

DMSB-Rallye-Reglement 2009 für Automobil-Rallyes

(Stand 08.01.2009)

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:

- a) Internationales Sportgesetz der FIA (ISG) einschließlich Anhängen,
- b) Bestimmungen der FIA,
- c) Bestimmungen und Beschlüsse des DMSB,
- d) Bestimmungen und Vorschriften des vorliegenden DMSB-Rallye-Reglements und der Rallye-Ausschreibung, einschließlich evtl. noch zu erlassender Bulletins,
- e) Straßenverkehrsordnung der Bundesrepublik Deutschland (StVO),
- f) Straßenverkehrs-Zulassungsordnung der Bundesrepublik Deutschland (StVZO), (gültig für Fahrzeuge mit deutscher Zulassung),
- g) ggf. Zusatzbestimmungen der DMSB-Prädikatswertungen
- h) DMSB Umweltrichtlinien
- i) Anti-Dopingbestimmungen der NADA

Allein der DMSB kann Ausnahmegenehmigungen zu den Vorschriften und Bestimmungen des DMSB-Rallye-Reglements erteilen.

INHALTSVERZEICHNIS

- I. Definitionen
- II. Allgemeine Bedingungen
- III. Rallye-Ausschreibung
- IV. Offizielle
- V. Nennungen
- VI. Versicherungen
- VII. Teams
- VIII. Strecke und Bordbuch (Road Book)
- IX. Rallyeschilder und Startnummern
- X. Werbung
- XI. Verkehr
- XII. Service - Nachtanken - Reparaturen
- XIII. Reifen
- XIV. Abfahren der Wertungsprüfungen
- XV. Technische Abnahme - Dokumentenabnahme
- XVI. Start und Restart
- XVII. Kontrollheft/-karte
- XVIII. Ablauf an Kontrollstellen
- XIX. Wertungsprüfungen
- XX. Parc fermé
- XXI. Ergebnisse
- XXII. Gleichstand bei einer Rallye
- XXIII. Protokolle - Schlussberichte
- XXIV. Proteste und Berufungen

Zusammenfassung der Strafen

Stichwortverzeichnis

Anhang I	Kontrollstellenbeschilderung
Anhang II	Fahrerverbindungsleute
Anhang III	Sicherheitsbestimmungen für Automobil-Rallyes
Anhang IV	Reifenvorschriften
Anhang V	Standard-Rallye-Ausschreibung für den DMSB einschließlich Kurzform
Anhang VI	Standardkontrollheft
Anhang VII	Standard-Bordbuch (Road Book)
Anhang VIII	Standard-Nennformular
Anhang X	Sicherheitsausrüstung für Fahrer/Fahrzeuge – Zusammenfassung
Anhang XI	Bremsskurve / Schikane

I. DEFINITIONEN

1.1 Rallye

Rallyes, im Sinne dieses Reglements, sind Wettbewerbe mit Automobilen, die als Rallyes der 1. Kategorie im Internationalen Sportgesetz der FIA (ISG) Art. 21 a) definiert sind. Sie können als internationale Wettbewerbe (ISG Art. 17), als nationale Wettbewerbe (ISG Art. 18) einschließlich EU/NEAFP (national event with authorized foreign participation) oder als Rallye 200 (ISG Art. 18) einschließlich EU/NEAFP (national event with authorized foreign participation) ausgeschrieben werden.

Internationale Wettbewerbe müssen im Internationalen Terminkalender und nationale Wettbewerbe im Nationalen Terminkalender eingetragen sein. Alle Rallyes müssen vom DMSB genehmigt werden; für Rallyes 200 ist die Genehmigung an die entsprechenden Trägervereine delegiert.

1.2 Tag

Jeder Teil der Rallye, der durch eine festgelegte Mindestpause unterbrochen ist.

1.3 Wertungsprüfung

Eine Geschwindigkeitsprüfung auf eigens für die Veranstaltung abgesperrten Straßen.

1.4 Abschnitt

Strecke zwischen zwei aufeinanderfolgenden Zeitkontrollen.

1.5 Sektion

Alle Teile der Veranstaltung zwischen:

- Start und der ersten Sammelkontrolle,
- zwei aufeinanderfolgenden Sammelkontrollen,
- der letzten Sammelkontrolle und dem Ziel der Veranstaltung.

1.6 Sammelkontrolle (engl.: regrouping)

Vom Veranstalter vorgesehene Pause mit Einrichtung eines Parc fermé und Zeitkontrollen bei der Ein- und der Ausfahrt, um einerseits den Zeitplan einzuhalten und andererseits die in Wertung befindlichen Fahrzeuge zu sammeln. Die Pause kann für die Teams unterschiedlich lang sein.

1.7 Neutralisation

Zeit, während der die Teams, aus welchen Gründen auch immer, vom Veranstalter angehalten werden.

1.8 Parc Fermé

Zone, in der keinerlei Reparaturen oder Eingriffe (einschließlich Öffnen der Hauben) erlaubt sind, ausser den ausdrücklich durch die Bestimmungen der Internationalen Meisterschaft bzw. dem DMSB-Rallye-Reglement vorgesehenen Fällen.

1.9 Bulletin

Eine offizielle Bestimmung, die ein integraler Bestandteil der Rallye-Ausschreibung ist, und diese ändern, präzisieren und vervollständigen soll. Die Bulletins müssen nummeriert und datiert sein. Die Bewerber bzw. Fahrer müssen ihren Empfang durch Unterschrift bestätigen.

Die Bulletins werden verfasst:

- vom Veranstalter bis zum Tag der Abnahme. Sie müssen von der FIA bzw. dem DMSB genehmigt werden. Ausgenommen hiervon sind Änderungen in der Streckenführung.
- von den Sportkommissaren der Veranstaltung während des Wettbewerbs, ausgenommen Streckenänderungen, zu denen der Rallyeleiter Bulletins verfassen kann.

1.10 Kontrollheft/-karte

Karten, in die an den vorgesehenen Kontrollstellen auf der Strecke Eintragungen vorgenommen werden. Für jede Sektion eines Tages muss ein/e Kontrollheft/-karte vorgesehen werden.

1.11 Bewerber

Eine natürliche oder eine juristische Person.

1.12 Team

Ein Team besteht aus zwei Personen an Bord eines Fahrzeugs. Die beiden Teammitglieder werden als Fahrer und Beifahrer bezeichnet. Beide Teammitglieder dürfen während der Rallye das Steuer übernehmen. Ausgenommen hiervon sind Inhaber einer Nationalen DMSB-Junioren-Lizenz, diese dürfen das Steuer nicht übernehmen. Jedes Mitglied muss im Besitz einer für die Veranstaltung und für das laufende Jahr gültigen Bewerber-/Fahrer-Lizenz sein.

1.13 Dauer der Rallye

Jede Rallye beginnt mit der Dokumentenabnahme und/oder der Technischen Abnahme (einschließlich der eventuellen Überprüfung von Fahrzeug-Ersatzteilen), sie endet mit Ablauf einer der folgenden Fristen, welche auch immer am spätesten liegt:

- Protest- oder Berufungsfristen oder das Ende einer Anhörung,
- Ende der Dokumentenabnahme oder der Schlussabnahme gemäß Sportgesetz,
- Ende der Siegerehrung.

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).

1.14 Wertungsverlust und Wertungsausschluss

Der Wertungsverlust wird vom Rallyeleiter, der Wertungsausschluss wird von den Sportkommissaren ausgesprochen.

II. ALLGEMEINE BEDINGUNGEN

2.1 Zugelassene Fahrzeuge

Zugelassen sind zum Zeitpunkt der Technischen Abnahme homologierte und den Bestimmungen des ISG, Anhang J, oder den Fahrzeugbestimmungen des DMSB entsprechende Fahrzeuge der unter 2.2 - 2.4 aufgeführten Gruppen.

Die Motorleistung der Fahrzeuge, die an Rallyes teilnehmen, ist auf *300 PS (Toleranz + 5 %) limitiert. Ausschließlich für Fahrzeuge der Gruppen GT2 und GT3 beträgt die Leistungsgrenze 300 KW + 5 %*. Die FIA und der DMSB behalten sich das Recht vor, Maßnahmen zu ergreifen, um diese Restriktion durchzusetzen.

Die jeweils gültigen Bestimmungen zur Verwendung von Katalysatoren und Partikelfilter für Dieselfahrzeuge sind zu beachten (DMSB-Handbuch, u.a. Meisterschaftsbestimmungen Deutsche Rallye-Meisterschaft, DMSB-Abgasvorschriften, nationale technische DMSB-Vorschriften).

2.2 Internationale Rallyes

Bei Internationalen Rallyes sind grundsätzlich folgende Fahrzeuge zugelassen:

- Tourenwagen (Gruppe A) gemäß ISG Anhang J
- Produktionswagen (Gruppe N) gemäß ISG Anhang J
- Fahrzeuge der Gruppe R gemäß ISG Anhang J
- Fahrzeuge der Gruppe Super 1600 gemäß ISG Anhang J
- Fahrzeuge der Gruppe Super 2000 Rallye gemäß ISG Anhang J

Anmerkung: Gemäß ISG dürfen Touren- und Produktionswagen (Gruppen A und N) noch für eine weitere Dauer von vier Jahren nach Ablauf der Homologation an internationalen Rallyes (ausgenommen Rallye-Weltmeisterschaft) teilnehmen (in Übereinstimmung mit den ursprünglichen technischen Bestimmungen,

Turbo-Restriktoren und Mindestgewichte müssen jedoch den aktuell gültigen Bestimmungen entsprechen, weitere Details: siehe ISG Art. 21). Diese separate Homologationsliste kann beim DMSB angefordert werden.

Klasseneinteilung

a) Fahrzeuge der Gruppe N, *einschließlich R1 und Super 2000 Rallye* werden grundsätzlich in 4 -Klassen eingeteilt:

1. Klasse:	bis 1400 ccm	incl. R1A
2. Klasse:	über 1400 ccm bis 1600 ccm	incl. R1B
3. Klasse:	über 1600 ccm bis 2000 ccm	
4. Klasse:	über 2000 ccm	incl. Super 2000 Rallye

b) Fahrzeuge der Gruppe A, einschließlich R2, R3 *und Super 1600* gemäß ISG Anhang J werden grundsätzlich in 4 Klassen eingeteilt:

5. Klasse:	bis 1400 ccm	
6. Klasse:	über 1400 ccm bis 1600 ccm	incl. R2B
7. Klasse:	über 1600 ccm bis 2000 ccm	incl. R2C, R3C, R3T und R3D
8. Klasse:	über 2000 ccm	

2.3 Nationale A Rallyes (Nat. A bzw. NEAFP)

Bei Nationalen A Rallyes sind folgende Fahrzeuge zugelassen:

- Tourenwagen (Gruppe A) gemäß ISG Anhang J einschl. DA gemäß nationaler DMSB-Homologation bzw. Hom.-Verlängerung
- Produktionswagen (Gruppe N) gemäß ISG Anhang J einschl. DN gemäß nationaler DMSB-Homologation bzw. Hom.-Verlängerung
- Fahrzeuge der Gruppe R gemäß ISG Anhang J
- Fahrzeuge der Gruppe Super 1600 gemäß ISG Anhang J
- Fahrzeuge der Gruppe Super 2000 Rallye gemäß ISG Anhang J
- Serien-GT2-Fahrzeuge (früher N-GT), GT3 gemäß Anhang J zum ISG und nationalen technischen DMSB-Bestimmungen
- Gruppe F-2005 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
- Gruppen CTC und CGT gemäß technischen DMSB-Reglement
- Historische Fahrzeuge gemäß Bestimmungen des Anhang K zum ISG

Klasseneinteilung:

a) Fahrzeuge der Gruppen N, (einschließlich DN), R1, Super 2000 Rallye und F-2005 werden in gemeinsamer Wertung grundsätzlich in 5 -Klassen eingeteilt:

1. Klasse:	bis 1400 ccm	incl. R1A
2. Klasse:	über 1400 ccm bis 1600 ccm	incl. R1B
3. Klasse:	über 1600 ccm bis 2000 ccm	
4. Klasse:	über 2000 ccm bis 3000 ccm	incl. über 3000 ccm ohne Allradantrieb
5. Klasse:	über 3000 ccm mit Allradantrieb	incl. S2000 Rallye

b) Fahrzeuge der Gruppe A (einschließlich DA), R2, R3, Super 1600, GT2 (früher N-GT) *und* GT3 werden in gemeinsamer Wertung grundsätzlich in 5 -Klassen eingeteilt:

6. Klasse:	bis 1400 ccm	
7. Klasse:	über 1400 ccm bis 1600 ccm	incl. R2B
8. Klasse:	über 1600 ccm bis 2000 ccm	incl. Super 1600, R2C, R3C, R3T und R3D
9. Klasse:	über 2000 ccm ohne Allradantrieb	
10. Klasse:	über 2000 ccm mit Allradantrieb	

c) Fahrzeuge der DMSB-Gruppe H werden grundsätzlich in 6 Klassen eingeteilt:

11. Klasse:	bis 600 ccm	
12. Klasse:	über 600 ccm bis 1300 ccm	
13. Klasse:	über 1300 ccm bis 1600 ccm	
14. Klasse:	über 1600 ccm bis 2000 ccm	
15. Klasse:	über 2000 ccm bis 3000 ccm	incl. über 3000 ccm ohne Allradantrieb

16. Klasse über 3000 ccm mit Allradantrieb

d) Fahrzeuge der DMSB-Gruppe G werden grundsätzlich in 5 LG-Klassen eingeteilt:

- 17. Klasse Leistungsgewicht ab 15 ("LG 5-7")
- 18. Klasse Leistungsgewicht ab 13 kleiner 15 ("LG 4")
- 19. Klasse Leistungsgewicht ab 11 kleiner 13 ("LG 3")
- 20. Klasse Leistungsgewicht ab 9 kleiner 11 ("LG 2")
- 21. Klasse Leistungsgewicht kleiner 9 ("LG 1")

e) Fahrzeuge gemäß DMSB-Gruppe AT-G:

- 22. Klasse ohne Hubraumunterteilung

f) Historische Fahrzeuge gemäß Anhang K zum ISG:

Klassen im Ermessen des Veranstalters

g) Fahrzeuge der Gruppen CTC und CGT

Divisionen im Ermessen des Veranstalters

2.4 Nationale B Rallyes (Rallye 200 bzw. NEAFP)

Bei Rallyes 200 sind ausschließlich folgende Fahrzeuge zugelassen:

- Produktionswagen (Gruppe N) gemäß ISG Anhang J einschl. DN gemäß nationaler DMSB-Homologation bzw. Hom.-Verlängerung
- Gruppe F-2005 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
- Gruppen CTC und CGT gemäß technischen DMSB-Reglement, jedoch beschränkt auf die dort enthaltenen Gruppen 1, 2, 3, 4, N und A.

Klasseneinteilung:

a) Fahrzeuge der Gruppen N, (einschließlich DN) und der Gruppe F-2005 und AT-G werden in gemeinsamer Wertung grundsätzlich in 5 Klassen eingeteilt:

- 1. Klasse: bis 1400 ccm
- 2. Klasse: über 1400 ccm bis 1600 ccm
- 3. Klasse: über 1600 ccm bis 2000 ccm
- 4. Klasse: über 2000 ccm bis 3000 ccm incl. über 3000 ccm ohne Allradantrieb
- 5. Klasse über 3000 ccm mit Allradantrieb

b) Fahrzeuge der Gruppen H grundsätzlich in 6 Klassen eingeteilt:

- 11. Klasse: bis 600 ccm
- 12. Klasse: über 600 ccm bis 1300 ccm
- 13. Klasse: über 1300 ccm bis 1600 ccm
- 14. Klasse: über 1600 ccm bis 2000 ccm
- 15. Klasse über 2000 ccm bis 3000 ccm incl. über 3000 ccm ohne Allradantrieb
- 16. Klasse über 3000 ccm mit Allradantrieb

c) Fahrzeuge der DMSB-Gruppe G werden grundsätzlich in 5 LG-Klassen eingeteilt:

- 17. Klasse Leistungsgewicht ab 15 ("LG 5-7")
- 18. Klasse Leistungsgewicht ab 13 kleiner 15 ("LG 4")
- 19. Klasse Leistungsgewicht ab 11 kleiner 13 ("LG 3")
- 20. Klasse Leistungsgewicht ab 9 kleiner 11 ("LG 2")
- 21. Klasse Leistungsgewicht kleiner 9 ("LG 1")

d) Fahrzeuge der Gruppen CTC und CGT

Divisionen im Ermessen des Veranstalters

Für jede Fahrzeuggruppe und Klasse (Art. 2.2 - 2.4) wird ein gesondertes Ergebnis erstellt.

2.5. Klassenzusammenlegungen

Der Veranstalter legt in der Ausschreibung fest, ob Klassen mit weniger als drei Startern mit der/den nächsthöheren Klasse/n der gleichen Gruppe zusammengelegt werden oder ob keine Klassenzusammenlegung erfolgt.

2.6 Zugelassene Bewerber und Fahrer

2.6.1 Internationale Rallyes

Nennberechtigt ist jede natürliche oder juristische Person, die Inhaber einer für das laufende Jahr gültigen Internationalen Bewerber/Fahrer-Lizenz ist.

2.6.2 Nationale Rallyes

Nennberechtigt ist jede natürliche oder juristische Person, die Inhaber einer für das laufende Jahr gültigen Internationalen Bewerber/Fahrer-Lizenz oder einer Nationalen EU-Profi-Bewerber/Fahrer-Lizenz oder einer Nationalen Lizenz Stufe A, ausgestellt vom DMSB, oder Inhaber einer Nationalen EU-Profi Bewerber/Fahrer-Lizenz eines ASN eines EU-Mitgliedsstaates ist.

Für Beifahrer genügt neben den vorstehend angeführten Lizenzarten auch eine vom DMSB ausgestellte Nationale DMSB-Junioren-Lizenz (Jahrgang 1994 bis 1992).

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-Bewerber/Fahrer-Lizenz, dürfen nur bei Veranstaltungen mit dem Status NEAFP (national event with authorized foreign participation) nennen.

2.6.3 Rallye 200

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

Für Beifahrer genügt neben den vorstehend angeführten Lizenzarten auch eine vom DMSB ausgestellte Nationale DMSB-Junioren-Lizenz (Jahrgang 1994 bis 1992)

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-Bewerber/Fahrer-Lizenz, dürfen nur bei Veranstaltungen mit dem Status NEAFP (national event with authorized foreign participation) nennen.

