SHAKEDOWN

Kein SHAKEDOWN

27. ZEITKONTROLLEN

27.2.10 *Jegliche Abweichung der tatsächlichen Stempelzeit von der Soll-Ankunftszeit wird wie folgt bestraft:*

- a) für Verspätung: 0 Sekunden oder 10 Sekunden pro Minute bzw. Bruchteil einer Minute
- b) für zu frühe Ankunft: 60 Sekunden pro Minute bzw. Bruchteil einer Minute

WERTUNGSPRÜFUNGEN

31. WERTUNGSPRÜFUNGSSTART

32.1.2 RUNDKURSE

c) Stehender Start mit Gruppenaufstellung

Diese Startart ist bei einer Rallye 200 nicht zugelassen.

32.1.3 ERHÖHUNG DER RUNDENZAHL

Bei Rallyes 200 kann der zuständige, genehmigende Verband (ADAC, AvD, ADMV und DMV) nach sorgfältiger Prüfung in begründeten Ausnahmefällen eine Erhöhung der Rundenzahl um maximal eine weitere Runde genehmigen.

Voraussetzung hierfür wenn die Streckenabnahme die Erhöhung der Anzahl der auf der Strecke befindlichen Fahrzeuge erlaubt.

Diese Ausnahme muss in der Veranstaltungsausschreibung angegeben werden.

35. SUPER SPECIAL STAGE

Keine SUPER SPECIAL STAGES

SERVICE

40. SERVICEARBEITEN – ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

40.1 SERVICEARBEITEN

Bei Rallyes 200 dürfen die Arbeiten nur durch die Fahrer ausgeführt werden. Reparaturen mittels nicht im Fahrzeug befindlicher Ersatzteile und Werkzeuge sowie Arbeiten am Fahrzeug durch andere Personen führen zum Wertungsverlust.

REIFEN UND FELGEN

50 ALLGEMEINES

Die gesamte Fahrtstrecke der Veranstaltung muss mit einem Satz Reifen befahren werden. Es dürfen höchstens 2 Reservereifen, welche auch dem jeweiligen technischen Reglement entsprechen müssen, mitgeführt werden. Die

Reifen werden gekennzeichnet. *Die Reservereifen bzw. die ausgetauschten Reifen müssen bis zum Ende des Parc fermé am bzw. im Fahrzeug verbleiben.* Wird eine Einführungsrunde gefahren, so erfolgt die Registrierung der Reifen nach dieser Einführungsrunde. Das Serviceverbot gilt infolgedessen erst ab der Markierung durch die Technischen Kommissare.

Nach der technischen Abnahme ist eine Umstufung unzulässig. Dies gilt vor allem im Hinblick auf einen möglichen Wechsel der Rad-Reifen-Kombination gemäß vorstehender Bestimmungen.

In einer Kontrollkarte werden die Reifengröße, Typ und Beschaffenheit eingetragen. Diese Kontrollkarte ist von außen sichtbar im Fahrzeug mitzuführen und auf Verlangen eines zuständigen Sportwartes vorzuweisen.

Jeglicher Verstoß gegen diese Bestimmungen führt zum Wertungsverlust.

V3 BESTIMMUNGEN FÜR DIE DEUTSCHE RALLYE MEISTERSCHAFT

MEISTERSCHAFTSBESTIMMUNGEN ZUR DEUTSCHEN RALLYE MEISTERSCHAFT

Siehe DMSB-Handbuch Automobilsport Artikel „DMSB-Automobilsport-Meisterschaften und Pokale“

3. OFFIZIELLE UND DELEGIERTE

3.1 SPORTKOMMISSARE

Bei *Veranstaltungen der Deutschen Rallye Meisterschaft* muss der Vorsitzende vom DMSB genehmigt werden

16 NENNUNGSVERFAHREN

18.8 ABLEHNUNG VON NENNUNGEN

Gültige Nennungen für DMSB-Prädikatsveranstaltungen dürfen nur mit Genehmigung des DMSB zurückgewiesen werden (siehe auch Art. 12 der Allgemeinen Ausschreibungsbestimmungen, roter Teil des DMSB-Handbuchs).



















Eine gegen die Nennungsablehnung eingelegte Berufung hat keine aufschiebende Wirkung.

V4 BESTIMMUNGEN FÜR DEN DMSB RALLYE – POKAL

MEISTERSCHAFTSBESTIMMUNGEN ZUM DMSB RALLYE-POKAL









Siehe DMSB-Handbuch Automobilsport Artikel „DMSB-Automobilsport-Meisterschaften und Pokale“

ANHANG I - FIA Rallye Kontrollstellenschilder

Art der Kontrollzone	Kontrollzone		
	Durchmesser der Schilder: etwa 70 cm		
	→ Fahrtrichtung	→ Fahrtrichtung	→
	gelbe Schilder Kontrollzone Anfang	rote Schilder verbindlicher Halt	beige Schilder Kontrollzone Ende
DURCHFAHRTSKONTROLLE	 ←25m min.→	 ←25 m→ DK	
ZEITKONTROLLE	 ←25m min.→	 ←25 m→ ZK	
ZK AM EINGANG SERICEPARK	 ←5 m→	 ←5 m→ ZK	
ZK AM AUSGANG SERICEPARK	 ←5 m→	 ←5 m→ ZK führt gewöhnlich zu einer Tankzone und/oder Reifenmarkierungszone	
ZK UND WP START	 ←25m min.→	 ←50-200 m→ ZK	 WP Start ←25 m→
WP ENDE	 ←100 m→ Vorankündigung	 ←100-300 m→ WP Ziellinie Anhalten verboten	 STOP KONTROLLE ←25 m→

Weitere Standardschilder

(Durchmesser der Schilder: mind. 55 cm)

	Weißes Symbol auf gelbem Hintergrund*	Weißes Symbol auf blauem Hintergrund*	
Reifenmarkierung + Kontrolle		 Ein Zeichen für Markierung und Kontrolle	
Tankzone		 Ein Zeichen für alle Tankzonen	
Hauptfunkposten	 ←100 m→ Hinweisschild	 Hauptfunkposten	
Rettungsstation	 ←100 m→ Hinweisschild	 Rettungsdienst (RTW)	

Die angegebenen Abstände der Schilder müssen so genau wie möglich eingehalten werden.

*Frühere Schilder mit anderen Farben und Design können bis zur Neubeschaffung weiter verwendet werden

Zeitkontrolle



Farbe Anfang der Kontrollzone: **GELB**
Farbe Kontrollposten: **ROT**

WP Start



Farbe: **ROT**

Ziellinie (fliegend)



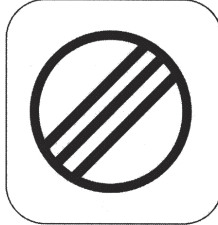
Farbe Anfang der Kontrollzone: **GELB**
Farbe Kontrollposten: **ROT**

Stoppkontrolle



Farbe: **ROT**

Ende der Kontrollzone



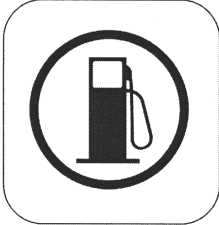
Farbe: **BEIGE**

Durchfahrtskontrolle



Farbe Anfang der Kontrollzone: **GELB**
Farbe Kontrollposten: **ROT**

Anfang der Tankzone



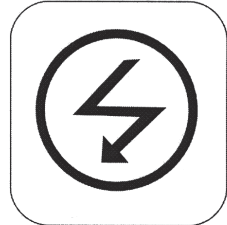
Farbe: **BLAU**

Ende der Tankzone



Farbe: **BLAU**

Hauptfunkposten



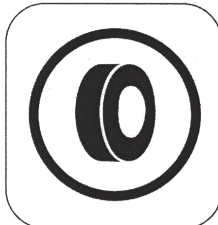
Farbe Hinweis auf Posten: **GELB**
Farbe Kontrollposten: **BLAU**

Rettungsposten



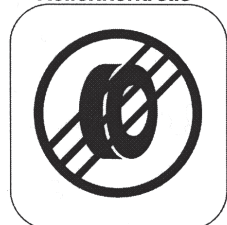
Farbe Hinweis auf Posten: **GELB**
Farbe Kontrollposten: **BLAU**

**Anfang der
Reifenmarkierung /
Reifenkontrolle**



Farbe: **BLAU**

**Ende der
Reifenmarkierung /
Reifenkontrolle**



Farbe: **BLAU**

ANHANG II - STANDARDOKUMENTE

INHALT

DOKUMENT	VERFÜGBARKEIT
1. Veranstaltungsausschreibung	Website + gedruckt
2. Bulletins	Website + gedruckt
3. Rallye Guide	Website + gedruckt
4. Strecken- und Zeitplan	Website + gedruckt (mit Ausschreibung)
5. Road Book	gedruckt
6. Kontrollkarten	gedruckt
7. Nennungsformular	Website + gedruckt mit Veranstaltungsausschreibung
8. Startlisten und Ergebnisse	Website + gedruckt

1. VERANSTALTUNGSAUSSCHREIBUNG

Jede Veranstaltung muss eine Veranstaltungsausschreibung haben (ISG Artikel 27).

Eine elektronische Version des Entwurfs der Veranstaltungsausschreibung muss dem DMSB gemäß dem DMSB Rallyereglement zur Genehmigung eingereicht werden.

Innerhalb von 2 Wochen nach dem Erhalt des Entwurfs wird der DMSB den Veranstalter über eventuell notwendigen Änderungen informieren und die Veröffentlichung der Ausschreibung genehmigen.

Die Veranstaltungsausschreibung muss im Format DIN 5 gedruckt und auf der offiziellen Internetseite der Veranstaltung veröffentlicht werden.

Die gedruckte Ausschreibung muss an alle Bewerber und Offiziellen der Veranstaltung verteilt werden.

Zwei Kopien der Veranstaltungsausschreibung müssen nach deren Veröffentlichung an den DMSB geschickt werden.

