

DMSB-Rallye-Reglement 2022

Stand: 06.12.2021 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

Das DMSB-Rallye-Reglement 2022 wurde gem. dem FIA-Regional-Rallye-Reglement mit einem neuen Nummerierungssystem geordnet, welches logischer ist, indem es der chronologischen Reihenfolge einer Saison und einer Rallye folgt. Um den Umstieg zu erleichtern, finden Sie unten die Tabelle der passenden Artikelnummern mit Bezug auf 2021.

Inhaltsverzeichnis 2022		Vorheriger Artikel (2021)
1.	ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN	1.
1.1	ANWENDUNG	1.1
1.2	OFFIZIELLE SPRACHE	1.2
1.3	AUSLEGUNG	1.3
1.4	DATUM DER ANWENDUNG	1.4
2.	DEFINITIONEN	2.
2.1	BEGINN DER VERANSTALTUNG	2.1
2.2	BULLETIN	2.2
2.3	MITTELUNG	2.3
2.4	KONTROLLZONEN	2.4
2.5	CREW	2.5
2.6	ENTSCHEIDUNG	2.6
2.7	ENDE DER VERANSTALTUNG	2.7
2.8	ETAPPE	2.8
2.9	MEDIA ZONE	2.9
2.10	NEUTRALISATION	2.10
2.11	BENACHRICHTIGUNG (ENGL. NOTIFICATION)	-
2.12	PARC FERME	2.11
2.13	VERBOTENER SERVICE	2.12
2.14	BESICHTIGUNG DER WERTUNGSRUFUNGEN	2.13
2.15	ZEITPLAN FÜR DIE BESICHTIGUNG DER WPS	-
2.16	SAMMELKONTROLLE (ENGL.: REGROUPING)	2.14
2.17	VERBINDUNGSETAPPE	2.15
2.18	SEKTION	2.16
2.19	SERVICE	2.17
2.20	WERTUNGSPRÜFUNG	2.18
2.21	SUPER SPECIAL STAGE	2.19
2.22	KONTROLLKARTEN	2.20
2.23	TEAM	2.21
2.24	TECHNISCHE ZONE	2.22
2.25	RUNDKURS (ASN DEFINITION)	2.23
2.26	WERTUNGSVERLUST UND DISQUALIFIKATION (ASN DEFINITION)	2.24
2.27	FIA-homologiertes Kopf-rückhaltesystem / FRONTAL HEAD RESTRAINT (FHR) SYSTEM (ASN DEFINITION)	2.25
3.	MEISTERSCHAFTSBESTIMMUNGEN	10
4. - 7.	REGELUNG NUR FÜR DIE FIA WORLD RALLY CHAMPIONSHIP	-
8.	GLEICHSTAND IN EINER MEISTERSCHAFT	10
9.	KRITERIEN FÜR PRIORITÄTSFAHRER	11
9.1	PRIORITÄTSFAHRER DER FIA	11.1
9.2.	POSITIONIERUNG VON PRIORITÄTSFAHRERN	11.2
9.3	PRIORITÄTSFAHRER DES DMSB	11.3

10.	CHARAKTERISTIK DER VERANSTALTUNG	13
10.1	RALLYE-CHARAKTERISITK	13.1
10.2	PROGRAMM DER RALLYE	13.2
10.3	EINHALTUNG DER OFFIZIELLEN STRECKENFÜHRUNG UND DES SPORTLICHEN PROGRAMMS	12.1
OFFIZIELLE		
11.	OFFIZIELLE UND DELEGIERTE	3.
11.1	SPORTKOMMISSARE	3.1
11.2	DMSB DELEGIERTE	3.2
11.3	TEILNEHMER- VERBINDUNGSPERSON	3.3
ZUGELASSENE FAHRZEUGE		
12.	ZUGELASSENE FAHRZEUGE UND KLASSENEINTEILUNG	4
12.1	ZUGELASSENE GRUPPEN	4.1
12.2	MAXIMALE LESITUNG	4.1
12.3	FAHRZEUGE GEM. ANHANG J ZUM ISG	4.3
12.4	Nationale Fahrzeuge	4.4
12.5	SONDERREGELUNGEN	4.1
REIFEN UND FELGEN		
13.	ALLGEMEINES	60
13.1	FÜR ALLE FAHRZEUGTYPEN UND ALLE BEWERBER	-
13.2 – 13.6	NUR GÜLTIG FÜR WRC	-
13.7	KONTROLLE	60.3
13.8	REIFENMARKIERUNGS- UND KONTROLLZONEN	60.4
13.9	VERBINDUNGSETAPPEN	-
13.10	ANPASSUNG DES REIFENDRUCKS	-
13.11	REIFENDRUCK- UND TEMPERATORSSENSOREN	-
14.	REIFENLIEFERUNG	61
15.	ANZAHL DER REIFEN	62
MECHANISCHE TEILE		
16.	MECHANISCHE TEILE	63
16.1	MOTORENTAUSCH	63.1
16.2	TURBOLADER	63.2
16.3	GETRIEBE	63.3
17.	MECHANISCHE KOMPONENTEN	64
18.	ZUSÄTZLICHE FAHRZEUGBESTIMMUNGEN	65
18.1	ON-BOARD KAMERAS	65.1
18.2	TRACKING SYSTEM	65.2
18.3	GERÄUSCHVORSCHRIFTEN	65.3
STANDARDdokumente UND ZEITPLÄNE		
19.	DMSB STANDARDdokumente	14
19.1	ALLGEMEINES	14.1
19.2	ROAD BOOK	14.2
19.3	KONTROLLKARTEN	14.3
19.4	MEISTERSCHAFTSLOGO (ASN REGELUNG)	14.3

20.	AUSGABE EINES FIA VISA	15
VERSICHERUNG – HAFTUNGSAUSSCHLUSS		
21.	VERSICHERUNGSSCHUTZ	16
NENNUNGEN		
22.	NENNVERFAHREN	21
22.1	ALLGEMEIN - EINREICHUNG DER NENNFORMULARE (NENNANTRAG)	21.1-21.2
22.2	ÄNDERUNGEN AUF DEM NENNFORMULAR	21.3
22.3	ASN-GENEHMIGUNG	21.4
22.4	AUSTAUSCH DES BEWERBERS UND/ODER FAHRERS	21.5
22.5	VERPFLICHTUNGEN DER BEWERBER UND FAHRER	21.6
22.6	MANNSCHAFTSNENNUNGEN (ASN-REGELUNG)	21.7
23.	NENNSCHLUSS	22.
23.1	EINHALTUNG DES NENNSCHLUSSES	-
24.	NENNGELDER	23.
24.1	ANNAHME DES NENNFORMULARS	23.1
24.2	NENNGELDRÜCKERSTATTUNG	23.2
24.3	TEILWEISE NENNGELDRÜCKERSTATTUNG	23.3
25.	KLASSEN	24
25.1	KLASSENUMSTUFUNGEN	24.1
25.2	KLASSENZUSAMMENLEGUNGEN (ASN-REGELUNG)	24.2
FAHRZEUG-KENNZEICHNUNG		
26.	PERMANENTE STARTNUMMERN	17
27.	STARTNUMMERN UND WERBUNG	18
27.1	ALLGEMEINES	18.1
27.2	TÜRSCHILDER	18.2
27.3	HECKSCHEIBE	18.3
27.4	SEITENSCHIEBEN	18.4
27.5	DACHSCHILDER	18.5
27.6	RALLYESCHILD AUF DER FRONTHAUBE	18.6
28.	FAHRER- UND BEIFÄHRERNAMEN	19
28.1	HINTERE SEITENFENSTER	19.1
28.2.	TÜRSCHILDER / STARTNUMMERN / FAHRER- UND BEIFÄHRERNAMEN	19.2
29.	WERBUNG	18.7
29.4	FREIWILLIGE VERANSTALTERWERBUNG	18.8
29.5	MEISTERSCHAFTSWERBUNG	-
30.	DOKUMENTENABNAHME	-
30.1	ZEITPLAN	-
30.2	NOTWENDIGE DOKUMENTE	-
TECHNISCHE ABNAHME		
31.	VOR DEM START	26
31.1	ALLGEMEINES	26.1
31.2	ZEITPLAN	26.2

32.	WÄHREND DER RALLYE	27
32.1	ZUSÄTZLICHE ÜBERPRÜFUNGEN	27.1
32.2	VERANTWORTLICHKEIT DES BEWERBERS	27.2
33.	SCHLUSSABNAHME	28
33.1	PARC FERME AM ENDE DER RALLYE	28.1
33.2	AUSWAHL DER FAHRZEUGE	28.2
33.3	HOMOLOGATIONSPAPIERE	28.3
FAHRVERHALTEN		
34.	VERHALTEN	20.
34.1	ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN	20.1
34.2	WÄHREND DES BESICHTIGENS DER WERTUNGSPRÜFUNGEN UND/ODER DEM SHAKEDOWN	20.2
34.3	Geschwindigkeitsüberschreitungen während der Rallye/ STRASSENVERKEHRSBESTIMMUNGEN	20.3
34.4	STRASSENVERKEHRSBESTIMMUNGEN	20.4
BESICHTIGUNG		
35.	BESICHTIGUNG	25
35.1	BESICHTIGUNGSFAHRZEUGE	25.1
35.2	REIFEN FÜR BESICHTIGUNGSFAHRZEUGE	25.2
35.3	EINSCHRÄNKUNGEN DER BESICHTIGUNG	25.3
35.4	ABLAUF DER BESICHTIGUNG	25.4
35.5	Änderungen von Wertungsprüfungsstrecken (ASN-Regelung)	25.5
SHAKEDOWN		
36.	SHAKEDOWN	29
36.1	ALLGEMEIN	29.1
36.2	ABLAUF DES SHAKEDOWN	29.2
36.3	VERZICHTSERKLÄRUNG	29.3
36.4	Technische Abnahme	29.4
36.5	AUSFALL BEIM SHAKEDOWN	29.5
36.6	FAHRERAUSRÜSTUNG UND AUSRÜSTUNG FÜR PASSAGIERE	29.6
36.7	TEST- UND EINSTELLFAHRTEN	29.7
37.	FREIES TRAINING / QUALIFIKATION	-
STARTS UND RESTARTS		
38.	PROMOTIONAKTIVITÄTEN	-
39.	SHOW – START	43
40.	START DER RALLYE	44
40.1	STARTPARK	44.1
40.2	MAXIMALE VERSPÄTUNG AM START	44.2
41.	STARTREIHENFOLGE UND – ABSTÄNDE	45
41.1	ANFORDERUNGEN AN EINE NEUE STARTREIHENFOLGE	45.1
41.2	NEUPLATZIERUNG VON FAHRERN	45.2
41.3	STARTREIHENFOLGE ZUR 1. ETAPPE	45.3
41.4	STARTREIHENFOLGE DER FOLGENDEN ETAPPEN	45.4
41.5	STARTABSTÄNDE	45.5

41.6	REIHENFOLGE DER WETTBEWERBE	-
KONTROLLSTELLEN		
42.	KONTROLLSTELLEN - ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN	31
42.1	KENNZEICHNUNG DER KONTROLLSTELLEN	31.1
42.2	ABSPERRUNGEN	31.2
42.3	AUFENTHALTSDAUER IN KONTROLLZONEN	31.3
42.4	ARBEITSBEREITSCHAFT	31.4
42.5	ABFOLGE DER KONTROLLSTELLEN UND RICHTUNG	31.5
42.6	ANWEISUNGEN DES KONTROLLPERSONALS	31.6
42.7	MEDIA ZONE	31.7
42.8	AUSTAUSCH VON ON-BOARD-KAMERA DATEN UND EINRICHTEN DER KAMERA	31.8
43.	DURCHFARTSKONTROLLEN	32
44.	ZEITKONTROLLEN	33
44.1	FUNKTION	33.1
44.2	ABLAUF AN ZEITKONTROLLEN	33.2
44.3	ZEITKONTROLLE VOR EINER WERTUNGSPRÜFUNG	33.3
45.	VERSPÄTUNGEN (KARENZZEIT)	34
45.1	MAXIMAL ERLAUBTE VERSPÄTUNG	34.1
45.2	ZU FRÜHE ANKUNFT	34.2
45.3	BEKANNTGABE DES ÜBERSCHREITENS DER MAXIMAL ERLAUBTEN VERSPÄTUNG	34.3
46.	SAMMELKONTROLLEN (Regrouping)	35
46.1	VERFAHREN BEI DER ANKUNFT	35.1
46.2	VERFAHREN BEI DER AUSFAHRT	35.2
WERTUNGSPRÜFUNGEN		
47.	ALLGEMEINES	36
47.1	ZEITNAHME	36.1
48.	WERTUNGSPRÜFUNGSSTART	37
48.1	STARTLINIE - STARTARTEN	37.1
48.2	STARTABLAUF	37.2
48.3	MANUELLES STARTVERFAHREN	37.3
48.4	VERSPÄTUNG AM START DURCH VERSCHULDEN DER CREW	37.4
48.5	VERSPÄTUNG EINER WERTUNGSPRÜFUNG	37.5
48.6	FEHLSTART	37.6
49.	ZIEL DER WERTUNGSPRÜFUNGEN	38
49.1	ZIELLINIE	38.1
49.2	STOP-KONTROLLE	38.2
50.	POWER STAGE	13.6
51.	SUPER SPECIAL STAGES	41.
51.1	CHARAKTERISTIK EINER SUPER SPECIAL STAGE	41.1
51.2	ABLAUF EINER SUPER SPECIAL STAGE	41.2
51.3	SICHERHEITSPLAN	41.3
52.	UNTERBRECHUNG/ABBRUCH EINER WERTUNGSPRÜFUNG	39

53.	TEILNEHMERSICHERHEIT	40
53.1	AUSRÜSTUNG DER CREW	40.1
53.2	AUSRÜSTUNG DER FAHRZEUGE	40.2
53.3	EINSATZ VON ZEICHEN UND FLAGGEN	40.3-40.4
53.4	UNFALL AUF EINER WERTUNGSPRÜFUNG MIT PERSONEN, DIE NICHT FAHRER SIND	40.5
53.6.	VERWENDUNG GELBER/ROTER FLAGGEN - ASN-REGELUNG	40.6
53.7	BEDIENUNGSANLEITUNG/BENUTZERHANDBUCH	-
54.	RE-START NACH AUSFALL	46
55.	REPARATUREN VOR EINEM RE-START	47
SERVICE		
56.	SERVICEARBEITEN – ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN	48
56.1	SERVICEARBEITEN	48.1
56.2	TEAMMITGLIEDER & SERVICEBESCHRÄNKUNGEN	48.2
57.	SERVICEPARKS	49
57.1	ALLGEMEIN	49.1
57.2	ZEITPLAN FÜR SERVICEPARKS	49.2
57.3	KENNZEICHNUNG DER SERVICEPARKS	49.3
57.4	GESCHWINDIGKEIT INNERHALB DER SERVICEPARKS	49.4
57.5	FREMDE HILFE	49.5
58.	ENT- UND/ODER BETANKEN IM SERVICEPARK	50
59.	45 MINUTEN FLEXI-SERVICE	51
59.1	ALLGEMEINES	51.1
59.2	ABLAUF DES FLEXI-SERVICE UND ZEITPLÄNE	51.2
60.	REMOTE SERVICE ZONEN (RSZ)	52
60.1	ALLGEMEINES	52.1
60.2	ANZAHL VON MITGLIEDERN	52.2
60.3	ZUGELASSENE AUSRÜSTUNG UND WERKZEUGE	52.3
60.4	RSZ DURCHFAHRTSKENNZEICHNUNG	52.4
60.5	REIFENMONTAGEZONE (RMZ, ENGL.: TFZ)	52.5
KRAFTSTOFF – BETANKUNG		
61.	TANKEN UND ABLÄUFE	58
61.1	ORT	58.1
61.2	ABLAUF DER BETANKUNG	58.2
61.3	ABLAUF DER BETANKUNG AN ÖFFENTLICHEN TANKSTELLEN	58.3
62.	KRAFTSTOFF	59
PARC FERME		
63.	PARC FERMÉ-BESTIMMUNGEN	42
63.1	ANWENDUNG	42.1
63.2	ZULÄSSIGES PERSONAL INNERHALB DES PARC FERME	42.2
63.3	SCHIEBEN EINES FAHRZEUGS IM PARC FERME	42.3
63.4	FAHRZEUGABDECKUNGEN	42.4
63.5	REPARATUREN IM PARC FERME	42.5
63.6	AKTIVIERUNG DES KRAFTSTOFF-ABSPERRVENTILS	42.6
63.7	PARC FERME NACH DEM ENDE DER RALLYE	42.7

ERGEBNISSE & ADMINISTRATIVE VORSCHRIFTEN NACH DER VERANSTALTUNG		
64.	RALLYE-ERGEBNISSE	54.
64.1	ERSTELLUNG DER ERGEBNISSE	54.1
64.2	VERÖFFENTLICHUNG DER ERGEBNISSE	54.2
64.3	GLEICHSTAND BEI EINER RALLYE ODER EINER ETAPPE	54.3
64.4	FAIRE UND UNPARTEIISCHE BERICHTERSTATTUNG	54.4
64.5	BEKANNTGABE VON ERGEBNISSEN	54.5
65.	PROTESTE UND BERUFUNGEN	55
65.1	EINLEGEN EINES PROTESTES ODER EINER BERUFUNG	55.1
65.2	PROTESTKAUTION	55.2
65.3	KOSTENVORSCHUSS/KOSTEN	55.3+55.4
65.4	BERUFUNGEN	55.5
66.	RALLYE-SIEGEREHRUNGEN	56.
66.1	RALLYE	56.1
66.2	SIEGEREHRUNG	56.2
67.	JAHRES-SIEGEREHRUNG DES DMSB	57
67.1	ANWESENHEITSPFLICHT	57.1
67.2	ABWESENHEIT	57.2
TESTEN		
68.	TESTEN	66

VARIANTEN UND ERGÄNZUNG ZUM DMSB RALLYE-REGLEMENT

V1 BESTIMMUNGEN FÜR NATIONALE A RALLYES (NAT. A BZW. NAT. A PLUS)

V2 BESTIMMUNGEN FÜR NATIONALE B RALLYES (RALLYE 35)

V3 BESTIMMUNGEN FÜR NATIONALE B RALLYES (RALLYE 70)

ANHÄNGE

- ANHANG I. FIA RALLYE KONTROLLSTELLENSCHILDER
- ANHANG II. STANDARD-DOKUMENTE
- ANHANG III. SICHERHEIT
- ANHANG IV. REIFENBESTIMMUNGEN
- ANHANG V. BREMSKURVEN / SCHIKANEN

Diese Bestimmungen basieren auf den FIA Regional Rally Sporting Regulations 2022. Die Bestimmungen des DMSB-Rallye-Reglement 2022 gelten grundsätzlich über die allgemeinen Bestimmungen des DMSB-Veranstaltungsreglements hinaus.

ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE

1. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

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

Für die Wertung der DMSB-Prädikatsveranstaltungen gelten zusätzlich die Allgemeinen und besonderen Prädikatsbestimmungen für DMSB-Prädikate.

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

Internationales Sportgesetz der FIA (ISG) einschließlich Anhängen,

Bestimmungen der FIA,

Bestimmungen und Beschlüsse des DMSB,

Bestimmungen und Vorschriften des vorliegenden DMSB Rallye Reglements und der Rallyeausschreibung, einschließlich evtl. noch zu erlassender Bulletins,

Veranstaltungsreglement des DMSB

Lizenzbestimmungen des DMSB

Rechts- und Verfahrensordnung des DMSB (RuVO), Rechts- und Verfahrensregeln der FIA

Straßenverkehrsordnung der Bundesrepublik Deutschland (StVO),

Straßenverkehrs-Zulassungsordnung (StVZO) der Bundesrepublik Deutschland (nur gültig für Fahrzeuge mit deutscher Zulassung),

ggf. Zusatzbestimmungen der DMSB-Prädikatswertungen

DMSB Umweltrichtlinien

Anti-Doping Regelwerk der nationalen und internationalen Anti-Doping Agentur (WADA/NADA-Code) sowie den Anti-Dopingbestimmungen der FIA

dem Ethikkodex und Verhaltenskodex der FIA und dem Ethikkodex des DMSB

1.1 ANWENDUNG

1.1.1

Alle Fahrer, Bewerber und Offiziellen, die an einer Rallye teilnehmen, verpflichten sich im eigenen Namen, im Namen ihrer Angestellten und ihrer Beauftragten, alle Bestimmungen des Sportgesetzes, einschließlich Änderungen und Ergänzungen, die gültigen Technischen Bestimmungen, die vorliegenden Sportlichen Bestimmungen sowie die jeweiligen Ausschreibungen einer jeden Rallye zu beachten.

Zur Auslegung der vorliegenden sportlichen Bestimmungen werden die Veranstalter, Reifenhersteller, Kraftstofflieferanten oder andere Lieferanten im Zusammenhang mit den Wettbewerbsfahrzeugen als Rallye-Teilnehmer gemäß Artikel 1.3. des Internationalen Sportgesetzes angesehen und müssen als solche den ihnen auferlegten Verpflichtungen nachkommen und die Entscheidungen der Sportbehörden befolgen.

1.1.2

Allein der DMSB kann Änderungen (per Bulletin) zu diesen Bestimmungen erlassen.

1.1.3

Jeder Antrag auf Ausnahmegenehmigung von geltenden Bestimmungen muss auf dem dafür vom DMSB bereitgestellten Formular eingereicht werden. Jeder Artikel in der Veranstaltungsausschreibung, der das vorliegende Reglement ohne DMSB-Ausnahmegenehmigung ändert, ist ungültig.

1.1.4

Vor und während des Ablaufs der Rallye ist der Rallyeleiter zur Anwendung dieser Bestimmungen und den Vorschriften der Veranstaltungsausschreibung beauftragt. Er muss die Sportkommissare über jeden wichtigen Zwischenfall informieren, der die Anwendung der vorliegenden Bestimmungen oder der

Veranstaltungsausschreibung erforderlich macht. *In den Fällen, auf die in diesem Reglement ausdrücklich Bezug genommen wird, sowie in allen anderen Fällen, die der Rallyeleiter für angemessen hält, teilt er dem/den betroffenen Teilnehmer(n) die Anwendung der Bestimmungen schriftlich mit.*

1.1.5

Alles, was durch die vorliegenden Bestimmungen nicht ausdrücklich erlaubt ist, ist verboten.

1.1.6

Verstöße gegen diese Bestimmungen werden den Sportkommissaren gemeldet, die eine Bestrafung gemäß *dem* Internationalen Sportgesetzes (ISG) aussprechen können. Jeder in den vorliegenden Bestimmungen nicht vorgesehene Fall wird von den Sportkommissaren beurteilt, die allein die Berechtigung besitzen, Entscheidungen *gemäß dem ISG* zu treffen

1.2 OFFIZIELLE SPRACHE

Die offizielle Sprache ist Deutsch.

1.3 AUSLEGUNG

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

1.4 DATUM DER ANWENDUNG

Die vorliegenden Bestimmungen treten am 1. Januar 2022 in Kraft.

2. DEFINITIONEN

2.1 BEGINN DER VERANSTALTUNG

Die Veranstaltung beginnt mit dem Tag der Dokumentenabnahme oder der Besichtigung (je nach dem, was früher beginnt). Der Wettbewerb der Rallye beginnt an der ersten Zeitkontrolle (ZK0).

2.2 BULLETIN

Ein offizielles schriftliches Dokument, welches die Veranstaltungsausschreibung ändert, präzisiert und vervollständigt. Ein Veranstaltungs-Bulletin kann das DMSB-Rallye-Reglement nicht ändern. Dies kann nur durch ein vom DMSB-genehmigtes Bulletin erfolgen.

2.3 MITTEILUNG

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

2.4 KONTROLLZONEN

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

2.5 Crew

Eine Crew setzt sich aus 2 Personen, die als Fahrer und Beifahrer benannt werden, an Bord eines Fahrzeugs zusammen. Sofern nichts anderes festgelegt ist, dürfen beide Fahrer während der Rallye fahren, wobei dann beide im Besitz einer für das laufende Jahr gültigen Bewerber-/Fahrer-Lizenz sein

müssen. Ausgenommen hiervon sind Inhaber einer Nationalen Lizenz Stufe C oder Race Card (ab Jahrgang 2007, nur für Beifahrer), diese dürfen das Steuer nicht übernehmen.

Der Besitz der Fahrerlaubnis für 17-jährige gemäß § 6e StVG (begleitetes Fahren) berechtigt grundsätzlich nicht als Fahrer an Rallye-Veranstaltungen teilzunehmen. Ausnahme: Wenn der Beifahrer als Begleitperson in der Prüfbescheinigung „Begleitetes Fahren ab 17 Jahre“ namentlich genannt ist und eine DMSB-Lizenz besitzt sowie die Auflagen der Prüfbescheinigung gemäß StVG. eingehalten werden, ist die Teilnahme als Fahrer an Rallyeveranstaltungen innerhalb von Deutschland erlaubt.

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

Falls auf dem Nennformular kein Bewerber angegeben ist, wird der Fahrer gleichzeitig als Bewerber angesehen und er muss die beiden entsprechenden Lizenzen besitzen. Bei Teilnahme außerhalb Deutschlands müssen die Fahrer eine internationale Versicherungspolice haben, die, falls erforderlich, ihren Rücktransport nach einem Unfall abdeckt.

2.6 ENTSCHEIDUNG

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

2.7 ENDE DER VERANSTALTUNG

Die Veranstaltung endet mit dem Aushang der offiziellen Endergebnisse. Der Wettbewerb der Rallye endet an der letzten Zeitkontrolle.

2.8 ETAPPE

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

2.9 MEDIA ZONE

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

2.10 NEUTRALISATION

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

2.11 Benachrichtigung

Ein offizielles schriftliches Dokument, das vom Rallyeleiter herausgegeben und veröffentlicht wird und den/die Teilnehmer über die Anwendung des vorliegenden Reglements und/oder der Ausschreibung der Rallye informiert.

2.12 PARC FERME

Zone, in der keinerlei Reparaturen oder fremde Hilfe erlaubt sind, außer den ausdrücklich durch die vorliegenden Bestimmungen bzw. der Veranstaltungsausschreibung vorgesehenen Fällen. Nur besonders zugelassene Offizielle dürfen sich in dieser Zone aufhalten.

2.13 VERBOTENER SERVICE

Die Verwendung oder die Annahme von jeglichen produzierten Materialien (fest oder flüssig, ausgenommen Essen und Getränke), Ersatzteilen, Werkzeugen oder Ausrüstungsgegenständen durch

die Fahrer, ausgenommen der an Bord des Rallyefahrzeugs mitgeführten, oder die Anwesenheit eines Teammitglieds wie in diesem Reglement aufgeführt ist verboten. Nicht unter diese Regelung fällt das Nachtanken, das Nachfüllen von Öl, Luft und Wasser an einer im Road-Book aufgeführten öffentlichen Tankstelle. Fahrzeuge mit 2-Takt-Motoren dürfen dort aus Kanistern tanken.

2.14 BESICHTIGUNG *DER WERTUNGSRÜFUNGEN*

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

2.15 ZEITPLAN FÜR DIE BESICHTIGUNG DER WP´s

Der in der Rallye-Ausschreibung aufgeführte Zeitplan, zu welchem sich die Crews mit der Rallyestrecke vertraut machen dürfen.

2.16 SAMMELKONTROLLE (ENGL.: REGROUPING)

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

2.17 VERBINDUNGETAPPE

Alle Teile der Rallye die nicht als Wertungsprüfung gefahren werden.

2.18 SEKTION

Alle Teile der Rallye, die durch eine Sammelkontrolle getrennt sind.

2.19 SERVICE

Jegliche Arbeiten an einem Wettbewerbsfahrzeug ausgenommen jene in Artikel 48 aufgeführten.

2.20 WERTUNGSPRÜFUNG

Gezeitete Geschwindigkeitsprüfung auf für die Öffentlichkeit gesperrten Straßen und Wegen.

2.21 SUPER SPECIAL STAGE

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

2.22 KONTROLLKARTEN

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

2.23 TEAM

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

2.24 TECHNISCHE ZONE

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

2.25 RUNDKURS (ASN DEFINITION)

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

2.26 WERTUNGSVERLUST UND DISQUALIFIKATION (ASN DEFINITION)

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

2.27

FIA-homologiertes Kopf-rückhaltesystem / FRONTAL HEAD RESTRAINT (FHR) SYSTEM (ASN DEFINITION)

Bei Rallye 35, Rallye 70, Nat. A- und Int.-Rallyeveranstaltungen sowie in allen DMSB Fahrzeuggruppen und vom DMSB genehmigten Serien ist ein FIA - homologiertes Kopf- Rückhaltesystem, z.B. HANS, vorgeschrieben (siehe technische FIA- Liste Nr. 29 und 36, abrufbar auf der Homepage der FIA).

MEISTERSCHAFTEN & PUNKTE

3. MEISTERSCHAFTSBESTIMMUNGEN

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

4. - 7. REGELUNG NUR FÜR DIE FIA WORLD RALLY CHAMPIONSHIP

Siehe FIA WORLD RALLYE CHAMPIONSHIP-REGULATIONS

8. GLEICHSTAND IN EINER MEISTERSCHAFT

Siehe Allgemeine DMSB Prädikatsbestimmungen Art. 11

9. KRITERIEN FÜR PRIORITÄTSAHNER

9.1 PRIORITÄTSAHNER DER FIA

- Fahrer, die in einem der vorangegangenen Jahre P1 Fahrer in der FIA World Rally Championship waren.
- Fahrer, die die WRC 2 Championship oder die WRC 3 Championship in einem der letzten drei vorangegangenen Jahre gewonnen haben.
- Fahrer, die eine FIA Regional Rally Championship in einem der letzten drei vorangegangenen Jahre gewonnen haben.
- Fahrer, die die FIA European Rally Trophy im vorangegangenen Jahr gewonnen haben.

9.2. POSITIONIERUNG VON PRIORITÄTSAHNERN

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

9.3 PRIORITÄTSFAHRER DES DMSB

Siehe DMSB-gesetzte Fahrer unter www.dmsb.de

10. CHARAKTERISTIK DER VERANSTALTUNG

10.1 RALLYE-CHARAKTERISTIK

10.1.1

Im DMSB-Bereich nicht anwendbar.

10.1.2

Die Veranstaltungsdauer ist abhängig von der Meisterschaft bzw. vom Veranstaltungstyp und wird in dem entsprechenden Reglement beschrieben.

10.1.3

Eine Wertungsprüfung darf mit der gleichen Streckenführung maximal nur *dreimal* gefahren werden.

10.1.4

WERTUNGSPRÜFUNGLÄNGEN (ASN REGELUNG)

Die maximale Länge einer Wertungsprüfung darf 25 km plus einer Toleranz von 5 % nicht überschreiten. Die Gesamtlänge der Wertungsprüfungen darf 250 km nicht überschreiten. Unter Einhaltung der maximalen Distanzen ist die Anzahl der Wertungsprüfungen freigestellt. Bei FIA-Prädikatsveranstaltungen gelten die gültigen FIA-Bestimmungen

10.1.5

Die Eignung einer Wertungsprüfung einer Rallye liegt in der alleinigen Verantwortung des Veranstalters. Bei der Auswahl der Wertungsprüfungen ist Sicherheit von allergrößter Wichtigkeit. Bei der Auswahl der Verbindungsstrecken sollten Straßen vermieden werden, auf denen ein hohes Zuschaueraufkommen zu erwarten ist.

10.2 PROGRAMM DER RALLYE

10.2.1

Der Zeitplan der Rallye muss folgende Reihenfolge vorsehen:

- Streckenbesichtigung
- Dokumentenabnahme (kann auch vor der Streckenbesichtigung sein)
- Technische Abnahme
- Shakedown (wenn vorgesehen)
- Qualifying Stage (wenn vorgesehen)
- Showstart / Start
- Rallye
- Podiumszeremonie (Siegerehrung auf der Rampe)
- Siegerehrung

10.2.2

Die Wettbewerbselemente einer Rallye können über 1 oder 2 Tage laufen, einschließlich Start oder Ziel.

10.2.3

im DMSB-Bereich nicht anwendbar

10.2.4

Die Podiumszeremonie sollte binnen einer Stunde nach dem Eintreffen des ersten Fahrzeugs im Abschlusservice sein.

10.3

EINHALTUNG DER OFFIZIELLEN STRECKENFÜHRUNG UND DES SPORTLICHEN PROGRAMMS

10.3.1

Ausgenommen bei höherer Gewalt muss der Rallyeleiter sicherstellen, dass der Strecken- und Zeitplan eingehalten wird.

10.3.2

Einwendungen unmittelbar vor oder während der Veranstaltung bleiben unberücksichtigt, *es sei denn sie sind vom DMSB oder den eingesetzten Sportkommissaren vor Ort genehmigt.*

OFFIZIELLE

11. OFFIZIELLE UND DELEGIERTE

11.1 SPORTKOMMISSARE

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

11.2 DMSB DELEGIERTE

Mindestens die nachfolgenden Delegierten können durch den DMSB nominiert werden.

11.2.1

DMSB Technical Delegate: Der Technische Delegierte des DMSB arbeitet in Verbindung mit dem Rallyeleiter und ist gleichzeitig Obmann der Technischen Kommissare.

11.2.2

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

11.2.3

DMSB Safety Delegate: Der DMSB setzt Safety Delegates gem. deren Richtlinien ein. Der DMSB Safety Delegate berät den Rallyeleiter und den Leiter der Strecken-sicherung in Sicherheitsfragen. Er berichtet dem DMSB über sicherheitsrelevante Feststellungen.

11.3 TEILNEHMER-VERBINDUNGSPERSON

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

ZUGELASSENE FAHRZEUGE

12. ZUGELASSENE FAHRZEUGE

12.1 KLASSENEINTEILUNG Gemäß ANHANG J ZUM ISG

Klasse	Gruppen
RC2	Rally2 (VR5) gem. 2022 Anhang J der FIA Art. 261 NR4 über 2000 ccm gem. 2019 Anhang J der FIA Art. 254 S2000-Rally: 2.0 Saug-Motoren gem. 2013 Anhang J der FIA Art. 254A
R-GT	Gruppe R-GT gem. 2019/2020 Anhang J der FIA Art. 256
RC3	Rally3 (Saug-Motoren über 1390 ccm bis 2000 ccm und Turbomotoren über 927 ccm bis 1620 ccm) – homologiert ab 01.01.2021 gem. 2022 Anhang J der FIA Art. 260
RC4	Rally4 (Saug-Motoren über 1390 ccm bis 2000 ccm und Turbomotoren über 927 ccm bis 1333 ccm) homologiert ab 01.01.2019 gem. 2022 Anhang J der FIA Art. 260, homologiert bis 31.12.2018 gem. 2018 Anhang J der FIA Art. 260 R3 (Saug-Motoren über 1600 ccm bis 2000 ccm und Turbomotoren über 1067 ccm bis 1333 ccm) - homologiert bis 31.12.2019 gem. 2019 Anhang J der FIA Art. 260 R3 (Turbomotoren bis 1620 ccm / nominal) - homologiert bis 31.12.2019 gem. 2019 Anhang J der FIA Art. 260D Gruppe A bis 2000 ccm gem. 2019 Anhang J der FIA Art. 255
RC5	Rally5 (Saug-Motoren bis 1600 ccm und Turbomotoren bis 1333 ccm) - homologiert ab dem 01.01. 2019 gem. 2022 Anhang J der FIA Art. 260 Rally5 (Saug-Motoren bis 1600 ccm und Turbomotoren bis 1067 ccm) - homologiert vor dem 31.12.2018 gem. 2018 Anhang J der FIA Art. 260

12.2 ZUSÄTZLICHE BESTIMMUNGEN

- Für Fahrer, die mit einem Super 2000 Rallyefahrzeug nach Art. 255 A genannt haben, ist es ohne Bestrafung erlaubt, abgelaufene Korrekturen der Homologationen zu verwenden.
- Für S2000, Rally2 und R-GT Fahrzeuge ist ein technischer FIA-Wagenpass vorgeschrieben.
- Fahrzeuge der Gruppe Rally2 (VR4K), sogenannte Rally2 Kit-Cars sind in Deutschland nicht zugelassen.

Siehe auch Variationen entsprechend dem jeweiligen Status der Veranstaltung.

Die Homologationsliste der FIA (+8 Jahre) ist, mit Ausnahme von Wettbewerben mit FIA-Prädikat gültig.

12.3 Nationale Fahrzeuge

Diese Regularien gelten wenn der Veranstalter *bei einer Internationalen Rally* ASN homologierte Fahrzeuge zulässt.

12.3.1

Es können Teile oder die gesamte Streckenführung *des Internationalen Wettbewerbs* genutzt werden.