2.6.4 Bewerber

Handelt es sich bei dem Bewerber um eine juristische Person und/oder ist dieser mit einem der Fahrer nicht identisch, so wird der 1. Fahrer bzw. der Bevollmächtigte des Bewerbers für alle Pflichten und Verbindlichkeiten während der Teilnahme an der Veranstaltung verantwortlich gemacht.

2.7 Mannschaftsnennungen

a) Als Mannschaften, bestehend aus 3 bis 5 Teams, können schriftlich bis spätestens zum Ende der Abnahme genannt werden:

National-Mannschaften, Club-Mannschaften, Firmen-Mannschaften.

b) 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 Fabrik-Mannschaften müssen deren Bewerber oder Teams 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.

c) Ein Team kann nur für eine Mannschaft (außer National-Mannschaften) genannt werden.

d) Bestimmungen zur Mannschaftswertung sind in der Veranstalterausschreibung festzulegen. Von jeder Mannschaft werden die drei Teams mit dem besten Ergebnis gewertet.

Der Wertungsausschluss eines Teams führt zum Ausschluss der gesamten Mannschaft.

III. RALLYE-AUSSCHREIBUNG

3.1 Bestimmungen zur Veröffentlichung

3.1.1 In der Ausschreibung des Veranstalters müssen alle veranstaltungsspezifischen Bestimmungen aufgeführt werden. Die Rallye-Ausschreibung des Veranstalters muss mit allen FIA- und DMSB-Bestimmungen sowie den Interpretationen, speziell den Anhang J betreffend, übereinstimmen.

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

a) 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.

b) 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.

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

3.1.3 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.

3.1.4 Werden eine internationale und/oder eine nationale Rallye und/oder eine Rallye 200 gemeinsam durchgeführt, so sind getrennte Ausschreibungen für den jeweiligen Wettbewerb zu erstellen. Die Ausschreibung des nationalen Wettbewerbs bzw. der Rallye 200 kann sich auf die Ausschreibung des internationalen bzw. nationalen Wettbewerbs beziehen und nur die Abweichungen enthalten.

3.1.5 Bei allen internationalen und nationalen Veranstaltungen ohne FIA-Prädikat muss der Nennungsschluss mindestens 1 Woche vor dem Start liegen. Die Nennungsliste mit den Startnummern muss mindestens 5 Tage vor dem Start veröffentlicht werden.

Bei Rallyes 200 muss der Nennungsschluss mindestens 3 Stunden vor dem Start liegen.

3.1.6 In der Rallye-Ausschreibung muss aufgeführt sein, wann und wo die vorläufige Endwertung ausgehängt wird. Bei einer Verspätung des Aushangs der Ergebnisse muss die neue Aushangzeit an der Offiziellen Aushangtafel veröffentlicht werden.

3.2 Änderungen Rallye-Ausschreibung - Bulletins

3.2.1 Form der Ergänzungen und Änderungen

a) Die Bestimmungen dieser Ausschreibung können nur unter Beachtung von Art. 66 und 141 des Internationalen Sportgesetzes abgeändert werden.

b) Jegliche Änderung oder zusätzliche Bestimmung wird in nummerierten und datierten Bulletins herausgegeben, die Bestandteile vorliegender Ausschreibung werden (siehe auch Punkt 1. Definitionen). Sie müssen in deutsch und in der (den) eventuell gewählten Fremdsprache(n) abgefasst werden.

c) Diese Bulletins werden am Offiziellen Aushang ausgehängt und den Teilnehmern direkt bekannt gemacht, die dies durch Unterschrift bestätigen; ausgenommen im Falle tatsächlicher Unmöglichkeit während des Ablaufs der Veranstaltung.

Den Erhalt von mit der Post versandten Bulletins bestätigen die Teilnehmer bei der Dokumentenabnahme.

3.2.2 Erlaubte Änderungen und Ergänzungen

Änderungen der Streckenführung aus Sicherheitsgründen oder wegen "höherer Gewalt" müssen wie oben beschrieben bekannt gemacht werden. Ab Ausgabe der Unterlagen zum Abfahren der Wertungsprüfungen sind Änderungen innerhalb dieser WP-Strecken nur noch als Verkürzungen möglich. Jede andere Änderung der Ausschreibung unterliegt den Bestimmungen der Art. 66 und 141 des ISG.

3.3 Anwendung und Auslegung der Bestimmungen

3.3.1 Während des Ablaufs der Rallye ist der Rallyeleiter zur Anwendung der vorliegenden Vorschriften und den Bestimmungen der Rallye-Ausschreibung verpflichtet.

Er muss die Sportkommissare über jeden wichtigen Zwischenfall informieren, der sich ereignet hat und die Anwendung der Allgemeinen Vorschriften, der entsprechenden Bestimmungen oder der Rallye-Ausschreibung erforderlich macht.

3.3.2 Jeder von einem Bewerber eingelegte Protest wird den Sportkommissaren zur Beratung und Entscheidung vorgelegt (Art. 171 ff. des ISG).

3.3.3 Ebenso wird jeder in den Bestimmungen nicht vorgesehene Fall von den Sportkommissaren untersucht, die die alleinige Entscheidungsgewalt haben (Art. 141 des ISG).

3.3.4 Im Streitfall über die Auslegung der Bestimmungen ist allein der deutsche Text maßgebend.

3.3.5 Der Fahrer übernimmt die Verantwortung des Bewerbers, falls sich dieser während der Rallye nicht an Bord des Fahrzeugs befindet.

3.3.6 Jedes unkorrekte, betrügerische oder unsportliche Verhalten des Bewerbers oder eines Teammitglieds wird von den Sportkommissaren geahndet, wobei jede mögliche Strafe bis zum Wertungsausschluss ausgesprochen werden kann.

IV. OFFIZIELLE

4.1 Sportkommissare

Bei internationalen und nationalen Veranstaltungen muss die Anzahl der Sportkommissare 3 betragen. Bei Rallyes 200 sind 2 Sportkommissare ausreichend.

Die Sportkommissare handeln als ein Kollegium unter der Leitung eines Vorsitzenden, der ausdrücklich in der Ausschreibung der Veranstaltung als solcher benannt ist.

Bei DMSB-Prädikatsveranstaltungen muss der Vorsitzende vom DMSB genehmigt werden.

4.2 Beobachter

Für alle DMSB-Prädikatsveranstaltungen, einschließlich der Kandidaten, kann der DMSB einen Beobachter benennen.

4.3 Sicherheits-Beauftragter

Der DMSB kann einen Sicherheits-Beauftragten benennen, der insbesondere zur Überwachung der Zuschauer-Sicherheit bei der Rallye verantwortlich ist.

4.4 Überprüfung der Strecke und der Wertungsprüfungen durch Offizielle

4.4.1 Wenn, als Teil ihrer Aufgaben, der DMSB-Beobachter und/oder die Sportkommissare die technischen und/oder Sicherheitseinrichtungen entlang der Wertungsprüfungen besichtigen möchten, so müssen folgende Bestimmungen eingehalten werden:

4.4.2 Ihre Fahrzeuge müssen eindeutig gekennzeichnet sein. Die Kennzeichnung muss deutlich und gut erkennbar sein. Sie wird vom Veranstalter gestellt.

4.4.3 Die Einfahrt in eine Wertungsprüfung darf nicht später als 30 Minuten vor dem letzten Vorfahrzeug (Wagen "0") erfolgen.

4.4.4 Wenn sie durch das Vorfahrzeug "0" eingeholt werden, müssen sie sofort anhalten, ihr Fahrzeug sicher abstellen und warten, bis der Schlusswagen die Strecke wieder zum Befahren freigibt.

4.5 Obmann der Technischen Kommissare

Für jeden DMSB-Prädikatslauf kann der DMSB einen Obmann der Technischen Kommissare benennen.

V. NENNUNGEN

5.1 Nennformulare - Nennungen

5.1.1 Jeder Inhaber einer Bewerber/Fahrer-Lizenz, der an einer Rallye teilnehmen möchte, muss das komplett ausgefüllte Nennungsformular an das in der Rallye-Ausschreibung vor dem dort aufgeführten Datum für den Nennungsschluss schicken. Durch die schriftliche Bestätigung der Nennung kommt der Vertrag zwischen Veranstalter und Teilnehmer zustande. Dieser Vertrag verpflichtet Bewerber und Fahrer, an der Veranstaltung unter den im DMSB-Rallye-Reglement und der Rallye-Ausschreibung genannten Bedingungen teilzunehmen.

Die Angaben über den Beifahrer können bis zur Dokumenten-Abnahme nachgereicht werden.

Wird die Nennung per Telefax oder durch irgendein anderes elektronisches Kommunikationsmittel abgegeben, so muss das Original am gleichen Tag per Post abgeschickt werden.

5.1.2 Für ausländische Bewerber, Fahrer und Beifahrer muss eine Startgenehmigung gemäß Art. 70 des Internationalen Sportgesetzes erteilt werden. In diesem Falle muss sie bis spätestens zur Dokumentenabnahme vorgelegt werden.

5.1.3 Auf dem Nennungsformular dürfen, mit Ausnahme der in vorliegenden Bestimmungen vorgesehenen Fälle, keine Änderungen vorgenommen werden. Der Bewerber kann das genannte Fahrzeug jedoch bis zur Dokumentenabnahme durch ein Fahrzeug der gleichen Gruppe und Klasse austauschen.

5.1.4 Nach Nennungsschluss kann der Bewerber nicht mehr ausgetauscht werden.

Ein Teammitglied kann jedoch ausgetauscht werden mit Zustimmung:

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

Der Austausch beider Teammitglieder darf nur nach Zustimmung des DMSB (vor Ort der Sportkommissare) erfolgen.

5.2 Umstufung

Wenn bei der Technischen Abnahme festgestellt wird, dass ein Fahrzeug, so wie es vorgeführt wurde, nicht der Gruppe und/oder Klasse entspricht, für die es genannt wurde, kann dieses Fahrzeug nach Vorschlag der Technischen Kommissare durch eine Entscheidung der Sportkommissare abgelehnt oder in die entsprechend korrekte Gruppe und/oder Klasse umgestuft werden.

5.3 Anerkennung der Sportgerichtsbarkeit

Durch die Unterzeichnung auf dem Nennungsformular unterwerfen sich sowohl der Bewerber als auch die Teammitglieder allein der Sportgerichtsbarkeit, die im Internationalen Sportgesetz der FIA und dessen Anhängen aufgeführt ist, sowie den vorliegenden Vorschriften, den Meisterschaftsbestimmungen und den Bestimmungen der Rallye-Ausschreibung.

5.4 Ablehnung von Nennungen

Das Organisationskomitee behält sich das Recht vor, Nennungen eines Bewerbers oder eines Fahrers abzulehnen (Art. 74 ISG). Es muss jedoch einen detaillierten Bericht über die Gründe der Ablehnung an den DMSB senden, wenn der Betroffene innerhalb der letzten 2 Jahre in der Welt- oder Europa-Meisterschaft klassifiziert wurde. 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.

5.5 Begrenzung der Anzahl der Bewerber

Die Begrenzung der Anzahl der Bewerber wird in der Rallye-Ausschreibung aufgeführt.

5.6 Nenngeld

5.6.1 Die Höhe der Nenngelder ist in der Rallye-Ausschreibung aufgeführt.

5.6.2 Das Nennungsformular wird nur angenommen, wenn das vollständige Nenngeld oder eine entsprechende Bestätigung des ASN des Bewerbers über die Bezahlung beigefügt ist.

5.6.3 Das Nenngeld wird vollständig zurückgezahlt

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

5.6.4 Der Veranstalter kann Bewerbern, die aus Gründen höherer Gewalt nicht starten können, 50 % des entrichteten Nenngeldes zurückzahlen.

VI. VERSICHERUNGEN

6. Versicherungsschutz

Die Deckungssummen für die von den Genehmigungsbehörden geforderten Versicherungssummen sind in der Rallye-Ausschreibung aufgeführt. Die jeweiligen Versicherungsbeiträge sind im Nenngeld bereits enthalten.

Des Weiteren gelten die nachfolgenden Bestimmungen:

6.1 Service-Fahrzeuge

Service-Fahrzeuge werden, auch wenn sie besondere, vom Veranstalter herausgegebene Schilder tragen, nicht als Teilnehmer der Veranstaltung betrachtet. Sie sind daher durch die Versicherungspolice der Veranstaltung nicht gedeckt und bleiben unter voller Verantwortung ihrer Halter und Fahrer.

6.2 Haftpflicht-Versicherung

Die Fahrzeuge der Teilnehmer müssen eine Mindest-Haftpflicht-Versicherung von EUR 1.000.000,- pauschal besitzen. Mit Abgabe der Nennung versichert der Bewerber/Fahrer, dass für das genannte Fahrzeug eine diesen Vorschriften entsprechende Haftpflicht-Versicherung uneingeschränkt in Kraft ist und auf Verlangen nachgewiesen werden kann.

6.3 Haftungsausschluss

Bewerber, Fahrer und Beifahrer erklären mit Abgabe der Nennung den Verzicht auf Ansprüche jeder Art für Schäden, die im Zusammenhang mit der Veranstaltung entstehen, und zwar gegen

- die FIA, DMSB, die Mitgliedsorganisationen des DMSB, die Deutsche Motor Sport Wirtschaftsdienst GmbH, deren Präsidenten, Organe, Geschäftsführer, Generalsekretäre,
 - die ADAC-Gaue, den Promotor/Serienorganisator,
 - den Veranstalter, die Sportwarte, die Streckeneigentümer,
 - Behörden, Renndienste und alle anderen Personen, die mit der Organisation der Veranstaltung in Verbindung stehen,
 - den Straßenbulasträger, soweit Schäden durch die Beschaffenheit der bei der Veranstaltung zu benutzenden Straßen samt Zubehör verursacht werden und
 - die Erfüllungs- und Verrichtungsgehilfen aller zuvor genannten Personen und Stellen,
- außer für Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit, die auf einer vorsätzlichen oder fahrlässigen Pflichtverletzung – auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises – beruhen, und ausser für sonstige Schäden, die auf einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzung – auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises – beruhen;

gegen

- die anderen Teilnehmer (Bewerber, Fahrer und Beifahrer), deren Helfer, die Eigentümer, Halter der anderen Fahrzeuge,
 - den eigenen Bewerber, den/die eigenen Fahrer/Beifahrer/Mitfahrer (anderslautende besondere Vereinbarungen zwischen Bewerber, Fahrern, Beifahrern, Mitfahrern gehen vor) und eigenen Helfer
- verzichten sie auf Ansprüche jeder Art für Schäden, die im Zusammenhang mit der/den Sonderprüfung/en zur Erzielung von Höchstgeschwindigkeiten oder kürzesten Fahrzeiten oder der/den dazugehörigen Übungsfahrt/en entstehen,

ausser für Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit, die auf einer vorsätzlichen oder fahrlässigen Pflichtverletzung – auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises – beruhen, und ausser für sonstige Schäden, die auf einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzung – auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises – beruhen.

Der Haftungsausschluss wird mit Abgabe der Nennung allen Beteiligten gegenüber wirksam.

Der Haftungsverzicht gilt für Ansprüche aus jeglichem Rechtsgrund, insbesondere sowohl für Schadensersatzansprüche aus vertraglicher als auch ausservertraglicher Haftung und auch für Ansprüche aus unerlaubter Handlung.

Stillschweigende Haftungsausschlüsse bleiben von vorstehender Haftungsausschlussklausel unberührt.

Die Teilnehmer haben davon Kenntnis genommen, dass über die DMSB-Lizenz eine Unfallversicherung für Fahrer besteht und die Veranstalter eine Unfallversicherung für Sportwarte und Helfer sowie eine Veranstalter-Haftpflichtversicherung zu den üblichen Bedingungen abgeschlossen haben. Ihnen ist bekannt, dass bei Haftpflichtansprüchen der Bewerber, Fahrer, Fahrzeughalter und -eigentümer untereinander über die Veranstalter-Haftpflichtversicherung nur Personenschäden (nicht Sachschäden) versichert sind, die grob fahrlässig herbeigeführt wurden. Die Höhe der Versicherungssumme ist in der Rallye-Ausschreibung aufgeführt.

Mit Abgabe der Nennung nimmt der Bewerber/Halter/Fahrer davon Kenntnis, dass Versicherungsschutz im Rahmen der Kraftverkehrsversicherung (Kfz-Haftpflicht, Kasko- und Insassen-Unfall-Versicherung) für Schäden im Zusammenhang mit der/den Sonderprüfung/en zur Erzielung von Höchstgeschwindigkeiten oder kürzesten Fahrzeiten oder der/den dazugehörigen Übungsfahrt/en nicht gewährt wird. Er verpflichtet sich, auch den Eigentümer des eingesetzten Fahrzeugs davon zu unterrichten.

6.4 Freistellung von Ansprüchen des Fahrzeugeigentümers

Sofern Bewerber oder die Fahrer/Beifahrer nicht selbst Eigentümer des einzusetzenden Fahrzeuges sind, haben sie dafür zu sorgen, dass der Fahrzeugeigentümer die auf dem Nennformular abgedruckte Haftungsverzichtserklärung abgibt.

Für den Fall, dass die Erklärung entgegen dieser Verpflichtung nicht vom Fahrzeugeigentümer unterzeichnet wurde, stellen Bewerber und Fahrer/Beifahrer alle in Art. 6.3 aufgeführten Personen und Stellen von jeglichen Ansprüchen des Fahrzeugeigentümers frei, außer bei vorsätzlicher oder grob fahrlässiger Schadensverursachung.

Diese Freistellungserklärung bezieht sich bei Ansprüchen gegen die anderen Teilnehmer (Bewerber, Fahrer und Beifahrer), deren Helfer, die Eigentümer, Halter der anderen Fahrzeuge, der eigenen Bewerber, Fahrer, Beifahrer und eigene Helfer auf Schäden, die im Zusammenhang mit der/den Sonderprüfung/en zur Erzielung von Höchstgeschwindigkeiten oder kürzesten Fahrzeiten oder der/den dazugehörigen Übungsfahrt/en entstehen und bei Ansprüchen gegen andere Personen und Stellen auf Schäden, die im Zusammenhang mit der Veranstaltung insgesamt entstehen.