INHALT

INHALTVERZEICHNIS

1. Vorstellung

1.1 Präambel

Die Veranstaltung wird unter Berücksichtigung des FIA International Sporting Code und seiner Ergänzungen, des DMSB- Rallye-Reglements 2012 (DMSB-RR) für Automobil-Rallyes welches in Übereinstimmung mit dem 2012 FIA Regional Rally Championships Sporting Regulations steht und in den allgemeinen Bestimmungen dem DMSB Veranstaltungsreglement durchgeführt.

Modifikationen, Abänderungen und/oder Ergänzungen zu diesen Reglements werden durch Veröffentlichung von nummerierten und datierten Bulletins vorgenommen. Diese werden von den Sportkommissaren herausgegeben.

Zusätzliche Veranstaltungsinformationen werden im Rallye Guide, herausgegeben am (Datum der Veröffentlichung) veröffentlicht.

Den FIA International Sporting Code, die 2012 FIA Regional Rally Championships Sporting Regulations sowie internationale Ergänzungen sind erhältlich auf der FIA Website (www.FIA.com).

Das DMSB – Rallye-Reglement 2012, Ergänzungen sowie die allgemeinen Bestimmungen des Veranstaltungsreglement sind erhältlich auf der DMSB – Website (www.DMSB.de)

1.2 Streckenbeschaffenheit

1.3 Streckenlänge der Wertungsprüfungen und Streckenlänge der gesamten Veranstaltung.

2. Organisation

2.1 Meisterschaften und Titel zu denen die Rallye gewertet wird.

2.2 Registernummer des DMSB

2.3 Veranstalter – Name, Adresse und Kontaktdaten

2.4 Organisationskomitee

2.5 Sportkommissare

2.6 DMSB Delegierte und DSMB Beobachter

2.7 Offizielle

2.8 Rallyezentrum (HQ), Ort und Kontaktdetails

3. Programm in chronologischer Reihenfolge (Datum und Zeit), ggf. Örtlichkeit

- Veröffentlichung der Ausschreibung

- Nennungsschluss bei reduziertem Nenngeld

- Nennungsschlüsse

- Veröffentlichung der Nennungsliste

- Veröffentlichung des Bordbuchs, der Karten und des Rallye Guide.

- Anmeldeschluss für Shakedown (falls erforderlich)

- Rallye HQ, Öffnungszeiten

- Offizieller Aushang

- Ausgabe der Unterlagen und Dokumente

- Dokumentenabnahme

- Ausgabe des Trackingsystems für die Besichtigung (falls anwendbar)

- Beginn der Besichtigung

- Öffnung der Pressestelle und Beginn der Akkreditierung.

- Ausgabe des Tracking Systems (falls erforderlich)

- Technische Abnahme und Markierung der Teile

- Fahrerbesprechung (wenn notwendig)

- Shakedown und Zeitplan

- Pressekonferenz vor der Veranstaltung

- Erste Sitzung der Sportkommissare

- Veröffentlichung der Startliste für den Show-Start.

- Show-Start, Ort und Zeit
- Start der Rallye, Ort und Zeit
- Veröffentlichung der Startlisten für die folgenden Etappen
- Siegerehrung
- Pressekonferenz nach der Veranstaltung
- Schlussabnahme, Ort und Zeit
- Veröffentlichung der vorläufigen Endergebnisse

4. Nennungen

- 4.1 Nennungsschluss
- 4.2 Nennungsbedingungen
- 4.3 Maximal Anzahl von Bewerbern und Klasseneinteilung
- 4.4 Nennelder / Nenngeldpakete
- 4.5 Zahlungsbedingungen (inclusive Details zu Steuern)
- 4.6 Nennelderstattung

5. Versicherung und Haftungsausschluss

- 5.1 Versicherungsschutz, Service-Fahrzeuge, Haftpflicht-Versicherung
- 5.2 Haftungsausschluss
- 5.3 Freistellung von Ansprüchen des Fahrzeugseigentümers
- 5.4 Verantwortlichkeit, Änderung der Ausschreibung, Absage der Veranstaltung

6. Startnummern und Werbung

- 6.1 Verbindliche Veranstalterwerbung
- 6.2 Freiwillige Veranstalterwerbung

7. Reifen

- 7.1 Bestimmungen für Reifen, die während der Rallye verwendet werden dürfen.
- 7.2 Bestimmungen für Reifen, die während der Besichtigung verwendet werden dürfen – falls notwendig
- 7.3 Gesetzlichen Bestimmungen für Deutschland.

8. Besichtigung der Wertungsprüfungen

- 8.1 Regelungen für die Anmeldung
- 8.2 Nationale Regelungen, Maximale Geschwindigkeit auf Wertungsprüfungen
- 8.3 Ablaufbeschreibung für die Besichtigung

9. Dokumentenabnahme

- 9.1 Dokumente die vorgelegt werden müssen:
 - Bewerber- und/oder Sponsorenlizenzen
 - Fahrer und Beifahrer Lizenzen
 - Fahrer und Beifahrer Personalausweis / Reisepässe
 - ASN Genehmigung für alle ausländischen Teilnehmer
 - Vervollständigung aller Details im Nennungsformular
 - Versicherungsbestätigung.
 - Fahrzeugpapiere

- 9.2 Abnahmezeitplan

10. Technische Abnahme, Markierungen und Plombierungen

- 10.1 Abnahme, Ort und Zeit
- 10.2 Spritzlappen (ISG Anhang J Artikel 252.7.7)
- 10.3 Fenster (ISG Anhang J Artikel 253.11)
- 10.4 Fahrersicherheitsausrüstung
- 10.5 Geräuschbestimmungen
- 10.6 Spezielle nationale Bestimmungen
- 10.7 Installation des Safety Tracking System (wenn zutreffend)

11. Andere Abläufe und Bestimmungen

- 11.1 Show-Start, Bestimmungen und Reihenfolge
- 11.2 Zielbestimmungen (nur wenn vom DMSB Rallyereglement abweichend)
- 11.3 Erlaubte Vorzeit
- 11.4 Super Special Stage Bestimmung und Reihenfolge (wenn zutreffend)
- 11.5 Spezielle Abläufe und Aktivitäten
- 11.6 Offizielle Zeit während der Veranstaltung

12. Kennzeichnung der Offiziellen und der Sportwarte

14. Siegerehrung

15. Schlussabnahme

- 15.1 Schlussabnahme, Ort und Zeitpunkt, wer muss vom Team anwesend sein.
- 15.2 Protestgebühren
- 15.3 Berufungsgebühren

Anhang 1 Strecken- und Zeitplan (außer Rallye 200)

Anhang 2 Besichtigungszeitplan (außer Rallye 200)

**Anhang 3 Namen und Bilder der Fahrerverbindungs-
personen**

Anhänge 4, 5, 6, 7, etc.

Nach Ermessen des Veranstalters.

3. RALLY GUIDE

Die Konzeption des Rally Guide ist, alle Informationen über die Rallye in einem Dokument zu haben. Dieses Dokument ist für die Bewerber, die Offizielle und die Presse gedacht. Der Rally Guide wird nur im Internet als elektronisches Dokument mindestens 3 Wochen vor dem Start der Rally veröffentlicht. Der Druck des Rallye Guides steht im Ermessen des Veranstalters.

INHALT *Veranstaltungsausschreibung ausführliche Details im Anhang II-1

Art.	Überschriften	VA*	RG
1	Einführung und Begrüßung: Vorstellung der wichtigsten Offiziellen „Dieses Dokument hat keine regulative Bedeutung – Nur zur Info“	- -	X X
2	Kontaktdaten a) Permanente Kontaktdaten: Postanschrift, Telefon und Fax E-mail und Internetadresse Name der Offiziellen b) Rally HQ Kontaktdaten: Adresse, Telefon und Fax Rallyebüro, Öffnungszeiten c) Media Kontaktdaten	X X X X X X X -	- - - X X X X X
3	Programm und wichtige Termine - Zeitplan vor dem Veranstaltungstermin - Zeitplan am Veranstaltungstermin	X X	X X
4	Nennungsdaten Meisterschaften und Titel zu der die Rallye gewertet wird Nennfelder besondere Nennungspakete	X X X	- - -
5	Serviceparks und Remote Service Zonen Informationen über die Serviceparks Einrichtungen im Servicepark Servicepark Inhalt – siehe List am Ende dieser Tabelle	- - -	X X X
6	Funk: Kontaktdaten des Verantwortlichen, ggf. der genehmigenden Behörde	-	X
7	Reifen: Informationen über die Bestimmungen / Verfügbarkeit	X	X
8	Einfuhr von Fahrzeugen und Ersatzteilen: Nationale Gesetze/Entzollung/Agenturen	-	X
9	Gästabbetreuung Kontaktdaten des Verantwortlichen Agentur für die Gästabbetreuung	- -	X X
12	Hotels Hotelliste Kontaktdetails für Reservierungen	- -	X X
11	Besichtigung der Wertungsprüfungen: GPS tracking, Startnummer, Bestimmungen	X	X
12	Technische Abnahme - Plombierung Datum und Zeitraum, individuelle Abnahmezeiten Notwendige Vorbereitungen von der Abnahme Ggf. Abholung und Rückgabe des Tracking Systems Schlussabnahme, Datum und Zeitpunkt, Örtlichkeiten	X - X X	X X X X

Rallye-Reglement

Art.	Überschriften	VA*	RG
13	Shakedown: Allgemeine Information und Zeitplan (Länge, Beschaffenheit, Entfernung zum Servicepark, etc.)	X	X
14	Startablauf: Programm und Anweisungen	X	X
15	Zielablauf: Program und Anweisungen	X	X
16	PR Aktivitäten: Rally Shows etc.	-	X
17	Presse		
	Kontakt vor der Rallye	-	X
	Akkreditierungskriterien - Anmeldeschluss	-	X
	Akkreditierung vor Ort – Ort und Öffnungszeiten	-	X
	Presseraum – Ort und Öffnungszeiten	-	X
	Pressekonferenzen – Ort und Zeit	X	X
	Teams' Pressekontaktdetails	-	X
	Zu erwartende Berichterstattung (TV + Radio, Zeiten, Kanal und Frequenzen)	-	X
18	Ausweise und Durchfahrtsscheine		
	Beschreibung der verschiedenen Ausweise und Durchfahrtsscheine – welcher Ausweis gewährt welchen Zugang	-	X
19	Medizinische Hilfe und wichtige Nummern		
	Notrufnummer	-	X
	Telefonnummern von:	-	X
	- Krankenhäuser im Rallyegebiet	-	X
	- Polizei	-	X
	- Abschleppdiensten	-	X
	- Apotheken	-	X
20	Liste von nützlichen Fakten und Dienstleistungen		
	Klima	-	X
	Zeitzone	-	X
	Währung	-	X
	Mietwagenfirmen	-	X
	Fluggesellschaften und nächster Flughafen	-	X
	Copy Shop	-	X
	Mobiltelefon (Miete und Dienstleistungen)	-	X
	Sicherheitsfirmen	-	X
	Taxis	-	X