12.3.2

Außer in der FIA European Rally Trophy müssen die nationalen Fahrzeuge als gesonderter Wettbewerb, nach den letzten gestarteten Fahrzeugen des internationalen Wettbewerbs fahren.

12.3.3

Außer in der FIA European Rally Trophy gibt es zwei verschiedene Wettbewerbe mit unterschiedlichen Ausschreibungen.

12.3.4

In der FIA European Rally Trophy findet nur das FIA Regional Rally Sporting Reglement Anwendung.

12.3.5

Außer in der FIA European Rally Trophy, werden diese Fahrzeuge in keiner gemeinsamen Nennungsliste, Ergebnisliste (offiziell oder inoffiziell) und in keinem Wertungsprüfungsergebnis während und nach einem internationalen Wettbewerb aufgeführt.

REIFEN UND FELGEN

13. ALLGEMEINES

13.1. Für alle Fahrzeugtypen und alle bewerber

13.1.1 ÜBEREINSTIMMUNG

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

13.1.2 FORMGEHEIZTE REIFEN

Alle Fahrzeuge müssen mit formgeheizten Reifen ausgestattet sein. *Das Nachschneiden oder Änderung des vorgeschriebenen Reifenprofils ist nicht zulässig, es sei denn es ist bei den verschiedenen Veranstaltungstypen (siehe Anhang) ausdrücklich erlaubt. Auf Wertungsprüfungen dürfen ausschließlich markierte Reifen verwendet werden.*

13.1.3

Jede chemische und/oder mechanische Behandlung der Reifen ist verboten. Jede Vorrichtung zum Aufheizen von auf Felgen aufgezogenen Reifen ist verboten. Es ist erlaubt, die Reifen in einer künstlich beheizten Umgebung von weniger als 35°C zu lagern, egal ob sie auf Felgen aufgezogen sind oder nicht.

13.1.4 BARCODE-NUMMER (gilt nur für FIA-gelistete Reifen)

Jeder Reifen muss entweder

- *Zwei identisch anvulkanisierte Barcode-Nummern aufweisen (auf jeder Seite des Reifens / jeder Barcode), oder:*
- *Eine einzeln anvulkanisierte Barcode-Nummer aufweisen,*

Diese Barcodes werden verwendet, um zu überprüfen, ob diese gleichen Reifen zwischen Reifenwechsellmöglichkeiten an einem bestimmten Fahrzeug montiert bleiben und dass die eventuell festgelegte, zulässige Höchstzahl an Reifen nicht überschritten wird. Diese Barcode-Nummern müssen immer von außerhalb des Fahrzeugs sichtbar sein.

13.1.5 VORRICHTUNGEN ZUR ERHALTUNG DER VOLLEN REIFENLEISTUNG

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

13.1.6 FELGEN

Jede Vorrichtung zur Halterung des Reifens an der Felge ist verboten.

13.1.7 REIFENMONTAGE

Der Druck zur Montage des Reifens auf der Felge darf 8 Bar bei 20°C nicht überschreiten; durch diesen Druck muss es möglich sein, dass der Reifen an der Innenseite der Felge anhaftet.

13.1.8 ASPHALT-REIFEN (TROCKEN UND NASS)

Zu jeder Zeit während der Veranstaltung darf die Profiltiefe der Asphalt-Reifen an dem Fahrzeug nicht weniger als 1,6 mm über mindestens drei Viertel des Profilmusters betragen. Der Reifenhersteller muss sichtbare Kontrollmarkierungen zur Verfügung stellen.

13.1.9 ASPHALT-REIFEN FÜR SCHNEE

Spikes-Reifen sind in Deutschland nicht erlaubt

13.1.10 SCHOTTER-REIFEN

Siehe FIA Anhang J

13.1.11 SCHOTTER-REIFEN FÜR SCHNEE

Spikes-Reifen sind in Deutschland nicht erlaubt

13.2 bis 13.6 NUR FÜR DIE WRC GÜLTIG.

13.7 KONTROLLE

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

13.8 REIFENMARKIERUNGS- UND KONTROLLZONEN

Bei der Ausfahrt aus einem Servicepark kann eine Reifen-/Radmarkierungszone eingerichtet werden. Ausschließlich zum Zweck der Hilfestellung bei den Reifenmarkierungen hat ein zusätzliches Mitglied je Team Zugang zu dieser Zone.

Die *Crews* müssen ihr Fahrzeug in der eingerichteten Reifen-/Radmarkierungszone anhalten und auf die Anweisungen der technischen Kommissare oder beauftragte Sportwarte warten. Sollten keine Sportwarte anwesend sein, so kann *die Crew ohne anzuhalten* die Zone wieder verlassen.

Bei Einfahrt in einen Servicepark und einen Remote Service Park kann eine Zone für die Überprüfung der Reifenmarkierungen eingerichtet werden.

13.9 VERBINDUNGSETAPPEN

Reifen mit nicht registrierten Profilen dürfen auf Verbindungsetappen verwendet werden.

13.10 ANPASSUNG DES REIFENDRUCKS

Der Reifendruck darf angepasst werden,

- wenn der Start zu einer Wertungsprüfung für irgendeinen Teilnehmer um mehr als 13 Minuten verspätet erfolgt,
- in einer Sammelkontrolle von mehr als 10 Minuten Dauer, wenn dieser eine Wertungsprüfung folgt.

13.11 REIFENDRUCK- UND TEMPERATURSENSOREN

Sensoren zur Messung des Reifeninnendrucks und der Reifentemperatur bei fahrendem Fahrzeug sind erlaubt und werden dringend empfohlen. Wenn diese Sensoren verwendet werden, muss mindestens eine Warnleuchte vorhanden sein, um die Crew über einen wahrscheinlichen Ausfall zu informieren. Sensoren zur Messung der Reifenkarkasse, der Reifenmischung oder der Felgentemperatur sind verboten.

13.12 ERSATZRÄDER

In den Fahrzeugen dürfen höchstens 2 Ersatzräder mitgeführt werden. *Es muss mindestens ein Ersatzrad mitgeführt werden, sofern dies in den Bestimmungen des Anhangs J für die entsprechende Gruppe aufgeführt ist.* Jedes am Fahrzeug montierte oder im Fahrzeug mitgeführte Rad muss bis zum nächsten Service, bei dem ein Reifenwechsel erlaubt ist, mitgeführt werden. *Es darf kein vollständiges Rad auf- oder abgeladen werden, ausgenommen im Servicepark oder in einem Bereich, in welchem ein Reifenwechsel zulässig ist.*

13.13 REIFENLIEFERANT AM WP-STOPP

An den Stopp-Kontrollen der Wertungsprüfungen ist die Anwesenheit von Vertretern der Reifenlieferanten zulässig. An diesen Punkten dürfen Sicht- und Temperaturprüfungen durchgeführt und Daten in Zusammenhang mit den Produkten des Reifenherstellers erfasst werden.

Wenn ein Reifenlieferant, der in der Liste der zulässigen Asphaltreifen aufgeführt ist, auch ein Bewerber oder ein bedeutender Unterstützer eines Bewerbers ist, müssen seine Vertreter, die zur Stoppstelle gehen, andere sein als die Mitglieder des Teams des Bewerbers (die gemäß Artikel 9.15.3 des ISG aufgeführt werden sollten).

13.14 VERFÜGBARKEIT DER REIFEN

Alle verwendeten Reifen müssen handelsüblich sein (siehe Anhang IV).

14. REIFENLIEFERUNG

Nur für WRC

15. ANZAHL DER REIFEN

Die maximale Anzahl von neuen Reifen, die bei einer Veranstaltung benutzt werden dürfen, ist in den jeweiligen Meisterschaftsbestimmungen *bzw. Bestimmungen der Veranstaltungstypen* festgelegt. *Alle an dem Fahrzeug angebrachten oder in dem Fahrzeug mitgeführten Reifen werden bei der Bestimmung der maximalen Anzahl berücksichtigt.*

MECHANISCHE TEILE

16. MECHANISCHE TEILE

16.1 MOTORENTAUSCH

16.1.1

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

16.1.2

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

16.2 TURBOLADER

16.2.1

Turbolader und Kompressor werden nachfolgend "Kompressor" genannt.

16.2.2

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

16.2.3

Es werden der im Fahrzeug eingebaute Kompressor sowie ein Ersatzkompressor bei der Technischen Abnahme überprüft und verplombt.

16.2.4

Die Kompressoren werden der Startnummer des entsprechenden Fahrzeugs zur ausschließlichen Verwendung in diesem Fahrzeug zugeordnet.

16.2.5

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

16.2.6

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

16.3 GETRIEBE

Dieser Artikel findet bei DMSB-genehmigten Veranstaltungen keine Anwendung.

17. MECHANISCHE KOMPONENTEN

Nur für WRC

18. Zusätzliche FahrzeugBestimmungen

18.1 ON-BOARD-KAMERAS

18.1.1

Falls vom Veranstalter oder dem Meisterschaftspromoter gewünscht muss im Wettbewerbsfahrzeug eine On-Board-Kamera oder ein anderes Aufzeichnungsgerät installiert werden. Dies wird vom Veranstalter und/oder dem Meisterschaftspromoter eingebaut und von einem Technischen Kommissar abgenommen.

18.1.2

Der Bewerber eines Wettbewerbsfahrzeugs, in dem eine On-Board-Kamera installiert ist, muss - falls dies vom Veranstalter in der Ausschreibung ausdrücklich festgelegt wurde - eine Zustimmung vom Veranstalter und/oder vom Meisterschaftspromoter haben. Genehmigte On-Board Kameras müssen bei der Technischen Abnahme montiert sein. Die Art der Montage muss durch die Technischen Kommissare genehmigt werden. Die Befestigung der Kameras und der Recorder müssen einer Beschleunigung von 25g standhalten. Kameras dürfen nicht zwischen und/oder an der Seite der Fahrersitze angebracht werden. Ausschließlich Stand-Alone-Geräte sind erlaubt. Es ist keine Verbindung zu Data Logging, zur ECU oder zu homologierten Sensoren erlaubt.

18.2 TRACKING SYSTEM

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

Für Veranstaltungen zur Deutschen Rallye-Meisterschaft wird ein Tracking System empfohlen. Jeder Eingriff in das System durch den Bewerber während der Rallye wird den Sportkommissaren berichtet.

18.3 GERÄUSCHVORSCHRIFTEN

Es gelten die DMSB-Geräuschvorschriften 2022 (DMSB Handbuch, blauer Teil)

STANDARDdokumente UND ZEITPLÄNE

19. DMSB STANDARDdokumente

19.1 ALLGEMEINES

Die nachfolgenden Dokumente müssen dem Anhang II entsprechen:

- Veranstaltungsausschreibung (elektronisch und/oder gedrucktes Format)
- Bulletins (elektronisches und/oder gedrucktes Format)
- Rallye Guide (elektronisches Format) wenn vorhanden
- Zeit- und Streckenpläne (*elektronisch* und/oder gedrucktes Format)
- Kontrollkarten (*elektronisch* und/oder gedrucktes Format)
- Road Book (*elektronisch* und/oder gedrucktes Format)

- Nennformular (elektronisch und gedrucktes Format)
- Nennliste (elektronisches Format)
- Startlisten und Ergebnisse (elektronisch und/oder gedrucktes Format)
- Media Sicherheitsbuch (elektronisch und gedrucktes Format), wenn vorhanden.

Alle Dokumente, wie zum Beispiel Vorläufiges Ergebnis und Endergebnis, Bulletins, Bekanntmachungen und Entscheidungen, müssen auf einem digitalen und/oder einem physischen offiziellen Aushang zusammen mit dem Zeitpunkt der Veröffentlichung „ausgehängt“ werden.

Elektronische Dokumente dürfen nicht mehr verändert werden, nachdem sie *digital* veröffentlicht wurden, es sei denn, alle Bewerber und Offiziellen werden darüber informiert und die Veränderungen werden auf dem *digitalen Aushang* hervorgehoben. Digitale Aushänge sind empfohlen. Jedes Dokument, das eine Genehmigung durch den DMSB oder durch die Sportkommissare benötigt, darf ohne diese Genehmigung nicht veröffentlicht werden.

19.2 ROAD BOOK

Alle *Crews* erhalten ein Road Book, das die einzuhaltende vorgeschriebene Strecke genau beschreibt. Die Strecke im Road Book wird durch Streckenrichtungsdiagramme beschrieben. Zwischen den Diagrammen ist die verbindliche Streckenführung durch die vorhandenen Straßen und Wege bestimmt. Der Veranstalter kann zu jeder Zeit Absperrungen oder Hindernisse an Stellen platzieren, an denen *Crews*, während dem Besichtigen oder dem 1. Durchgang von der Straße wesentlich abgewichen sind. Dieser Strecke und den Streckenrichtungsdiagrammen ist zu folgen. Die *Crews* müssen über alle vorgenommenen Änderungen an der Strecke vor der entsprechenden Wertungsprüfung informiert werden.

Das Roadbook kann auch ganz oder teilweise in elektronischer Form vorliegen und Teil eines GPS-Navigationssystems sein. Die Verwendung eines elektronischen Roadbooks muss in der Ausschreibung erwähnt werden.

Jede Abweichung führt zur Meldung an die Sportkommissare.

Die Nichteinhaltung der vorgegebenen Streckenführung / Aufgabenstellung bei einer Bremskurve/Schikane wird aufgrund einer Sachrichtermeldung durch den Rallyeleiter gem. Anhang VI BREMSKURVEN / SCHIKANE Art. 2 bestraft.

19.3 KONTROLLKARTEN

19.3.1

Jede Crew ist verantwortlich:

- für seine Kontrollkarten,
- seine Kontrollkarte an jedem Kontrollpunkt vorzulegen und für die Richtigkeit der Eintragungen.
- für alle Eintragungen in den Kontrollkarten.

19.3.2

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

19.3.3

Fehlt der Stempel oder die Unterschrift einer Kontrollstelle oder der Zeiteintrag einer Zeitkontrolle *oder wird die Kontrollkarte den Sportwarten nicht an jeder Kontrolle vorgelegt, so wird der betreffende Bewerber bei dieser Kontrolle als ausgefallen angesehen. Dies wird am Ende einer Sektion vom Rallyeleiter bekannt gegeben.*

19.3.4

Jede Abweichung zwischen der Zeiteintragung in der Kontrollkarte der Crew einerseits und den offiziellen Rallyeunterlagen andererseits wird vom Rallyeleiter untersucht.

19.4 MEISTERSCHAFTSLOGO (ASN REGELUNG)

Siehe DMSB Veranstaltungsreglement Art. 46

20. AUSGABE EINES DMSB-VISA

Siehe DMSB Veranstaltungsreglement

VERSICHERUNG – HAFTUNGSAUSSCHLUSS

21. VERSICHERUNGSSCHUTZ

Siehe DMSB Veranstaltungsreglement Art. 34-39

NENNUNGEN

22. NENNVERFAHREN

22.1 ALLGEMEIN - EINREICHUNG DER NENNFORMULARE (NENNANTRAG)

Nennungen müssen gemäß dem ISG Artikel 3.8-3.20, sowie Art. 6 DMSB-Veranstaltungsreglements abgegeben werden.

Sponsoren oder Namensgeber, die neben dem Fahrernamen im offiziellen Programmteil sowie in Nenn-, Starter- und Ergebnislisten genannt werden wollen, ohne gleichzeitig die Funktion eines Bewerbers zu übernehmen, können gemäß DMSB-Lizenzbestimmungen, Artikel 38 (1) DMSB-Handbuch, die DMSB Sponsor-Card verwenden.

22.2 ÄNDERUNGEN AUF DEM NENNFORMULAR

gem. DMSB-Veranstaltungsreglement Art. 10 Absatz (4)

22.3 ASN-GENEHMIGUNG

Ausländische Bewerber, Fahrer und Beifahrer benötigen eine Startgenehmigung gemäß des ISG.

22.4 AUSTAUSCH DES BEWERBERS UND/ODER FAHRERS

Der Bewerber kann bis zum Nennschluss seine Nennung zurückziehen.

Nach dem Nennschluss kann ein Fahrer ausgetauscht werden mit Zustimmung:

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

Nur der DMSB kann einem Austausch beider Fahrer oder des Bewerbers nach dem Nennschluss genehmigen.

22.5 VERPFLICHTUNGEN DER BEWERBER UND FAHRER

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

22.6 MANNSCHAFTSNENNUNGEN (ASN-REGELUNG)

22.6.1

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

22.6.2

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

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

22.6.3

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

22.6.4

Bestimmungen zur Mannschaftswertung sind in der Veranstaltungsausschreibung festzulegen. Von jeder Mannschaft werden die drei Fahrer mit dem besten Ergebnis gewertet.

22.6.5

Die Disqualifikation eines Fahrers führt zum Ausschluss der gesamten Mannschaft.

23. NENNSCHLUSS

23.1 EINHALTUNG DES NENNSCHLUSSES

Der Nennschluss für eine Rallye muss eingehalten werden, unabhängig von den Einschreibefristen für die jeweilige Meisterschaft.

Der Nennungsschluss wird im DMSB-Veranstaltungsreglement (VR Art. 10) und in Bestimmungen der einzelnen Veranstaltungstypen geregelt.

24. NENNGELDER

24.1 ANNAHME DES NENNFORMULARS

Das Nennformular wird nur angenommen, wenn das vollständige Nenngeld und/oder falls erforderlich eine Bestätigung des ASN des Bewerbers beigefügt sind. *Das Nenngeld bleibt ab dem Zeitpunkt der Veröffentlichung der Nennliste bzw. der Übersendung der Nennbestätigung zahlbar. (VR Art. 6)*

24.2 NENNGELDRÜCKERSTATTUNG

Das Nenngeld wird vollständig zurückerstattet:
an Bewerber, deren Nennung abgelehnt wurde,
wenn die Rallye nicht stattfindet.

24.3 TEILWEISE NENNGELDRÜCKERSTATTUNG

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

25. KLASSEN

25.1 KLASSENUMSTUFUNGEN

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

25.2 KLASSENZUSAMMENLEGUNGEN (ASN-REGELUNG)

Wenn die Mindestzahl von drei Startern in einer Klasse nicht erreicht werden kann, werden die Teilnehmer in dieser Klasse gemäß den Anhängen V1, V2, V3 zusammengelegt.

26. PERMANENTE STARTNUMMERN

Wird im jeweiligen Meisterschaftsreglement geregelt.