6.5 Verantwortlichkeit, Änderung der Ausschreibung, Absage der Veranstaltung

Die Teilnehmer (Bewerber, Fahrer, Beifahrer, Kraftfahrzeug-Eigentümer und -Halter) nehmen auf eigene Gefahr an der Veranstaltung teil. Sie tragen die alleinige zivil- und strafrechtliche Verantwortung für alle von ihnen oder dem von ihnen benutzten Fahrzeug verursachten Schäden, soweit kein Haftungsausschluss nach dieser Ausschreibung vereinbart wird.

Der Veranstalter behält sich das Recht vor, alle durch höhere Gewalt oder aus Sicherheitsgründen oder von den Behörden angeordneten erforderlichen Änderungen der Ausschreibung vorzunehmen oder auch die Veranstaltung oder einzelne Wertungsprüfungen abzusagen, falls dies durch außerordentliche Umstände bedingt ist, ohne irgendwelche Schadenersatzpflichten zu übernehmen, Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit ausgenommen.

Im Übrigen haftet der Veranstalter nur, soweit durch Ausschreibung und Nennung nicht Haftungsausschluss vereinbart ist.

VII. TEAMS

7.1 Die Aufgabe eines Team-Mitgliedes führt zum sofortigen Wertungsverlust. Die Anwesenheit eines Dritten an Bord (außer dem Transport eines Verletzten) führt zum Wertungsausschluss.

7.2 Namen und Staatsflagge der Fahrer müssen auf den vorderen Kotflügeln des Wagens oder auf den hinteren Seitenscheiben angebracht sein. Jeder Bewerber, der gegen diese Vorschrift verstößt, wird mit einer Geldstrafe belegt. Von dieser Regelung ausgenommen sind die an Rallyes 200 teilnehmenden Fahrzeuge.

7.2.1 Wenn die Fahrernamen auf den hinteren Seitenscheiben angebracht sind, so müssen die höchstens 10 cm hohen Buchstaben des Typs "Helvetica bold" und weiß sein. Die Namen der Beifahrer müssen die gleiche Größe wie die der Fahrer haben. Die Nationalflagge jedes Teammitgliedes muss direkt neben dem Namen angebracht sein.

7.2.2 Bei Glasbruch findet die Geldstrafe für Fehlen der Teamnamen keine Anwendung.

VIII. STRECKE UND BORDBUCH (ROAD BOOK)

8.1 Bordbuch (Road Book)

8.1.1 Alle Teams erhalten ein Bordbuch (Road Book), das die vorgeschriebene und einzuhaltende Strecke genau beschreibt. Jede Abweichung kann nach Ermessen der Sportkommissare am Ende des jeweiligen Tages zum Wertungsausschluss des Fahrzeugs führen.

Die Streckenführung bei Bremskurven (Schikanen) ist im Road Book dargestellt und wird durch die Fahrbahn und die Streckenbegrenzungen definiert. Die Nichteinhaltung der vorgeschriebenen Streckenführung führt pro Verstoß zu einer Zeitstrafe von 30 Sekunden.

Die Teams müssen der im Road Book beschriebenen Strecke genau folgen, ohne die vorgeschriebene Strecke, die vorgeschriebenen Serviceparks/-zonen zu verlassen, es sei denn, die Sportkommissare entscheiden, dass es sich um einen Fall höherer Gewalt handelt.

Das Bordbuch der Veranstaltung muss rechtzeitig vor Beginn der Abfahrmöglichkeiten ausgegeben werden.

8.1.2 Mit dem Bordbuch allein muss es den Teams möglich sein, die Strecke ohne Abweichungen zu absolvieren. Abzweige und alle wesentlichen Kreuzungen müssen dargestellt werden. Die Darstellungen sollen groß genug gewählt werden, damit ihre Lesbarkeit jederzeit (auch bei Dunkelheit) gewährleistet ist und genügend Raum für Notizen der Fahrer bleibt.

8.1.3 Bei internationalen und nationalen Rallyes muss das Bordbuch den Vorgaben des Anhang VII dieses Reglements entsprechen. Für Rallyes 200 werden die Vorgaben des Anhang VII empfohlen.

8.1.4 Sind Skizzen Bestandteil eines Bordbuches, so sind sie unverbindlich. Verbindlich für die Streckenführung sind ausschließlich die Bordbuch-Zeichen.

8.1.5 Das Bordbuch muss, vorzugsweise auf der Rückseite, ein rotes "SOS"-Zeichen und ein grünes „OK“-Zeichen im Format DIN A 4 (eventuell gefaltet) enthalten.

8.2 Strecke

8.2.1 Die Streckenführung sowie die Zeitkontrollen, Durchfahrtskontrollen, Neutralisationen usw. werden durch das Bordbuch (Road Book) beschrieben und durch Kontrollheft/-karte festgelegt.

8.2.2 Verbindungsstrecken sind bewusst zeitlich verlängert, um den öffentlichen Verkehr nicht zu behelligen.

Wird ein Teil der Strecke gesperrt, so haben die Teilnehmer die kürzestmögliche Umgehung zu suchen, um dann die Fahrt fortzusetzen.

8.2.3 Ist unmittelbar nach Ausfahrt aus dem Startpark, einer Sammelkontrolle oder eines Parc Fermé eine Wertungsprüfung geplant, so muss darauf geachtet werden, dass die Fahrzeuge bis zu der folgenden Wertungsprüfung mindestens 2 km gefahren sind und/oder die entsprechende Abschnittsfahrzeit mindestens 10 Minuten beträgt. Damit soll gewährleistet werden, dass alle Aggregate der Fahrzeuge mit Betriebstemperatur an den Start dieser Wertungsprüfung kommen.

8.3 Startabstände

8.3.1 Der Veranstalter legt für den Start zur Rallye und zu jedem Tag die Startabstände für die Wettbewerbsfahrzeuge fest. Dieser muss mindestens eine Minute betragen.

8.3.2 Dieser Abstand muss für alle Wettbewerbsfahrzeuge gleich sein und gleich bleiben, es sei denn, in den besonderen Bestimmungen einer Meisterschaft ist eine abweichende Bestimmung vorgesehen oder die FIA hat eine Ausnahmegenehmigung erteilt.

IX. RALLYESCHILDER UND STARTNUMMERN

9.1 Der Veranstalter händigt jedem Team die folgenden Kennzeichnungen aus:

9.1.1 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.

9.1.2 Das Rallyeschild für die Rückseite 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. Für die Startnummern in den Rallyeschildern ist eine Fläche von 15 cm x 8 cm vorzusehen.

9.1.3 2 Satz Startnummern

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.

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

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

9.4 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 Rallyeschilder) fehlen, so erfolgt Wertungsverlust.

9.5 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.

X. WERBUNG

10.1 Erlaubte Werbung

Den Bewerbern ist das Anbringen jeglicher Art von Werbung an ihren Fahrzeugen unter folgender Voraussetzung gestattet:

- a) Sie muss nach den nationalen gesetzlichen Bestimmungen und den FIA-/DMSB-Bestimmungen erlaubt sein (siehe u. a. DMSB-Handbuch, blauer Teil).
- b) Sie darf nicht anstößig sein.
- c) Sie darf nicht politischer oder religiöser Natur sein.
- d) Sie darf nicht an den für die Rallyeschilder und Startnummern vorgesehenen Stellen angebracht sein.
- e) Sie darf die Sicht der Fahrer durch die Scheiben nicht behindern.

10.2 Verbindliche Veranstalterwerbung

Die Werbeflächen direkt über den oder unterhalb der Startnummern sowie auf den Rallyeschildern sind für die Veranstalterwerbung reserviert. Diese Werbung ist verbindlich und kann von den Bewerbern nicht abgelehnt werden.

Die Werbung auf den Startnummernflächen muss in einer Fläche mit der gleichen Breite (50 cm) und einer Höhe von 14 cm (oder oberhalb und unterhalb der Nummern zusammen 14 cm) untergebracht werden.

Die verbindliche Veranstalterwerbung ist grundsätzlich in der Rallye-Ausschreibung bekannt zu geben. Eine mögliche Änderung oder Ergänzung muss spätestens mit der Nennungsbestätigung durch ein Bulletin bekannt gegeben werden.

10.3 Weitergehende Werbung

Jede weitergehende Werbung kann vom Veranstalter nur vorgeschlagen werden. Der Veranstalter muss den Teilnehmern die Möglichkeit bieten, diese zusätzliche Werbung evtl. durch Bezahlung eines erhöhten Nenngeldes abzulehnen. In diesem Fall darf das erhöhte Nenngeld nicht mehr als doppelt so hoch sein, wie das normale Nenngeld.

Die Bekanntgabe erfolgt gemäß der verbindlichen Veranstalterwerbung.

10.4 Freihaltung von Werbeflächen

Die Bewerber, die die freiwillige Veranstalterwerbung annehmen, müssen die in der Rallye-Ausschreibung angegebenen Stellen dafür freihalten.

10.5 Sponsornamen

Alle Buchstaben des Sponsornamens dürfen höchstens gleich groß und stark sein wie die des Veranstaltungsnamens.

10.6 Verstöße gegen die Bestimmungen zur Werbung

Verstöße werden gemäß Art. 15.1.5 oder nach Ermessen der Sportkommissare bestraft.

XI. VERKEHR

11.1 Während der gesamten Rallye müssen die Fahrer die Straßenverkehrs-Bestimmungen der zu durchfahrenden Länder strikt einhalten. Das Fahren von "Schlangenlinien" (Wedeln) auf öffentlichen Straßen und im Bereich vor dem Start der Wertungsprüfungen ist verboten, denn es führt zur Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer, von Sportwarten und Zuschauern. Jedes Team, das gegen diese Bestimmungen verstößt, wird wie folgt bestraft:

11.1.1 1. Verstoß = eine Geldstrafe in Höhe von EUR 100,-

11.1.2 2. Verstoß = 5 Minuten Zeitstrafe

11.1.3 3. Verstoß = Wertungsverlust

11.1.4 Geschwindigkeits-Übertretungen um mehr als 50 %, unabhängig von anderen Verstößen = Wertungsverlust.

11.2 Bei Verstoß eines Rallyeteams 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.

11.3 Beschließt die Polizei, den betroffenen Fahrer nicht anzuhalten, kann sie den Veranstalter auffordern, die in dieser Ausschreibung festgelegten Strafen zu verhängen, vorausgesetzt dass:

11.3.1 die Mitteilung über die Ordnungswidrigkeit vor Aushang der Ergebnisse am Ende des Tages auf offiziellem Weg schriftlich beim Veranstalter eingeht,

11.3.2 die Angaben hinreichend sind, um den betroffenen Fahrer eindeutig zu identifizieren sowie den Ort und die Uhrzeit zweifelsfrei feststellen zu können,

11.3.3 der Sachverhalt keine andere Auslegung zulässt.

11.4 Es ist untersagt, die Fahrzeuge abzuschleppen, zu transportieren oder schieben zu lassen, ausgenommen, um sie wieder auf die Strecke zu bringen oder die Straße frei zu machen. Jeder Verstoß kann nach Ermessen der Sportkommissare bis zum Wertungsausschluss führen.

11.5 Desgleichen ist den Teilnehmern unter Androhung einer Strafe unter Anwendung der Artikel 141 und 152 des ISG untersagt:

11.5.1 Konkurrenten mutwillig zu blockieren oder beim Überholen zu hindern,

11.5.2 sich unsportlich aufzuführen.

XII. SERVICE - NACHTANKEN - REPARATUREN

12.1 Service und Reparaturen

12.1.1 Allgemeines

- Unter Service ist das unbeschränkte Arbeiten an einem Wettbewerbsfahrzeug zu verstehen.
- Während der gesamten Veranstaltung dürfen Servicearbeiten nur in den Serviceparks/-zonen durchgeführt werden. Das Team 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 (z.B. Parc fermé).

12.1.2 Definition des verbotenen Service

- Die Verwendung oder die Annahme von irgendwelchen Materialien (fest oder flüssig), Ersatzteilen, Werkzeugen oder Ausrüstungsgegenständen durch das Team, ausgenommen der an Bord des Rallyefahrzeuges mitgeführten.

- Die Anwesenheit von Teammitgliedern oder irgendwelchen Team-Transportmitteln auf einem Abschnitt im Umkreis von einem Kilometer zu einem Wettbewerbsfahrzeug, ausgenommen:
 - a) in den Serviceparks und in den Remote Service Zonen
 - b) wo aufgrund eines Bulletins erlaubt
 - c) auf Wertungsprüfungen (ab der gelben Vorankündigung vor der Zeitkontrolle bis zum Stop-Schild am Ende der Wertungsprüfung)
 - d) für Wettbewerbsfahrzeuge, die an der Zeitkontrolle bei Einfahrt in ein Regrouping, eine Remote Service Zone oder einen Servicepark warten, oder die innerhalb von Regroupings parken, wo auch die Übernahme von Nahrung, Getränken, Kleidung und Informationen (Datenkarte, Road-Book, usw.) an und durch Teammitglieder erlaubt ist,
 - e) während des Transports des/der Teams zu oder vom Parc fermé
 - f) bei der An- oder Abfahrt von oder zu einer Remote Service Zone oder während der Anwesenheit in einer Reifenwechselzone wie in der Ausschreibung oder einem Bulletin beschrieben,
 - g) wenn die Wettbewerbsfahrzeuge, die der gemäß Road-Book vorgegebenen Strecke folgen, die gleich/ne Strecke/n zur gleichen Zeit befahren müssen wie Teammitglieder, sofern sie nicht gleichzeitig an der gleichen Stelle anhalten,
 - h) an Punkten, die ausschließlich zum Austausch von Informationen bestimmt wurden. Diese Punkte müssen als „Information“ aufgeführt sein und an der Offiziellen Aushangtafel ausgehängt werden,
- Eine Abweichung des Rallyefahrzeuges von der Rallyestrecke. Die An- und Abfahrt zu einer im Road-Book aufgeführten öffentlichen Tankstelle gilt nicht als Abweichung von der Rallyestrecke.

12.1.3 Serviceparks/-zonen

- Alle Serviceparks/-zonen müssen im Road Book gekennzeichnet sein.
- Für jede/n Servicepark/-zone werden bei der Ein- und der Ausfahrt Zeitkontrollen eingerichtet.
- Serviceparks werden gemäß nachfolgender Tabelle eingerichtet:
 - max. 45 Minuten am Ende eines Tages sofern ein weiterer Tag folgt
 - 20 Minuten maximal fünfmal je Tag
 - 10 Minuten vor der ersten Wertungsprüfung eines Tages
- Die Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge innerhalb eines Serviceparks/-zone beträgt 30 km/h; jeder festgestellte Verstoß gegen diese Geschwindigkeitsbegrenzung führt zu einer Bestrafung durch die Sportkommissare.

12.1.4 Zulässige Fahrzeuge in den Serviceparks/-zonen

Der Veranstalter kann die Anzahl der zulässigen Servicefahrzeuge je Team beschränken. In diesem Fall wird diese Regelung in der Rallye-Ausschreibung aufgeführt. Diese Fahrzeuge müssen deutlich durch "Service" Schilder gekennzeichnet sein. Die Schilder werden vom Veranstalter zur Verfügung gestellt und müssen an den angegebenen Stellen angebracht werden.

12.1.5 Abweichende Bestimmungen für Rallyes 200

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

12.1.6 Sachrichter

Die Einhaltung der vorgenannten Bestimmungen wird durch Sachrichter überwacht. Jeder Verstoß zieht eine Strafe nach sich, die bis zum Wertungsausschluss führen kann.

12.1.7 Verantwortlichkeit

Alle mit der Unterstützung des Teams befassten Personen (Insassen der Service-Fahrzeuge, Zeitnahmeservice usw.) sind den Anordnungen der Rallyeleitung und der von ihr eingesetzten Sportwarte ebenso unterworfen wie Bewerber und Fahrer. Die Bewerber sind für das Verhalten dieser Personen während der Veranstaltung voll verantwortlich.

12.2 Funk-Frequenzen

Der Veranstalter kann den Teams in der Rallye-Ausschreibung die Verwendung bestimmter Frequenzen während des Wettbewerbs untersagen.

Verstöße gegen diese Bestimmungen durch Teams bzw. Service-Fahrzeuge werden von den Sportkommissaren bis zum Wertungsausschluss bestraft.

XIII. REIFEN

13.1 Verbot der Verwendung von Slick-Reifen

Profillose Reifen (Slicks) sind bei DMSB-genehmigten Rallyes nicht zugelassen. Die Reifenvorschriften des Anhang IV müssen strikt beachtet werden.

13.2 Reifenbehandlung bei Rallyes

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

XIV. ABFAHREN DER WERTUNGSPRÜFUNGEN

14.1 Die Bestimmungen zum Abfahren der Wertungsprüfungen sind in der jeweiligen Rallye-Ausschreibung veröffentlicht.

14.2 Jeder festgestellte Verstoß gegen diese Bestimmungen wird den Sportkommissaren gemeldet, die eine Bestrafung bis zur Nichtzulassung zum Start verhängen können. Zusätzlich sind die Sportkommissare angewiesen, jeden solchen Verstoß dem DMSB-Sportgericht bzw. dem jeweils zuständigen ASN zur weiteren Bestrafung zu melden. Anmerkung: Dem DMSB-Sportgericht wurde empfohlen, empfindliche zusätzliche Strafen in Form von Suspendierungen zu verhängen.

XV. TECHNISCHE ABNAHME - DOKUMENTENABNAHME

15.1 Technische Abnahme vor dem Start und während der Veranstaltung

15.1.1 Jedes an der Rallye teilnehmende Team muss sich gemäß Zeitplan der Rallye-Ausschreibung mit beiden Fahrern zur Dokumentenabnahme und dem Fahrzeug zur Technischen Abnahme einfinden. Die Fahrzeuge können auch von einem Beauftragten des Teams zur Technischen Abnahme gebracht werden. Verbindliche, individuelle Abnahmezeiten sowie eventuelle Bestrafungen für Verspätungen gegenüber diesen Zeiten werden in der Rallye-Ausschreibung oder in einem Bulletin veröffentlicht.

15.1.2 Teams, die nicht innerhalb der in der Rallye-Ausschreibung vorgesehenen Frist bei der Technischen Abnahme und/oder Dokumentenabnahme erscheinen, werden nicht zum Start zugelassen, sofern nicht höhere Gewalt, die von den Sportkommissaren als solche anerkannt werden muss, vorlag.