Anhang:

Der Veranstalter kann sich folgender Formulare bedienen:

Hotelreservierung

Reservierung von Fläche im Servicepark

Presseakkreditierung

Registrierung für das Abfahren der Wertungsprüfungen

Bestellformular für zusätzliches Material

Anhänge
Anmerkung: Das Format der Anhänge steht im Ermessen des Veranstalters
VA
RG
Titel
Zeit- und Streckenpläne

Alle Etappen	X	X
Zeit- und Streckenpläne im Vergleich zum Vorjahr	-	X
Besichtigungszeitplan	X	X

Karten (DIN A4)

Übersichtskarten (jede Etappe)	-	X
Karten der Wertungsprüfungen und Karten für die Besichtigung	-	(optional)
Karten für das Shakedown (wenn notwendig)	-	X
Stadtpläne mit Markierung des HQ, Servicepark, Krankenhäuser etc)	-	X

Bordbuch oder Straßenkarten, Stadtpläne für die Fahrten:

Vom Flughafen zum HQ		
Zwischen HQ und Servicepark	-	X
Vom Servicepark zum Shakedown	-	X
Vom Shakedown zum Servicepark	-	X
Zwischen HQ und Technischer Abnahme	-	X
Zwischen Servicepark und Technischer Abnahme	-	X
Zwischen Servicepark und zusätzlichen Tankzonen	-	X
Zwischen Servicepark und Remote Service Zonen	-	X
Zwischen HQ and Pressezentrum	-	X

Zeichnungen und Pläne

Technische Abnahme und Lautstärkemessung	-	X
Installation des Tracking System	-	X
Remote Service Zonen	-	X
Rally HQ	-	X
Startbereich	-	X
Zielbereichs	-	X
Servicepark mit individuellen Serviceflächen	-	X

Check-Liste für Serviceparkpläne

- ZK IN / ZK OUT mit Nummern
- Parc Fermé
- Technische Zone
- Reifenmarkierungs Zone
- Tankzone
- Umweltbestimmungen
- Ein- und Ausfahrt der Servicefahrzeuge
- Position des Rettungsdienstes und der Feuerwehr
- Zusätzliche Parkfläche für Auxiliary-Fahrzeuge
- Parkplätze für Presse und VIP's
- Zuschauerparkplätze
- Rallyebüro / Informationsstände
- öffentliche Toiletten
- Wasserversorgung
- Abfallbehälter, Flüssigkeitsbehälter

4. ZEITPLAN

Empfehlungen:

Start Tag 1		Samstag, 27. Juli 2010				
ZK TC	Ort Location	WP SS km	Verbindung Liasion km	Total km	Sollzeit target time min	1. Fahrzeug 1st car h
0	START (Service OUT, Laichingen)					08:00
TZ 1	Tankzone/Refuel Nächste Tankzone/Distance to next refuel	(25,8)	(41,9)	(67,7)		
1	Reutti		19,5	19,5	0h30	08:30
	WP/SS 1 Amstetten I	13,4			(0h30)	08:33
2	Machtolsheim		17,0	30,3	0h35	09:08
	WP/SS 2 Machtolsheim I				(0h03)	09:11
2A	Regrouping IN		5,4	17,8	0h15	09:26
2B	Regrouping OUT - Service IN				0h20	09:46
	Service A (EDEKA Service Park, Laichingen)				0h25	
2C	Service OUT					10:11

Sektion 1

- Felder, die einen Servicepark oder eine Remote Servicezone anzeigen, müssen eine dicke schwarze Umrandung aufweisen und, bei Farbdruck, eine hellblaue Schattierung haben.
- Felder, die Regrouping oder andere ZK-Aktivitäten anzeigen, müssen eine dünne schwarze Umrandung aufweisen und keine Schattierung haben.
- Felder, die ein Nachtanken anzeigen, müssen eine dünne schwarze Umrandung und eine gelbe Schattierung haben.
- Jeder Aufenthalt in einem Servicepark ist mit A, B, C, etc. zu kennzeichnen.
- Die ZK 0 ist immer das erste Wettbewerbssegment der Rallye. Ein "stand-alone" Show Start ist nicht als ZK 0 zu betrachten.
- Die Nummer der Sektion ist am rechten Rand anzuführen.

8c	Service OUT					16:34
TZ 5	Tankzone Refuel Nächste Tankzone/Distance to next refuel	(29,2)	(28,6)	(57,8)		
9	Oberdrackenstein		13,4	13,4	0h25	16:59
	WP/SS 9 Bad Ditzgenbach II	13,8			(0h03)	17:02
10	Machtolsheim		11,0	24,8	0h30	17:32
	WP/SS 10 Laichingen II	15,4			(0h03)	17:35
10A	Service IN		4,2	19,6	0h20	17:55
	Service E (EDEKA Service Park, Laichingen)				0h15	
10B	Service OUT					18:10
TZ 6	Tankzone/Refuel					
10C	Ziel - Marktplatz Lachingen (Vorzeit erlaubt)				0h10	18:20
10D	Parc Fermé IN (Vorzeit erlaubt)				0h15	18:35
	TOTAL Veranstaltung/Event	118,9 km 40,6%	174,1 km 59,4%	293,0 km 100,0%		

Sektion 5

- Felder, welche die Gesamtdistanzen am Ende des Tages und am Ende der Rallye anzeigen, müssen eine dünne schwarze Umrandung haben und eine hellgraue Schattierung.

5. ROAD BOOK (BORBUCHE)

Diese Richtlinien für das Bordbuch gelten grundsätzlich für alle internationalen und nationalen Rallyes. Die Verwendung des Bordbuches wird den Veranstaltern von Rallyes 200 freigestellt.

Für Veranstalter mit FIA-Prädikaten gelten die entsprechenden FIA-Bestimmungen.

1. Format

- Ein Bordbuch im Format DIN A 5 (5 Zeichen pro Seite) ist empfohlen, jedoch ist auch die Größe DIN A 4 (bis zu 10 Zeichen pro Seite) zulässig.
- Die Bindung sollte einer starken Beanspruchung standhalten. Es sollte so gebunden sein, dass sich die Seiten um 360° umschlagen lassen.
- Der Druck kann doppelseitig erfolgen. In diesem Fall sollte aber mindestens Papier von 90 g/m² verwendet werden.
- Die Seiten für Verbindungsstrecken und Wertungsprüfungen müssen nicht farblich unterschieden werden. Diese Unterscheidung erfolgt durch eine Schattierung der Spalte „Richtung“. Wahlweise können farbige Seiten verwandt werden.

2. Inhalt des Bordbuches

- Am Anfang des Bordbuches muss eine Seite mit Zeichen- und Abkürzungserklärungen sein. Diese müssen bei internationalen Rallyes mindestens in Deutsch und in Englisch sein.
- Der Strecken-/Zeitplan der gesamten Rallye sowie die Telefonnummern des Rallyezentrums und der Notdienste müssen in jedem Bordbuch enthalten sein.
- Referenzpunkte zum Einstellen der Wegstreckenzähler müssen angegeben sein.
- Das Bordbuch enthält Skizzen (oder Fotos) vom Rallyezentrum und Servicepark sowie bei Bedarf vom Start-/Zielbereich, Sammelkontrollen, Parc Fermé, Kontrollstellen, WP-Starts usw. Die Wiederholung der Pläne für jeden Service ist nicht notwendig.
- Wenn Strecken wiederholt gefahren werden (z. B. zwei identische Streckenabschnitte) sollte der Veranstalter aus ökonomischen Gründen die Bordbuchseiten nur einmal drucken. In diesem Fall müssen im Kopf der Seiten die alle unterschiedlichen Zeitkontrollen, Wertungsprüfungsnummer und Sektionsnummer angegeben werden. Für die zweite Runde muss eine eindeutige Referenz angegeben werden: „zurück zur Seite X“. Jede Abweichung zwischen zwei Passagen (z. B. am Ende eines Tages) müssen eindeutig dargestellt werden.
- Eine Karte pro Wertungsprüfung beinhaltet:
 - den Maßstab
 - die Nordrichtung
 - die Besichtigungsstrecke
 - die Alternativstrecke
 - Standorte von Start und Ziel und allen Rettungspunkten

- Alternativstrecken (Umleitung bei Abbruch einer Wertungsprüfung) werden als Kartenskizzen oder Bordbuch-Zeichen angegeben und am Ende des Bordbuches als Anhang eingeklebt.
- Fotografien der Kontrollstellen können im Bordbuch dargestellt werden.
- Das Bordbuch kann, vorzugsweise auf der Rückseite, ein "SOS"-Zeichen und ein grünes „OK“-Zeichen im Format DIN A4 (eventuell gefaltet) enthalten. Die Einbindung dieser Zeichen in das Bordbuch liegt im Ermessen des Veranstalters.
- Verhalten bei Unfällen