27. STARTNUMMERN UND WERBUNG

27.1 ALLGEMEINES

27.1.1

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

27.1.2

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

27.2 TÜRSCHILDER

27.2.1

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

27.2.2

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

27.2.3

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

27.3 HECKSCHEIBE

Das Rallyeschild für die Heckscheibe des Fahrzeuges muss durchsichtig sein (Klarsichtfolie) und in ein Rechteck mit der Breite von 28 cm und einer Höhe von 15 cm passen. Die Ausgabe eines Rallye-Schildes für die Rückseite ist dem Veranstalter freigestellt.

27.4 SEITENSCHIEBEN

Keine Anwendung im DMSB-Bereich

27.5 DACHSCHILDER

Keine Anwendung im DMSB-Bereich

27.6 RALLYESCHILD AUF DER FRONTHAUBE

Ein Rallyeschild für die Frontseite des Fahrzeugs, welches in ein Rechteck mit der Breite von 43 cm und einer Höhe von 21,5 cm passen muss. Dieses Schild muss mindestens den vollen Veranstaltungsnamen und die Startnummer zeigen. Die Ausgabe eines Rallye-Schildes für die Fronthaube ist dem Veranstalter freigestellt. Ist es gemäß Rallye-Ausschreibung vorgesehen, so muss es den vorstehenden Bestimmungen entsprechen.

28. FAHRER- UND BEIFÄHRERNAMEN

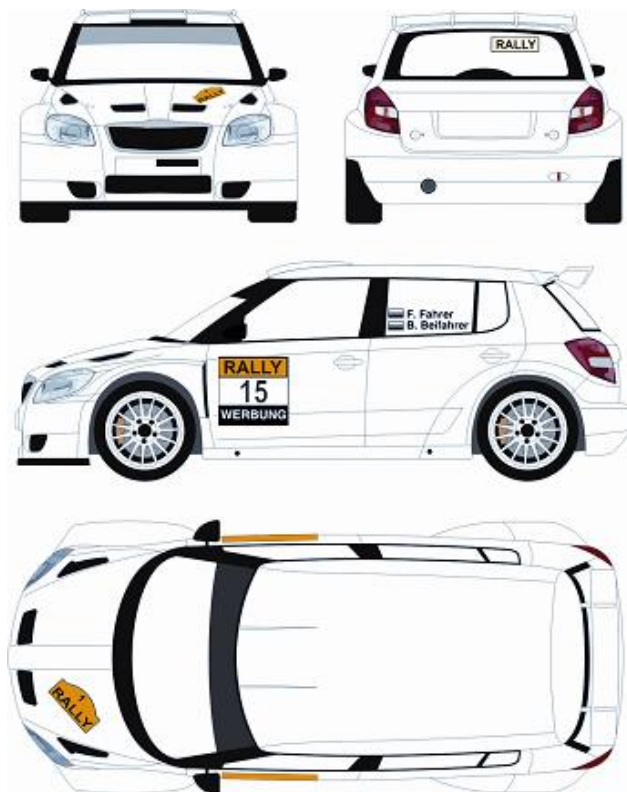
28.1 HINTERE SEITENFENSTER

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

- In weiß, Helvetica:
- Anfangsbuchstaben großgeschrieben, restliche Buchstaben in Kleinschrift
- Höhe 6 cm (für die Großbuchstaben), Strichstärke: 1,0 cm

Der Fahrername muss der obere Name auf beiden Seitenscheiben sein.

28.2. TÜRSCHILDER / STARTNUMMERN / FAHRER- UND BEIFÄHRERNAMEN



29. WERBUNG

29.1

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

- sie muss nach den nationalen gesetzlichen Bestimmungen und den Bestimmungen der FIA und des DMSB erlaubt sein,
- sie darf nicht anstößig sein,
- sie darf nicht politischer oder religiöser Natur sein,
- sie muss in Übereinstimmung mit dem Rallyereglement sein,
- sie darf die Sicht der *Crew* durch die Scheiben nicht behindern.
- *sie entspricht den Bestimmungen von Artikel 10.6.2 des ISG*

29.2

Der Name eines Automobilherstellers darf nicht Teil des Veranstaltungsnamens sein *oder als verpflichtende Veranstalterwerbung erscheinen.*

29.3

Der Text für eine verbindliche Veranstalterwerbung muss eindeutig in der Veranstaltungsausschreibung beschrieben oder in einem Bulletin vor dem Nennschluss veröffentlicht werden.

29.4 FREIWILLIGE VERANSTALTERWERBUNG

29.4.1

Der Veranstalter kann die Bewerber auffordern, eine freiwillige Werbung anzubringen. Wenn diese Werbung von einem Bewerber abgelehnt wird, darf das Nenngeld dafür maximal verdoppelt werden. In jedem Fall ist dieser zusätzliche Betrag auf 2.000 EUR limitiert.

29.4.2

Für eine freiwillige Veranstalterwerbung, die sich auf eine Automobilmarke, Reifen, Kraftstoff oder Öl bezieht, kann dem Bewerber kein zusätzliches Nenngeld in Rechnung gestellt werden, wenn dieser diese Werbung ablehnt.

29.4.3

Bewerber, die die freiwillige Veranstalterwerbung akzeptieren, müssen die in der Veranstaltungsausschreibung aufgeführten Flächen dafür freihalten. Änderungen an den Werbeaufklebern sind nicht erlaubt.

29.4.4

Der Text für die freiwillige Veranstalterwerbung muss eindeutig in der Veranstaltungsausschreibung beschrieben sein. Wenn die freiwillige Veranstalterwerbung in einem Bulletin veröffentlicht wird und es dabei zu einem Konflikt mit der Werbung des Bewerbers kommen sollte, so kann der Bewerber diese freiwillige Veranstalterwerbung ablehnen, ohne einen zusätzlichen Nenngeldaufschlag zu bezahlen.

29.5 MEISTERSCHAFTSWERBUNG

Ein Promoter kann zusätzliche Werbebestimmungen erlassen.

30. DOKUMENTENABNAHME

30.1 ZEITPLAN

Fahrer und Beifahrer, welche an der Rallye teilnehmen, müssen gemäß dem in der Ausschreibung veröffentlichten Zeitplan an der Dokumentenabnahme teilnehmen. Mögliche Geldbußen für Verspätung werden in der jeweiligen Veranstaltungsausschreibung geregelt.

30.2 NOTWENDIGE DOKUMENTE

Folgende Dokumente müssen vom Fahrer/Bewerber vorgelegt werden:

- Bewerberlizenz
- ggf. *DMSB-Sponsor-Card*
- Fahrer-/ Beifahrerlizenz
- gültiger Führerschein
- Auslandsstartgenehmigung des Heimat ASN
- *medizinische Eignungsbestätigung*
- Versicherungsbestätigung
- Zulassungsbescheinigung, Nachweis Haftpflichtversicherung

Weitere Dokumente können in der jeweiligen Veranstaltungsausschreibung definiert werden.

TECHNISCHE ABNAHMEN

31. VOR DEM START

31.1 ALLGEMEINES

31.1.1

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

31.1.2

Bei der Abnahme müssen alle Teile der Bekleidung inkl. Helme und das FIA homologierte Kopf-Rückhaltesystem (FRONTAL HEAD RESTRAINT SYSTEMS-FHR), z. B. HANS-System, welche verwendet werden, vorgelegt werden. Ihre Übereinstimmung mit dem Anhang L, Kapitel III wird überprüft.

31.1.3

nicht anwendbar im DMSB Bereich

31.1.4

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

31.1.5

Die Technischen Kommissare müssen das Fahrgestell und den Zylinderkopf markieren.

31.1.6

Nur die Komponenten, die bei der Technischen Abnahme markiert wurden, dürfen während der Rallye verwendet werden. Diese Komponenten dürfen nur im markierten Zustand verwendet werden.

31.1.7

Falls bei der Technischen Abnahme festgestellt wird, dass ein Fahrzeug nicht den technischen und/oder Sicherheitsbestimmungen entspricht muss das Fahrzeug zu dem in der Veranstaltungsausschreibung angegebenen Zeitpunkt und Ort nachuntersucht werden. Wenn das Fahrzeug weiterhin nicht den Vorschriften entspricht, können die Sportkommissare auf Vorschlag des Obmanns der Technischen Kommissare den Start verweigern.

31.2 ZEITPLAN

Ein Zeitplan für das Markieren der Komponenten und für das Wiegen der Fahrzeuge wird in der Ausschreibung oder in einem Bulletin veröffentlicht.

32. ÜBERPRÜFUNGEN WÄHREND DER RALLYE

32.1 ZUSÄTZLICHE ÜBERPRÜFUNGEN

Überprüfungen der Sicherheitseinrichtungen, einschließlich Kleidung, sowie des Fahrzeugs selbst können zu jeder Zeit während der Rallye und dem Shakedown durchgeführt werden. Diese Überprüfungen können nach alleinigem Ermessen des Obmanns der Technischen Kommissare, mit Kenntnis der Sportkommissare, durchgeführt werden, sofern der Veranstaltungsablauf nicht beeinträchtigt wird.

32.2 VERANTWORTLICHKEIT DES BEWERBERS

32.2.1

Der Bewerber ist für die technische Übereinstimmung seines Fahrzeugs während der gesamten Veranstaltung verantwortlich *und sollte in der Lage sein, alle diesbezüglichen offiziellen Dokumente vorzulegen.*

32.2.2

Der Bewerber ist dafür verantwortlich, dass die eventuell angebrachten Markierungen ab der Technischen Abnahme bis zum Ende der Rallye erhalten bleiben. Das Fehlen einer Markierung führt zu einer Meldung an die Sportkommissare.

32.2.3

Der Bewerber ist außerdem selbst dafür verantwortlich, dass jedes von einer Überprüfung betroffene Teil wieder ordnungsgemäß eingebaut ist.

32.2.4

Jegliche festgestellte Fälschung, insbesondere das Vorweisen einer Markierung als ursprünglich, die aber ausgebessert ist, führt zu einer Meldung an die Sportkommissare.

33. SCHLUSSABNAHME

33.1 PARC FERME AM ENDE DER RALLYE

Nach den Zielformalitäten müssen die Fahrzeuge in einen Parc Fermé verbracht werden und dort bis zur Freigabe durch die Sportkommissare verbleiben.

33.2 AUSWAHL DER FAHRZEUGE

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

33.3 HOMOLOGATIONSPAPIERE

Der Bewerber muss das komplette original FIA-Homologationsblatt und andere notwendige Zertifikate des betreffenden Fahrzeuges für die Schlussabnahme bereithalten. Bei Fahrzeugen mit einer nationalen Homologation müssen die entsprechenden ASN-Dokumente bereitgehalten werden.

FAHRVERHALTEN

34. VERHALTEN

34.1 ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

34.1.1

Die *Crews* müssen sich zu jeder Zeit sportlich verhalten.

34.1.2

Fahrzeuge, die den Parc Fermé- Bestimmungen (Art. 63.1) unterliegen, dürfen nur von *Crews* oder Offiziellen bewegt werden. Zu allen anderen Zeiten dürfen die Fahrzeuge von Jedermann von Hand geschoben werden. Die Fahrzeuge dürfen nur durch eigene Kraft und von Hand bewegt werden. Jede andere Art der Fortbewegung eines Fahrzeugs ist verboten, sofern es nicht an anderer Stelle des Rallyereglements erlaubt ist. Ausnahmsweise dürfen Fahrzeuge auf Wertungsprüfungen gezogen oder geschoben werden, um sie auf die Rallyestrecke zurückzubringen oder um diese von der Rallyestrecke zu entfernen.

34.1.3

„Showfahrten“ (durchdrehende Reifen, etc.) dürfen nicht durchgeführt werden.

34.1.4

Die *Crews* müssen immer in Fahrtrichtung der Wertungsprüfung fahren (ausgenommen: das Umdrehen des Fahrzeugs).

34.1.5

Bei einer Verbindungsetappe auf öffentlicher Straße darf ein Fahrzeug nur auf vier frei abrollenden Rädern und Reifen gefahren werden. *Jedes Fahrzeug, das dieser Bestimmung nicht entspricht, wird als ausgefallen im Sinne des Artikels 54 betrachtet. Die Sportkommissare können eine zusätzliche Strafe aussprechen.*

34.1.6

Jedes Fahren während des Wettbewerbs mit einer stark beschädigten Windschutzscheibe, wodurch die Sicht des Fahrers erheblich behindert ist, ist verboten. Auf Anweisung der Sportkommissare kann den betreffenden Fahrern die Weiterfahrt untersagt werden. Nach einer Reparatur kann die Besatzung gegebenenfalls gemäß Artikel 54 restarten.

Jedes Fahren auf einer Wertungsprüfung ohne installierte Windschutzscheibe ist nur dann erlaubt, wenn beide Besatzungsmitglieder Schutzbrillen gemäß Norm EN 1938 oder Integralhelme mit geschlossenem Visier tragen.

In jedem der oben genannten Fälle kann die Polizei dennoch ein Fahrzeug anhalten und ihm gemäß nationaler Verkehrsbestimmungen die Weiterfahrt untersagen.

34.1.7

Wird im Verlauf einer Wertungsprüfung ein Fahrzeug von einem schnelleren eingeholt und ist dieses schneller als das vorausfahrende, so ist das vorausfahrende Fahrzeug verpflichtet, dem schnelleren die Vorbeifahrt zu ermöglichen. Die Bereitschaft dazu ist durch entsprechende Blinkzeichen anzuzeigen (Wer links blinkt – fährt / bleibt links | Wer rechts blinkt – fährt / bleibt rechts). Die Teilnehmer sind verantwortlich dafür, dass durch die Vorbeifahrt keine Gefährdung entsteht. Jeder Verstoß führt zu einer Meldung an die Sportkommissare.

34.1.8

Seitenfenster, Schiebedächer und Verdecke, soweit fahrzeugabhängig vorhanden, müssen während der Wertungsprüfung geschlossen sein. Bei beschlagenen Scheiben oder großer Hitze ist ein spaltweises Öffnen (nicht größer als 5cm) der Seitenscheiben zulässig.

34.2

WÄHREND DES BESICHTIGENS DER WERTUNGSPRÜFUNGEN UND/ODER DER VERBINDUNGSETAPPE ZUM UND VOM SHAKEDOWN

34.2.1

Es wird eindringlich darauf hingewiesen, dass das Besichtigen der Wertungsprüfung kein Training ist. Alle Straßenverkehrsbestimmungen des Landes, in welchem die Rallye stattfindet, müssen strikt beachtet werden und die Sicherheit und die Rechte der anderen Verkehrsteilnehmer müssen während der Besichtigung von Wertungsprüfungen/ Shakedown und der Verbindungsetappen zum und vom Shakedown berücksichtigt werden.

34.2.2

Ein Überschreiten der Geschwindigkeitsbeschränkungen während des Besichtigens führt zu nachfolgenden Geldbußen durch den Rallyeleiter, wie in der Veranstaltungsausschreibung aufgeführt:

Überschreiten der Geschwindigkeitsbeschränkung pro km/h: alle Fahrer 10,- €

Die Anwendung des Reglements durch den Rallyeleiter wird dem betroffenen Teilnehmer schriftlich bekannt gegeben.

34.2.3

Andere Verkehrsverstöße während des Besichtigens führen zur Bestrafung durch die Sportkommissare gem. Art. 34.4.4.

34.2.4

Die Höhe dieser Geldbuße wird aufgrund einer von der Polizei auferlegten Geldstrafe nicht geändert.

34.2.5

Im Falle eines zweiten Verstoßes während der Besichtigung bei derselben Rallye werden die Geldbußen verdoppelt.

34.3

**GESCHWINDIGKEITSÜBERSCHREITUNGEN WÄHREND DER RALLYE/
STRASSENVERKEHRSBESTIMMUNGEN**

34.3.1

Während der gesamten Rallye müssen die Fahrer die Straßenverkehrsbestimmungen des entsprechenden Landes beachten. Verstöße werden dem Rallyeleiter gemeldet.

34.3.2

Bei Verstoß eines Teams gegen die Verkehrsbestimmungen muss der Polizeibeamte oder der Offizielle, der den Verstoß festgestellt hat, den Betroffenen auf dieselbe Art und Weise informieren wie normale Verkehrsteilnehmer.

34.3.3

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

- die Mitteilung über die Ordnungswidrigkeit vor Aushang der vorläufigen Endergebnisse auf offiziellem Weg schriftlich beim Veranstalter eingeht,
- die Angaben hinreichend sind, um den betroffenen Fahrer eindeutig zu identifizieren sowie den Ort und die Uhrzeit zweifelsfrei feststellen zu können,
- der Sachverhalt keine andere Auslegung zulässt.

34.3.4

Strafen für Verstöße während des Wettbewerbs

- a) Für den 1. Verstoß: Geschwindigkeitsüberschreitung: Überschreiten der Geschwindigkeitsbeschränkung pro km/h 10,- €
- b) Andere Verkehrsverstöße: eine Strafe durch die Sportkommissare.
- c) Für den 2. Verstoß: Überschreiten der Geschwindigkeitsbeschränkung pro km/h 20,- €
- d) Andere Verkehrsverstöße: eine Strafe durch die Sportkommissare.
- e) Für den 3. Verstoß: eine Zeitstrafe von 5 Minuten durch den Rallyeleiter.
- f) Für den 4. Verstoß: Disqualifikation durch die Sportkommissare

Die Anwendung des Reglements durch den Rallyeleiter wird dem betroffenen Teilnehmer schriftlich bekannt gegeben.

34.4

Eine Bestrafung gemäß Art. 34.2 und Art. 34.3 kann einem höheren Strafmaß durch die Sportkommissare vorrausgehen, wenn sie es für notwendig erachten.

35. BESICHTIGUNG

35.1 BESICHTIGUNGSFAHRZEUGE

Keine Anwendung

35.2 REIFEN FÜR BESICHTIGUNGSFAHRZEUGE

Keine Anwendung

35.3 EINSCHRÄNKUNG DER BESICHTIGUNG

Ab der Veröffentlichung der Veranstaltungsausschreibung darf ein Fahrer, sein Beifahrer oder ein anderes Team-Mitglied eines Bewerbers, der genannt hat oder die Absicht hat zu nennen, eine Straße, die bei der Veranstaltung als Wertungsprüfung gefahren wird, nur mit ausdrücklicher, schriftlicher Genehmigung des Veranstalters befahren. Dies ist nicht notwendig, wenn die betreffende Person in diesem Gebiet lebt. Ein Verstoß gegen diese Regelung wird den Sportkommissaren zu Bestrafung gemeldet.