15.1.3 Das Team muss das Homologationsblatt sowie gegebenenfalls Zusatzhomologationsblätter des betreffenden Fahrzeuges (nur für Gruppen A/DA, N/DN, GT2, GTN sowie CTC und CGT) und den FIA-Wagenausweis bzw. HTP für Fahrzeuge gemäß ISG Anhang K vorweisen. Bei Nichtvorlage dieser Unterlagen können die Sportkommissare eine Strafe bis zur Nichtzulassung zum Start aussprechen. *Bei Nichtvorlage eines FIA-Wagenausweises bzw. HTP kann ein Start gemäß Anhang K nicht erfolgen.*

15.1.4 Grundsätzlich entscheidet der Rallye-Leiter über die Zulassung der Fahrzeuge zum Start. Falls bei der Technischen Abnahme festgestellt wird, dass ein Fahrzeug nicht den technischen und/oder Sicherheits-Bestimmungen und/oder den Bestimmungen über die Werbung gemäß Art. 10.2 entspricht, können die Sportkommissare aufgrund einer Mitteilung durch den Rallyeleiter eine Frist zugestehen, innerhalb derer das Fahrzeug den Bestimmungen entsprechend geändert werden muss.

15.1.5 Die Sportkommissare können einem Fahrzeug, das den Bestimmungen nicht entspricht, auf Grundlage des Berichtes der Technischen Kommissare den Start verweigern.

15.1.6 Die Technische Abnahme vor dem Start hat allgemeinen Charakter (Prüfung der Marke und des Modells des Fahrzeugs, dessen offensichtliche Übereinstimmung mit der Gruppe, für die es gemeldet ist, grundlegende Sicherheitsausrüstungen, Übereinstimmung mit den Straßenverkehrsvorschriften, usw.). Chassis und Zylinderblock dürfen von den Technischen Kommissaren jederzeit markiert werden. Bei Läufen zur Deutschen Rallyemeisterschaft ist die Prüfung und anschließende Plombierung der Turbolader durch die Technischen Kommissare vorgeschrieben.

15.1.7 Die Dokumentenabnahme beinhaltet insbesondere:

- die Identifizierung des Teams durch

- a) die gültigen Lizenzen beider Fahrer und die Lizenz des Bewerbers
- b) die gültigen Führerscheine beider Fahrer (siehe auch 1.12 Team)
- c) Visa/Auslandsstartgenehmigung des ASN, wo erforderlich
- Identifizierung des Fahrzeugs

15.1.8 Während der Rallye können sowohl die Fahrzeuge als auch die Teammitglieder zu jedem Zeitpunkt überprüft werden. Unter Androhung des Wertungsausschlusses ist der Bewerber dafür verantwortlich, dass das Fahrzeug während der gesamten Rallye den technischen Bestimmungen entspricht.

15.1.9 Die Teams sind allein dafür verantwortlich, dass die vom Veranstalter evtl. angebrachten Markierungen (siehe Art. 15.1.6) bis zum Ende der Rallye erhalten bleiben. Das Fehlen einer Markierung führt zum Wertungsausschluss.

Die Teams sind außerdem selbst dafür verantwortlich, dass jedes von einer Überprüfung betroffene Teil wieder ordnungsgemäß eingebaut ist.

15.1.10 Jegliche festgestellte Fälschung, insbesondere das Vorweisen einer ausgebesserten Markierung, führt zum Wertungsausschluss des Teams als auch jedes anderen Bewerbers oder Teams, die bei dem Verstoß geholfen oder diesen ermöglicht haben. Dies schließt eine weitere Bestrafung nicht aus, die bei dem für den Bewerber oder Komplizen zuständigen ASN beantragt werden kann. Zusätzlich können die Sportkommissare die Bestimmungen des Artikels 152 ISG anwenden, wenn sie dies für erforderlich halten.

15.1.11 Zulassungsbestimmungen

a) Sicherheitseinrichtungen

Um zum Start zugelassen zu werden, müssen alle Fahrzeuge mit Überrollvorrichtung entsprechend den FIA/DMSB-Vorschriften ausgestattet sein und mit den weiteren Sicherheitsbestimmungen der FIA und des DMSB übereinstimmen.

b) Vorschriften über die Lautstärke der Auspuffanlage

Die Lautstärke der Auspuffanlage darf während der Veranstaltung den in den jeweils gültigen DMSB-Bestimmungen festgelegten Höchstwert in keinem Fall überschreiten. Die jeweiligen Höchstwerte für die verschiedenen Gruppen sind im DMSB-Handbuch ("DMSB-Geräuschvorschriften") im Einzelnen aufgeführt. Der Veranstalter kann Lautstärkemessungen vornehmen. Zu laute Fahrzeuge werden nicht zum Start zugelassen bzw. von der weiteren Teilnahme ausgeschlossen, wenn die Reparatur nicht gem. Art. 20.2 erfolgt.

Fahrzeuge, die den Vorschriften der FIA und des DMSB nicht entsprechen, werden nicht zum Start zugelassen.

c) Vorschriften über die Verwendung von Reifen - Nur für Rallye 200

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. Wird eine Einführungsrunde gefahren, so erfolgt die Registrierung der Reifen nach dieser Einführungsrunde. Das Serviceverbot (Art. 12.1) 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.

15.2 Schlusskontrolle

15.2.1 Nach Ankunft im Ziel muss das Team sein Fahrzeug sofort in den Parc fermé fahren, wo überprüft wird:

- ob es sich um dasselbe Fahrzeug handelt, das bei der Abnahme vor dem Start vorgeführt wurde,
- ob Anlass für irgendeine der vorgesehenen Bestrafungen gegeben ist.

15.2.2 Das Fehlen einer der Markierungen gemäß Artikel 15.1.6 führt zum Wertungsausschluss.

15.2.3 Eine vollständige und eingehende Untersuchung des Fahrzeugs - dessen Zerlegung eingeschlossen - kann nach alleinigem Ermessen der Sportkommissare von Amts wegen oder infolge eines Protests oder auch durch Entscheidung des Rallyeleiters veranlasst werden.

15.2.4 Ist die oben erwähnte Demontage Ergebnis eines Protests, so ist vom Protestführer ein angemessener Vorschuss, der alle zu erwartenden Kosten dieses Vorgangs deckt, vorab zu leisten. Erweist sich der Protest als begründet, so wird der Vorschuss dem Protestführer erstattet und dem unterlegenen Teilnehmer in Rechnung gestellt.

15.2.5 Die detaillierte Schlussabnahme betrifft mindestens drei Fahrzeuge, darunter der Gesamtsieger. Die Technischen Kommissare haben keine Entscheidungsbefugnis, ob ein Fahrzeug den Bestimmungen entspricht oder nicht. Nur die Sportkommissare treffen die Entscheidung anhand eines Berichts bzw. einer Meldung der Technischen Kommissare.

15.2.6 Hinweise für die Schlussabnahme bei Rallyes 200

Die Sportkommissare sollten aus den folgenden Punkten 1 - 21 mindestens drei Maßnahmen auswählen, nach denen die Fahrzeuge untersucht werden. Die darüber hinausgehende Anzahl der am Fahrzeug zu kontrollierenden Punkte steht im Ermessen der Sportkommissare.

Die Auswahl der Kontrollpunkte sollte sich an den jeweiligen Veranstaltungsbedingungen und -möglichkeiten orientieren, wobei auch an die vom Veranstalter zu tragenden Kosten gedacht werden muss.

1. StVZO: Fahrzeugpapiere, ASU/§ 29, Verbandskasten, Kennzeichen, Werbung
2. Fahrzeuggewicht
3. Fahrzeughöhe
4. Reifen: Dimensionen, Bezeichnung (DIN, ECE)
5. Räder (Radschüssel + Felge): Dimensionen
6. Übersetzungen: Getriebe, Achsantrieb
7. Fahrwerk: Verstellmöglichkeit, Durchmesser des Stabilisators, Spur, Sturz
8. Fahrzeuginnenraum: Dämmmaterial, Verkleidungen, Heizungsanlage
9. Karosserie: Verstärkungen, Veränderungen, Lufteintrittsöffnungen
10. Beleuchtungsanlage
11. Servoeinrichtungen und Zusatzaggregate: Stilllegung, Antrieb
12. Leistungsprüfung: u.a. LPS 002 (*gemäß Gruppe G-Reglement*)
13. Luftfilter: Einsatz und Gehäuse, Lufteinlass, Zusatzöffnungen
14. Lenkung: Lenkübersetzung
15. Sicherheitsmaßnahmen
16. Sperrdifferential
17. Öl- und Wasserkühler
18. Kraftstoffsystem: Filter, Pumpe, Kühlung
19. Bremsanlage: Betätigung, Leitungen, Servoeinrichtung, Kühlung, Bremsteile (Sattel, Scheibe)
20. Gemischaufbereitung
21. Abgasanlage: Katalysator vorhanden, Rohre, Dämpfer, Krümmer

Bei den Punkten 16 bis 21 sind in den häufigsten Fällen Herstellerangaben, z.B. Werkstatthandbuch oder Ersatzteilkatalog, notwendig.

XVI. START UND RESTART

Vor dem Start kann der Veranstalter alle Wettbewerbsfahrzeuge unter den in der Rallye-Ausschreibung aufgeführten Voraussetzungen in einem Startpark versammeln. In diesem Fall müssen die Strafen (nur Geldstrafen) für ein verspätetes Einbringen des Fahrzeugs in den Startpark in der Rallye-Ausschreibung aufgeführt sein.

Die Fahrzeuge können auch von einem Beauftragten des Bewerbers in den Startpark gebracht werden. Den Teams sollte die Möglichkeit gegeben werden, ihre Fahrzeuge nach der Technischen Abnahme vorzeitig im Startpark abstellen zu dürfen. Der Startpark gilt als Parc fermé.

16.1 Die Teams dürfen den Startpark 10 Minuten vor ihrer Startzeit betreten.

16.2 Die exakten Startzeiten werden durch Aushang gemäß Zeitplan veröffentlicht.

16.3 Jedes Team, das aus eigener Schuld verspätet am Start der Veranstaltung, einer Sektion oder eines Tages erscheint, wird für jede Minute Verspätung mit einer Zeitstrafe von 10 Sekunden bestraft. Jedes Team, das mit mehr als 15 Minuten Verspätung eintrifft, wird zum Start nicht zugelassen.

16.4 Da die Teams 15 Minuten zur Verfügung haben, innerhalb derer sie am Start der Rallye, eines Tages oder einer Sektion erscheinen müssen, wird ihnen, wenn sie innerhalb dieser 15 Minuten erscheinen, die tatsächliche Startzeit in das Kontrollheft/-karte eingetragen.

16.5 Die ursprüngliche Startreihenfolge bleibt solange unverändert, bis mindestens 10 % der Wertungsprüfstrecken gefahren wurden.
Das Mischen von Teilnehmern in Wettbewerben mit verschiedenem Status (international, national, Rallye 200), auch für einen nachfolgenden Tag ist unzulässig.

16.6 Die Startreihenfolge jedes folgenden Tages wird durch das vorläufige Gesamtklassament am Ende des vorhergehenden Tages bestimmt. Sie wird zu der in der Rallye-Ausschreibung aufgeführten Zeit ausgehängt. Aus Sicherheitsgründen können Fahrer auf Vorschlag des Rallyeleiters durch Entscheidung der Sportkommissare leistungsbezogen eingeordnet werden.

16.7 Teams, die im Verlauf des 1. Tages ausgefallen sind und zum 2. Tag re-starten wollen, können dies unter Anwendung der Bestimmungen für die SuperRallye. Dem ausgefallenen Team wird für jede nicht absolvierte Wertungsprüfung, einschließlich der Wertungsprüfung, auf der das Team ausgefallen ist, 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. Erfolgt der Ausfall nach der letzten Wertungsprüfung des 1. Tages, gilt diese als nicht absolviert für das Team. Die ausgefallenen Teams werden durch den Veranstalter wieder leistungsbezogen in das Starterfeld eingeordnet.

XVII. KONTROLLHEFT/-KARTE

17.1 Wird durch den Veranstalter ein Startpark eingerichtet, so erhalten die Teams ihre Kontrollhefte/-karten mit den Fahrzeiten zwischen zwei auf einander folgenden Zeitkontrollen am Eingang zum Startpark 10 Minuten vor ihrer Startzeit. Ist kein Startpark eingerichtet, so erhalten die Teams ihre Kontrollhefte/-karten bei der Dokumentenabnahme/Technischen Abnahme. Das Kontrollheft/-karte wird an der Ankunfts-Zeitkontrolle einer Sektion abgegeben und vor dem Start zur nächsten Sektion durch ein neues ersetzt.

Mehrere Kontrollkarten können zusammengefasst und für jede Sektion oder jeden Tag der Rallye in Form eines Buches gebunden werden.

Jedes Team ist für sein Kontrollheft/-karte und jede Eintragung allein verantwortlich. Das Team ist allein für das Vorweisen des Kontrollhefts/-karte an den verschiedenen Kontrollen und die Richtigkeit der Einträge verantwortlich.

Daher ist es Aufgabe des Teams, sein Kontrollheft/-karte zur richtigen Zeit den Sportwarten vorzulegen und zu kontrollieren, dass die Eintragung der Zeit korrekt erfolgte.

Stunden und Minuten werden immer folgendermaßen angegeben: 00.01 - 24.00; nur die abgelaufenen Minuten werden gezählt. Während der gesamten Dauer der Rallye entspricht die offizielle Veranstalterzeit der Zeitansage der Deutschen Telekom, Telefon 0900 100 11 91.

17.2 Das Kontrollheft/karte muss auf Verlangen jederzeit vorweisbar sein. Besonders an den Kontrollstellen muss es von einem der Fahrer persönlich vorgelegt werden, um mit einem Eintrag versehen zu werden.

17.3 Jegliche Berichtigung oder Änderung im Kontrollheft/-karte führt zum Wertungsverlust, es sei denn, sie wurde von dem zuständigen Sportwart bestätigt.

17.4 Fehlt die Eintragung einer Kontrolle oder wird das Kontrollheft/-karte den Sportwarten nicht an jeder Kontrolle (Zeit-, Durchgangs- oder Sammelkontrolle) oder am Ziel ausgehändigt, so führt dies zum Wertungsverlust.

17.5 Nur der zuständige Sportwart ist berechtigt, die Zeiten auf dem Kontrollheft/-karte entweder per Hand oder Drucker einzutragen.

17.6 Jede Abweichung zwischen der Zeiteintragung im Kontrollheft/-karte des Teams einerseits und den offiziellen Rallyeunterlagen andererseits wird von den Sportkommissaren untersucht, die eine Entscheidung treffen.

XVIII. ABLAUF AN KONTROLLSTELLEN

18.1 Allgemeine Bestimmungen

18.1.1 Alle Kontrollen, d.h. Durchfahrts- und Zeitkontrollen, Start-, Ziel- und STOP-Kontrollen von Wertungsprüfungen sowie Sammelkontrollen oder Neutralisationszonen werden mit Hilfe der FIA-Standard-Kontrollschilder gemäß Anhang I gekennzeichnet.

Anmerkung: Falls erforderlich, können die Zeichen auf einem gelben Hintergrund durch Hinzufügen einer gelben Flagge und die Zeichen auf rotem Hintergrund durch Hinzufügen einer roten Flagge deutlicher gekennzeichnet werden.

18.1.2 Der Beginn der Kontrollzone ist durch ein Hinweisschild auf gelbem Grund angezeigt. In einer Entfernung von ca. 25 m ist der Standort des Kontrollpostens durch ein gleiches Zeichen auf rotem Grund gekennzeichnet. Das Ende der Kontrollzone, ca. 25 m weiter, wird durch ein Schild mit 3 Diagonalstreifen auf beigem Grund gekennzeichnet.

18.1.3 Alle Kontrollzonen (d.h. sämtliche Zonen, die zwischen dem ersten gelben Schild und dem letzten beigen Schild mit 3 Diagonalstreifen liegen) gelten als Parc fermé (siehe Art. 20.1.2). Innerhalb dieser Kontrollzonen sind jegliche Reparaturen oder Inanspruchnahme von Hilfe verboten.

18.1.4 Die Dauer des Aufenthaltes in jeder Kontrollzone darf nicht länger dauern als für die Durchführung der Kontrolle erforderlich ist.

18.1.5 Die Einhaltung der Sollzeit liegt allein in der Verantwortung der Teams, die die offizielle Uhrzeit am Kontrolltisch einsehen können.

18.1.6 Die Sportwarte an den Kontrollen dürfen ihnen keine Auskunft über die Soll-Stempelzeit geben.

18.1.7 Die Kontrollstellen werden 15 Minuten vor der Soll-Ankunftszeit des 1. Wettbewerbsfahrzeugs geöffnet.

18.1.8 Vorbehaltlich einer gegenteiligen Entscheidung des Rallyeleiters stellen sie ihre Tätigkeit 15 Minuten nach der Soll-Ankunftszeit - zuzüglich der Karenzzeit - des letzten Fahrzeugs ein.

18.1.9 Die Teams sind verpflichtet, den Anweisungen der jeweiligen verantwortlichen Sportwarte an allen Kontrollstellen Folge zu leisten. Missachtung der Anweisung kann nach Ermessen der Sportkommissare zur Bestrafung bis zum Wertungsausschluss führen.

18.2 Kennzeichnungen

18.2.1 Zeitkontrolle

18.2.1.1 Der Beginn der Kontrollzone wird durch das Zeichen mit Zifferblatt auf einem Schild mit gelbem Hintergrund gekennzeichnet.

18.2.1.2 Die Kontrollstelle selbst wird durch das Zeichen mit Zifferblatt auf einem Schild mit rotem Hintergrund und das Ende der Kontrollzone durch das Zeichen mit drei Diagonalstreifen (beiger Hintergrund) gekennzeichnet.

18.2.2 Durchfahrtskontrolle

Die Zeichen werden in gleicher Art wie die Zeitkontrollen aufgestellt, für den Beginn der Kontrollzone und die Kontrollstelle selbst wird jedoch das Zeichen mit Stempel und das Zeichen mit drei Diagonalstreifen für das Ende der Kontrollzone verwendet.

18.2.3 Wertungsprüfungen

18.2.3.1 Der Start selbst wird durch das Zeichen mit Flagge auf rotem Hintergrund angezeigt.

18.2.3.2 Die Vorankündigung des Ziels wird durch das Zeichen mit Zielflagge auf gelbem Hintergrund gekennzeichnet. Die Ziellinie, auf der die Zeitnahme erfolgt, wird durch das Zeichen mit Zielflagge auf rotem Hintergrund gekennzeichnet.