3. Aufbau der Seiten

- Folgende Angaben müssen im Kopf jeder Seite enthalten sein (Kursiv und unterstrichen: freigestellt):
 - Abschnitt (Bezeichnung des Abschnitts von ZK/WP "X" bis ZK "Y")
 - Etappe/Leg (Nummer der *Etappe*)
 - Sektion/Section (Nummer der Sektion)
 - Zeit/Fahrzeit - Time/Time allowed (Fahrzeit für den Abschnitt in Minuten)
 - Schnitt/Average (Durchschnittsgeschwindigkeit des Abschnitts in km/h)
 - Entfernung/Distance (Länge des Abschnitts in km)
 - Seite/Page (Jede Seite muss nummeriert sein; die Seitenzahl ist durchlaufend innerhalb des Bordbuches; kann eventuell auch an einer anderen Stelle des Bordbuches eingefügt sein)
 - eventuell Wertungsprüfung (Nummer, Name, Länge der Wertungsprüfung)
- Die Seite enthält folgende Spalten:
 - Entfernung (km) - gesamt (Distance - total)
 - Entfernung (km) - Teil (Distance - partial)
 - Richtung (Direction)
 - Belag (Surface)
 - Information (Information)
 - verbleibende Kilometer (Distance regressive)
- Die Nummer der Wertungsprüfung soll am Seitenrand gedruckt werden, damit die entsprechenden Seiten schnell gefunden werden können. Wenn doppelseitig gedruckt wird soll die WP-Nummer jeweils am äußeren Rand gedruckt werden. Die WP-Nummer soll nur auf den Seiten erscheinen, die die Symbole für der WP beinhalten.
- Das Bordbuch wird von oben nach unten gelesen.
- Die Nummerierung der Bordbuch-Zeichen beginnt am Beginn jedes Abschnitts wieder bei 1.
- Jeder Abschnitt beginnt auf einer neuen Seite entweder mit der Zeitkontrolle oder mit dem WP-Start. Nach dem WP-STOP Zeichen erfolgt kein Seitenwechsel. Die Kartenskizze der Wertungsprüfung wird als erste Seite eines Abschnitts eingefügt. Diese muss enthalten: Start, Ziel und STOP sowie bei Rundkursen die

Fahrtrichtung und die Rundenzahl. Sie sollte enthalten: den Maßstab, die Himmelsrichtung, die Rückführungsstrecke beim Abfahren der Wertungsprüfung, die Hauptfunkposten und eventuelle Rettungsstationen.

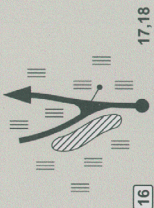
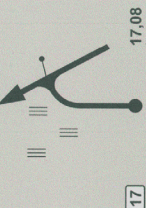
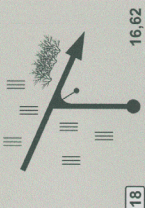
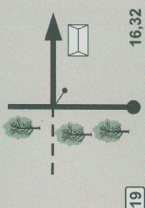
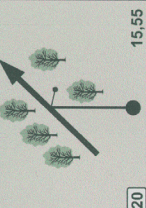
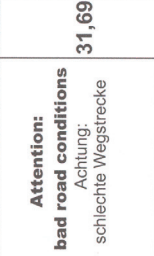



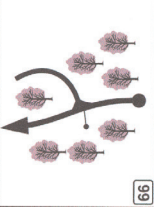

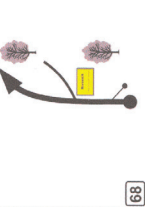

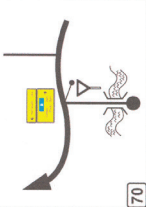
4 Bordbuch-Zeichen und Informationen

- Die einzelnen Bordbuch-Zeichen in der Spalte "Richtung" werden nummeriert und durch einen horizontalen Strich voneinander getrennt. Bei Bordbuch-Zeichen, die nicht weiter als 200 m auseinander liegen, entfällt der horizontale Strich. Die Blickrichtung in jeder Zeichnung ist von unten.
- Werden unterschiedliche Varianten in der Strichstärke der Bordbuch-Zeichen verwendet, so ist darauf zu achten, dass damit nur Haupt- und Nebenstraßen gekennzeichnet werden, nicht die zu folgende Richtung.
- Wechsel in der Straßenoberfläche (von Asphalt auf Schotter, von Schotter auf Asphalt) müssen in der Spalte "Belag" markiert werden.
- Zusätzliche Hinweise zur besseren Orientierung wie z.B. Ortseingangsschilder, Straßennamen, einzeln stehende Gebäude usw. sollten in der Spalte „Information“ enthalten sein.
- Die Zeitkontrollen, Start und Ziel von Wertungsprüfungen, STOP und Durchfahrtskontrollen werden in der Spalte „Information“ mit Reproduktionen der Standard-Kontrollstellenschilder gekennzeichnet. Die Position der Schilder(Kontrolle) ist zusätzlich im Bordbuch-Zeichen zu markieren. Gleiches gilt für Servicezonen, Reifenmarkierungszonen und ggf. Tankzonen.
- Wenn ein Abschnitt mit einer Wertungsprüfung beginnt, wird die Entfernung zwischen der Zeitkontrolle und dem Start der Wertungsprüfung in dem Informationsfeld der Zeitkontrolle in der unteren rechten Ecke in Meter angegeben.
- Die GPS Daten vom Start und vom Ziel jeder Wertungsprüfung, der Sammelkontrollen und der Service-parks müssen angegeben werden. Sie müssen in Grad, Minuten und Dezimalen einer Minute angegeben werden,
- Die Positionen zusätzlicher Krankenwagen bzw. Rettungsstationen sind durch die entsprechenden Symbole in der Spalte "Information" darzustellen.
- Bei Abzweigen müssen die eingezeichneten Schilder in die tatsächliche Richtung zeigen.
- Angegebene Schilder, die nicht in die Richtung zeigen, in die gefahren werden soll, müssen durchgestrichen sein.
- Richtungsangaben, die in natura nicht erkennbar sind, werden in Klammern angegeben.
- Stellen, die besondere Aufmerksamkeit erfordern, werden mit 1, 2 oder 3 Ausrufungszeichen gekennzeichnet.
- Rettungsausfahrten sind im Bordbuch (und in der Natur) zu kennzeichnen.

- Tankstellen gemäß Art. 49.1.1 RR müssen im Bordbuch aufgeführt werden
- Hauptfunkposten müssen im Bordbuch-Zeichen und als Information mit folgendem Zeichen angegeben werden:

5. Allgemeines

- Alle Angaben müssen gut lesbar sein, auch unter der Berücksichtigung, dass das Bordbuch bei Nacht und in einem fahrenden Fahrzeug gelesen werden muss.
- Auf jeder Seite sollte ausreichend Platz sein, damit die Fahrer ihre eigenen Kommentare einfügen können.
- Die Bordbücher für die verschiedenen Tage müssen deutlich unterschieden werden können.
- Der Veranstalter kann weiterhin noch folgende und zusätzliche Angaben und Inhalte vorsehen:
 - Bei Wertungsprüfungen, die genau gleich wie im Vorjahr gefahren werden, kann die schnellste gefahrene Zeit aus den Vorjahren angegeben werden
 - Formular für einen Ausfall
 - Formular für Anfragen

TC 3/6 Monzel		TC 2/5 Brauneberg		DAY: 1		
TC 3A/6A Trierweiler Siedlung		TC 3/6 Monzel		SECTION: 1/2		
DISTANCE: 60,78 km		SPECIAL STAGE 2/5		RECORD REVISED ROUTE		
AVERAGE 66,31 km/h		GRAFSCHAFT VELDENZ 23,09 km		TIME ALLOWED: 45 min		
INFORMATION		DIRECTION		INFORMATION		
TOTAL	PARTIAL	TOTAL	PARTIAL			
29,09	1,05	5,91	0,48		NEW	29,63
30,92	1,83	6,01	0,10		NEW	29,53
31,65	0,73	6,47	0,46		NEW	29,07
31,75	0,10	6,77	0,30		NEW	28,77
33,52	1,77	7,54	0,77		NEW	28,00
						31,69
						29,86
						29,13
						29,03
						27,26
						
						
						
						

6. STANDARD KONTROLLKARTE

ALLGEMEINES

- Für jede Sektion jeden Tages muss zumindest eine separate Kontrollkarte ausgegeben werden.
- Auf der Zeitkarte muss die Sollzeit für die Distanz zwischen zwei aufeinanderfolgende Zeitkontrollen angeführt sein.
- Stunden und Minuten müssen immer wie folgt angeführt werden: 00.01 - 24.00, es werden nur Minuten gezählt die abgelaufen sind.
- Kontrollkarten sollten am Ende jeder Sektion ausgegeben und eingesammelt werden. Gebrauchte Kontrollkarten sind dann für die Auswertungs-Teams verfügbar. Idealerweise sollte für das Ende einer Etappe eine separate und neue Zeitkarte mit 45' Servicezeit (wie im Beispiel "Flexi-Service B") verwendet werden.
- Ein Veranstalter kann der FIA/DMSB die Verwendung von elektronischen Kontrollkarten anstelle von Karten in gedruckter Form vorschlagen. Die Verwendung solcher Systeme muss jedoch durch die FIA/DMSB vor deren Gebrauch genehmigt werden.

DESIGN

- siehe nachstehendes Beispiel.
- Die Mittelspalte ist für Eintragungen durch die Teilnehmer, die rechte Spalte für Eintragungen der Teilnehmer vorgesehen.
- Die Startnummer des vorhergehenden Fahrzeuges ist optional. Sie wird bei verschiedenen Rallyes für Sicherheitschecks verwendet. Wird dieses Feld verwendet, sollte es unter dem Feld "provisorische Startzeit" angeführt sein.
- Größe: 9,9cm x 21cm (um 3 Karten aus dem Format A4 zu drucken) oder 11 cm x 18,8cm.
- Feldgröße 1 cm
- Die Kontrollkarten sollten zumindest auf 300g Papier oder 270g Polyesterpapier (für schlechte Wetterbedingungen) gedruckt werden. Zu beachten ist, dass sich Polyesterpapier, obwohl wasserdicht, schwer falten lässt. Als Alternative kann eine Zeitkarte mit Abdeckung (z.B. 22x18,5cm gefaltet, um den beschriebenen Bereich zu schützen) hergestellt werden.
- Bei Veranstaltungen mit vielen Zeitkontrollen, kann ein doppelseitiger Druck oder ein "nebeneinander"-Design (mit gefaltetem Innenteil) verwendet werden.
- Die Druckfarbe ist freigestellt. Ein Veranstalter kann die Farben seines Sponsors, verschiedene Farben für jede Sektion, oder aber einfach nur grau und schwarz.