35.4 ABLAUF DER BESICHTIGUNG

35.4.1 ZEITPLAN

Das Besichtigen der Wertungsprüfungen muss innerhalb eines Zeitplanes wie vom Veranstalter vorgegeben stattfinden. Die Teilnahme an der Besichtigung der Wertungsprüfung ist nicht vorgeschrieben es sei denn, die Veranstaltungsausschreibung fordert dies.

35.4.2 EINHALTUNG DES BESICHTIGUNGSZEITPLANS

Nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Rallyeleiters darf eine Person, die in Verbindung mit einem genannten Team steht, nach der Veröffentlichung der Ausschreibung über die Wertungsprüfung fahren. Dies gilt bis zum Zeitpunkt, an dem die Wertungsprüfung von der Rallye nicht mehr befahren wird und wieder für den öffentlichen Verkehr geöffnet ist.

35.4.3 ANZAHL DER ABFAHRTEN

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

Während der Besichtigung stellen Sportwarte an jeder Wertungsprüfung die Anzahl der Durchfahrten fest. Die Kontrollen können innerhalb der Wertungsprüfung stattfinden. Es ist den **Crews** nur gestattet in die Wertungsprüfungen über die Startkontrolle ein und über die Zielkontrolle auszufahren. Setzt der Veranstalter ein Trackingsystem ein, welches die Fahrten der Teilnehmer aufzeichnet, kann auf den Einsatz der Sportwarte verzichtet werden. Wird für die Besichtigung vom Veranstalter ein „Trackingsystem“ zur Verfügung gestellt, so muss dieses permanent aktiv geschaltet sein. Ein inaktiv geschaltetes System führt zu einer Geldbuße von 100,-€, ausgesprochen durch den Rallyeleiter.

35.4.4 GESCHWINDIGKEITSÜBERSCHREITUNG WÄHREND DER BESICHTIGUNG

Der Veranstalter kann individuell im Road Book und durch entsprechende Kennzeichnung entlang den Wertungsprüfungsstrecken eine reduzierte Geschwindigkeit gegenüber der deutschen Straßenverkehrsordnung (StVO) für die Besichtigung festlegen und jederzeit während der Besichtigung überprüfen.

35.4.5 SHAKEDOWN

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

35.4.6 ANZAHL VON PERSONEN

Bei jeder Besichtigungsfahrt durch eine Wertungsprüfung dürfen sich nur die beiden Fahrer im Fahrzeug befinden. Wird bei einer Besichtigungsfahrt nicht das Wettbewerbsfahrzeug benutzt, ist es zulässig, zu Schulungszwecken eine dritte Person im Fahrzeug mitzunehmen.

35.5 ÄNDERUNGEN VON WERTUNGSPRÜFUNGSSTRECKEN (ASN-REGELUNG)

35.5.1

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

SHAKEDOWN

36. SHAKEDOWN

36.1 ALLGEMEIN

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

36.2 ABLAUF DES SHAKEDOWN

36.2.1

Der Shakedown muss wie eine reguläre Wertungsprüfung aufgebaut und organisiert werden, inklusive aller notwendigen Sicherheitsmaßnahmen. *Die Strecke des Shakedown sollte repräsentativ für die Rallye sein.*

36.2.2

Der Shakedown kann auf einer Super Special Stage oder auf einem Teil einer Wertungsprüfung der Rallye stattfinden.

36.2.3

In Anwendung des Artikels 34.2 kann der Shakedown Teil der Besichtigung sein.

36.2.4

Die Streckenbeschaffenheit des Shakedowns sollte den Oberflächen der meisten Wertungsprüfungen entsprechen.

36.3 VERZICHTSERKLÄRUNG

Jeder Passagier an Bord des Fahrzeugs während des Shakedowns, der nicht für die betreffende Rallye genannt ist, muss eine Verzichtserklärung unterzeichnen, die vom Veranstalter zur Verfügung gestellt wird.

36.4 TECHNISCHE ABNAHME

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

36.5 AUSFALL BEIM SHAKEDOWN

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

36.6 FAHRERAUSRÜSTUNG UND AUSTRÜSTUNG FÜR PASSAGIERE

Während des Shakedowns muss jede Person an Bord des Fahrzeugs homologierte Helme, die vollständige vorgeschriebene Sicherheitskleidung und –ausrüstung gemäß Anhang L – Kapitel III – Fahrerausrüstung tragen und die Sicherheitsgurte ordnungsgemäß angelegt haben. Verstöße hiergegen werden bestraft.

36.7 SERVICE WÄHREND DES SHAKEDOWNS

Servicearbeiten dürfen ausschließlich im Haupt-Servicepark durchgeführt werden, es sei denn, dies ist in der Ausschreibung anders geregelt.

37. FREIES TRAINING / QUALIFIKATION

Regelungen hierzu sind im Reglement der jeweiligen Meisterschaft und/oder beim Veranstaltungstyp festgelegt (falls zutreffend).

STARTS UND RESTARTS

38. PROMOTIONSAKTIVITÄTEN

Wird in den jeweiligen Meisterschaftsbestimmungen geregelt

39. SHOW-START

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

40. START DER RALLYE

40.1 STARTPARK

Vor dem Start kann der Veranstalter alle Wettbewerbsfahrzeuge in einem Startpark versammeln, in welchen die Fahrzeuge vor der Startzeit wie in der Veranstaltungsausschreibung aufgeführt eingebracht werden müssen. Die Strafen (nur *Geldbußen*) für ein verspätetes Einbringen des Fahrzeugs in den Startpark müssen in der Veranstaltungsausschreibung aufgeführt sein. Im Startpark ist kein Service erlaubt.

40.2 MAXIMALE VERSPÄTUNG AM START

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

41. STARTREIHENFOLGE UND – ABSTÄNDE

41.1 ANFORDERUNGEN AN EINE NEUE STARTREIHENFOLGE

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

41.2 NEUPLATZIERUNG VON FAHRERN

Der Rallyeleiter kann aus Sicherheitsgründen Fahrer re-positionieren und/oder die Startabstände anpassen. Er informiert hierüber die Sportkommissare.

41.3 STARTREIHENFOLGE ZUR 1. ETAPPE

Die Startreihenfolge für die 1. Etappe ist wie folgt:

- FIA-Prioritätsfahrer
- ASN gesetzte Fahrer

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

41.4 STARTREIHENFOLGE DER FOLGENDEN ETAPPEN

Die Startreihenfolge für die folgenden Etappen wird durch das vorläufige Gesamtklassement am Ende der letzten Wertungsprüfung der vorhergehenden Etappe bestimmt unter Ausschluss von Strafzeiten und unter Ausschluss einer eventuellen Super Special Stage, wenn diese die letzte Wertungsprüfung der vorangehenden Etappe war. Zum Zweck der besseren TV-Berichterstattung kann ein evtl. Meisterschaftspromoter am Ende einer Etappe um eine geänderte Startreihenfolge bitten.

41.5 STARTABSTÄNDE

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

41.6 REIHENFOLGE DER WETTBEWERBE

Die Startreihenfolge bei Prädikatsveranstaltungen mit mehreren Wettbewerben in Wertung ist wie folgt einzuhalten: DMSB Prädikate, Clubsport, Demonstration, etc.

42. KONTROLLSTELLEN - ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

42.1 KENNZEICHNUNG DER KONTROLLSTELLEN

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

42.2 ABSPERRUNGEN

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

42.3 AUFENTHALTSDAUER IN KONTROLLZONEN

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

42.4 ARBEITSBEREITSCHAFT

42.4.1

Die Kontrollstellen werden mindestens 30 Minuten vor der Soll-Ankunftszeit des 1. Wettbewerbsfahrzeugs geöffnet.

42.4.2

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

42.5 ABFOLGE DER KONTROLLSTELLEN UND RICHTUNG

42.5.1

Die *Crews* sind verpflichtet, alle Kontrollstellen immer in der richtigen Reihenfolge und in Fahrtrichtung der Rallyestrecke anzufahren.

42.5.2

Ein erneutes Einfahren in die Kontrollzone ist verboten.

42.6 ANWEISUNGEN DES KONTROLLPERSONALS

42.6.1

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

42.6.2

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

42.7 MEDIA ZONE (wenn vorhanden)

Eine abgesperrte Media Zone kann vor dem gelben Schild der Zeitkontrolle vor Serviceparks, Remote Service Zonen oder Sammelkontrollen und im Holding Park vor der Zielrampe eingerichtet werden. Der Zutritt in diese Media Zone ist nur Personen mit einem entsprechenden Ausweis gestattet. Die Veranstalter sollen den Strecken- und Zeitplan so berechnen, dass sich die Crews voraussichtlich 15 Minuten in der Media Zone aufhalten. Die Media Zone muss eindeutig im Road Book ausgewiesen sein.

42.8 ON-BOARD-KAMERDATEN UND EINRICHTEN DER KAMERAS

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

Videodaten und Kameras können – mit Genehmigung des Rallyeleiters - auch in Media Zonen, Sammelkontrollen oder in Parc Fermés und an der Ausfahrt aus einer Remote Refuelling Zone im Beisein eines Teammitglieds ausgetauscht werden. Alle Arbeiten werden unter Aufsicht eines Sportwarts oder eines Offiziellen vorgenommen.

43. DURCHFAHRTSKONTROLLEN

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

44. ZEITKONTROLLEN

44.1 FUNKTION

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

44.2 ABLAUF AN ZEITKONTROLLEN

44.2.1

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

44.2.2

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

44.2.3

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

44.2.4

Die eingetragene Zeit entspricht dem genauen Zeitpunkt, zu dem eines der beiden Mitglieder der **Crew** dem verantwortlichen Sportwart die Kontrollkarte aushändigt.

44.2.5

Dieser trägt dann, entweder von Hand oder durch den Drucker, die tatsächliche Zeit, zu der die Kontrollkarte ausgehändigt wurde, in die Kontrollkarte ein.

44.2.6

Die Soll-Ankunftszeit ergibt sich aus der Addition der vorgegebenen Fahrzeit und der Startzeit an der Wertungsprüfung oder der vorherigen Zeitkontrolle. Diese Zeiten werden in Minuten angegeben.

44.2.7

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

44.2.8

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

44.2.9

Die Crew wird für zu spätes Eintreffen nicht bestraft, wenn es die Kontrollkarte an den verantwortlichen Sportwart innerhalb der Minute der Sollzeit aushändigt.

44.2.10

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

- a) für Verspätung: 10 Sekunden pro Minute bzw. Bruchteil einer Minute oder innerhalb der Karenzeit straffrei. *Die Festlegung hierzu wird in der Ausschreibung der Veranstaltung getroffen.*
- b) für zu frühe Ankunft: 60 Sekunden pro Minute bzw. Bruchteil einer Minute.

44.2.11

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

44.2.12

Wenn festgestellt wird, dass *eine Crew* die Regeln für den Ablauf an Zeitkontrollen nicht beachtet hat, muss der Kontrollstellenleiter dies schriftlich dem Rallyeleiter melden.

44.2.13

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

44.3 ZEITKONTROLLE VOR EINER WERTUNGSPRÜFUNG

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

44.3.1

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

44.3.2

Wenn zwei oder mehrere *Crews* in der gleichen Minute ankommen, so entspricht ihre vorläufige Startzeit zur Wertungsprüfung der entsprechenden Reihenfolge bei Ankunft an der vorangegangenen Zeitkontrolle. Wenn die Ankunftszeiten an der vorhergehenden Zeitkontrolle gleich waren, dann werden die Ankunftszeiten an der vorletzten Zeitkontrolle zur Entscheidung herangezogen, und so weiter.

44.3.3

Nach der Zeitkontrolle muss das Fahrzeug in die Startzone der Wertungsprüfung gefahren werden. Dort erfolgt der Start gemäß diesen Bestimmungen.

44.3.4

Besteht ein Unterschied zwischen den beiden Eintragungen, so gilt die vom Sportwart eingetragene Startzeit zur Wertungsprüfung als bindend, sofern die Sportkommissare nicht anders entscheiden.

44.3.5

Die Startzeit an der Wertungsprüfung ist dann gleichzeitig die Startzeit für die Berechnung der Ankunftszeit an der nächsten Zeitkontrolle.

45. VERSPÄTUNGEN (KARENZZEIT)

45.1 MAXIMAL ERLAUBTE VERSPÄTUNG

Jede Verspätung von mehr als 15 Minuten gegenüber der Sollzeit oder kumuliert mehr als 30 Minuten am Ende einer Sektion und/oder Etappe führt *dazu, dass der betreffende Bewerber bei dieser Kontrolle als ausgeschieden gilt und die Gesamtstrafe für Verspätung gemäß Art. 44.2.10.a) ist diejenige für 30 Minuten Verspätung*. Die *Crew* darf jedoch ggf. unter den Bestimmungen für die jeweilige Veranstaltung restarten. Bei der Berechnung dieser Verspätung wird jede tatsächliche Minute voll gezählt und nicht die Bestrafung für Verspätung.

45.2 ZU FRÜHE ANKUNFT

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

45.3 BEKANNTGABE DES ÜBERSCHREITENS DER MAXIMAL ERLAUBTEN VERSPÄTUNG

Die Mitteilung an den Teilnehmer hinsichtlich der Überschreitung der maximal erlaubten Verspätung gemäß Artikel 45.1 kann nur am Ende einer Sektion durchgeführt werden.

46. SAMMELKONTROLLEN (Regrouping)

46.1 VERFAHREN BEI DER ANKUNFT

46.1.1

Bei Ankunft an Sammelkontrollen erhalten die *Crews* Anweisungen über ihre Startzeit. Daraufhin fahren sie ihre Fahrzeuge gemäß Anweisungen der Sportwarte weiter.

46.1.2

Alle *Crews* müssen bereit sein sich *für mindestens 5 Minuten* in eine Autogrammzone zu begeben. Diese ist in der Nähe der Zeitkontrolle und für die Öffentlichkeit zugänglich.

46.2 VERFAHREN BEI DER AUSFAHRT

Nach einer Sammelkontrolle während einer Etappe starten die Fahrzeuge in der Reihenfolge ihrer Ankunft beim Regrouping, *ausgenommen nach einem Overnight-Regrouping. Wenn ein oder mehrere Fahrzeuge aufgrund einer Unterbrechung oder eines Abbruchs einer Wertungsprüfung oder eines anderen Zwischenfalls in der nicht vorgesehen Reihenfolge in die Sammelkontrolle einfahren, kann der Rallyeleiter in Absprache mit den Sportkommissaren ein oder mehrere Fahrzeuge neu positionieren.*

WERTUNGSPRÜFUNGEN

47. ALLGEMEINES

47.1 ZEITNAHME

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

Für ein evtl. Freies Training und eine evtl. Qualifying Stage erfolgt die Zeitmessung auf die Tausendstelsekunde genau.

48. WERTUNGSPRÜFUNGSSTART

48.1 STARTLINIE - STARTARTEN

48.1.1

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

48.1.2

Rundkurse (ASN – Regelung)

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

Maximalzeit bei Rundkursen = die schnellste Zeit der jeweiligen Klasse Gruppe/ Gesamtklassement zuzüglich 5 Minuten.

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

Bei Unterschreiten der Rundenzahl wird die Maximalzeit angerechnet.

In keinem Falle wird *der Crew* mehr als die Maximalzeit angerechnet.

Die Einhaltung der vorgeschriebenen Rundenzahl wird durch Sachrichter, deren Namen in der jeweiligen Veranstaltungsausschreibung oder einem Bulletin veröffentlicht werden, und/oder durch Zeitnehmer überwacht.

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

Es werden drei Startarten bei Rundkursen unterschieden:

a) Fliegender Start mit Einzelaufstellung

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

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

b) Rollender Start mit Gruppeneinstellung

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. Bei der Planung der Rundenzahl ist, 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.

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

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

48.2 STARTABLAUF

48.2.1

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

48.2.2

Es muss eine permanente Startlinie oder eine andere eindeutige Festlegung (auch auf Schotter und im Schnee) vorhanden sein. Das elektronische Startsystem kann mit einer Vorrichtung (Lichtschranke) verbunden sein, die aufzeichnet, wenn ein Fahrzeug die Startlinie vor dem korrekten Signal (Frühstart) verlässt. Die Lichtschranke muss 50 cm nach der Startlinie platziert werden.

48.2.3

Nachdem die tatsächliche Startzeit in die Kontrollkarte eingetragen wurde, sollte die Kontrollkarte so schnell wie möglich an die Besatzung zurückgegeben werden.

48.2.4

Wenn das Fahrzeug an der Startlinie ankommt, sollte die Vorderseite des Fahrzeugs an einem Stock/Schild stehen, der/das von einem Sportwart aufgestellt wurde, um die genaue Startposition zu bestimmen. Nachdem das Fahrzeug in seiner exakten Position zum Stillstand gekommen ist, muss der Sportwart den/das Stock/Schild entfernen und die Besatzung muss die automatische Countdown-Uhr beachten. Jede nachträgliche Änderung der Position des Fahrzeugs bis zur Startzeit ist nicht erlaubt und wird den Sportkommissaren gemeldet.

48.3 MANUELLES STARTVERFAHREN

Wenn nach Rückgabe der Kontrollkarte an das Team ein manuelles Startverfahren verwendet werden muss, zählt der Sportwart am Start laut: 30", 15", 10" und die letzten 5 Sekunden einzeln. Nach Ablauf der letzten 5 Sekunden wird das Startzeichen gegeben.

48.4 VERSPÄTUNG AM START DURCH VERSCHULDEN DER **CREW**

48.4.1

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

48.4.2

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

48.4.3

Jedes Fahrzeug, das innerhalb von 20 Sekunden nach Erteilen des Startsignals nicht von der Startlinie starten kann, *wird als ausgefallen angesehen* und sofort an einen sicheren Platz geschoben. *Dieses Fahrzeug kann am darauffolgenden Tag in Übereinstimmung mit Artikel 54 restarten.*

48.5 VERSPÄTUNG EINER WERTUNGSPRÜFUNG

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

48.6 FEHLSTART

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

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

Weitere Verstöße: Nach Ermessen der Sportkommissare.

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

49. ZIEL DER WERTUNGSPRÜFUNGEN

49.1 ZIELLINIE

Die Ziellinie sollte so platziert sein, dass zu erwarten ist, dass die Fahrzeuge diese mit eher geringer Geschwindigkeit durchfahren und dass sie mindestens 200m vor der STOP-Kontrolle ist. Zwischen dem Ziel und dem STOP-Zeichen besteht Überholverbot. Die Strecke zwischen der Ziellinie und der STOP-Kontrolle sollte frei von scharfen Kurven und Hindernissen sein. Ein Anhalten zwischen dem gelben Hinweisschild und dem Stoppzeichen ist verboten und führt zu einer Meldung an die Sportkommissare. Die Zeitnahme erfolgt an der Ziellinie mit Lichtschranke und einer zusätzlichen Stoppuhr als Back-up. Die Zeitnehmer müssen auf Höhe der Ziellinie, die durch ein Zeichen mit Zielflagge auf roten Hintergrund gekennzeichnet ist, positioniert sein.