18.2.3.3 Ein "STOP" Zeichen auf rotem Hintergrund wird in einem weiteren Abstand von mindestens 200 m aufgestellt.

18.3 Kontrollzone

Alle Sportwarte an den Kontrollstellen müssen gekennzeichnet sein. An jeder Kontrolle muss der Kontrollstellenleiter eine besondere Weste tragen, so dass er sofort erkennbar ist. Diese Kennzeichnungen sind in der Rallye-Ausschreibung aufgeführt.

18.4 Durchfahrtskontrollen

Die verantwortlichen Sportwarte an diesen Kontrollen, die wie in Anhang I aufgeführt gekennzeichnet sind, bestätigen lediglich die Durchfahrt auf dem Kontrollheft durch Stempel und/oder Unterschrift ohne Zeiteintrag, sobald es vom Team übergeben wird.

18.5 Zeitkontrollen

An diesen Kontrollen tragen die Sportwarte die Zeit in das Kontrollheft ein, zu der das Heft ausgehändigt wurde. Die Zeitnahme erfolgt auf die Minute. Sie müssen mit jeweils zwei getrennten, synchronlaufenden, dafür geeigneten Zeitmessgeräten ausgerüstet sein.

18.6 Ankunft an Zeitkontrollen

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

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

18.6.3 Die eigentliche Zeitnahme und der Zeiteintrag in das Kontrollheft können erst erfolgen, wenn sich beide Fahrer und das Fahrzeug innerhalb der Kontrollzone und in unmittelbarer Nähe des Kontrolltisches befinden.

18.6.4 Die eingetragene Zeit entspricht dem genauen Zeitpunkt, zu dem eines der beiden Mitglieder des Teams dem verantwortlichen Sportwart das Kontrollheft aushändigt.

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

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

18.6.7 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.

18.6.8 Das Team wird für zu spätes Eintreffen nicht bestraft, wenn es das Kontrollheft an den verantwortlichen Sportwart innerhalb der Minute der Sollzeit aushändigt.

18.6.9 Beispiel:

Es gilt als rechtzeitig gestempelt, wenn ein Team, das seine Kontrollkarte um 18.58 stempeln lassen sollte, sie zwischen 18.58.00 und 18.58.59 stempeln lässt.

Jegliche Abweichung der tatsächlichen Stempelzeit von der Sollzeit wird gemäß Auflistung in der Rallye-Ausschreibung bestraft. Hierbei sind grundsätzlich folgende Vorgaben maßgebend:

- a. für Verspätung: zwischen 0 und höchstens 10 Sekunden pro Minute bzw. Bruchteil einer Minute,**
- b. für zu frühe Ankunft: mindestens 20 Sekunden, höchstens 60 Sek. pro Minute bzw. Bruchteil einer Minute.**

18.6.10 Ein Team, das für zu frühe Ankunft bestraft wird, kann nach Ermessen des Rallyeleiters so lange angehalten werden, bis seine Idealzeit erreicht ist (Neutralisation).

18.6.11 An den Zeitkontrollen am Ende eines Tages oder am Ende der Veranstaltung kann der Veranstalter Vorzeit erlauben, ohne dass dies eine Bestrafung nach sich zieht. In diesem Fall muss diese Bestimmung allerdings in der Rallye-Ausschreibung oder in einem späteren Bulletin aufgeführt sein.

18.7 Startzeit an Zeitkontrollen

18.7.1 Wenn der nächste Abschnitt nicht mit einer Wertungsprüfung beginnt, so stellt die Eintragszeit auf dem Kontrollheft/-karte sowohl die Ankunftszeit als auch die Startzeit für den folgenden Abschnitt dar.

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

- a) Beide Kontrollen sind in einer Kontrollzone zusammengefasst (Art. 18.1.3 und Art. 20.1.2), deren Schilder folgendermaßen angeordnet sind:
 - a1. Gelbes Hinweisschild mit Zifferblatt (Beginn der Kontrollzone),
 - a2. Rotes Zeichen mit Zifferblatt (Standpunkt der ZK) im Abstand von ca. 25 m.
 - a3. Rotes Zeichen mit Flagge (Start zur WP) im Abstand von 50 bis 200 m,
 - a4. Schließlich, ca. 25 m danach, beiges Schild (3 Diagonalstreifen auf beigem Hintergrund).
- b) An der Zeitkontrolle am Ende eines Abschnittes trägt der verantwortliche Sportwart sowohl die Ankunftszeit als auch die vorläufige Startzeit für den folgenden Abschnitt in das Kontrollheft ein. Diese muss eine Zeitspanne von 3 Minuten berücksichtigen, um es dem Team zu ermöglichen, sich auf den Start vorzubereiten.
- c) Unmittelbar nach der Zeiteintragung an der ZK fährt das Team zum Start der Wertungsprüfung vor. Der Startzeitnehmer trägt die Startzeit für die folgende WP, die im Regelfall mit der vorläufigen Startzeit für den folgenden Abschnitt identisch ist, in das Kontrollheft ein. Dann startet er das Team gemäß dem in vorliegenden Bestimmungen vorgeschriebenen Verfahren (siehe Artikel 19.5).
- d) Sollte infolge eines Zwischenfalls ein Unterschied zwischen den beiden Eintragungen bestehen, so gilt die Startzeit zur WP, sofern die Sportkommissare nicht anders entscheiden.

18.8 Wertungsverlust

Die Teams sind unter Strafe des Wertungsverlustes verpflichtet, alle Kontrollstellen jederzeit in der richtigen Reihenfolge und in Fahrtrichtung der Rallyestrecke anzufahren. Ein erneutes Einfahren in die Kontrollzone ist ebenfalls verboten.

18.8.1 Jede Verspätung von mehr als 15 Minuten gegenüber der Sollzeit zwischen zwei Zeitkontrollen und/oder am Ende einer Sektion oder eine Gesamtverspätung von mehr als 30 Minuten am Ende eines Tages hat den Wertungsverlust des Teams zur Folge.

Für die Berechnung der Verspätung, die auf die Karenzzeit angerechnet wird, wird jede Minute voll gezählt und nicht die Bestrafung für Verspätung (0 bis 10 Sekunden pro Minute).

18.8.2 Das Unterschreiten einer Sollzeit führt in keinem Fall zur Verringerung der Verspätungen, die für den Wertungsverlust zählen (Karenzzeit). Strafzeiten für zu frühes Eintreffen dürfen bei der Berechnung der Verspätungen, die den Wertungsverlust zur Folge haben, nicht berücksichtigt werden.

Beispiel: (Grundlage: 10 Sek. pro Min. Verspätung, 60 Sek. pro Min. zu frühe Ankunft):

- * Abschnitt A:
Start: 12.00 Uhr
Sollzeit: 1.00 Std.
Ankunftszeit: 13.10 Uhr
Strafe für Verspätung: 10 x 10 Sek. = 1 Min. 40 Sek.
Verspätung zu Lasten der Karenz: 10 Min.
- * Abschnitt B:
Sollzeit: 1.30 Std.
Ankunftszeit: 14.20 Uhr
Strafe für Vorzeit: 20 Min.
Verspätung zu Lasten der Karenz: 10 Min. (unverändert)
- * Abschnitt C:
Sollzeit: 2.00 Std.
Ankunftszeit: 16.30 Uhr
Strafe für Verspätung: 10 x 10 Sek. = 1 Min. 40 Sek.
Verspätung zu Lasten der Karenz: 10 Min. (zusätzl.)

GESAMTSTRAFZEITEN ABSCHNITTE A + B + C:

Gesamte Zeitstrafen (für Vorzeit und Verspätung): 1 Min. 40 Sek. + 20 Min. + 1 Min. 40 Sek. = 23 Min. 20 Sek.

Gesamtverspätung zu Lasten der Karenz: 10 + 10 = 20 Min.

18.8.3 Die Karenzzeit kann von den Sportkommissaren jederzeit auf Vorschlag des Rallyeleiters geändert werden. Die hiervon betroffenen Teams müssen über diese Entscheidung so schnell wie möglich informiert werden.

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

18.9 Sammelkontrollen

18.9.1 Im Verlauf der Strecke können Sammelkontrollen eingerichtet sein. Ihre Eingangs- und Ausgangskontrollen entsprechen den allgemeinen Regeln für Kontrollstellen.

18.9.2 Der Zweck dieser Sammelkontrollen ist es, die Abstände zwischen den Teams zu verringern, die durch Verspätungen und/oder Ausfälle entstanden sein können. Daher muss die Startzeit von der Sammelkontrolle und nicht die Dauer des Aufenthaltes berücksichtigt werden.

18.9.3 Beispiel:

120 Wagen sind am Start der Veranstaltung.

Die erste Sammelkontrolle hat 4 Stunden.

Startzeit von der Sammelkontrolle ist 12.01 Uhr.

- a) Sollzeit für die Ankunft Fahrzeug Nr. 1 an der Sammelkontrolle: 08.01 Uhr
Sollzeit für die Ankunft Fahrzeug Nr. 120 an der Sammelkontrolle: 10.00 Uhr.
- b) Tatsächliche Ankunftszeit des Fahrzeugs Nr. 1 an der Sammelkontrolle: 08.45 Uhr.
Tatsächliche Ankunftszeit des Fahrzeugs Nr. 120 an der Sammelkontrolle: 11.50 Uhr
(60 Fahrzeuge sind während des Tages ausgefallen).
- c) Startzeit des Teilnehmers Nr. 1: 12.01 Uhr
Startzeit des Teilnehmers Nr. 120: 13.00 Uhr

Die tatsächlichen Pausenlängen sind dann gewesen:

- 3:16 Stunden für Fahrzeug Nr. 1
- 1:10 Stunden für Fahrzeug Nr. 120

18.9.4 Bei Ankunft an Sammelkontrollen müssen die Fahrer dem verantwortlichen Sportwart ihr/e Kontrollheft/-karte aushändigen. Die Fahrer erhalten dort Anweisungen über ihre Startzeit. Daraufhin fahren sie ihre Fahrzeuge sofort und direkt in den Parc fermé (XX.). Die Motoren müssen ausgeschaltet werden. Entweder bei Ein- oder Ausfahrt des Parc fermé erhalten sie ein neues Kontrollheft/-karte.

18.9.5 Falls möglich, sollte die Startreihenfolge nach der Sammelkontrolle aufgrund der vorläufigen Ergebnisse bis zur Ankunft an der Sammelkontrolle festgelegt werden. Andernfalls starten die Fahrzeuge in der Reihenfolge, wie sie angekommen sind. Keinesfalls darf das vorläufige Ergebnis für eine neue Startreihenfolge nur aufgrund der in den Wertungsprüfungen erzielten Fahrzeiten erstellt werden. Die Zeitstrafen an den Zeitkontrollen sowie alle anderen Zeitstrafen müssen ebenfalls mit in Betracht gezogen werden.

XIX. WERTUNGSPRÜFUNGEN

Vorbemerkungen

Die maximale Länge einer Wertungsprüfung bei internationalen und nationalen Rallyes darf 25 km plus einer Toleranz von 5 % nicht überschreiten. Die Gesamtlänge der Wertungsprüfungen darf 250 km nicht überschreiten. FIA-Prädikatsveranstaltungen müssen sich an die jeweils gültigen FIA-Bestimmungen halten.

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.

Die maximale Durchschnittsgeschwindigkeit auf Wertungsprüfungen soll 110 km/h plus einer Toleranz von 20 % nicht überschreiten.

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

Zur Einhaltung der Streckenführung auf Wertungsprüfungen (Bremskurven/Schikanen) siehe auch Artikel 8.1.1.

19.1 Die Zeitnahme für die Wertungsprüfungen erfolgt auf die Sekunde oder auf die Zehntel-Sekunde (siehe Rallye-Ausschreibung).

19.2 Während dieser Prüfungen müssen sämtliche Fahrzeuginsassen unter Strafe des Wertungsverlustes zulässige Schutzhelme nach FIA-/DMSB-Vorschrift tragen und die Sicherheitsgurte anlegen, Seitenfenster und Schiebedächer müssen vollständig geschlossen sein.

Rallyes mit dem Status International, National A, National B (Rallye 200)

In allen Gruppen ist auf den Wertungsprüfungen das Tragen von FIA-homologierten Overalls einschließlich einer Gesichtshaube, Socken, Handschuhe und Schuhe gemäß FIA-Prüfnorm 8856-2000 vorgeschrieben. Lediglich für den Beifahrer ist das Tragen von Handschuhen freigestellt. Des Weiteren ist das Tragen von langer Unterwäsche gemäß FIA-Prüfnorm 8856-2000 für Fahrer und Beifahrer vorgeschrieben.

Rallye – Historische Fahrzeuge gemäß Anhang K

Bei allen Sport-Rallye-Veranstaltungen für historische Fahrzeuge gemäß Anhang K sind für Fahrer und Beifahrer flammhemmende Overalls einschließlich langer Unterwäsche, einer Gesichtshaube, Socken, Handschuhe und Schuhe gemäß FIA-Prüfnorm 8856-2000 vorgeschrieben. Bei Gleichmäßigkeits-Rallyes ist das Tragen vorstehender Bekleidung empfohlen.

19.3 Unter Androhung des Wertungsverlustes ist es den Fahrern verboten, entgegen der Fahrtrichtung der Wertungsprüfung zu fahren.

Wird im Verlauf einer Wertungsprüfung ein Fahrzeug von einem schnelleren eingeholt und gibt dieses Blink- oder Hupzeichen, so ist der vorausfahrende Fahrer verpflichtet, dem schnelleren das Überholen zu ermöglichen, gegebenenfalls sogar durch Anhalten rechts oder links der Strecke. Die Bereitschaft dazu ist durch Betätigung des entsprechenden Blinkers anzuzeigen. Bei festgestellten Verstößen können die Sportkommissare - je nach Lage des einzelnen Falles - Strafen bis zum Wertungsausschluss verhängen.

19.4 Der Start zu einer Wertungsprüfung erfolgt mit der Ausnahme von Rundkursen stehend, das Fahrzeug muss an der Startlinie stehen.

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

19.5 Starts an Wertungsprüfungen werden folgendermaßen durchgeführt:

19.5.1 Sobald das Fahrzeug, mit dem Team an Bord, vor der Startkontrolle angehalten hat, trägt der Startzeitnehmer die für den Start des betreffenden Fahrzeugs vorgesehene Zeit in das Kontrollheft ein (Stunde und Minute). Danach gibt er das Dokument dem Team zurück und zählt laut: 30", 15", 10" und die letzten 5 Sekunden einzeln.

Wahlweise kann diese Startart durch ein elektronisches Count-down System ersetzt werden, wobei die Sekunden heruntergezählt werden. Das Team muss diese von seiner Startposition aus gut einsehen können. Dieses System kann elektronisch an eine Lichtschranken-Anlage angeschlossen sein, wodurch jede Situation aufgezeichnet wird, in der ein Fahrzeug die Startlinie vor Erteilen des Startzeichens verlässt. Dieses System kann auch mit einer Ampelanlage zusammenschaltet sein, von der eine Beschreibung und die entsprechenden Bestimmungen dann in der Rallye-Ausschreibung aufgeführt sein müssen.

19.5.2 Nach Ablauf der letzten 5 Sekunden wird das Startzeichen gegeben, worauf das Fahrzeug sofort starten muss.

19.5.3 Am Start müssen jeweils zwei getrennte, synchronlaufende, dafür geeignete Zeitmessgeräte vorhanden sein. Bei Läufen zur Deutschen Rallye-Meisterschaft wird empfohlen, am Start einen Zeitdrucker einzusetzen.

19.6 Der Start zu einer Wertungsprüfung darf durch den Startzeitnehmer gegenüber der planmäßigen Startzeit nur im Falle höherer Gewalt verschoben werden.

19.7 Im Falle eines verspäteten Starts durch Verschulden des Teams trägt der Kontrollstellenleiter eine neue Startzeit ein, wobei in diesem Fall für jede Minute oder Teil einer Minute Verspätung eine Zeitstrafe von 1 Minute erfolgt.

19.8 Fehlstarts, insbesondere die, die vor Erteilen des Startzeichens durch den Starter erfolgen, werden 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.

19.9 Bei Wertungsprüfungen ist das Ziel fliegend zu durchfahren, zwischen Ziel und dem STOP-Zeichen besteht Überholverbot, ein Anhalten zwischen dem gelben Hinweisschild und dem STOP-Zeichen ist verboten. Verstöße werden den Sportkommissaren gemeldet, die eine Strafe bis zum Wertungsausschluss festlegen können.

Die Zeitnahme erfolgt an der Ziellinie mit Zeitdrucker und zusätzlich einer geeigneten Stoppuhr, die mit den Systemen am Start und untereinander synchron laufen. Die Zeitnahmesysteme müssen unabhängig voneinander betätigt werden. Am Ziel einer Wertungsprüfung müssen die Zeitnehmer in Höhe der Ziellinie, die durch ein Zeichen mit Zielflagge auf rotem Hintergrund gekennzeichnet ist, positioniert sein.

19.10 Jedes Team, das den Start zu einer WP zu der ihm zugeteilten Zeit und Position verweigert, erhält nach Vorschlag des Rallyeleiters durch die Sportkommissare eine Strafe von mindestens 10 Minuten, die jedoch auf Antrag des Rallyeleiters auch bis zum Wertungsausschluss führen kann, egal ob die Wertungsprüfung durchgeführt wurde oder nicht.

19.11 Nach der Ziellinie muss das Team an der durch das rote STOP-Zeichen gekennzeichneten Kontrolle anhalten, damit seine Zielzeit in das Kontrollheft eingetragen wird (Stunden, Minuten und Sekunden und ggf. Zehntel-Sekunden). Hierzu muss ein Übermittlungssystem sowie ein komplettes zweites System (back-up) eingerichtet werden. Wenn die Zeitnehmer die genaue Zielzeit an den Kontrollposten nicht sofort übermitteln können, wird letzterer in dem Kontrollheft nur die Durchfahrt bestätigen. Die Zeit wird bei der nächsten Neutralisation oder Sammelkontrolle eingetragen. Bei Rallyes 200 sind der Drucker am Ziel und das Übermittlungssystem empfohlen.

19.12 Kann durch Verschulden des Teams eine Eintragung nicht vorgenommen werden, so werden folgende Strafen verhängt:

- 19.12.1** am Start: Wertungsverlust,
- 19.12.2** am STOP: 5 Minuten Zeitstrafe.