XYZ RALLY	Startnr. / Car No.	Kontrollkarte/Timecard A Sektion/Section 1 24.07.2010
-----------	--------------------	--

ZK TC 0	START	<table style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 30px; margin: 0 auto;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;">H</td> <td style="width: 50%; text-align: center;">M</td> </tr> </table> <p style="text-align: center; margin: 5px 0;">ZK/TC 0</p> <p style="text-align: center; margin: 0 100px;">▶</p> <table style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 30px; margin: 0 auto;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center; font-size: 24px;">00</td> <td style="width: 50%; text-align: center; font-size: 24px;">30</td> </tr> </table> <p style="text-align: center; margin: 5px 0;">SOLLZEIT TARGET TIME</p> <table style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 30px; margin: 0 auto;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;">H</td> <td style="width: 50%; text-align: center;">M</td> </tr> </table> <p style="text-align: center; margin: 5px 0;">ZK/TC 1</p>	H	M	00	30	H	M	FÜR FAHRER COMPETITOR USE
H	M								
00	30								
H	M								
ZK TC 1		<table style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 30px; margin: 0 auto;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;">H</td> <td style="width: 50%; text-align: center;">M</td> </tr> </table> <p style="text-align: center; margin: 5px 0;">ZK/TC 1</p>	H	M					
H	M								

ZK TC 1	WP/SS 1 Amstetten I	<p style="text-align: center;">ZIELZEIT / FINISH TIME</p> <table style="border: 1px solid black; width: 100%; height: 30px; margin: 0 auto;"> <tr> <td style="width: 25%; text-align: center;">H</td> <td style="width: 25%; text-align: center;">M</td> <td style="width: 25%; text-align: center;">S</td> <td style="width: 25%; text-align: center;">1/10</td> </tr> </table> <p style="margin: 5px 0;">Vorgesehene Startzeit</p> <table style="border: 1px solid black; width: 100%; height: 30px; margin: 0 auto;"> <tr> <td style="width: 25%; text-align: center;">H</td> <td style="width: 25%; text-align: center;">M</td> <td style="width: 25%; text-align: center;">S</td> <td style="width: 25%; text-align: center;">1/10</td> </tr> </table> <p style="text-align: center; margin: 5px 0;">▶</p> <table style="border: 1px solid black; width: 100%; height: 30px; margin: 0 auto;"> <tr> <td style="width: 25%; text-align: center;">H</td> <td style="width: 25%; text-align: center;">M</td> <td style="width: 25%; text-align: center;">S</td> <td style="width: 25%; text-align: center;">1/10</td> </tr> </table> <p style="text-align: center; margin: 5px 0;">▶</p> <table style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 30px; margin: 0 auto;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center; font-size: 24px;">00</td> <td style="width: 50%; text-align: center; font-size: 24px;">35</td> </tr> </table> <p style="text-align: center; margin: 5px 0;">SOLLZEIT TARGET TIME</p> <table style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 30px; margin: 0 auto;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;">H</td> <td style="width: 50%; text-align: center;">M</td> </tr> </table> <p style="text-align: center; margin: 5px 0;">ZK/TC 2</p>	H	M	S	1/10	H	M	S	1/10	H	M	S	1/10	00	35	H	M	FÜR FAHRER COMPETITOR USE
H	M	S	1/10																
H	M	S	1/10																
H	M	S	1/10																
00	35																		
H	M																		
ZK TC 2		<p style="text-align: center;">STOP</p> <table style="border: 1px solid black; width: 100%; height: 30px; margin: 0 auto;"> <tr> <td style="width: 25%; text-align: center;">M</td> <td style="width: 25%; text-align: center;">S</td> <td style="width: 25%; text-align: center;">1/10</td> </tr> </table> <p style="text-align: center; margin: 5px 0;">WP FAHRZEIT / TIME TAKEN</p> <table style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 30px; margin: 0 auto;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;">H</td> <td style="width: 50%; text-align: center;">M</td> </tr> </table> <p style="text-align: center; margin: 5px 0;">ZK/TC 2</p>	M	S	1/10	H	M												
M	S	1/10																	
H	M																		

ZK TC 2	WP/SS 2 Machtolsheim I	<p style="text-align: center;">ZIELZEIT / FINISH TIME</p> <table style="border: 1px solid black; width: 100%; height: 30px; margin: 0 auto;"> <tr> <td style="width: 25%; text-align: center;">H</td> <td style="width: 25%; text-align: center;">M</td> <td style="width: 25%; text-align: center;">S</td> <td style="width: 25%; text-align: center;">1/10</td> </tr> </table> <p style="margin: 5px 0;">Vorgesehene Startzeit</p> <table style="border: 1px solid black; width: 100%; height: 30px; margin: 0 auto;"> <tr> <td style="width: 25%; text-align: center;">H</td> <td style="width: 25%; text-align: center;">M</td> <td style="width: 25%; text-align: center;">S</td> <td style="width: 25%; text-align: center;">1/10</td> </tr> </table> <p style="text-align: center; margin: 5px 0;">▶</p> <table style="border: 1px solid black; width: 100%; height: 30px; margin: 0 auto;"> <tr> <td style="width: 25%; text-align: center;">H</td> <td style="width: 25%; text-align: center;">M</td> <td style="width: 25%; text-align: center;">S</td> <td style="width: 25%; text-align: center;">1/10</td> </tr> </table> <p style="text-align: center; margin: 5px 0;">▶</p> <table style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 30px; margin: 0 auto;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center; font-size: 24px;">00</td> <td style="width: 50%; text-align: center; font-size: 24px;">15</td> </tr> </table> <p style="text-align: center; margin: 5px 0;">SOLLZEIT TARGET TIME</p> <table style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 30px; margin: 0 auto;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;">H</td> <td style="width: 50%; text-align: center;">M</td> </tr> </table> <p style="text-align: center; margin: 5px 0;">ZK/TC 2A</p>	H	M	S	1/10	H	M	S	1/10	H	M	S	1/10	00	15	H	M	FÜR FAHRER COMPETITOR USE
H	M	S	1/10																
H	M	S	1/10																
H	M	S	1/10																
00	15																		
H	M																		
ZK TC 2A		<p style="text-align: center;">STOP</p> <table style="border: 1px solid black; width: 100%; height: 30px; margin: 0 auto;"> <tr> <td style="width: 25%; text-align: center;">M</td> <td style="width: 25%; text-align: center;">S</td> <td style="width: 25%; text-align: center;">1/10</td> </tr> </table> <p style="text-align: center; margin: 5px 0;">WP FAHRZEIT / TIME TAKEN</p> <table style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 30px; margin: 0 auto;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;">H</td> <td style="width: 50%; text-align: center;">M</td> </tr> </table> <p style="text-align: center; margin: 5px 0;">ZK/TC 2A</p>	M	S	1/10	H	M												
M	S	1/10																	
H	M																		

ZK TC 2A	Regrouping IN	<p style="text-align: center;">SOLLZEIT TARGET TIME</p> <table style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 30px; margin: 0 auto;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center; font-size: 24px;">00</td> <td style="width: 50%; text-align: center; font-size: 24px;">03</td> </tr> </table> <p style="text-align: center; margin: 5px 0;">Minimum</p> <p style="text-align: center; margin: 0 100px;">▶</p> <table style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 30px; margin: 0 auto;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;">H</td> <td style="width: 50%; text-align: center;">M</td> </tr> </table> <p style="text-align: center; margin: 5px 0;">VORGESEHNE STARTZEIT PROVISIONAL START</p> <table style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 30px; margin: 0 auto;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;">H</td> <td style="width: 50%; text-align: center;">M</td> </tr> </table> <p style="text-align: center; margin: 5px 0;">ZK/TC 2B</p>	00	03	H	M	H	M	FÜR FAHRER COMPETITOR USE
00	03								
H	M								
H	M								
ZK TC 2B		<p style="text-align: center;">Regrouping OUT</p> <p style="text-align: center;">SOLLZEIT TARGET TIME</p> <table style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 30px; margin: 0 auto;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center; font-size: 24px;">00</td> <td style="width: 50%; text-align: center; font-size: 24px;">20</td> </tr> </table> <p style="text-align: center; margin: 5px 0;">Maximum</p> <p style="text-align: center; margin: 0 100px;">▶</p> <table style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 30px; margin: 0 auto;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;">H</td> <td style="width: 50%; text-align: center;">M</td> </tr> </table> <p style="text-align: center; margin: 5px 0;">ZK/TC 2B</p>	00	20	H	M			
00	20								
H	M								

XYZ RALLY	Startnr. / Car No.	Kontrollkarte/Timecard B Sektion/Section 2 24.07.2010								
ZK TC 2B	Regrouping OUT / Servicepark IN	FÜR FAHRER COMPETITOR USE								
	 <table border="1" style="display: inline-table; margin: 0 10px;"> <tr><td style="width: 20px; height: 20px;">H</td><td style="width: 20px; height: 20px;">M</td></tr> </table>  <table border="1" style="display: inline-table; margin: 0 10px;"> <tr><td style="width: 20px; height: 20px;">H</td><td style="width: 20px; height: 20px;">M</td></tr> </table>	H	M	H	M	<p>SOLLZEIT TARGET TIME</p> <table border="1" style="display: inline-table; margin: 0 10px;"> <tr><td style="width: 20px; height: 20px;">00</td><td style="width: 20px; height: 20px;">20</td></tr> </table> <table border="1" style="display: inline-table; margin: 0 10px;"> <tr><td style="width: 20px; height: 20px;">H</td><td style="width: 20px; height: 20px;">M</td></tr> </table>	00	20	H	M
H	M									
H	M									
00	20									
H	M									
	<p>ZK/TC 2B</p>  <table border="1" style="display: inline-table; margin: 0 10px;"> <tr><td style="width: 20px; height: 20px;">H</td><td style="width: 20px; height: 20px;">M</td></tr> </table>	H	M	<p>ZK/TC 2B</p>						
H	M									
ZK TC 2C	Servicepark OUT	FÜR FAHRER COMPETITOR USE								
										