49.2 STOP-KONTROLLE

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

50. POWER STAGE

50.1

Es kann eine Wertungsprüfung als Power Stage gefahren werden.

50.2 CHARAKTERISTIK

Diese Wertungsprüfung sollte die letzte Prüfung der Rallye sein und in Abstimmung mit dem DMSB ausgewählt werden. Darüber hinaus gilt folgendes:
sie muss alle noch in der Wertung befindlichen Teilnehmer berücksichtigen,
repräsentativ für alle Wertungsprüfungen der Rallye sein.

50.3

Die Festlegung einer Wertungsprüfung als Power Stage muss in der Veranstaltungsausschreibung enthalten sein.

51. SUPER SPECIAL STAGES

51.1 CHARAKTERISTIK EINER SUPER SPECIAL STAGE

51.1.1

Wenn mehr als ein Fahrzeug gleichzeitig startet, muss die Strecke ein Rundkurs sein. Für jedes Fahrzeug muss der gleiche Startablauf vorgesehen werden. Es ist weiterhin erlaubt, die Startlinie für

die Fahrzeuge versetzt zu gestalten, damit die Längen der Prüfung für die verschiedenen Startpunkte angeglichen werden.

51.1.2

Die Durchführung einer Super Special Stage ist dem Veranstalter freigestellt.

51.2 ABLAUF EINER SUPER SPECIAL STAGE

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

51.3 SICHERHEITSPLAN

51.3.1

Ein separater Sicherheitsplan muss den DMSB-Sportkommissaren und dem DMSB Safety Delegate (*wenn anwesend*) zur Kenntnisnahme vorgelegt werden.

51.3.2

Aus Sicherheitsgründen kann der Veranstalter ausgefallene Fahrzeuge hinter die STOP-Kontrolle oder an einen anderen sicheren Platz transportieren.

52. UNTERBRECHUNG/ABBRUCH EINER WERTUNGSPRÜFUNG

Falls eine Wertungsprüfung unterbrochen oder endgültig abgebrochen werden muss, wird jeder betroffenen *Crew* durch den Rallyeleiter eine Zeit zugeordnet, die er als die fairste Zeit ansieht. Der Rallyeleiter veröffentlicht hierzu eine entsprechende Bekanntmachung. Jedoch darf keine *Crew*, das ganz oder teilweise für den Abbruch der Wertungsprüfung verantwortlich ist, Vorteile aus dieser Maßnahme ziehen.

53. TEILNEHMERSICHERHEIT

53.1 AUSTRÜSTUNG DER CREW

Sobald das Fahrzeug auf einer Wertungsprüfung (vom Start bis zur STOP-Kontrolle) fährt, müssen die Fahrzeuginsassen homologierte Schutzhelme tragen, die Sicherheitsgurte ordnungsgemäß anlegen und die komplette vorgeschriebene Kleidung und Ausrüstung gemäß ISG, Anhang L, Kapitel III – Fahrerausrüstung, wie vom Hersteller der Ausrüstung vorgesehen, tragen. Jeder Verstoß wird durch die Sportkommissare bestraft.

53.2 AUSTRÜSTUNG DER FAHRZEUGE

53.2.1

Im Falle, dass eine Konsole für ein Tracking System vom Veranstalter vorgeschrieben ist, muss diese für beide Fahrer, wenn sie vorschriftsmäßig angeschnallt sind, sichtbar und einfach erreichbar sein.

53.2.2

In jedem Wettbewerbsfahrzeug muss sich ein Schild in Größe DIN A3 mit rotem „SOS“ vorn und grünem „OK“ auf der Rückseite befinden. Das Schild muss so in Fahrzeug platziert werden, dass es von beiden Fahrern jederzeit erreichbar ist.

53.2.3

Jedes Wettbewerbsfahrzeug muss mindestens ein rotes, reflektierendes Warndreieck mit sich führen.

53.3 EINSATZ VON ZEICHEN UND FLAGGEN

53.3.1

Verhalten verunfallter Fahrer – HILFE NOTWENDIG

Bei einem Unfall, bei dem dringend medizinische Hilfe erforderlich ist, gilt folgendes:

- *die Notfalltaste auf der Konsole des Tracking System muss so bald wie möglich aktiviert werden (wenn vorhanden).*
- das rote "SOS"-Schild muss, wenn möglich unmittelbar den darauffolgenden Fahrzeugen und jedem eventuell zur Hilfe kommenden Hubschrauber gezeigt werden.
- Es muss ein Warndreieck an gut sichtbarer Stelle in einem Abstand von mindestens 50 m vor dem Wettbewerbsfahrzeug auf der Straßenseite, auf der das Fahrzeug steht, aufgestellt werden, um die nachfolgenden Fahrer zu warnen. Dies gilt auch wenn das Fahrzeug außerhalb der Strecke steht.

53.3.2

Verhalten nachfolgender Fahrer – HILFE NOTWENDIG

Jede Crew, der das rote "SOS"-Schild gezeigt wird oder die ein verunglücktes Fahrzeug sieht und das „OK“-Schild wird nicht gezeigt, muss sofort und ohne Ausnahme anhalten, um Hilfe zu leisten. Alle nachfolgenden Fahrzeuge müssen ebenfalls anhalten. Das zweite Fahrzeug an der Unfallstelle muss nach dem Anhalten weiterfahren und den nächsten Funkposten informieren. Die nachfolgenden Fahrzeuge müssen die Straße für Rettungsfahrzeuge freihalten. Alle Crews die von diesem Vorfall betroffen wurden, erhalten eine faire Zeit gemäß Art. 52.

53.3.3

Verhalten verunfallter Fahrer – KEINE HILFE ERFORDERLICH

Bei einem Unfall, bei dem eine unmittelbare medizinische Hilfe nicht erforderlich ist, oder ein Wettbewerbsfahrzeug aus irgendeinem Grund auf der Strecke einer Wertungsprüfung anhält (dauerhaft oder temporär), gilt folgendes:

- *die „OK“-Taste auf der Konsole des Tracking Systems muss binnen einer Minute aktiviert werden (wenn vorhanden) -* allen nachfolgenden Fahrzeugen und einem eventuell zur Hilfe kommenden Hubschrauber muss das "OK"-Schild sichtbar gemacht werden. Wenn die Fahrer das Fahrzeug verlassen, so muss das „OK“-Schild dauerhaft den nachfolgenden Fahrzeugen sichtbar gemacht werden.
- ein Warndreieck muss an gut sichtbarer Stelle in einem Abstand von mindestens 50 m vor dem Wettbewerbsfahrzeug, auf der Straßenseite, auf der das Fahrzeug steht, aufgestellt werden, um die nachfolgenden Fahrer zu warnen. Dies gilt auch wenn das Fahrzeug außerhalb der Strecke steht.

53.3.4

Zeigt das Display der Konsole des Tracking System das SOS-, das OK- oder das Hazard-Signal an, so ist dieses Signal gleichbedeutend mit der Anzeige der SOS/OK-Tafel oder dem roten reflektierenden Dreieck.

53.3.5

Sollte es aus irgendeinem Grund nicht möglich sein das OK/SOS Schild in einer der oben aufgeführten Situationen zu zeigen, dann kann dies durch ein klares, unmissverständliches Zeichen durch die Fahrer, wenn sie sich außerhalb des Fahrzeuges befinden, ersetzt werden:

ein Arm und Daumen nach oben bedeutet „OK“,
beide Arme über dem Kopf gekreuzt bedeutet „SOS“



©FIA

53.3.6

Jede Crew, die dazu in der Lage ist, jedoch den v.a. Bestimmungen nicht nachkommt, wird *vom* Rallyeleiter *den Sportkommissaren* gemeldet.

53.3.7

Im Road Book muss eine Seite mit den Anweisungen für das Verhalten bei einem Unfall vorgesehen werden.

53.3.8

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

53.4 UNFALL AUF EINER WERTUNGSPRÜFUNG MIT PERSONEN, DIE NICHT FAHRER SIND

Wenn *eine Crew* in einen Unfall verwickelt wird, bei dem es verletzte Personen gibt, muss die betreffende *Crew* am Unfallort bleiben, das nachfolgende Fahrzeug anhalten und der Ablauf gemäß Art. 53.3.1 und Art. 53.3.2 eingehalten werden.

53.5 VERWENDUNG ROTER FLAGGEN – FIA REGELUNG

53.5.1

Elektronische Rote Flaggen (*wenn anwendbar*)

Die Aktivierung der elektronischen Roten Flagge durch die Rallyeleitung wird durch eine entsprechende Anzeige (Signal) auf der Konsole des Tracking Systems signalisiert.

Die *Crews* müssen das Signal, sobald sie es erhalten, durch Drücken der entsprechenden-Taste bestätigen und die Geschwindigkeit sofort reduzieren.

Dem Artikel 53.5.3 ist Folge zu leisten.

053.5

2 Rote Flaggen an Funkposten

Die Rote Flagge wird *den Crews* auf Anweisung der Rallyeleitung gezeigt. Die Flaggen werden nur an Funkposten gezeigt, die sich vor dem betreffenden Ereignis befinden. Diese Funkposten sind im Road Book gekennzeichnet und der Sportwart trägt eine eindeutige Kennzeichnung. Die Rote Flagge muss mindestens alle 5 km einer Wertungsprüfung an einem Funkposten, der mit dem Hauptfunkpostensymbol (Anhang I – Kontrollstellenschilder) gekennzeichnet ist, verfügbar sein. Es wird keine andere als die Rote Flagge an der Wertungsprüfung gezeigt.

53.5.3

Bedeutung der Roten Flagge

Wenn eine *Crew* eine Rote Flagge passiert, muss der Fahrer die Geschwindigkeit sofort reduzieren und die reduzierte Geschwindigkeit bis zum Ende der Wertungsprüfung beibehalten. Bei Rundkursen ist die Wertungsprüfung unmittelbar an der Ausfahrt Richtung Ziel zu verlassen. Anweisungen der Sportwarte, insbesondere zum Anhalten an Rundkurseinfahrten und vom Personal der Interventionsfahrzeuge ist Folge zu leisten.

53.5.4

Allen Fahrer, denen die rote Flagge gezeigt wurde, erhalten für die Wertungsprüfung eine theoretische Zeit gemäß den Bestimmungen des Artikels 52.

53.5.5

Falls für Super Special Stages eine abweichende Signalgebung erfolgt (z.B. Blinklichter), müssen entsprechende Einzelheiten vollständig in der Rallye-Ausschreibung veröffentlicht sein.

53.5.6

Falls die Fahrer nach dem Abbruch einer Wertungsprüfung über die Strecke der Wertungsprüfung fahren müssen, muss zur Information dem Fahrer über die zu beachtende Verfahrensweise auch am Start eine rote Flagge gezeigt werden.

53.5.7

Posten mit roten Flaggen während der Besichtigung der Wertungsprüfungen

Während der Besichtigung der Wertungsprüfungen muss an jedem Standort der Funkposten ein Schild mit dem Funk-Symbol aufgestellt sein. Dieses Schild darf kleiner sein als das während der Rallye verwendete, muss aber von den Fahrern während der Besichtigung gut erkennbar sein, so dass sie diese in ihren Aufschrieben vermerken können.

53.6. VERWENDUNG GELBER/ROTER FLAGGEN - ASN-REGELUNG

Für DMSB-genehmigte Veranstaltungen mit dem Status Nat. A, bzw. Nat. A oder Nat. A PLUS und dem Status Rallye 35/70, bzw. Rallye 35/70/NEAFP gelten die nachfolgenden Regelungen. Jeder Standort der Sportwarte der Streckensicherung sollte mit mindestens einer gelben Flagge ausgerüstet sein.

53.6.1

GELBE FLAGGE/WARNDREIECK

Passiert ein Fahrer eine geschwenkte oder stillgehalten gezeigte gelbe Flagge oder ein Warndreieck, oder wird dem Fahrer ein elektronischer Warnhinweis auf der Konsole des Tracking Systems im Fahrzeug angezeigt, ist davon auszugehen, dass eine Gefahr auf oder neben der Fahrbahn besteht. Die Art. 53.3 und 53.5 RyR. bleiben von dieser Regelung unberührt.

53.6.2

ROTE FLAGGE

Die Rote Flagge wird dem Fahrer auf Anweisung der Rallyeleitung oder des WP-Leiters gezeigt. Die Flaggen werden an allen Funkposten gezeigt, die sich vor dem betreffenden Ereignis befinden. Die Funkposten sind im Road Book gekennzeichnet und die Sportwarte tragen eine eindeutige Kennzeichnung. Die Rote Flagge muss mindestens alle 5 km einer Wertungsprüfung an einem Funkposten, der mit dem Hauptfunkpostensymbol (Anhang I – Kontrollstellenschilder) gekennzeichnet ist, verfügbar sein.

Passiert ein Fahrer eine geschwenkte oder stillgehaltene gezeigte Rote Flagge, oder wird dem Fahrer eine elektronische „Rote Flagge“ auf der Konsole des Tracking Systems im Fahrzeug angezeigt, muss er sofort die Geschwindigkeit stark verringern und wenn erforderlich (z.B. kein „OK“-Zeichen an einer Unfallstelle) anhalten. Es gilt Überholverbot. Es ist davon auszugehen, dass eine Gefahr auf oder neben der Fahrbahn besteht und die Strecke blockiert ist.

Ist ein Anhalten nicht erforderlich, muss unter Beachtung schnellerer nachfolgender Fahrer, zum Ende der Wertungsprüfung gefahren werden. Das Passieren der Roten Flagge ist am STOP der Wertungsprüfung bekannt zu geben.

Bei Rundkursen ist die Wertungsprüfung unmittelbar an der Ausfahrt Richtung Ziel zu verlassen, auch wenn die vorgeschriebene Rundenzahl noch nicht absolviert wurde. Den Anweisungen der Sportwarte

und der Fahrer von Interventionsfahrzeugen, insbesondere Anweisungen zum Anhalten an Rundkurseinfahrten muss Folge geleistet werden.

53.6.3

Jedes Team, dem nachweislich die Rote Flagge gezeigt wird und das seine Geschwindigkeit entsprechend anpasst, erhält eine faire Zeit gemäß Artikel 52 RyR.

Fahrer, die diese Regelungen nicht befolgen, erhalten eine Strafe nach Ermessen der Sportkommissare.

Im Bordbuch des Veranstalters kann ein entsprechender Vordruck für den Nachweis der Roten Flagge vorgesehen werden, der an der STOP-Kontrolle zur Übermittlung an die Rallyeleitung abgegeben werden kann.

53.7 BEDIENUNGSANLEITUNG/BENUTZERHANDBUCH

Der Veranstalter ist verpflichtet, die aktuelle Bedienungsanleitung bzw. das aktuelle Benutzerhandbuch für das von ihm eingesetzte Tracking System vor dem Nennungsschluss auf der Internetseite der Veranstaltung zu veröffentlichen. Die Fahrer sind verpflichtet, diese Anleitungen zur Kenntnis zu nehmen und bei Unklarheiten, diese mit dem Veranstalter zu beseitigen. Das Tracking System muss gemäß den Anleitungen durch die Fahrer bedient werden.

54. RE-START NACH AUSFALL

54.1 ALLGEMEIN

54.1.1

Für *eine Crew*, die im Laufe einer Etappe ausgefallen ist, gilt die Annahme, dass es ab Start der - einer Übernachtungspause folgenden - Sektion re-startet. Andernfalls muss das im hinteren Teil des Road-Books enthaltene Formular (Abmeldebescheinigung) ausgefüllt werden und vor Veröffentlichung der Restartliste dem Veranstalter übergeben werden.

Gleiches gilt, wenn die *Crew* auf einer Super Special Stage am Vorabend vor der 1. Etappe *ausfällt*. Der Bewerber muss den Veranstalter über den Grund des Ausfalls (z. B. Unfall, technische Probleme, etc.) und die Absicht für eine technische Nachuntersuchung schriftlich informieren.

54.1.2

Nachdem der Rallyeleiter über den Ausfall informiert wurde, müssen die Fahrer die Bordkarte abgeben. Wenn die *Crew* auf einer Wertungsprüfung oder an einer STOP Kontrolle ausfällt, wird die gefahrene Zeit nicht gewertet und Artikel 54.2 wird angewendet.

54.1.3

Dies gilt auch für alle *Crews* die wegen Überschreiten der Karenzzeit mit Wertungsverlust belegt wurden (Art. 44) oder die eine Kontrolle nicht angefahren haben. Wird die Karenzzeit überschritten oder eine Kontrolle ausgelassen, so wird der Ausfall für alle Wertungsprüfungen angenommen, die im Streckenplan nach der Kontrolle sind, die den Wertungsverlust begründen und das Team wird gemäß Artikel 54.2 bestraft.

54.1.4

Crews, die eine Sektion am letzten Tag der Rallye nicht beendet haben, werden nicht gewertet.

54.1.5

Die Sportkommissare entscheiden ob Crews, die absichtlich ausfallen, um sich einen Vorteil zu verschaffen, einen Re-start erlauben wird. Die Sportkommissare können gemäß Artikel 11.9 des ISG Strafen gegen den betreffenden Bewerber und/oder die betreffenden Fahrer verhängen.

54.2 STRAFZEITEN

54.2.1

Fahrer, die re-starten werden erhalten eine Zeitstrafe:

Für jede nicht absolvierte Wertungsprüfung oder Super Special Stage erfolgt eine Zeitstrafe von **10** Minuten.

54.2.2

Für jede nicht absolvierte Wertungsprüfung, einschließlich der Wertungsprüfung, auf dem die Fahrer ausgefallen sind, wird eine Fahrzeit zugeordnet. Diese entspricht der schnellsten Zeit der jeweiligen Wertungsprüfung der jeweiligen Klasse zuzüglich der Zeitstrafe.

54.2.3

Erfolgt der Ausfall nach der letzten Wertungsprüfung vor einem Übernacht-Sammelkontrolle, gilt die letzte Wertungsprüfung als nicht absolviert.

Falls ein betroffenes Team die schnellste Zeit in seiner Gruppe gefahren hat, so wird die eigene, gefahrene Zeit für die Berechnung der Strafzeit herangezogen.