19.13 Die von den Teams in jeder Wertungsprüfung gefahrenen Zeiten, die in Stunden, Minuten und Sekunden und ggf. Zehntel-Sekunden ausgedrückt werden, werden zu den anderen Strafzeiten (an Zeitkontrollen, wegen technischer Probleme usw.) addiert.

19.14 Service ist im Verlauf von Wertungsprüfungen verboten.

Jeder Verstoß kann aufgrund eines Vorschlages des Rallyeleiters den Wertungsausschluss des betreffenden Teams durch die Sportkommissare nach sich ziehen. Eine solche Entscheidung kann nur am Ende einer Sektion oder am Ende eines Tages veröffentlicht werden.

19.15 Die Startabstände bei den WPs müssen die gleichen sein, wie sie für den Start **des betreffenden Tages** festgelegt wurden, es sei denn, es wurde eine Ausnahmegenehmigung erteilt.

19.16 Vorzeitiges Beenden einer Wertungsprüfung

19.16.1 Falls eine Wertungsprüfung aus irgendeinem Grund unterbrochen oder abgebrochen wird, können die Sportkommissare jedem betroffenen Team eine Zeit zuordnen, die sie als die fairste ansehen.

19.16.2 Jedoch darf kein Team, das ganz oder teilweise für den Abbruch der WP verantwortlich ist, Vorteile aus dieser Maßnahme ziehen. Ihm wird die Zeit angerechnet, die es wahrscheinlich gefahren haben würde, wenn diese langsamer ist als die den anderen Teams angerechnete Wertungszeit.

19.16.3 Ein Team, das in einer Wertungsprüfung gestoppt oder behindert wird, darf in keinem Falle erneut zu dieser Wertungsprüfung starten.

19.17 Schnelle Vorauswagen (siehe auch Anhang III)

Die schnellen Vorauswagen werden zur Kontrolle der Zuschauersicherheit und des ordnungsgemäßen WP-Aufbaus eingesetzt. Es *müssen* mindestens 2 dieser Fahrzeuge *eingesetzt* werden. Sie werden mit 00 und 0 gekennzeichnet.

Das Fahrzeug mit der Kennzeichnung 00 fährt als vorletztes vor dem 1. Teilnehmer in einem Abstand, der es gestattet, Korrekturen bei der Zuschauersicherheit vorzunehmen. Das Fahrzeug mit der Kennzeichnung 0 wird an den Kontrollstellen wie ein Teilnehmer behandelt.

Die Fahrer müssen Erfahrung im Rallyesport mitbringen. Die Fahrzeuge sind den Technischen Kommissaren zur Sicherheitsüberprüfung vorzuführen.

Diese Fahrzeuge sollen die komplette Strecke aller Wertungsprüfungen der Rallye fahren, wobei die Fahrer feuerfeste Overalls und Helme tragen.

19.18 Sicherheitsplan

Es muss ein Sicherheitsplan für die Wertungsprüfungen erstellt werden. Er muss mit den festgelegten DMSB-Rallye-Sicherheitsbestimmungen (siehe Anhang III) übereinstimmen.

19.19 Sicherheit der Bewerber

Jedes Wettbewerbsfahrzeug muss ein rotes reflektierendes Warndreieck mit sich führen. Wenn das Fahrzeug auf einer Wertungsprüfung anhält, muss dieses Warndreieck von einem Teammitglied an gut sichtbarer Stelle in einem Abstand von mindestens 50 m vor dem Wettbewerbsfahrzeug aufgestellt werden, um die nachfolgenden Fahrer zu warnen. Jeder Verstoß wird mit einer Geldstrafe geahndet, deren Höhe von den Sportkommissaren festgelegt wird.

Bei einem Unfall, der keine unmittelbare ärztliche Hilfe erfordert, muss ein Teammitglied den drei nächstfolgenden Fahrzeugen und einem eventuell zur Hilfe kommenden Hubschrauber das „OK“ Schild zeigen. Wenn das Team das Fahrzeug verlässt, muss das „OK“ Schild für andere Teilnehmer gut sichtbar aufgestellt werden.

Wenn ärztliche Hilfe erforderlich ist, muss das rote SOS-Zeichen unmittelbar den zwei darauf folgenden Fahrzeugen und jedem eventuell zur Hilfe kommenden Hubschrauber gezeigt werden.

Jedes Team, das diese Vorschriften erfüllen kann, es aber unterlässt, kann von den Sportkommissaren in Übereinstimmung mit dem Internationalen Sportgesetz bestraft werden.

19.20 Rundkurse

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

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.

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, wenn die Beschaffenheit und die Streckenbreite der WP-Strecke dies zulässt, eine Streckenabnahme die Erhöhung der Anzahl der auf der Strecke befindlichen Fahrzeuge erlaubt, die maximale WP-Länge von 10 km nicht überschritten wird und eine andere Startart nicht möglich ist. Diese Ausnahme muss in Art. 14 der Rallye-Ausschreibung angegeben werden.

b) Fliegender Start mit Gruppeneaufstellung

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 Gruppeneinstellung

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. Diese Startart ist nur bei internationalen und bei nationalen Rallyes zugelassen.

Sollte ein Anzählen der Teilnehmer nicht möglich sein, so muss dennoch ein eindeutiges, in Art. 14 der Ausschreibung 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 (siehe 19.4).

Abweichungen von den beschriebenen Startarten bedürfen der ausdrücklichen Genehmigung durch den DMSB bzw. bei Rallyes 200 der genehmigenden Verbände (ADAC, AvD, DMV und ADMV) und müssen in der Rallye-Ausschreibung (Art. 14) angegeben werden.

Bei der Durchführung von Rundkursen wird empfohlen, auf folgende Sicherheitskriterien zu achten:

- a) Die Einfahrtstelle in die Strecke sollte so gewählt werden, dass das startende Fahrzeug bei Einfahrt in den Rundkurs in etwa die Geschwindigkeit erreichen kann, die das Fahrzeug, das sich bereits auf der Strecke befindet, fährt.
- b) Die Ausfahrtstelle muss so gewählt werden, dass dort auf jeden Fall alle Fahrzeuge mit geringer Geschwindigkeit fahren.
- c) Die Ausfahrtstelle muss eindeutig als solche gekennzeichnet sein und deutliche Hinweise auf die Rundenzahl aufweisen. Die Fahrbahn sollte vorher, wenn möglich, getrennt werden.
- d) In den Fahrtunterlagen (Bordbuch) muss die Rundenzahl, die Einfahrt- und insbesondere die Ausfahrtstelle eindeutig und übersichtlich dargestellt werden.

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

- Maximalzeit bei Rundkursen = die schnellste Zeit der jeweiligen Division/Klasse + 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.

XX. PARC FERME

20.1 Allgemeines

Während des Aufenthaltes im Parc fermé sind jegliche Reparaturarbeiten oder das Nachtanken unter Strafe des Wertungsausschlusses verboten. Die Fahrzeuge unterliegen den Parc fermé-Bestimmungen:

20.1.1 Vom Zeitpunkt der Einfahrt in einen Startbereich (falls vorgesehen), in eine Sammelkontrolle, eine Kontrollzone oder am Ende eines Tages, bis sie eine von diesen verlassen (siehe Artikel 18.1.3).

20.1.2 Vom Zeitpunkt der Einfahrt in eine Kontrollzone bis zum Verlassen derselben (siehe Artikel 18.1.3).

20.1.3 Nach der Zieleinfahrt am Ende der Rallye bis zum Ablauf der Protestfrist (siehe XXIV) und Öffnung des Parc fermé nach Bestätigung durch die Sportkommissare.

20.1.4 Ausser den Offiziellen der Rallye, die eine entsprechende Aufgabe ausüben, darf sich niemand im Parc fermé aufhalten.

20.1.5 Am Start der Rallye kann ein Startpark eingerichtet werden (siehe XVI).

20.1.6 Die Teams dürfen den Parc fermé 10 Minuten vor ihrer Startzeit betreten. Zum Verlassen eines Parc fermé vor dem Start, nach einer Sammelkontrolle oder nach Ende eines Tages (siehe Artikel 20.1.1), dürfen die Teams den Parc fermé 10 Minuten vor ihrer Startzeit betreten. Wenn die Zeit für eine Sammelkontrolle unter 15 Minuten liegt, können die Teams im Parc fermé bleiben.

20.1.7 Nur den diensthabenden Offiziellen und/oder den betreffenden Teammitgliedern ist es erlaubt, ein Wettbewerbsfahrzeug innerhalb des Parc fermé oder an der Ein- oder Ausfahrt eines Parc fermé beim Start, einer Zeitkontrolle, Sammelkontrolle oder Tagesende zu schieben.

20.2 Reparaturen im Parc fermé

20.2.1 Halten die Technischen Kommissare den technischen Zustand eines Fahrzeug für derart schlecht, dass die Sicherheit für den normalen Straßenverkehr beeinträchtigt ist, muss dieses Fahrzeug in Gegenwart eines Technischen Kommissars repariert werden.

20.2.2 Die für erforderliche Reparaturen benötigten Minuten werden als Verspätung gewertet, die pro Minute mit 10 Sekunden bestraft wird. Wenn diese Reparatur zu einer Verspätung gegenüber der ursprünglich vorgesehenen Startzeit führt, erhält das Team eine neue Startzeit.

20.2.3 Ausnahmsweise darf ein Team unter Aufsicht eines zuständigen Sportworts oder Technischen Kommissars während eines Aufenthaltes in einem Parc fermé, am Start, in einer Sammelkontrolle oder am Ende eines Tages eine neue Scheibe / neue Scheiben einbauen, wobei die Hilfe von bis zu drei Personen zulässig ist.

20.2.4 Falls es notwendig ist, Teile der Karosserie und/oder der Überrollvorrichtung zu bearbeiten, um die Scheibe/n zu ersetzen, so treten die Bestimmungen des Artikels 20.2.2 in Kraft.

20.2.5 Diese Reparaturen müssen vor der Startzeit vollständig abgeschlossen sein; andernfalls erfolgt eine Bestrafung gemäß Artikel 20.2.2.

20.2.6 Nach Abstellen des Fahrzeugs im Parc fermé müssen die Fahrer den Motor abstellen und den Parc fermé sofort verlassen; jegliches Betreten ist danach verboten.

20.3 Die Verwendung von Fahrzeug-Abdeckungen im Parc fermé ist verboten.

XXI. ERGEBNISSE

21.1 Ermittlung der Ergebnisse

Die Strafen werden in Stunden, Minuten und Sekunden bzw. gegebenenfalls auch in Zehntel-Sekunden ausgedrückt. Die Ergebnisse werden durch Addieren sämtlicher in den Wertungsprüfungen, auf der Strecke und sonstigen verhängten Strafsekunden errechnet. Das Team, das die niedrigste Gesamtzeit hat, wird zum Sieger erklärt. Die weiteren Platzierungen ergeben sich aus den steigenden Zeitsummen. Gruppen- und Klassenwertungen werden auf dieselbe Art und Weise errechnet.

21.2 Veröffentlichung der Ergebnisse

Die zu veröffentlichenden Ergebnisse während der Rallye entsprechen den nachfolgenden Bestimmungen. Ort und Zeitpunkt der Veröffentlichungen sind im Zeitplan der Rallye-Ausschreibung aufgeführt. Das vorläufige Endergebnis am Ende der Rallye wird offiziell und endgültig 30 Minuten nach dessen Aushang und Bestätigung durch die Sportkommissare.

21.2.1

- Inoffizielle Wertung: Wertungen, die von der Rallyeleitung im Verlauf eines Tages verteilt werden,
- Inoffizielle Zwischenwertung: Wertung, die am Ende eines Tages veröffentlicht wird,
- Vorläufige Endwertung: Wertung, die von der Rallyeleitung am Ende der Rallye veröffentlicht wird,
- Offizielle Endwertung: Wertung, die von den Sportkommissaren bestätigt wurde.

21.2.2 Einzelheiten über Wertungsprüfungszeiten und Strafzeiten, einschließlich Strafzeiten für zu frühes oder zu spätes Anfahren von Zeitkontrollen, müssen gleichzeitig mit den Ergebnissen veröffentlicht werden.

XXII. GLEICHSTAND BEI EINER RALLYE

Bei Gleichstand in einer Rallye wird der Bewerber zum Sieger erklärt, der in der ersten Wertungsprüfung die beste Zeit erreicht hat. Sollte auch hier Zeitgleichheit bestehen, werden die besseren Zeiten der 2., 3., 4. usw. Wertungsprüfung zur Ermittlung des Siegers bzw. der Platzierten herangezogen. Diese Regelung kann jederzeit während des Wettbewerbs angewendet werden.

XXIII. PROTOKOLLE - SCHLUSSBERICHTE

23.1 Protokolle

Über die Sitzungen der Sportkommissare im Verlauf einer Rallye werden Protokolle erstellt.

23.2 Schlussberichte

Der Veranstalter erstellt am Ende der Veranstaltung einen Schlussbericht gemäß DMSB-Vordruck.

23.3 Abgabe der Protokolle und Schlussberichte

Innerhalb von sieben Tagen nach Ende der Rallye müssen die Protokolle und der Schlussbericht an den DMSB geschickt werden.

XXIV. PROTESTE UND BERUFUNGEN

24.1 Alle Proteste müssen gemäß Bestimmungen des Internationalen Sportgesetzes eingereicht werden.

Zusammenfassung einiger wichtiger Punkte

1. Form des Protestes

Alle Proteste müssen in schriftlicher Form dem Rallyeleiter eingereicht werden mit gleichzeitiger Übergabe der Protestgebühr.

Das Protestschreiben muss vom Protestführer (Bewerber oder Fahrer/Beifahrer) oder seinem Bevollmächtigten unterzeichnet sein.

Erweist sich der Protest als unbegründet, so wird der Betrag nicht zurückerstattet.

2. Unzulässigkeit eines Protestes

Ein Protest ist unzulässig, wenn

- a) die Protestgebühr fehlt,
- b) der Protestführer nicht zum Protest berechtigt ist,
- c) der Protest nicht innerhalb der vorgesehenen Frist eingereicht wurde,
- d) es sich um einen Sammelprotest handelt, der dann vorliegt, wenn
 - mehrere Bewerber einen Protest gemeinsam unterzeichnen und einlegen,
 - ein Bewerber einen Protest für oder gegen mehrere Fahrzeuge oder Teilnehmer einlegt, auch wenn es sich hierbei um die gleiche Begründung handelt,
 - ein Protest mit mehreren unterschiedlichen Sachverhalten begründet wird. Ein technischer Protest darf jedoch mehrere Einzelpositionen (Fahrzeugteile) umfassen,
- e) er sich gegen eine Maßnahme oder Entscheidung der Sportkommissare, Entscheidungen der Sachrichter, gegen die Zeitnahme, die Kilometrierung des Veranstalters, bezieht,
- f) der Protestgrund nicht eindeutig angegeben ist, er pauschal und allgemein gefasst ist,
- g) er in den besonderen Bestimmungen des DMSB für unzulässig erklärt ist (z.B. Geräuschvorschriften),
- h) der festgesetzte Kostenvorschuss nicht unmittelbar nach dessen Bekanntgabe in voller Höhe entrichtet wurde.

3. Protestfristen

Die Protestfristen sind im ISG im Einzelnen geregelt.

Bei Nationalen Wettbewerben sind abweichend von den Bestimmungen des ISG bzw. zusätzlich folgende Protestfristen zu beachten:

- a) Proteste gegen Zwischenfälle während der Veranstaltung müssen innerhalb von 30 Minuten nach Zielankunft des Protestführers eingelegt werden.

24.2 Wenn der Protest die Demontage und Montage verschiedener Teile des Fahrzeugs erfordert, muss der Protestführer einen zusätzlichen Kostenvorschuss hinterlegen, der von den Sportkommissaren festgelegt wird. Dieser ist in voller Höhe und unmittelbar nach der Bekanntgabe zu zahlen.

24.3 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.

24.4 Liegen die durch den Protest verursachten Kosten (Überprüfung, Transport etc.) höher als der eingezahlte Kostenvorschuss, so muss der Protestierende die Differenz entrichten, falls sich der Protest als nicht begründet erweist. Liegen die Kosten niedriger, wird die Differenz erstattet.

Art. 24.5 Berufungsverfahren

- (1) Das Berufungsverfahren wird im Internationalen und Nationalen Lizenzsport durch die Vorschriften des ISG und ergänzend durch die RuVO näher geregelt.
- (2) Im Nationalen Lizenzsport ist abweichend von den Bestimmungen des ISG die Berufung innerhalb von 30 Minuten nach Verkündung/Bekanntgabe der Entscheidung oder der Maßnahme bei den Sportkommissaren schriftlich anzukündigen.
- (3) Die Höhe der Berufungsgebühren ist im Int./NEAFP/Nat. A-Lizenzsport und Nat.-Lizenzsport unterschiedlich festgesetzt. Die Berufungsgebühren sind im Handbuch veröffentlicht.
- (4) Berufungen sind innerhalb von einer Woche nach Einlegung der Berufung schriftlich zu begründen. Der Vorsitzende des Berufungsgerichts kann diese Frist auf Antrag verlängern.

Art. 24.5.1 Berufungsrecht des DMSB

- (1) Der DMSB kann gegen Entscheidungen der Sportkommissare, die im Rahmen von DMSB-Prädikatswettbewerben (Meisterschaften, Trophäen, Pokale u.s.w.) getroffen werden, Berufung einlegen. Dieses Rechtsmittel kann als Berufung oder Anschlussberufung eingelegt und es muss den betroffenen Parteien bekannt gemacht werden.
- (2) Die Frist für die Einlegung der Berufung des DMSB beträgt eine Woche. Sie beginnt mit dem Eingang der schriftlichen Entscheidung bei der DMSB-Geschäftsstelle.

24.6 Aus Maßnahmen und Entscheidungen der Sportkommissare, des DMSB bzw. seiner Sportgerichtsbarkeit können keine Ersatzansprüche irgendwelcher Art hergeleitet werden.

24.7 Protest- und Berufungsvollmacht

Bewerber und Fahrer (auch mehrere für ein Fahrzeug genannte Fahrer) bevollmächtigen sich mit Abgabe der Nennung gegenseitig, den jeweils anderen im Protest- und Berufungsverfahren zu vertreten. Sie bevollmächtigen sich insbesondere gegenseitig zur

- Abgabe von Protesten und deren Rücknahme,
- Ankündigung, Einlegung, Bestätigung, Rücknahme und Verzicht auf Berufung und
- Stellung aller im Rahmen der Protest- und Berufungsverfahren möglichen Anträge sowie der Abgabe bzw. Entgegennahme von Erklärungen.