		<p>SOLLZEIT TARGET TIME</p> <table border="1" style="display: inline-table; margin: 0 10px;"> <tr><td style="width: 20px; height: 20px;">00</td><td style="width: 20px; height: 20px;">30</td></tr> </table> <table border="1" style="display: inline-table; margin: 0 10px;"> <tr><td style="width: 20px; height: 20px;">H</td><td style="width: 20px; height: 20px;">M</td></tr> </table>	00	30	H	M				
00	30									
H	M									
	<table border="1" style="display: inline-table; margin: 0 10px;"> <tr><td style="width: 20px; height: 20px;">H</td><td style="width: 20px; height: 20px;">M</td></tr> </table> <p>ZK/TC 3</p>	H	M							
H	M									
ZK TC 3	WP/SS 3 Amstetten II	FÜR FAHRER COMPETITOR USE								
	<p>ZIELZEIT / FINISH TIME</p> <table border="1" style="display: inline-table; margin: 0 10px;"> <tr><td style="width: 20px; height: 20px;">H</td><td style="width: 20px; height: 20px;">M</td><td style="width: 20px; height: 20px;">S</td><td style="width: 20px; height: 20px;">1/10</td></tr> </table>	H	M	S	1/10					
H	M	S	1/10							
	<p>Vorgesehene Startzeit</p> <table border="1" style="display: inline-table; margin: 0 10px;"> <tr><td style="width: 20px; height: 20px;">H</td><td style="width: 20px; height: 20px;">M</td></tr> </table>  <table border="1" style="display: inline-table; margin: 0 10px;"> <tr><td style="width: 20px; height: 20px;">H</td><td style="width: 20px; height: 20px;">M</td></tr> </table>  	H	M	H	M	<p>SOLLZEIT TARGET TIME</p> <table border="1" style="display: inline-table; margin: 0 10px;"> <tr><td style="width: 20px; height: 20px;">00</td><td style="width: 20px; height: 20px;">35</td></tr> </table> <table border="1" style="display: inline-table; margin: 0 10px;"> <tr><td style="width: 20px; height: 20px;">H</td><td style="width: 20px; height: 20px;">M</td></tr> </table>	00	35	H	M
H	M									
H	M									
00	35									
H	M									
	<p>STOP</p> <table border="1" style="display: inline-table; margin: 0 10px;"> <tr><td style="width: 20px; height: 20px;">H</td><td style="width: 20px; height: 20px;">M</td><td style="width: 20px; height: 20px;">S</td><td style="width: 20px; height: 20px;">1/10</td></tr> </table> <table border="1" style="display: inline-table; margin: 0 10px;"> <tr><td style="width: 20px; height: 20px;">H</td><td style="width: 20px; height: 20px;">M</td></tr> </table>	H	M	S	1/10	H	M	<p>ZK/TC 4</p>		
H	M	S	1/10							
H	M									
ZK TC 4	WP/SS 4 Machtolsheim II	FÜR FAHRER COMPETITOR USE								
	<p>ZIELZEIT / FINISH TIME</p> <table border="1" style="display: inline-table; margin: 0 10px;"> <tr><td style="width: 20px; height: 20px;">H</td><td style="width: 20px; height: 20px;">M</td><td style="width: 20px; height: 20px;">S</td><td style="width: 20px; height: 20px;">1/10</td></tr> </table>	H	M	S	1/10					
H	M	S	1/10							
	<p>Vorgesehene Startzeit</p> <table border="1" style="display: inline-table; margin: 0 10px;"> <tr><td style="width: 20px; height: 20px;">H</td><td style="width: 20px; height: 20px;">M</td></tr> </table>  <table border="1" style="display: inline-table; margin: 0 10px;"> <tr><td style="width: 20px; height: 20px;">H</td><td style="width: 20px; height: 20px;">M</td></tr> </table>  	H	M	H	M	<p>SOLLZEIT TARGET TIME</p> <table border="1" style="display: inline-table; margin: 0 10px;"> <tr><td style="width: 20px; height: 20px;">00</td><td style="width: 20px; height: 20px;">15</td></tr> </table> <table border="1" style="display: inline-table; margin: 0 10px;"> <tr><td style="width: 20px; height: 20px;">H</td><td style="width: 20px; height: 20px;">M</td></tr> </table>	00	15	H	M
H	M									
H	M									
00	15									
H	M									
	<p>STOP</p> <table border="1" style="display: inline-table; margin: 0 10px;"> <tr><td style="width: 20px; height: 20px;">H</td><td style="width: 20px; height: 20px;">M</td><td style="width: 20px; height: 20px;">S</td><td style="width: 20px; height: 20px;">1/10</td></tr> </table> <table border="1" style="display: inline-table; margin: 0 10px;"> <tr><td style="width: 20px; height: 20px;">H</td><td style="width: 20px; height: 20px;">M</td></tr> </table>	H	M	S	1/10	H	M	<p>ZK/TC 4A</p>		
H	M	S	1/10							
H	M									
ZK TC 4A	Regrouping IN	FÜR FAHRER COMPETITOR USE								
	<p>SOLLZEIT TARGET TIME</p> <table border="1" style="display: inline-table; margin: 0 10px;"> <tr><td style="width: 20px; height: 20px;">00</td><td style="width: 20px; height: 20px;">03</td></tr> </table> <p>Minimum</p>	00	03							
00	03									
	 <table border="1" style="display: inline-table; margin: 0 10px;"> <tr><td style="width: 20px; height: 20px;">H</td><td style="width: 20px; height: 20px;">M</td></tr> </table>	H	M	<p>VORGESEHENE STARTZEIT PROVISIONAL START</p> <table border="1" style="display: inline-table; margin: 0 10px;"> <tr><td style="width: 20px; height: 20px;">H</td><td style="width: 20px; height: 20px;">M</td></tr> </table>	H	M				
H	M									
H	M									
	<p>ZK/TC 2B</p>									
ZK TC 4B	Regrouping OUT	FÜR FAHRER COMPETITOR USE								
	<p>SOLLZEIT TARGET TIME</p> <table border="1" style="display: inline-table; margin: 0 10px;"> <tr><td style="width: 20px; height: 20px;">00</td><td style="width: 20px; height: 20px;">20</td></tr> </table> <p>Maximum</p>	00	20							
00	20									
	 <table border="1" style="display: inline-table; margin: 0 10px;"> <tr><td style="width: 20px; height: 20px;">H</td><td style="width: 20px; height: 20px;">M</td></tr> </table>	H	M	<p>ZK/TC 4B</p>						
H	M									

7. STANDARD NENNUNGSFORMUAR

8. STARTLISTEN UND ERGEBNISSE DER RALLYE

Einleitung

Startlisten können früher, als in der Veranstaltungsausschreibung oder in einem Bulletin angeführt, ausgehängt werden. Die auf der Liste angeführte Aushangzeit muss diejenige sein, welche in der Veranstaltungsausschreibung oder in einem Bulletin angeführt ist. Ist der Aushang einer solchen Liste verspätet, so hat der Rallyeleiter eine schriftliche Information mit einer neuen Aushangzeit zu veröffentlichen.

SHOW START & ETAPPE 1/SEKTION 1

Startliste für den Show-Start

- Erstellt nach der Dokumentenabnahme und der Technischen Abnahme
- Unterzeichnet vom Rallyeleiter bei der 1. Sitzung der Sportkommissare und zur in der Veranstaltungsausschreibung aufgeführten Zeit ausgehängt
- Aufführung der Startzeiten (oder zumindest der Abstände zwischen den Fahrzeugen) für alle Bewerber
- Sternchen bedeutet "*" = Vorbehaltlich einer erneuten Technischen Abnahme"

oder

Startliste für Etappe 1 - 1 Sektion 1 (SSS->Super Special Stage)

- Erstellt nach der Dokumentenabnahme und der Technischen Abnahme
- Unterzeichnet vom Rallyeleiter bei der 1. Sitzung der Sportkommissare und zur in der Veranstaltungsausschreibung aufgeführten Zeit ausgehängt
- Aufführung der Startzeiten für alle Bewerber - diese können paarweise sein
- Sternchen bedeutet "*" = Vorbehaltlich einer erneuten Technischen Abnahme"

und/oder

Startliste für Etappe 1 (keine SSS) oder Startliste für Etappe 1 – Sektion 2

- Erstellt nach der Dokumentenabnahme und der Technischen Abnahme
- Unterzeichnet vom Rallyeleiter bei der 1. Sitzung der Sportkommissare und zur in der Veranstaltungsausschreibung aufgeführten Zeit ausgehängt
- Aufführung der Startzeiten für alle Bewerber - diese können paarweise sein
- Sternchen bedeutet "*" = Vorbehaltlich einer erneuten Technischen Abnahme"

JEDE ETAPPE DER RALLYE

(ausgenommen letzter Etappe)

Inoffizielles Ergebnis nach der letzten WP (unter Ausschluss einer SSS)

- Erstellt durch den Rallyeleiter. Ohne Unterschrift.

Startliste für Etappe 2 / Etappe 3

- Erstellt durch den Rallyeleiter mit Kenntnis der Sportkommissare
- Unterzeichnet vom Rallyeleiter und zur in der Veranstaltungsausschreibung angeführten Zeit ausgehängt
- Schließt ausgefallene Teams ein, die ihren endgültigen Ausfall nicht gemeldet haben
- Sternchen bedeutet "*" = Vorbehaltlich einer erneuten Technischen Abnahme"

Inoffizielles Zwischenergebnis nach Etappe „x“

- Unterzeichnet vom Rallyeleiter mit der aktuellen Aushangzeit
- Wird erstellt, wenn alle Strafen erfasst sind.