55. REPARATUREN VOR EINEM RE-START

55.1 REPARATUR

Jedes Fahrzeug, das eine Etappe gemäß oben genannten Artikeln nicht beenden konnte, kann nach Ermessen des Bewerbers repariert werden. *Vor einer Reparatur können die Fahrzeuge direkt in ihren Servicebereich gebracht werden und unter Parc Fermé-Bedingungen warten, bis der Obmann der Technischen Kommissare die Genehmigung zur Reparatur erteilt oder nicht.* Nach der Reparatur muss das Fahrzeug in den Parc Fermé vor der nächsten Etappe gebracht werden. Dies muss spätestens bis 1 Stunde vor dem Start des 1. Fahrzeugs zur nächsten Etappe erfolgen.

55.2 TECHNISCHE ABNAHME REPARIERTER FAHRZEUGE

Das Fahrzeug muss die Karosserie und den Motorblock behalten, so wie sie bei der Technischen Abnahme markiert wurden. Der Bewerber muss das Fahrzeug zu einem vom Veranstalter festgelegten Zeitpunkt zu einer erneuten technischen Kontrolle vorführen.

SERVICE

56. SERVICEARBEITEN – ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

56.1 SERVICEARBEITEN

56.1.1

Ab der ersten Zeitkontrolle dürfen Servicearbeiten an einem Rallye-Fahrzeug nur in den Serviceparks und in Remote Service Zonen *wie in Art. 60 beschrieben* durchgeführt werden. Eine Ausnahme hiervon gilt für ausgefallene Teilnehmer, die re-starten wollen.

56.1.2

Die Fahrer dürfen 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.

56.2 TEAMMITGLIEDER & SERVICEBESCHRÄNKUNGEN

56.2.1

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

- in den Serviceparks und Remote Servicezonen
- *in Sammelkontrollen (Regrouping)*
- in Tankzonen

- Reifenmontagezone (RMZ, ENGL.: TFZ)
- für 1 Teammitglied pro Fahrzeug auf offiziellen Autowaschplätzen
- in Zonen, in denen es gemäß einem Bulletin erlaubt ist
- auf Wertungsprüfungen (ab der gelben Vorankündigung vor der Zeitkontrolle bis zum Stop-Schild am Ende der Wertungsprüfung)
- in einer Mediazone
- wenn die Wettbewerbsfahrzeuge, die der gemäß Road-Book vorgeschriebenen Strecke folgen, die gleiche/n Strecke/n zur gleichen Zeit befahren müssen wie Teammitglieder, sofern sie nicht gleichzeitig an der gleichen Stelle anhalten.

56.2.2

- a) Die Übergabe von Essen, Getränken, Bekleidung und Informationen (Datenkarten, Streckenbücher, etc.) an das oder vom Team ist im Servicepark, in Remote Servicezonen, in der RMZ sowie SMZ oder in Media Zonen erlaubt.
- b) *Wenn sich ein Regrouping in der Nähe des Serviceparks befindet, und während die Fahrer warten, bis sie am Ende eines Verbindungsstrecke oder an der vorhergehenden ZK Technische Zone IN einchecken, so dürfen die Fahrer zu ihren Servicebereichen gehen, nachdem sie ihren Media-Verpflichtungen nachgekommen sind.*

56.2.3

Sollte ein Fahrzeug nicht mit eigener Kraft vom Parc Fermé in die Servicezone gefahren werden können, ist es den Teammitgliedern und den Sportwarten erlaubt, das Fahrzeug an den entsprechenden Serviceplatz zu ziehen oder zu schieben.

57. SERVICEPARKS

57.1 ALLGEMEIN

Während der gesamten Rallye muss es einen Hauptserviceparkplatz geben. Die Organisatoren können jedoch dem DMSB eine Begründung vorlegen, um eine Verlegung während einer Rallye zu erlauben. Jeder Bewerber ist dafür verantwortlich, seinen Serviceplatz mit einer flüssigkeitsdichten Matte zu schützen.

57.2 ZEITPLAN FÜR SERVICEPARKS

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

57.2.1

- 15 Minuten vor der ersten Wertungsprüfung *nach einer Sammelkontrolle (Parc Fermé) über Nacht*
- Technische Überprüfungen können in dem Parc Fermé durchgeführt werden.

57.2.2

- ca. 30 Minuten nach zwei Gruppen von Wertungsprüfungen*
- Vorangestellt eine 3-Minuten Technische Zone,
Diese Zeit kann bedarfsorientiert zwischen 20 Minuten und 40 Minuten liegen.

57.2.3

45 Minuten am Ende einer *Sektion vor einer Sammelkontrolle über Nacht*. Technische Kontrollen können im Parc Fermé vorgenommen werden.

57.2.4

- 10 Minuten Service vor dem Ziel
- Vorangestellt eine 10Minuten Technische Zone,

57.3 KENNZEICHNUNG DER SERVICEPARKS

Serviceparks werden im Zeit- und Streckenplan der Rallye mit je einer Zeitkontrolle bei Einfahrt und bei der Ausfahrt gekennzeichnet. *(Die Entfernung von 25m gemäß Anhang I wird hierfür auf 5m verkürzt).*

57.4 GESCHWINDIGKEIT INNERHALB DER SERVICEPARKS

Die Höchstgeschwindigkeit für Wettbewerbs- und Servicefahrzeuge innerhalb eines Serviceparks beträgt 30 km/h oder weniger falls in der Veranstaltungsausschreibung festgelegt. Jede Überschreitung wird durch den Rallyeleiter mit einer Geldbuße von 10€ pro km/h bestraft. *Die Anwendung des Reglements durch den Rallyeleiter wird dem betroffenen Teilnehmer schriftlich bekannt gegeben.*

57.5 FREMDE HILFE

Innerhalb des Serviceparks ist es den Offiziellen/ Sportwarten und/oder Teampersonal erlaubt, ein Fahrzeug zu schleppen, zu transportieren oder zu schieben.

57.6 PLAN DER SERVICEPARKS

57.6.1

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

57.6.2

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

58. ENT- UND/ODER BETANKEN IM SERVICEPARK

Sofern es als Teil der Servicearbeiten notwendig ist, den Kraftstofftank, die Kraftstoffpumpe, den Kraftstofffilter oder jedes andere Teil des Kraftstoffkreislaufs zu wechseln, ist das Betanken und Entleeren des Tanks in einem Servicepark unter den folgenden Bedingungen erlaubt:
die Arbeiten werden mit Wissen des Veranstalters durchgeführt,
Feuerlöscher mit Bedienpersonal sind vom Bewerber zur Verfügung zu stellen
während des Betankens und/oder Entleerens dürfen keine anderen Arbeiten am Fahrzeug durchgeführt werden,
um das Fahrzeug herum wird ein angemessener Sicherheitsabstand vorgesehen,
es wird nur so viel Kraftstoff nachgefüllt, damit die nächste Tankzone erreicht werden kann.

59. 45 MINUTEN FLEXI-SERVICE

59.1 ALLGEMEINES

Der 45' Flexi-Service erlaubt das Entfernen der Wettbewerbs-Fahrzeuge aus einem Parc Fermé zum angrenzenden Servicepark, der mit dem Parc Fermé durch eine Ein- und Ausfahrt-Zeitkontrolle verbunden ist. Alle Abweichungen müssen in der Rallye-Ausschreibung aufgeführt werden. Im Parc Fermé vor dem Flexi-Service vor einem Regrouping über Nacht müssen 10 Minuten für technische Überprüfungen vorgesehen werden.

Das Zeitfenster für den Flexi-Service, beginnend mit der Ankunft des ersten Fahrzeugs im Parc Fermé liegt im Ermessen des Veranstalters, muss jedoch im Zeit- und Streckenplan aufgeführt sein.

59.2 ABLAUF DES FLEXI-SERVICE UND ZEITPLÄNE

59.2.1

Zur Durchführung eines 45 Minuten-Flexi-Service fährt das Fahrzeug zunächst *mindestens 10 Minuten* in den Parc Fermé. Die Teams fahren anschließend entweder in den Servicepark ein oder lassen ihr Fahrzeug im Parc Fermé.

59.2.2

Das Wettbewerbsfahrzeug kann dann durch einen bevollmächtigten Vertreter des Bewerbers nur einmal vom Parc Fermé zum Servicepark und wieder zurückgefahren werden. Hierbei müssen alle Formalitäten in Bezug auf Vorlage der Kontrollkarten und damit zusammenhängenden Bestrafungen beachtet werden.

59.2.3

Sollte ein Fahrzeug nicht mit eigener Kraft vom Parc Fermé in die Servicezone gefahren werden können, ist es den Teammitgliedern und den Sportwarten erlaubt, das Fahrzeuge an den entsprechenden Serviceplatz zu ziehen oder zu schieben.

59.2.4

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

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

60. REMOTE SERVICE ZONEN (RSZ)

60.1 ALLGEMEINES

Remote Service Zonen (RSZ) können unter folgenden Bedingungen eingerichtet werden:

- Die Zonen sind durch eine Zeitkontrolle jeweils am Ein- und Ausgang definiert
- Die Servicezeit darf nicht länger als 15 Minuten für jedes Fahrzeug sein
- Vor der RSZ kann eine Technische Zone mit 3 Minuten eingerichtet werden.
- Nach der RSZ wird eine Reifenmarkierungszone eingerichtet
- Nur Teammitglieder, Offizielle der Veranstaltung und Medienvertreter mit entsprechenden Ausweisen dürfen die RSZ betreten.
- Um die öffentliche Wirksamkeit zu erhöhen, wird den Veranstaltern empfohlen RSZ's in Innenstädten oder auf öffentlichen Plätzen zu organisieren.

60.2 ANZAHL VON MITGLIEDERN

60.2.1

In einer RSZ können folgende Teammitglieder an ihrem Fahrzeug arbeiten:

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

60.2.2

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

60.2.3

Kein anderes Teampersonal als das gemäß Artikel 60.2.1 / 60.2.2 / 60.3.3 darf sich in der Zone befinden.

60.3 ZUGELASSENE AUSTRÜSTUNG UND WERKZEUGE

60.3.1

In einer Remote Service Zone ist folgendes zugelassen:

die Benutzung von Wagenhebern, Böcken, Rampen, Radschlüsseln, Drehmoment-schlüsseln, Handwerkzeugen und Wasser

- die Benutzung von Ausrüstung und Teilen die sich im Wettbewerbsfahrzeug befinden
- die Benutzung von Batterie getriebenen Werkzeugen inklusive jeder notwendigen Beleuchtung
- die Befüllung des Fahrzeugs mit Leitungswasser mit den dazu notwendigen Hilfsmitteln
- die Bremsentlüftung und Fahrzeugreinigungseräte/-material

60.3.2

Während der Arbeiten muss das Fahrzeug auf einer undurchlässigen Unterlage stehen

60.3.3

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

60.3.4

Die Montage von Zusatzscheinwerfern am Fahrzeug ist in der RSZ erlaubt. Die Zusatzscheinwerfer, *Reifen* und die notwendigen Montagewerkzeuge können mit einem Servicefahrzeug zur RSZ gebracht werden.

60.3.5

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

60.4 RSZ DURCHFAHRTSKENNZEICHNUNG

Ein Durchfahrtschild für ein Servicefahrzeug pro teilnehmendes Fahrzeug wird vom Veranstalter für den Transport von Personal, zulässigem Material und Werkzeugen zur RSZ zur Verfügung gestellt.

60.5 REIFENMONTAGEZONE (RMZ, ENGL.: TFZ)

In jeder Reifenmontagezone

- muss an der Einfahrt und an der Ausfahrt eine Zeitkontrolle platziert sein,
- die Sollzeit für die RMZ soll mindestens 15 Minuten betragen,
- sind innerhalb der markierten Zone keine Arbeiten erlaubt, außer dem Wechseln der Reifen durch die Fahrer mittels Werkzeuge, die im Wettbewerbsfahrzeuge mitgeführt werden. Darüber hinaus sind folgende weitere Werkzeuge erlaubt: hydraulischer Wagenheber und Drehmomentschlüssel. Diese können durch ein Teammitglied in die RMZ gebracht werden.
- Es ist verpflichtend, dass alle Teilnehmerfahrzeuge durch die RMZ fahren und in der Reifenmarkierungszone anhalten, auch wenn die Reifen nicht gewechselt wurden.
- Eine Reifenmarkierungszone wird am Ende der RMZ eingerichtet.

Der Transport der Reifen und des zusätzlichen Werkzeugs in die RMZ wird in der Veranstaltungsausschreibung spezifiziert.

KRAFTSTOFF – BETANKUNG

61. TANKEN UND ABLÄUFE

61.1 ORT

61.1.1

Die Bewerber dürfen nur in den vom Veranstalter im Road-Book und in der Veranstaltungsausschreibung vorgesehenen öffentlichen Tankstellen und Tankzonen (TZ) nachtanken, ausgenommen die unter Artikel 58 beschriebenen Fälle.

Die Tankzonen können wie folgt platziert sein:
am Ausgang aus einem Servicepark

am Ausgang einer Remote Service Zone
an außenliegenden Plätzen entlang der Rallyestrecke

61.1.2

Jede Tankzone wird im Strecken- und Zeitplan und im Road Book beschrieben. *Es dürfen zwischen zwei Übernachtungspausen nicht mehr als 3 unterschiedliche Tankzonen vorgesehen werden, wobei sich eine davon am Servicepark befinden muss.*

Soweit möglich und aus Sicherheitsgründen sind die Veranstalter aufgefordert, die Länge der Fahrtabschnitte anzupassen, um die Verwendung von Remote Refuelling Zonen auf der Rallye-Strecke zu vermeiden. Die FIA/DMSB kann die Änderung einer Strecke verlangen, die ungerechtfertigte Remote Refuelling Zonen enthält.

61.1.3

Die Einfahrt und die Ausfahrt ist mit dem blauen Tanksymbol markiert. Ausgenommen hiervon sind die öffentlichen Tankstellen.

61.1.4

Es müssen ausreichende Mittel zur Feuerbekämpfung in jeder Tankzone vorgehalten werden.

61.1.5

Wenn es auf der Rallyestrecke keine Tankstellen gibt, kann der Veranstalter die Verteilung eines Einheitskraftstoffes gemäß Anhang J, über ein zentralen Verteiler organisieren. Bei diesen Tankpunkten müssen alle Sicherheitsbestimmungen wie für die Tankzonen beachtet werden.

61.2 ABLAUF DER BETANKUNG

61.2.1

Innerhalb einer Tankzone sind ausschließlich Tätigkeiten erlaubt, die in direktem Zusammenhang mit dem Nachtanken des Rallyefahrzeugs stehen.

61.2.2

In allen Tankzonen gilt eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 5 km/h.

61.2.3

Die Person/en die mit dem Betanken betraut ist/sind, muss/müssen Kleidung tragen, die einen angemessenen Schutz vor Feuer bietet *und sollte mindestens aus einer langen Hose, langärmeligen Oberteil, geschlossenen Schuhen, einer feuerfesten Gesichtshaube und Handschuhen bestehen.*

61.2.4

Der für den Ablauf der Tankzone verantwortliche Kraftstofflieferant oder Veranstalter, muss den Boden mit einer Umweltmatte schützen, die aus einem absorbierenden Oberteil und einem undurchlässigen Unterteil besteht. In der Rallye-Ausschreibung muss vermerkt sein, ob diese Anforderung an die Bewerber übertragen wird.

61.2.5

Die Verantwortung für das Nachtanken liegt ausschließlich beim Bewerber.

61.2.6

Während des gesamten Nachtankens muss der Motor abgeschaltet werden.

61.2.7

Es wird den Fahrern empfohlen, sich während des Nachtankens außerhalb des Fahrzeugs aufzuhalten; wenn sie jedoch innerhalb des Fahrzeugs bleiben, so müssen die Sicherheitsgurte gelöst sein.

61.2.8

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

61.2.9

Ein Fahrzeug darf durch die 2 Teammitglieder, Offizielle und/oder die beiden Fahrer aus der Zone herausgeschoben werden, ohne dass eine Bestrafung erfolgt.

61.3 ABLAUF DER BETANKUNG AN ÖFFENTLICHEN TANKSTELLEN

61.3.1

Die Fahrer können Kraftstoff von Zapfanlagen an öffentlichen Tankstellen, die im Road Book verzeichnet sind, verwenden. Der Kraftstoff muss direkt von den Zapfanlagen in den Tank des Wettbewerbfahrzeugs gefüllt werden.

61.3.2

Die Fahrer dürfen ausschließlich die Bordmittel und die Zapfanlagen, ohne weitere Unterstützung, benutzen.

61.3.3

Bewerber mit Fahrzeugen, die mit einem von der FIA spezifizierten Tankanschluss ausgerüstet sind und an öffentlichen Tankstellen betankt werden sollen, müssen den notwendigen Adapter bei der Technischen Abnahme vorweisen und an Bord des Fahrzeugs mitführen.

62. KRAFTSTOFF

Dies ist in den gesonderten Bestimmungen im Anhang V1 geregelt. Alle Kraftstoffarten müssen dem Anhang J Art. 252.9. entsprechen.

PARC FERMÉ

63. PARC FERMÉ-BESTIMMUNGEN

63.1 ANWENDUNG

Die Fahrzeuge unterliegen den Parc Fermé - Bestimmungen:

63.1.1

Vom Zeitpunkt der Einfahrt in eine Sammelkontrolle von diese verlassen.

63.1.2

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

63.1.3

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

63.2 ZULÄSSIGES PERSONAL INNERHALB DES PARC FERME

63.2.1

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

63.2.2

Die *Crews* dürfen den Parc Fermé 10 Minuten vor ihrer Startzeit betreten.

63.3 SCHIEBEN ODER ZIEHEN EINES FAHRZEUGS IM PARC FERMÈ

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

63.4 FAHRZEUGABDECKUNGEN

Die Fahrzeuge dürfen nicht abgedeckt werden.

63.5 REPARATUREN IM PARC FERME

63.5.1

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

63.5.2

Nach vorheriger Zustimmung durch den Rallyeleiter dürfen die Fahrer und bis zu 3 weitere Teammitglieder unter Aufsicht eines zuständigen Sportwarts oder Technischen Kommissars eine neue Scheibe/neue Scheiben einbauen.