Bewerber und Fahrer (auch mehrere für ein Fahrzeug genannte Fahrer) haften für alle Verpflichtungen aus dem Nennungsvertrag als Gesamtschuldner.

Bewerber und Fahrer müssen Tatsachen in der Person oder dem Verhalten eines Teammitgliedes (Bewerber, Fahrer, Mechaniker, Helfer usw.), die das Vertragsverhältnis mit dem Veranstalter berühren oder einen Schadensersatzanspruch begründen, für und gegen sich gelten lassen.

24.8 Anwendung und Auslegung der Vorschriften

In Zweifelsfällen über die Auslegung vorliegender Vorschriften ist allein der DMSB entscheidungsberechtigt. Während des Ablaufes einer Rallye entscheiden die Sportkommissare über eventuelle Auslegungsfragen.

ZUSAMMENFASSUNG DER STRAFEN

1. Nichtzulassung zum Start

- 10.2 RR Fehlen der verbindlichen Veranstalterwerbung
- 15.1.2 RR Verspätung bei der Abnahme über die in der Rallye-Ausschreibung aufgeführte Frist
- 15.1.11.a RR Nichtübereinstimmung mit den Sicherheitsbestimmungen der FIA/des DMSB

- 15.1.11.b RR Verstoß gegen die Lautstärkebestimmungen, Nichtübereinstimmung mit den FIA/DMSB-Vorschriften
- 16.3 RR Mehr als 15 Minuten Verspätung am Start der Rallye, einer Sektion oder eines Tages

2. Wertungsausschluss/-verlust

- 7.1 RR Aufgabe eines Team-Mitglieds oder Anwesenheit eines Dritten an Bord
- 9.4 RR Zwei fehlende Startnummern oder zwei fehlende Rallyeschilder
- 11.1.3 RR 3. Verkehrsverstoß
- 11.1.4 RR Geschwindigkeitsübertretung um mehr als 50 %
- 12.1.5 RR Nichtbeachtung des Serviceverbots bei Rallye 200
- 15.1.8 RR Nichtübereinstimmung des Fahrzeugs während der Rallye
- 15.1.9 RR Fehlende Markierung
- 15.1.10 RR Fälschung oder Ausbesserung einer Markierung
- 15.1.11.b. RR Verstoß gegen die Lautstärkebestimmungen
- 15.1.11.c. RR Verstoß gegen die Reifenvorschriften für Rallye 200
- 15.2.2 RR Fehlende Markierung
- 17.3 RR Berichtigung oder Änderung im Kontrollheft/-karte ohne Bestätigung durch Sportwart
- 17.4 RR Fehlende Eintragung oder Nichtaushändigen des Kontrollhefts/-karte
- 18.8 RR Nichteinhaltung der Reihenfolge der Kontrollstellen, Einfahren aus falscher Richtung
- 18.8.1 RR Verspätung von mehr als 15 Minuten zwischen 2 Zeitkontrollen und/oder am Ende einer Sektion, mehr als 30 Minuten am Ende jeden Tages
- 19.2 RR Verstoß gegen die Helm- und Sicherheitsgurtbestimmungen
- 19.3 RR Fahren entgegen der Fahrtrichtung auf einer Wertungsprüfung
- 19.4 RR Kein Start zur Wertungsprüfung innerhalb von 20 Sekunden
- 19.12.1 RR Kein Zeiteintrag am Start durch Verschulden des Teams
- 20.1 RR Verstoß gegen die Parc fermé-Bestimmungen

3. Zeitstrafen

- 8.1.1 RR Nichteinhaltung der vorgeschriebenen Streckenführung bei Bremskurven 30 Sekunden
- 11.1.2 RR 2. Verkehrsverstoß 5 Minuten
- 16.3 RR Pro Minute Verspätung am Start der Rallye, einer Sektion oder eines Tages (bis zu 15 Minuten), je Minute 10 Sekunden
- 16.7 RR Anwendung der Bestimmungen für die SuperRallye WP-Bestzeit der jeweiligen Klasse (Division)/ Gruppe/Gesamtklassement plus 5 Minuten
- 18.6.9 RR Verspätung an einer Zeitkontrolle (auch 11.1 RA), je Minute Sekunden
Zu frühe Ankunft an einer Zeitkontrolle (auch 11.2 RA), je Minute Sekunden
- 19.7 RR Verspäteter Start zu einer WP durch Team-Verschulden, je Minute 1 Minute
- 19.8 RR Fehlstart an einer Wertungsprüfung
1. Verstoß 10 Sekunden
2. Verstoß 1 Minute
3. Verstoß 3 Minuten
- 19.10 RR Startverweigerung zur zugeteilten Zeit, mindestens 10 Minuten
- 19.12.2 RR Kein Zeiteintrag am STOP durch Verschulden des Teams 5 Minuten
- 19.13 RR Pro Sekunde/Zehntel-Sekunde Fahrzeit auf einer Wertungsprüfung 1 Sek. / 1/10 Sek.
- 19.20 RR Unterschreiten der Rundenzahl bei Rundkursen Maximalzeit
(Maximalzeit = schnellste Zeit der jeweiligen Klasse/Division + 5 Minuten)
- 20.2.2 RR Angeordnete Reparatur im Parc fermé, je Minute 10 Sekunden
- 20.2.4 RR Bearbeitung von Karosserieteilen und/oder Überrollvorrichtung beim Ersetzen der Scheibe/n, je Minute 10 Sekunden
- 20.2.5 RR Überschreiten der Startzeit bei Reparaturen im Parc fermé, je Minute 10 Sekunden

4. Geldstrafen

- 9.3 RA Verspätetes Einbringen des Fahrzeugs in den Startpark 50 EUR
- 7.2 RR Fehlende Namen und Staatsflagge der Fahrer, ausgenommen Rallye 200 100 EUR
- 9.2 RR Verdecktes Kennzeichen 100 EUR
- 9.4 RR Eine fehlende Startnummer oder ein fehlendes Rallyeschild 100 EUR

11.1.1 RR 1. Verkehrsverstoß 100 EUR

5. Strafen nach Ermessen der Sportkommissare

- 3.3.6 RR Unkorrektes, betrügerisches oder unsportliches Verhalten
- 8.1.1 RR Nichteinhaltung der vorgeschriebenen Streckenführung
- 10.2 RR Fehlen der verbindlichen Veranstalterwerbung
- 10.3 RR Fehlen der weitergehenden Veranstalterwerbung
- 11.4 RR Abschleppen, Transport oder Schieben von Fahrzeugen
- 11.5 RR Mutwilliges Blockieren, Behinderung beim Überholen, unsportliches Verhalten
- 12.1 RR Nichtbeachtung der Service-Bestimmungen
- 12.1.3 RR Überschreitung der Geschwindigkeitsbeschränkung in Serviceparks/-zonen
- 12.2 RR Nichtbeachtung der Funkbestimmungen
- 14.2 RR Verstoß gegen die Bestimmungen zum Abfahren der Wertungsprüfungen
- 15.1.2 RR Verspätung bei der Abnahme über die in der Rallye-Ausschreibung aufgeführte Frist
- 15.1.3 RR Nichtvorlage des Homologationsblattes
- 15.1.5 RR Nichtübereinstimmung des Fahrzeugs
- 15.1.10 RR Fälschung oder Ausbesserung einer Markierung
- 18.1.9 RR Missachtung der Anweisung eines Sportwartes
- 19.3 RR Verstoß gegen die Vorschriften bei einem Überholvorgang
- 19.8 RR Fehlstarts an einer Wertungsprüfung
- 19.9 RR Anhalten zwischen gelber Vorankündigung und STOP-Zeichen im Zielbereich einer WP
- 19.9 RR Überholen zwischen Ziel und STOP-Zeichen auf einer WP
- 19.14 RR Verstoß gegen das Serviceverbot auf Wertungsprüfungen
- 19.19 RR Verstoß gegen die Bestimmungen zur Verwendung des Warndreiecks























STICHWORTVERZEICHNIS

Abfahren der Strecke durch Offizielle	4.4
Abfahren der Wertungsprüfungen	14.1, 14.2
Ablehnung von Nennungen	5.4
Abschleppen, Transport, Schieben von Fahrzeugen	11.4
Abweichung zwischen Eintragung Kontrollheft/-karte und offiziellen Rallyeunterlagen	17.6
Alternativstrecken	Anhang VII
Angaben über Beifahrer	5.1.1
Anwendung und Auslegung der Vorschriften	3.3.1, 3.3.4, 24.8
Auslandsstartgenehmigung	5.1.2, 15.1.7
Austausch Bewerber	5.1.4
Austausch Fahrzeug	5.1.3
Austausch Teammitglied/er	5.1.4
Begrenzung der Bewerber	5.5
Bekleidungsvorschriften	19.2
Beobachter	4.2
Berufungen - Form, Fristen, Gebühren	24.5
Bewerber	3.3.5
Blockierung, Behinderung beim Überholen	11.5.1
Bordbuch/Road Book	8.1, <i>Anhang VII</i>
Bremskurven/Schikanen	8.1.1, <i>Anhang XI</i>
Bulletins	3.2
Definitionen	1.1 - 1.13
Dokumentenabnahme	15.1, 15.1.7
Durchfahrtskontrollen - Ablauf	18.4
Einhaltung der Sollzeiten	18.1.5 - 18.1.6
Einzuhaltende Strecke	8.1.1, 8.3
Entfernung der Rallye-Kennzeichen	9.5
Ergebnisse - Aushang	3.1.6
Ergebnisse - endgültig	21.2
Ergebnisse - Veröffentlichung	21.2
Fahrberechtigung beider Fahrer	1.12
Fahrerverbindungsleute	Anhang II

Flaggenzeichen	Anhang III
Funkverkehr	12.2
Geldstrafen	25.4
Gemeinsame Durchführung von Rallyes mit unterschiedlichem Status	3.1.4
Gleichstand	22
Homologationsblatt	15.1.3
Karenzen	18.8.1 - 18.8.4
Kennzeichnung der Kontrollen	18.1.1 - 18.1.2
Kennzeichnung der Sportwarte	18.3
Klasseneinteilungen	2.2 - 2.4
Klassenzusammenlegungen	2.5
Kontrollheft/-karte - Ausgabe	17.1
Kontrollheft/-karte - Berichtigungen	17.3
Kontrollheft/-karte - Fehlende Eintragung	17.4
Kontrollheft/-karte - Muster	Anhang VI
Kontrollheft/-karte - Richtigkeit der Einträge	17.1
Kontrollheft/-karte - Vorzeigen	17.1, 17.2, 17.4
Kontrollstellen - Einfahrt	18.8
Kontrollstellen - Öffnungszeiten	18.1.7, 18.1.8
Kontrollzonen - Aufenthaltsdauer	18.1.4
Kontrollstellenbeschilderung	18.2, Anhang I
Kostenvorschuss	15.2.4, 24.2
Lautstärke des Fahrzeugs	15.1.11.b
Lizenzen	2.6
Mannschaftsnennungen	2.7
Maximalzeit	19.20
Missachtung der Anweisungen von Sportwarten	18.1.9
Namen und Staatsflaggen	7.32
Nenngeld	5.6
Nennungsbestätigung	5.1.1
Nennungsformular	5.1.1, 5.1.3
Nennungsschluss	3.1.5
Nicht vorgesehene Fälle	3.3.3
Nichtzulassung zum Start	25.1
OK-Schild	19.19
Parc fermé - Aufenthalt vom Personen	20.1.4, 20.1.6
Parc fermé - Betreten	16.1, 20.1.6
Parc fermé - Fahrzeugabdeckungen	20.3
Parc fermé - Gültigkeit der Parc fermé Bestimmungen	20.1.1 - 20.1.3
Parc fermé - Reparaturen	20.2
Parc fermé - Schieben von Fahrzeugen	20.1.7
Parc fermé - Strecke nach Ausfahrt	8.2.3
Parc fermé	18.1.3, 18.9.4
Proteste - Form, Fristen, Gebühren	24.1 - 24.4
Rallye-Ausschreibung - Fristen	3.1.2
Rallyeschilder	9.1, 9.2, 9.4, 10.2
Regrouping/Sammelkontrollen	18.9
Reifen	13.1, 15.1.11.c, Anhang IV
Road Book	8.1, Anhang VII
Sammelkontrollen/Regrouping	18.9
Schlusskontrolle	15.2
Schnelle Vorauswagen (0-Fahrzeuge)	19.17, Anhang III
Service - Reparaturen/Nachtanken	12.1
Service - Verbotszonen	12.1
Serviceparks-/zonen	12.1.3
Sicherheitsausrüstung	Anhang X
Sicherheitsplan	19.18, Anhang III
SOS-Zeichen	8.1.5, 19.19
Sportgerichtbarkeit, Anerkennung	5.3
Sportkommissare	4.1

Startabstand	8.3
Start - Verspätung	16.3, 16.4
Startnummern	9.1, 9.3, 9.4, 10.2
Startpark	16.1
Startreihenfolge	16.5, 16.6, 18.9.5
Startzeiten	16.2
Strafen	25
Straßenverkehrsbestimmungen	11.1 - 11.3
Streckenführung	8.2
SuperRallye	16.7
Tanken	12.1.2, 20.1, Anhang VII
Teammitglieder - Anzahl	7.1
Teammitglieder - Verantwortung	12.1.7
Technische Abnahme	15.1, 15.1.6
Technische Kommissare	4.5
Umstufung eines Fahrzeugs	5.2
Unkorrektes, betrügerisches, unsportliches Verhalten	3.3.6, 11.5.2
Veranstalterwerbung	10.2 - 10.4
Veranstalterzeit	17.1
Versicherungen	6
Werbung an Fahrzeugen	10, 15.1.4
Wertungsausschluss	1.14, 25.2
Wertungsprüfungen - Abbruch	19.16
Wertungsprüfungen - Anhalten im Zielbereich	19.9
Wertungsprüfungen - Anzahl der Wiederholungen	19 Vorbemerkung
Wertungsprüfungen - Bremskurven/Schikanen	8.1.1, 19 Vorbemerkung
Wertungsprüfungen - Durchschnittsgeschwindigkeiten	19 Vorbemerkung
Wertungsprüfungen - Eintragung der Start-/Zielzeit	19.11, 19.12
Wertungsprüfungen - Fahrvorschriften (Fahrtrichtung, Überholen)	11.5.1, 19.3
Wertungsprüfungen - Fehlstart	19.8
Wertungsprüfungen - Längen	19 Vorbemerkung
Wertungsprüfungen - Maximalzeit	19.20
Wertungsprüfungen - Rundkurse	19.20
Wertungsprüfungen - Service	19.14
Wertungsprüfungen - Start	19.4 - 19.7
Wertungsprüfungen - Start/Verspätung durch Teamverschulden	19.7
Wertungsprüfungen - Startverweigerung	19.10
Wertungsprüfungen – Überholen	11.5.1, 19.3
Wertungsprüfungen – Überholen zwischen Ziel und STOP	19.9
Wertungsprüfungen - Unterbrechung	19.16
Wertungsprüfungen - Warndreieck	19.19
Wertungsprüfungen - Ziel/STOP-Kontrolle	19.11
Wertungsverlust	1.14, 25.2
Zeitkontrollen - Ablauf	18.5 - 18.7
Zeitkontrollen - Bestrafungen	18.6.9
Zeitstrafen	25.3
Zugelassene Bewerber und Fahrer	2.6
Zugelassene Fahrzeuge	2.1 - 2.4
Zulassungsbestimmungen	15.1.11

ANHANG I - KONTROLLSTELLENBESCHILDERUNG

Art der Kontrollstelle	Kontrollstellenschilder - Kontrollzone (Durchmesser der Schilder: etwa 70 cm)				Fahrt- richtung
	GELBE SCHILDER ANFANG DER KONTROLLZONE	ROTE SCHILDER ANHALTEN		BEIGE SCHILDER ENDE DER KONTROLLZONE	
DURCH FAHRTS- KONTROLLE	 ←25m min.→	 DK	←25 m→		⇒
ZEIT- KONTROLLE	 ←25m min.→	 ZK	←25 m→		⇒
	Zk bei Ein-/Ausfahrt Servicepark: ← 5 m→				
ZEITKONTROL- LE UND WP START	 ←25m min.→	 ZK ←50-200 m→	 WP Start ←25 m→		⇒
ENDE DER WP	 ←100 m→ ANKÜNDIGUNG	 ←200-300 m→ ZIELLINIE Anhalten verboten	 ←25 m→ STOPP KONTROLLE		⇒
Andere FIA Standardschilder (Durchmesser der Schilder: mindestens 55 cm)					
FUNK- POSTEN	 VORKENN- ZEICHNUNG ←100 m→	 FUNK POSTEN	TANKZONE	 BEGINN DER ZONE	 ENDE DER ZONE
	KRANKEN- WAGEN	 VORKENN- ZEICHNUNG (rotes oder grünes Kreuz)		 RTW-POSTEN (rotes oder grünes Kreuz)	
REIFEN MARKIERUNG	Blauer Hintergrund (Roter Markierungsstift) 		ÜBERPRÜFUNG REIFEN- MARKIERUNG	Blauer Hintergrund) (Rote Lupe) 	

Alle Entfernungsangaben sind Zirka Angaben.

A N H A N G II - FAHRERVERBINDUNGSLEUTE

Grundlegende Aufgabenstellung

Sie sollen die Teilnehmer informieren und ständig die verbindende Rolle zwischen den Teilnehmern und dem Veranstalter spielen.

Mit dieser Aufgabe können nur Funktionäre betraut werden, die im Besitz einer vom entsprechenden ASN ausgestellten Lizenz sind, da eine gewisse Kenntnis der allgemeinen Bestimmungen vorausgesetzt wird. Sie können an den Sitzungen der Sportkommissare teilnehmen, um über alle Entscheidungen auf dem laufenden zu sein.

Die Teilnehmerverbindungsleute müssen von den Teilnehmern gut erkannt werden können. Deshalb sollen:

1. sie eine auffällige Kennzeichnung oder Weste tragen,
2. sie den Teilnehmern vorgestellt werden, falls eine Fahrerbesprechung stattfindet,
3. ihre Fotos in der Rallye-Ausschreibung oder in einem Bulletin veröffentlicht werden.