LETZTE ETAPPE DER RALLYE

Vorläufiges Endergebnis

- Beinhaltet alle Bewerber, die den letzten Etappe beendet haben
- Unterzeichnet vom Rallyeleiter in der letzten Sitzung der Sportkommissare und zur in der Veranstaltungsausschreibung aufgeführten Zeit ausgehängt
 - „vorbehaltlich der Ergebnisse der Schlussabnahme“ (für die Gesamtwertung)
 - „vorbehaltlich der Ergebnisse der Routine-Kraftstoffanalysen für die folgenden Fahrzeuge: .“ (wenn die Analyseergebnisse nicht vor Ort verfügbar sind)
 - „vorbehaltlich weiterer Überprüfungen durch den DMSB für Fahrzeug No ...“
 - „vorbehaltlich der Entscheidung der Sportkommissare für Fahrzeug No ...“
 - „vorbehaltlich des Ergebnisses einer vollständigen Motorenüberprüfung für Fahrzeug No ...“
 - „vorbehaltlich der Ergebnisse der Antidoping-Tests für die folgenden Teams: ..“

Offizielles Endergebnis

- Unterzeichnet von den Sportkommissaren und veröffentlicht nach dem Ende der Protestfrist und nach noch nicht abgeschlossener Schlussabnahme
 - „vorbehaltlich der Ergebnisse der Schlussabnahme“ (für die Gesamtwertung)
- Unterzeichnet von den Sportkommissaren und veröffentlicht nach dem Ende der Protestfrist und abgeschlossener Schlussabnahme
 - „vorbehaltlich der Ergebnisse der Routine-Kraftstoffanalysen für die folgenden Fahrzeuge: .“ (wenn die Analyseergebnisse nicht vor Ort verfügbar sind)
 - „vorbehaltlich weiterer Überprüfungen durch den DMSB für Fahrzeug No ...“
 - „vorbehaltlich einer möglichen Berufung durch den Bewerber des Fahrzeugs No. .. gegen die Entscheidung der Sportkommissare“
 - „vorbehaltlich des Ergebnisses einer vollständigen Motorenüberprüfung für Fahrzeug No ...“
 - „vorbehaltlich der Ergebnisse der Antidoping-Tests für die folgenden Teams: ..“

ANHANG III - SICHERHEIT

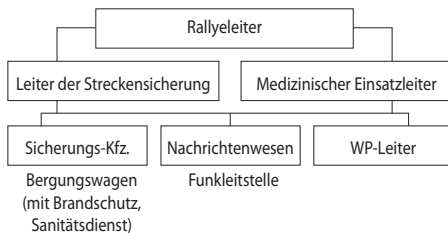
SICHERHEITSBESTIMMUNGEN FÜR AUTOMOBIL-RALLYES

Gliederung der Mindestanforderungen für die Sicherheitsbelange bei Automobil-Rallyes:

1. Vorbereitung der Veranstaltung
2. Verantwortlichkeit und Kompetenzbereich der Sportwarte
3. Sicherungsfahrzeuge und deren Ausrüstung (Notwendige Einrichtungen)
4. Ablauf der Veranstaltung
5. Sicherheit der teilnehmenden Teams

Art. 1 – Vorbereitung der Veranstaltung

Der Veranstalter erstellt einen Organisationsplan (*Pyramide der Verantwortlichkeit*) für die Sicherheit bei einer Veranstaltung nach folgendem Beispiel:



Die Auswahl der Wertungsprüfungen wird vom Rallyeleiter, dem Leiter der Streckensicherung und dem Wertungsprüfungsleiter vorgenommen.

In manchen Bundesländern wird von den Genehmigungsbehörden ein Gutachten über die Eignung einer Wertungsprüfung verlangt. *Die Erstellung dieses Gutachten sollte von dem Rallyeleiter oder dem Leiter der Streckensicherung erstellt werden.*

Für jede Wertungsprüfung wird ein Funktionsplan mit folgendem Inhalt erstellt:

- Wertungsprüfungsleiter
- Stellvertreter des WP-Leiters
- Arzt
- Sanitätsdienst
- nächstes Krankenhaus mit Telefonnummer
- Rettungsleitstelle mit Telefonnummer
- zuständige Polizeiinspektion
- Bergfahrzeug/S-Wagen

Zusätzlich wird ein Streckenplan erstellt, auf dem die Standorte der unbedingt notwendigen Strecken- und Funkposten mit fortlaufender Nummer einzuzeichnen sind.

Bei vom Veranstalter gewollten Zuschauern sind die dafür vorgesehenen Zuschauerplätze im Programmheft mit Verhaltensregeln abzdrukken.

Für Veranstalter, die keine Zuschauer oder an bestimmten Stellen nicht wollen, genügt es, die kritischen Stellen mit Warnschildern und Trassierband zu kennzeichnen.

Der LS koordiniert den Einsatz der Wertungsprüfungsleiter (WP-Leiter), die medizinische Versorgung, das Sanitätswesen und die Bergungsfahrzeuge. Er ist verantwortlich für die Erteilung von Informationen an die WP-Leiter und Sportwarte der Streckensicherung.

Der Sicherheitsplan gem. Anhang H ISG muss bei internationalen und nationalen "A" Rallyes vom DMSB registriert werden. Bei allen anderen Veranstaltungen stellt der Sportkommissar das Vorhandensein des Sicherheitsplanes fest. Die Erstellung des Sicherheitsplanes obliegt immer dem Leiter der Streckensicherung. In den Sicherheitsplan sind der Organisationsplan, der Funktionsplan, die Streckenpläne der Wertungsprüfungen sowie die Kommunikationsmöglichkeiten gem. Anhang H des ISG aufzunehmen.

Art. 2 – Verantwortlichkeit und Kompetenzbereich der Sportwarte

2.1 Rallyeleiter

Der Rallyeleiter ist für die Veranstaltung verantwortlich. Er delegiert das Aufgabengebiet Sicherheit an den Leiter der Streckensicherung (LS).

2.2 Leiter der Streckensicherung

2. WP-Leiter

Der WP-Leiter ist während des Ablaufs der Veranstaltung für die betreffende Wertungsprüfung verantwortlich. Der LS und der WP-Leiter stellen *anhand des Streckenplans* die Sportwarte der Streckensicherung und *Funkposten* an *unbedingt* notwendigen und auf die WP-Strecken einmündenden Straßen auf.

Der WP-Leiter oder ein vom WP-Leiter Beauftragter hebt die Sperrung der WP-Strecke mit grüner Flagge oder grüner Rundumleuchte, nach Ende der WP und Sicherstellung der Verkehrssicherungspflicht wieder auf.

2.4 Sportwart der Streckensicherung

Die Zuständigkeit der Sportwarte der Streckensicherung betrifft den ihnen zugewiesenen Bereich an der Wertungsprüfung. *Von den Sportwarten sind Durchfahrtslisten zu führen und jedes eingetretene unvorhersehbare Ereignis zu melden.*

2.5 Funkposten

Das Aufgabengebiet der Funkposten beinhaltet das komplette Aufgabengebiet der Sportwarte der Streckensicherung und zusätzlich die Funküberwachung der Wertungsprüfung.

Art. 3 – Sicherungsfahrzeuge und deren Ausrüstung (Notwendige Einrichtungen)

3.1 Funküberwachung / Kommunikation

Während der Veranstaltung muss die sichere Kommunikation zwischen dem Rallyeleiter, dem Leiter der Streckensicherung, den Vorauswagen, den Schlusswagen und den WP-Leitern gewährleistet sein. Zur Sicherstellung bei technischen Kommunikationsstörungen sollte zwischen der Rallyeleitstelle und den WP-Leitern eine weitere Kommunikationsmöglichkeit (z.B. Funk, Mobilfunk oder Fest-

netztelefon) eingerichtet werden. *Von dem WP Leiter sollte eine Verbindung zu den Funkposten auf der Wertungsprüfung bestehen.* Innerhalb der Wertungsprüfungen muss eine Funkverbindung vom START der Wertungsprüfung zum STOP der Wertungsprüfung gewährleistet sein. Mindestens alle 5 km sind weitere Hauptfunkposten an der WP einzurichten

3.2 Sicherungsfahrzeuge

Am Start einer Wertungsprüfung muss jeweils mindestens ein Fahrzeug der nachfolgenden Ziffern 1 und 2 vorhanden sein.

3.2.1 Arzt und Sanitätsdienst

Ein in Wiederbelebensmaßnahmen geschulter Arzt muss anwesend sein, der an einer für die Veranstaltung günstigen Stelle platziert ist, die Anwesenheit eines Arztes an jeder Wertungsprüfung wird dringend empfohlen. Für Rallyes mit dem Status International muss ein lizenzierter medizinischer Einsatzleiter nominiert werden, bei allen anderen Veranstaltungen wird die Nominierung eines medizinischen Einsatzleiters empfohlen.

An jeder Wertungsprüfung muss ein Arzt mit Notfallkoffer und KTW oder ein RTW nach DIN EN1789 vorhanden sein.

Bei Wertungsprüfungen mit einer Länge von mehr als 15 km muss an einer geeigneten Stelle ein weiterer Arzt mit Notfallkoffer und ein KTW oder ein RTW nach DIN EN1789 vorhanden sein.

Den Fahrern der Sanitätsfahrzeuge ist das nächstgelegene *und über die Veranstaltung informierte* Krankenhaus mitzuteilen.

3.2.2 Bergungsfahrzeuge

Es sind nur solche Fahrzeuge einzusetzen, die durch ihre Ausstattung geeignet sind, Personen aus verunfallten Fahrzeugen zu bergen und über entsprechende Einrichtungen für den Brandschutz verfügen.

Vorgeschrieben wird folgende Ausrüstung:

- 2 x 6 kg Handfeuerlöscher,
- Ölbindemittel, Besen,
- Abschleppseil,
- Bolzenschneider,
- Rundumleuchte,
- Gurtmesser/-schere,
- Brechstange,
- *Kommunikationsmöglichkeit*

Empfohlen wird hydraulisches Rettungsgerät (Schere / Spreitzer).

Am WP STOP sind minimum 2 Stck 4-kg Feuerlöscher vorgeschrieben.