Anwesenheit während der Veranstaltung

Bei Öffnung des Rallye-Büros sollen sie durch den Rallyesekretär einen Anwesenheitsplan veröffentlichen lassen, der an der Offiziellen Aushangtafel veröffentlicht wird und folgendes enthalten soll:

- Anwesenheit bei der Abnahme,
- im Rallyebüro,
- am Start der Rallye,
- an Sammelkontrollen,
- am Parc fermé am Ende von Sektionen und Tagen.
- beim Parc fermé am Ziel (falls im Rahmen des Zeitplanes der Veranstaltung möglich).

Aufgaben

- Auf alle Fragen genaue Auskünfte zu geben,
- sämtliche Informationen oder erläuternde Präzisionen bzgl. der Rallye-Ausschreibung und dem Ablauf der Veranstaltung zu geben.

Aufgaben als Verbindungsleute

Sie sollen es vermeiden, Anfragen an die Sportkommissare weiterzuleiten, die durch klare Erläuterungen zufriedenstellend aufgeklärt werden können (z.B. Klärung der Unklarheiten bzgl. Zeiten zusammen mit den Teilnehmern) mit der Ausnahme von Protesten.

Die Teilnehmerverbindungsleute sollten keine Auskunft geben oder Handlungen ausführen, die Proteste nach sich ziehen könnten.

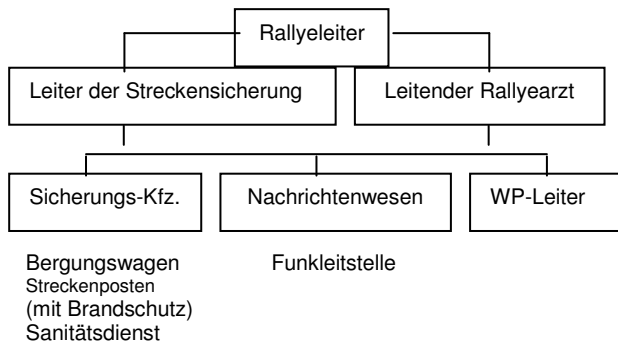
ANHANG III - SICHERHEITSBESTIMMUNGEN FÜR AUTOMOBIL-RALLYES

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 vorbereitenden Organisationsplan für die Sicherheit bei einer Veranstaltung nach folgendem Beispiel:



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

In manchen Bundesländern wird von den Genehmigungsbehörden ein Gutachten über die Eignung einer Wertungsprüfung verlangt. Der Sportwart, der dieses Gutachten anfertigt, sollte ebenfalls in diesen Kreis einbezogen werden.

Für jede Wertungsprüfung wird ein Funktionärsplan nach dem beiliegenden Muster erstellt, der folgende Angaben enthalten sollte:

- Wertungsprüfungsleiter
- Stellvertreter des WP-Leiters
- Arzt
- Sanitätsdienst
- nächstes Krankenhaus mit Telefonnummer
- Rettungsleitstelle mit Telefonnummer
- Brandschutz
- Funkposten
- STOP-Stelle (Versicherungshalt).

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 in den Streckenplan einzuzeichnen und im Programmheft mit Verhaltensregeln abzdrukken. Kritische Stellen sind mit Warnschildern und mit Trassierband zu kennzeichnen.

Für Veranstalter, die keine Zuschauer wollen, genügt es, die kritischen Stellen mit Warnschildern und Trassierband zu kennzeichnen. Vor der Veranstaltung instruiert der Leiter der Streckensicherung die WP-Leiter und die Streckenposten.

Der Sicherheitsplan gem. Anhang H ISG muss bei internationalen und nationalen 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.

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

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

2.3 WP-Leiter

Der WP-Leiter ist während des Ablaufs der Veranstaltung für die betreffende Wertungsprüfung verantwortlich. Der LS und der WP-Leiter stellen nach ihrem Ermessen die Sportwarte der Streckensicherung an *notwendigen sowie* gefährlichen Stellen auf, insbesondere an auf die WP-Strecken einmündenden Straßen.

2.4 Sportwart der Streckensicherung

Die Zuständigkeit der Sportwarte der Streckensicherung betrifft den ihnen zugewiesenen Bereich an der Wertungsprüfung.

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

3.1 Funküberwachung

Der Rallyeleiter muss eine Funkverbindung zum LS und zu den WP-Leitern haben. Es wird empfohlen, eine Funkverbindung zwischen Rallyeleiter und Vorauswagen und zum Schlusswagen herzustellen. Eine Funkverbindung vom Start zum STOP der Wertungsprüfung muss gewährleistet sein. Mindestens alle 5 km sind weitere Hauptfunkposten auf 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 **Arzt mit Fachkundenachweis Notfallmedizin** 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 lizenziertes medizinischer Einsatzleiter nominiert werden, bei allen anderen Veranstaltungen wird die Nominierung eines medizinischen Einsatzleiters empfohlen.**

An jeder Wertungsprüfung muss entweder ein Arzt mit Notfallkoffer und ein KTW oder ein RTW nach DIN 75080, Teil 2, 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 75080, Teil 2, vorhanden sein.

Den Fahrern der Sanitätsfahrzeuge ist die Anfahrt zum nächstgelegenen Krankenhaus in schriftlicher Form 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	
Funkeinrichtung		

Empfohlen wird hydraulisches Rettungsgerät (Schere/Spreitzer)
Am WP STOP sind 2 (Minimum) 4-kg Feuerlöscher vorgeschrieben.

Bei WPs 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 und sicherzustellen, dass alle Zuschauer ggf. aus Gefahrenzonen entfernt werden (*Für Rallye 200 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

Die Strecke wird frühestens nach der Durchfahrt eines Organisationsfahrzeugs mit grüner Flagge (oder grüner Rundumleuchte) wieder für den Straßenverkehr frei.

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 Anlage "Gelbe Flagge im Rallyesport"). Die rote Flagge darf ausschließlich auf Rundkursen im Startbereich durch den WP-Leiter eingesetzt werden.

5.2 Verfahren bei einem Unfall - Sicherheitshinweise

Alle Bewerber müssen mit dem DMSB-RR Artikel 19.19 Sicherheit der Bewerber sowie Artikel 8.1.5 Bordbuch (Road Book) vertraut sein.

Wenn ein *rotes SOS-Schild* gezeigt wird, ist es zwingend vorgeschrieben, anzuhalten und dem um Hilfe bittenden Team zu helfen. 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 das nachfolgende Fahrzeug über alle Einzelheiten zu informieren.

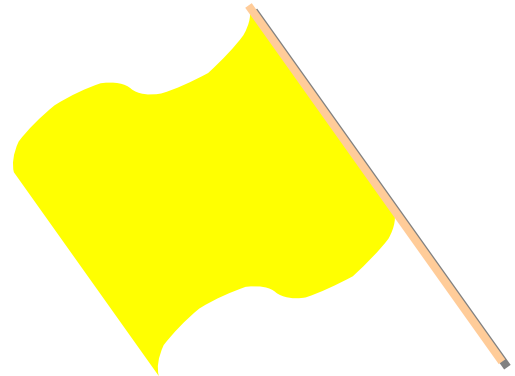
Das nachfolgende Fahrzeug muss die folgenden Informationen zu dem nächsten Funkposten mitnehmen, der auch an der Stop-Kontrolle positioniert sein kann:

- Startnummer des betroffenen Teams
- Sind Teammitglieder oder Zuschauer verletzt, wenn ja, wieviele,
- 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.

Gelbe Flagge im Rallyesport



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

A N H A N G IV - REIFENVORSCHRIFTEN

Internationaler-, Nationaler A- und NEAFP-Rallyesport

Profilierungsvorschrift für Reifen

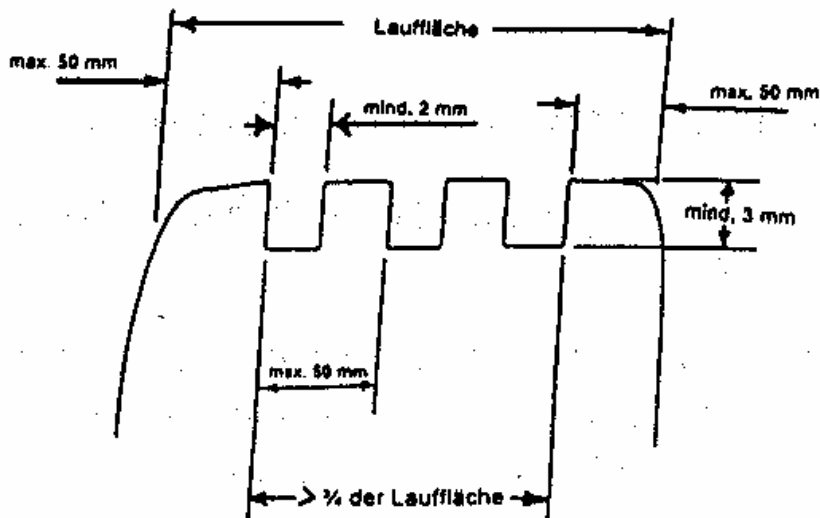
Nachfolgende Regelungen zu Reifen gelten im DMSB-Bereich im Internationalen und Nationalen-A-Rallyesport (gleichgültig ob mit oder ohne NEAFP-Status):

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 Profilrillen: variabel
- Die Breite zwischen den beiden äußeren Profilrillen eines Reifens darf $\frac{3}{4}$ 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 $\frac{3}{4}$ 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 Profilvervorschrift hinaus sind auch alle Reifen zulässig, welche in erhabener Schrift eine vollständige DIN- oder ECE-Kennzeichnung haben und uneingeschränkt der StVZO entsprechen.

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, Automobilsport, Fahrzeugbestimmungen veröffentlicht.

ANHANG VI - STANDARDKONTROLLHEFT

The diagram illustrates the layout of a standard control book. At the top is a large rectangular box labeled "Veranstaltungstitel" (Event Title). Below this, the text "1. Kontrollheft" (Control Book) and "1. Carnet de Contrôle" (Carnet de Contrôle) is shown. The main body of the book consists of five numbered pages, each labeled "Blatt Page / Page" and "Auswertung/Eintragungen" (Evaluation/Entries). The pages are numbered 1 through 5, with the number 5 appearing as a small symbol at the bottom of the fifth page.

A N H A N G VII - STANDARD-BORDBUCH

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 oder französisch 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.
- Alternativstrecken (Umleitung bei Abbruch einer Wertungsprüfung) werden als Kartenskizzen oder Bordbuch-Zeichen angegeben und am Ende des Bordbuchs als Anhang eingeklebt.
- Das Bordbuch muss, vorzugsweise auf der Rückseite, ein „SOS“-Zeichen und ein grünes „OK“-Zeichen im Format DIN A 4 (eventuell gefaltet) enthalten.

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")
 - Tag/Day (Nummer des Tages)
 - 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 Bordbuchs 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)
- 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

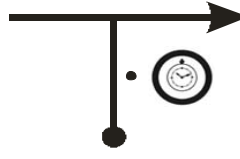
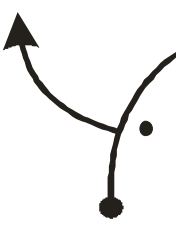
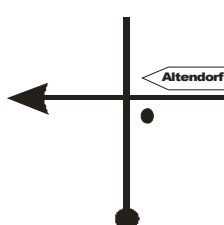

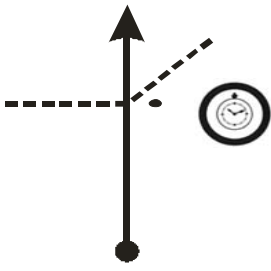
- Die einzelnen Bordbuch-Zeichen in der Spalte "Richtung" werden nummeriert und durch einen horizontalen Strich voneinander getrennt. Bei Bordbuch-Zeichen, die nicht weiter als 200 m auseinander liegen, entfällt der horizontale Strich. Die Blickrichtung in jeder Zeichnung ist von unten.

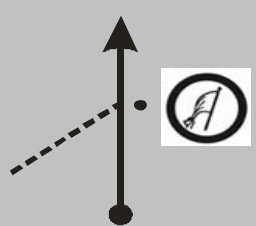
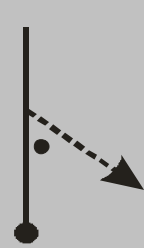

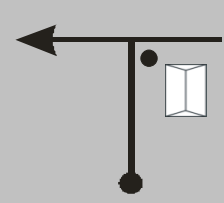


- Werden unterschiedliche Varianten in der Strichstärke der Bordbuch-Zeichen verwendet, so ist darauf zu achten, dass damit nur Haupt- und Nebenstraßen gekennzeichnet werden, nicht die zu folgende Richtung.
- Wechsel in der Straßenoberfläche (von Asphalt auf Schotter, von Schotter auf Asphalt) müssen 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 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. 12.1.2 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

ZK 3 B - Service aus		Entfernung / distance		Tag / day: 1	
ZK 4 - Altendorf		6,61 km		Sektion / section: 2	
		Schnitt / average:		Fahrzeit / time allowed:	
		39,7 km/h		10 Min.	
Entfernung / distance		Richtung / direction	Belag	Information	
Total	Partial				
0,00	0,00	 1		ZK 3 B Service aus / out	6,61
4,72	4,72	 2			1,89
5,34	0,62	 3			1,27
6,61	1,27	 4		ZK 4 Altendorf (80 m)	0,00

Start WP 4 - Altendorf		Entfernung / distance		Tag / day:	1
ZK 5 - Schönbrunn		22,90 km		Sektion / section:	2
WP 4 - SS 4		Schnitt / average:		Fahrzeit / time allowed:	
Altendorfer Berg - 8,21 km		49,1 km/h		28 Min.	
Entfernung / distance		Richtung / direction	Belag	Information	
Total	Partial			restl. Entf. / regress. dist.	
0,00	0,00	 1		Start WP / SS 4 Altendorfer Berg	22,90
1,38	1,38	 2		! Schotter / gravel	21,52
3,73	2,35	 3			19,17
4,64	0,91	 4		Asphalt / tarmac 	18,26
7,52	2,88	 5		Beton / concrete	15,38

Start WP 4 - Altendorf		Entfernung / distance		Tag / day: 1	
ZK 5 - Schönbrunn		22,90 km		Sektion / section: 2	
WP 4 - SS 4		Schnitt / average:		Fahrzeit / time allowed:	
Altendorfer Berg - 8,21 km		49,1 km/h		28 Min.	
Entfernung / distance		Richtung / direction	Belag	Information	restl. Entf. regress. dist.
Total	Partial				
8,21	0,69	<p>6</p>		Ziel / finish WP / SS 4 Altendorfer Berg	14,69
8,45	0,24	<p>7</p>		STOP WP / SS 4 Altendorfer Berg	14,45
9,60	1,15	<p>8</p>			13,30
9,68	0,08	<p>9</p>			13,22
12,00	2,32	<p>10</p>			10,90

ANHANG X - SICHERHEITSAUSRÜSTUNG FÜR FAHRER/FAHRZEUGE - ZUSAMMENFASSUNG

Sicherheitseinrichtungen und –ausstattungen	Gruppen					
	A/ DA	N/ DN	H	G	GT2 GT3	F- 2005
Schutzhelm mit anerkannten Prüfzeichen	X	X	X	X	X	X
Flammabweisender Overall gem. FIA-Prüfnorm 8856 – 2000 einschl. Gesichtshaube, langer Unterwäsche, Socken, Schuhe und Handschuhe (Art.19.2 RR) ¹⁾	X	X	X	X	X	X
Benutzung von mindestens Dreipunkt-Sicherheitsgurten	-	-	-	X	-	-
Benutzung von Hosenträger-/Y-Gurten gem. FIA-Homologation	X	X	X	O	X	X
Überrollbügel (Art. 253.8) ²⁾	-	-	X ³⁾	X	-	X ³⁾
Überrollkäfig (Art. 253.8) ²⁾	X	X	X ⁴⁾	XO ⁷⁾	X	X ^{4) 8)}
4 kg-Hand-Feuerlöscher (max. 2 Behälter) Pulver oder 2,25 l AFFF	-	-	X	X	-	X
2 kg-Hand-Feuerlöscher gem. Art. 253.7.3 ²⁾	X	X	-	-	X	-
Feuerlöschanlage (Art. 253.7.2) ²⁾	X	X	O	O	X	O
Abschleppösen vorn u. hinten klar erkennbar (Art. 253.10) ²⁾	X	X	X	X	X	X
Aussenspiegel links und rechts	X	X	X	X	X	X
Schutz für Kraftstoff-, Öl- und Bremsleitungen (Art. 253.3) ²⁾	X ⁵⁾	O	X ⁵⁾	-	O	X ⁵⁾
mind. 2 zusätzliche Befestigungen für Motor- und Kofferraumhaube	X	O	X	O	O	O ⁶⁾
Verbundglas Windschutzscheibe	X	X	X	X	X	X
Anti-Splitterfolie in den Seitenscheiben Fahrer und Beifahrerseite	X	X	X ⁹⁾	O	X	O
Stromkreisunterbrecher	X	X	O	O	X	O
Kopfrückhaltesystem z.B. HANS	X ¹⁰⁾	X ¹⁰⁾			X ¹⁰⁾	

X = vorgeschrieben

O = empfohlen

- = entfällt

- 1) Vorgeschrieben für internationale und nationale Rallyes.
- 2) Die Angaben der Artikelnummern beziehen sich auf den Anhang J des ISG
- 3) für Fahrzeuge bis 2000 ccm (gilt in Gruppe H nur noch bis 31.12.2008)
- 4) für Fahrzeuge über 2000 ccm
- 5) Bleiben die Leitungen serienmäßig, ist kein zusätzlicher Schutz notwendig
- 6) Falls das Material oder die Befestigung der Motor- bzw. Kofferraumhaube von der Serie abweicht, müssen je 2 zusätzliche Haubenhalter angebracht werden
- 7) Käfig vorgeschrieben bei Fahrzeugen mit Erstzulassung ab 1996
- 8) Käfig vorgeschrieben bei Fahrzeugen mit Erstzulassung ab 1997
- 9) gem. Art. 20 Gruppe H Reglement
- 10) nur für eingeschriebene DRM-Teilnehmer vorgeschrieben

ANHANG XI - BREMSKURVE / SCHIKANEN

Bremskurve / Schikane
„German Standard“
(hier: zur Verdeutlichung des Maßes von 7,50 m)