Bei WP's durch Waldgebiete ist dafür Sorge zu tragen, dass die eingesetzten Fahrzeuge genügend Löschkapazität mit sich führen.

Art. 4 - Ablauf der Veranstaltung

4.1 Sperrung der Strecke

Mindestens eine Stunde vor dem Start des ersten Fahrzeuges kontrolliert ein Beauftragter des LS den Aufbau

der Wertungsprüfung. Mindestens eine halbe Stunde vor dem Start wird die Strecke durch ein Organisationsfahrzeug mit roter Flagge (hilfsweise nachts durch rote Rundumleuchte) gesperrt.

Nach Schließung der Strecke dürfen nur noch autorisierte Fahrzeuge die WP befahren.

4.2 Information der Zuschauer

Etwa 45 Minuten bis 1 Stunde vor dem Start des ersten Fahrzeuges sollten mit Lautsprecher ausgerüstete „Strecken-Info-Fahrzeuge“ die Strecken aller Wertungsprüfungen durchfahren, um die Zuschauer zu warnen, zu *informieren* und ungünstig stehende Zuschauer zu entfernen.

(Für Rallye 200 wird der Einsatz der Strecken-Info-Fahrzeuge freigestellt).

4.3 Schnelle Vorauswagen

4.3.1 Jeder Veranstalter muss mindestens zwei schnelle Vorauswagen mit der Kennzeichnung 00 und 0 (0-Fahrzeuge) einsetzen.

4.3.2 An jedem dieser Vorauswagen ist auf der Haube ein 36x50 cm großes Schild mit dem Begriff „Safety“ anzubringen (Für Rallye 200 freigestellt). Jeder schnelle Vorauswagen muss mit Warnleuchten auf dem Dach sowie einer Sirene ausgerüstet sein (Für Rallye 200 genügt ein Vorauswagen mit dieser Ausrüstung).

4.3.3 Die Fahrer und Beifahrer der schnellen Vorauswagen müssen eine gewisse Rallye-Erfahrung haben, mit allen relevanten Bestimmungen und dem Sicherheitsplan vertraut sein und in der Lage sein, dem Rallyeleiter vollständige Information und Berichte über die Bedingungen entlang der Strecke zu geben. Die schnellen Vorauswagen dürfen nicht von einem zuvor ausgefallenen Teilnehmer gefahren werden. Die 0-Fahrzeuge sollten auch die Zeitnahmegeräte und Uhren überprüfen und ihre Kontrollhefte vollständig ausfüllen lassen.

4.4 Schlusswagen

Ein besonders gekennzeichnete Schlusswagen ist einzusetzen. Er beschließt das Teilnehmerfeld unter Einhaltung der jeweiligen Karenzzeit *und befährt die Originalstrecke. Er steht in ständigem Kontakt zu Leitstelle und informiert den Rallyeleiter über ausgefallene Teams.*

Art. 5 - Sicherheit der teilnehmenden Teams

5.1 Vorbeugende Maßnahmen - Flaggenzeichen

Die gelbe Flagge kann an besonders gefährlichen Stellen zur Warnung der Wettbewerbsfahrzeuge eingesetzt werden (siehe auch RR Artikel 34.5). Die rote Flagge darf ausschließlich auf Rundkursen im Startbereich durch den WP-Leiter eingesetzt werden. *Die Teilnehmer denen die rote Flagge gezeigt wird, müssen im Startbereich des Rundkurses unbedingt anhalten*

5.2 Verfahren bei einem Unfall - Sicherheitshinweise

Alle Bewerber müssen mit dem DMSB-RR Artikel 34.4 Sicherheit der Teilnehmer sowie Anhang III-5 vertraut sein. Wenn ein rotes SOS-Schild gezeigt wird, ist es zwingend

vorgeschrieben, anzuhalten und Hilfe zu leisten. Der Bewerber ist dafür verantwortlich, dem Verletzten zu helfen und sicherzustellen, dass die Sicherheitsdienste so schnell wie möglich mobilisiert werden.

Das zuerst an der Unfallstelle ankommende Team muss anhalten und dem nachfolgenden Fahrzeug alle Einzelheiten mitteilen.

Das nachfolgende Fahrzeug muss die folgenden Informationen zu dem nächsten Funkposten mitnehmen, der auch an der Stop - Kontrolle positioniert sein kann:

- Startnummer des betroffenen Teams
- Sind Teammitglieder oder Zuschauer verletzt, wenn ja, wie viele,
- Sind Teammitglieder oder Zuschauer innerhalb oder außerhalb des Fahrzeugs eingeklemmt,
- Unfallort, d.h. das am nächsten gelegene Bordbuchzeichen, Postennummer oder Kilometrierungspunkt,
- jede weitere wichtige Information, z.B. Feuer, Wasser, usw.

Die weiteren nachfolgenden Fahrzeuge müssen anhalten, wenn das rote SOS-Schild gezeigt wird.

Alle in der Wertungsprüfung anhaltenden Fahrzeuge müssen ihr rotes Warndreieck mindestens 50 m vor dem liegengebliebenen Fahrzeug aufstellen, auch wenn dieses neben der Straße liegt.

5.3 Verhalten bei einem Unfall mit Zuschauern

Wenn ein Fahrer in einen Unfall verwickelt wird, bei dem ein Zuschauer verletzt wird, muss der betreffende Fahrer am Unfallort bleiben und das nachfolgende Fahrzeug anhalten. Siehe auch Art. 34 RR, Anhang III Pkt. 5.2. Dessen Fahrer muss den Unfall der nächsten Funkstation wie im Road-Book aufgeführt und an der Strecke gekennzeichnet melden. In Zusammenhang mit den Verfahrensweisen bei Unfällen müssen außerdem die nationalen gesetzlichen Bestimmungen der Bundesrepublik Deutschland beachtet werden.

34.4 ROTES WARNDREIECK

34.4.1 *Jedes Wettbewerbsfahrzeug muss ein rotes reflektierendes Warndreieck mit sich führen. Wenn das Fahrzeug auf einer Sonderprüfung anhält, muss dieses Warndreieck von Fahrer oder Beifahrer an gut sichtbarer Stelle in einem Abstand von mindestens 50 m vor dem Wettbewerbsfahrzeug aufgestellt werden, um die nachfolgenden Fahrer zu warnen. Jeder Verstoß kann zu einer Bestrafung durch die Sportkommissare führen.*

34.4.2 *Das Warndreieck muss auch aufgestellt werden, wenn das Fahrzeug abseits der Strecke steht*

Anhang IV. REIFENBESTIMMUNGEN

Nachfolgende Regelungen zu Reifen gelten im DMSB-Bereich im Internationalen und Nationalen-A Rallyesport (gleichgültig ob mit oder ohne NEAFP-Status):

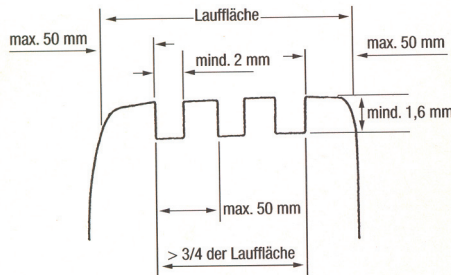
Profillose Reifen (Slicks) sind bei DMSB - genehmigten Rallyes nicht zugelassen. Die Reifen, evtl. ursprüngliche Slick-Reifen, müssen wie nachfolgend beschrieben profiliert sein:

- Profiltiefe: mind. 1,6 mm
- Profilbreite: mind. 2 mm
- Profilabstand: max. 50 mm
- Profilabstand zur Reifenflanke: max. 50 mm
- Anzahl der Profilirillen: variabel
- Die Breite zwischen den beiden äußeren Profilirillen eines Reifens darf 3/4 der Lauffläche nicht unterschreiten.

Zu keinem Zeitpunkt während der Veranstaltung darf die Profiltiefe der am Fahrzeug montierten Reifen weniger als 1,6 mm betragen. Dies gilt für mindestens 3/4 der gesamten Profilfläche.

Ein Protest gegen die Profiltiefe und/oder das ECE-Genehmigungszeichen ist in allen Gruppen nicht zulässig.

Darüber hinaus müssen die Reifen der StVZO entsprechen.



Über vorstehende Profilverpflicht hinaus sind auch alle Reifen zulässig, welche in erhabener Schrift eine vollständige DIN- oder ECE-Kennzeichnung haben und uneingeschränkt der StVZO entsprechen.

Bei Wettbewerben mit FIA Prädikat sind die FIA-Bestimmungen gültig.

Reifen bei Rallyes mit dem Status Nat. B (Rallye 200)

In allen Fahrzeuggruppen (auch Gruppe H) sind bei nationalen B-Veranstaltungen (gleichgültig ob mit oder ohne NEAFP-Status) ausschließlich Reifen mit ECE- und E-Kennzeichnung in erhabener Schrift (d.h. formgeheizte Reifen) zulässig, welche uneingeschränkt der StVZO entsprechen müssen.

Im Neuzustand des Reifens muss der Negativprofilanteil mindestens 17 % betragen.

Grundsätzlich muss der komplette Reifen formgeheizt sein. Ausschließlich hinsichtlich der E-Kennzeichnung werden auch bestimmte Reifen akzeptiert, bei denen die

E-Kennzeichnung nachträglich aufvulkanisiert ist. Diese Reifen benötigen eine individuelle Freigabe durch den DMSB.

Zurzeit betrifft dies folgende Reifen:

Die Liste der betreffenden Reifen ist im Internet unter www.dmsb.de und weiter unter Technik/Reglement, Autotomobilisport, Fahrzeugbestimmungen veröffentlicht.

Anhang VI. BREMSKURVE / SCHIKANE

Grundsätzlich gilt:

Bremskurven / Schikanen sind wirkungsvoll den örtlichen Gegebenheiten und Situationen anzupassen. Empfohlen wird der Einsatz der "German Standard" zur Temporeduzierung auf schnellen geraden WP-Streckenabschnitten und vor Rundkurs-Ausfahrten. Dabei ist es freigestellt, ob die Bremskurve von rechts oder von links anzufahren ist.

Der Abstand zwischen Hindernissen ist mindestens 7,50m.