63.5.3

Wenn die Reparaturen nicht vor der vorgesehenen Restarzeit *der Crew* abgeschlossen sind, erhält das Team nach der Reparatur eine neue Startzeit. Die Bestrafung hierfür beträgt *1 Minute* je Minute oder Bruchteil einer Minute, *sie darf jedoch die maximal erlaubte Verspätung gemäß Art. 45.1 nicht überschreiten.*

63.6 AKTIVIERUNG DES KRAFTSTOFF-ABSPERRVENTILS

Nicht anwendbar nach diesem Reglement

63.7 PARC FERME NACH DEM ENDE DER RALLYE

Die Teile des Tracking Systems und On-Board Kameras können im Parc Ferme nur mit Zustimmung des Obmanns der Technischen Kommissare und mit Überwachung durch einen Sportwart entfernt werden.

64. RALLYE-ERGEBNISSE

64.1 ERSTELLUNG DER ERGEBNISSE

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

64.2 VERÖFFENTLICHUNG DER ERGEBNISSE

Die zu veröffentlichenden Ergebnisse während der Rallye sind wie folgt:

64.2.1

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

64.2.2

Inoffizielle Zwischenergebnisse: Ergebnisse, die am Ende einer Etappe veröffentlicht werden,

64.2.3

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

64.2.4

Offizielle Endergebnisse: Ergebnisse, die von den Sportkommissaren bestätigt/*unterschrieben* wurden.

64.2.5

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

64.3 GLEICHSTAND BEI EINER RALLYE ODER EINER ETAPPE

Bei Gleichstand bei einer Rallye wird der Bewerber zum Sieger erklärt, der in der ersten Wertungsprüfung der Rallye, die keine Super Special Stage ist, die beste Zeit erreicht hat. Sollte auch hier Zeitgleichheit bestehen, werden die besseren Zeiten der 2., 3., 4. usw. Wertungsprüfung herangezogen. Dieses Prinzip kann zu jederzeit des Wettbewerbs angewendet werden.

64.4 FAIRE UND UNPARTEIISCHE BERICHTERSTATTUNG

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

64.5 BEKANNTGABE VON ERGEBNISSEN

Es ist nicht erlaubt einzelne Etappenergebnisse für Werbezwecke zu veröffentlichen. Die Bewerber können jedoch in Presseinformationen den Hinweis auf einen Etappensieg geben, sofern daraus nicht eine Verbindung zum Endergebnis hergestellt wird.

65. PROTESTE UND BERUFUNGEN

65.1 EINLEGEN EINES PROTESTES ODER EINER BERUFUNG

Alle Proteste und/oder Berufungen müssen gemäß den Bestimmungen des Kapitels 13 und 15 des internationalen Sportgesetzes (ISG) eingereicht werden.

Abweichende DMSB-Regelung: Alternativ kann in der Ausschreibung festgelegt werden, dass Proteste gegen die mutmaßliche Nicht-Übereinstimmung eines Automobils mit den Vorschriften spätestens 30 Minuten nach Ankunft des letzten Teilnehmers der jeweiligen Klasse bzw. des letzten Teilnehmers der Veranstaltung im Parc Fermé einzulegen sind.

65.2 PROTESTKAUTION

Siehe Veranstaltungsausschreibung Art. 15.1 und / oder DMSB-Gebührenordnung. Wenn die Einzahlung per Banküberweisung erfolgt, muss dem Protest ein Zahlungsnachweis beigelegt sein. Andernfalls oder wenn die Sportkommissare der Ansicht sind, dass der Zahlungsnachweis nicht zufriedenstellend ist, ist der Protest nicht zulässig.

65.3 KOSTENVORSCHUSS

65.3.1

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

65.3.2

KOSTEN

Die durch die Arbeit und den Fahrzeugtransport verursachten Kosten müssen vom Protestführer getragen werden, wenn sich der Protest als unbegründet erweist. Andernfalls müssen sie von dem Bewerber, gegen den der Protest gerichtet war, getragen werden, wenn dem Protest stattgegeben wird. Falls sich der Protest als nicht begründet erweist und die durch den Protest verursachten Kosten (Überprüfung, Transport etc.) höher sind als der eingezahlte Kostenvorschuss, so muss der Protestführer die Differenz entrichten. Liegen die Kosten niedriger, wird die Differenz erstattet.

65.4 BERUFUNGEN

Siehe Veranstaltungsausschreibung Art. 15.2 und / oder DMSB-Gebührenordnung

66. RALLYE-SIEGEREHRUNGEN

66.1 RALLYE

Das letzte Wettbewerbselement der Rallye ist die Ziel-Zeitkontrolle.

66.2 SIEGEREHRUNG

siehe Veranstaltungsausschreibung

67. JAHRES-SIEGEREHRUNG DES DMSB

67.1 ANWESENHEITSPFLICHT

Siehe allgemeinen DMSB-Prädikatsbestimmungen Art. 13

67.2 ABWESENHEIT

Siehe allgemeinen DMSB-Prädikatsbestimmungen Art. 13

TESTEN

68. TESTEN

Nur für WRC und ERC

V1 BESTIMMUNGEN FÜR NATIONALE A RALLYES (NAT. A bzw. NAT. A PLUS)

Die Veranstaltungen werden auf der Basis der allgemeinen Bestimmungen mit folgenden Änderungen durchgeführt:

12. ZUGELASSENE FAHRZEUGE *UND KLASSENEINTEILUNG*

12.1 ZUGELASSENE GRUPPEN

Bei nationalen Rallyes sind folgende Fahrzeuge zusätzlich zugelassen:

- Gruppe F gemäß nationalem technischen DMSB - Reglement
- Gruppe G gemäß nationalem technischen DMSB - Reglement
- Fahrzeuge der Gruppen CTC und CGT gemäß technischen DMSB-Reglement, jedoch beschränkt auf die dort enthaltenen Divisionen 1 bis 4, 6, 7,8,9 und 11 bis 14,16
- Historische Fahrzeuge gemäß Bestimmungen des Anhang K zum ISG

12.2 MAXIMALE LEISTUNG

Für alle Fahrzeuggruppen gilt grundsätzlich der Grenzwert von 221 kW (300 PS) (+5% StVZO-Toleranz). Diese Fahrzeuge dürfen max. 221 kW/300 PS in ihren Fahrzeugpapieren stehen haben.

Fahrzeuge mit mehr als 221kW/300 PS sind startberechtigt, wenn das Mindestleistungsgewicht von 3,4 kg/PS bzw. 4,6 kg/kW eingehalten wird. Beispiel: In den

Fahrzeugpapieren stehen 321 PS. Das Fahrzeug muss grundsätzlich $321 \times 3,4 = 1091,4$ kg wiegen. Dabei darf das im jeweiligen Gruppenreglement geforderte Mindestgewicht nicht unterschritten werden. Das Mindestleistungsgewicht des individuellen Fahrzeuges wird ohne Insassen und ohne Nachfüllen oder Ablassen von Flüssigkeiten ermittelt.

Bei der Nennung eines Fahrzeuges nach Art. b) (mehr als 221 kW/300 PS) muss der Teilnehmer die in den Fahrzeugpapieren eingetragene Motorleistung und das tatsächliche Fahrzeuggewichte angeben. Das max. zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeuges darf nicht überschritten werden.

12. 3 Fahrzeuge gemäß Anhang J zum ISG

Klasse	<i>FIA-Gruppen</i>
RC2	Rally2 (VR5) gem. 2022 Anhang J der FIA Art. 261 NR4 über 2000 ccm gem. 2019 Anhang J der FIA Art. 254 S2000-Rally: 2.0 Saug-Motoren gem. 2013 Anhang J der FIA Art. 254A
R-GT	Gruppe R-GT gem. 2019/2020 Anhang J der FIA Art. 256
RC3	Rally3 (Saug-Motoren über 1390 ccm bis 2000 ccm und Turbomotoren über 927 ccm bis 1620 ccm) – homologiert ab 01.01.2021 gem. 2022 Anhang J der FIA Art. 260
RC4	Rally4 (Saug-Motoren über 1390 ccm bis 2000 ccm und Turbomotoren über 927 ccm bis 1333 ccm) - homologiert ab 01.01.2019 gem. 2022 Anhang J der FIA Art. 260, homologiert bis 31.12.2018 gem. 2018 Anhang J der FIA Art. 260 R3 (Saug-Motoren über 1600 ccm bis 2000 ccm und Turbomotoren über 1067 ccm bis 1333 ccm) - homologiert bis 31.12.2019 gem. 2019 Anhang J der FIA Art. 260 R3 (Turbomotoren bis 1620 ccm / nominal) - homologiert bis 31.12.2019 gem. 2019 Anhang J der FIA Art. 260D Gruppe A bis 2000 ccm gem. 2019 Anhang J der FIA Art. 255
RC5	Rally5 (Saug-Motoren bis 1600 ccm und Turbomotoren bis 1333 ccm) - homologiert ab dem 01.01. 2019 gem. 2022 Anhang J der FIA Art. 260 Rally5 (Saug-Motoren bis 1600 ccm und Turbomotoren bis 1067 ccm) - homologiert vor dem 31.12.2018 gem. 2018 Anhang J der FIA Art. 260 Opel ADAM Cup Fahrzeuge gem. technischen Serienbestimmungen ADAC Rallye Cup 2019 inkl. Bulletins

Hierbei gilt die Homologationsverlängerungsliste der FIA (+8 Jahre) siehe DMSB-Homepage

Fahrzeuge der Gruppe Rally2 (VR4K), sog. Rally2 Kit-Cars sind in Deutschland nicht zugelassen.

12. 4

Fahrzeuge gemäß nationalen technischen DMSB Bestimmungen sowie historische Fahrzeuge gemäß Anhang K der FIA.

Klasse	<i>Gruppen/Divisionen/ Hubraumklassen (national verbessert)</i>
NC 1	<p>Gruppe F über 3000 ccm</p> <p><i>Gruppe N über 2000 ccm</i></p> <p>CTC/CGT Division 1.1, 1.2, 1.3, 2.1, 2.2, 2.3, 3.1, 3.2, 3.3 über 3000 ccm Homol.-jahre 1966–inkl. 1981</p> <p>CTC/CGT Division 4.1, 4.2 und 4.3 über 3000 ccm Homol.-jahre 1970–inkl. 1981</p> <p>CTC/CGT Division 6, 6.1, 6.2, 7, 7.1, 7.2 und 8 über 3000 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. <i>2014</i></p> <p>CTC/CGT Division 9, 13, 14 Homol.-jahre bis inkl. <i>2014</i></p> <p>CTC/CGT Division 16 Homol.-jahre bis inkl. 2012</p> <p>FIA Anhang K: Perioden E-J Klassen T, CT, GT, GTS über 3000 ccm</p>
NC 2	<p>Gruppe F über 2000 ccm bis 3000 ccm</p> <p>CTC/CGT Division 1.1, 1.2, 1.3, 2.1, 2.2, 2.3, 3.1, 3.2, 3.3 über 2000 ccm bis 3000 ccm Homol.-jahre 1966–inkl. 1981</p> <p>CTC/CGT Division 4.1, 4.2 und 4.3 über 2000 ccm bis 3000 ccm Homol.-jahre 1970–inkl. 1981</p> <p>CTC/CGT Division 6, 6.1, 6.2, 7, 7.1, 7.2 und 8 über 2000 ccm bis 3000 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. <i>2014</i></p> <p>CTC/CGT Division 12 über 1600 ccm bis 2000 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. <i>2014</i></p> <p>FIA Anhang K: Perioden E-J Klassen T, CT, GT, GTS über 2000 ccm bis 3000 ccm</p>
NC 3	<p>Gruppe F über 1600 ccm bis 2000 ccm</p> <p>CTC/CGT Division 1.1, 1.2, 1.3, 2.1, 2.2, 2.3, 3.1, 3.2, 3.3, über 1600 ccm bis 2000 ccm Homol.-jahre 1966–inkl.1981</p> <p>CTC/CGT Division 4.1, 4.2 und 4.3 über 1600 ccm bis 2000 ccm Homol.-jahre 1970–inkl. 1981</p> <p>CTC/CGT Division 6, 6.1, 6.2, 7, 7.1, 7.2 und 8 über 1600 ccm bis 2000 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. <i>2014</i></p> <p>CTC/CGT Division 11 bis 1600 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. <i>2014</i></p> <p>CTC/CGT Division 12 über 1400 ccm bis 1600 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. <i>2014</i></p> <p>FIA Anhang K: Perioden E-J Klassen T, CT, GT, GTS über 1600 ccm bis 2000 ccm</p>
NC 4	Gruppe F über 1400 ccm bis 1600 ccm

	<p>CTC/CGT Division 1.1, 1.2, 1.3, 2.1, 2.2, 2.3, 3.1, 3.2, 3.3 über 1400 ccm bis 1600 ccm Homol.-jahre 1966–inkl.1981</p> <p>CTC/CGT Division 4.1, 4.2 und 4.3 über 1400 ccm bis 1600 ccm Homol.-jahre 1970–inkl. 1981</p> <p>CTC/CGT Division 6, 6.1, 6.2, 7, 7.1, 7.2 und 8 Über 1400 ccm bis 1600 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2014</p> <p>CTC/CGT Division 12 bis 1400 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2014</p> <p>FIA Anhang K: Perioden E-J Klassen T, CT, GT, GTS über 1400 ccm bis 1600 ccm</p>
NC 5	<p>Gruppe F bis 1400 ccm</p> <p>CTC/CGT Division 1.1, 1.2, 1.3, 2.1, 2.2, 2.3, 3.1, 3.2, 3.3 bis 1400 ccm Homol.-jahre 1966–inkl.1981</p> <p>CTC/CGT Division 4.1, 4.2 und 4.3 bis 1400 ccm Homol.-jahre 1970–inkl. 1981</p> <p>CTC/CGT Division 6, 6.1, 6.2, 7, 7.1, 7.2 und 8 bis 1400 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2014</p> <p>FIA Anhang K: Perioden E-J Klassen T, CT, GT, GTS bis 1400 ccm</p>

Klasse	<i>Gruppe/Leistungsgewichtsklasse (seriennah)</i>
NC 6	Gruppe G LG - kleiner 9 („LG 1“)
NC 7	Gruppe G LG ab 9 - kleiner 11 („LG 2“)
NC 8	Gruppe G LG ab 11 - kleiner 13 („LG 3“)
NC 9	Gruppe G LG ab 13 („LG 4-7“)

12.5. SONDERREGELUNGEN

Ehemalige Gruppe A CTC/CTG der Div. 7 mit seq. Getriebe werden eine Hubraumklasse hochgestuft. Nicht zugelassen sind Fahrzeuge mit der Homologation B-262, B-264, B-275, B-276, B-277, B-279 und B-280.

Fahrzeuge der Gruppe F sind nur zugelassen, wenn dessen Getriebe den Ziffern 1.-6. der Allgemeinen Bestimmungen, Definitionen und Klarstellungen zu technischen Reglements 2022 Absatz 2.7 (DMSB-Handbuch, blauer Teil) entspricht.

Nicht zugelassen sind übliche sequenzielle Sportgetriebe gem. Ziffer 7 vorgenannter Bestimmungen.

Weitere Gruppen und Klassen gem. DMSB-Richtlinien für die Genehmigung einer Serie/Veranstaltung im Automobilsport.

NENNUNGEN

22. NENNVERFAHREN

22.1 ALLGEMEIN - EINREICHUNG DER NENNFORMULARE (NENNANTRAG)

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

Lizenz Stufe A eines anderen ASN ist. Für Fahrer die im Besitz der Fahrerlaubnis für 17-Jährige gem. § 6e StVG sind gilt darüber hinaus Art. 12 (3) der DMSB-Lizenzbestimmungen.

Für Beifahrer genügt neben den vorstehend angeführten Lizenzarten auch eine vom DMSB ausgestellte Nationale Lizenz Stufe B (ab Jahrgang 2006) oder Nationalen Lizenz Stufe C (ab Jahrgang 2007, nur für Beifahrer). Beifahrer unter 18 Jahren benötigen für die Teilnahme an der Rallye die schriftliche Einverständniserklärung des gesetzlichen Vertreters.

25. KLASSEN

25.2 KLASSENZUSAMMENLEGUNGEN (ASN-REGELUNG)

In den Klassen RC2 bis RC5 erfolgt keine Klassenzusammenlegung.

Wenn die Mindestzahl von drei Startern in einer Klassen NC1 bis NC 9 nicht erreicht wird, werden die Teilnehmer in dieser Klasse mit der/den nächsthöheren Klasse/n der gleichen Gruppe zusammengelegt.

- In den Klassen (national verbessert) NC1 bis NC5 wird wie folgt zusammengelegt: mit der/den nächsthöheren Klasse/n NC5-NC4-NC3-NC2-NC1
- In den Klassen (seriennah) NC6 bis NC9 wird wie folgt zusammengelegt: mit der/den nächsthöheren Klasse/n NC9-NC8-NC7-NC6

Maßgeblich bei einer Klassenzusammenlegung ist die vorläufige Starterliste.

KRAFTSTOFF – BETANKUNG

61. TANKEN UND ABLÄUFE (ASN-Regelung)

In Tankzonen und Remote-Tankzonen dürfen ausschließlich Fahrzeuge nachtanken, die über einen FT-Sicherheitstank (gem. Art. 253-14, Anhang J, ISG) verfügen sowie mit FIA-homologierten Tankanschlüssen - so genannte FIA- Ventile (z. B. der Firma Stäubli) - ausgestattet sind und über vorgenannte Ventile betankt und entlüftet werden. Eine Beantragung beim Veranstalter ist notwendig. Nur Kraftstoffe gemäß Art. 62 sind zulässig. Ausdrücklich untersagt wird die Betankung innerhalb des Serviceparks, ausgenommen die unter Artikel 58 beschriebenen Fälle. Fahrzeuge in Kombination von Serientank und FIA-homologierten Tankanschlüssen sind nicht zugelassen.

62. KRAFTSTOFF (ASN-Regelung)

Es dürfen nur handelsübliche (Definition siehe DMSB-Handbuch, blauer Teil) Kraftstoffe (DIN EN 228) gem. Artikel 252-9 im Anhang J zum ISG mit max. 103 Oktan (DMSB-Handbuch, oranger Teil, S. 14f), FIA-Kraftstoff der den Grenzwerten in Artikel 252-9 im Anhang J zum ISG entsprechen muss sowie Dieselmotorkraftstoffe (DIN EN 590) gem. Artikel 252-9 im Anhang J zum ISG verwendet werden.

FIA-Kraftstoff gem. Artikel 252-9 im Anhang J zum ISG ist nur zugelassen, wenn dieser auf der DMSB-Zulassungsliste aufgeführt ist, siehe DMSB-Homepage.

Darüber hinaus können Kraftstoffe aus den in der Ausschreibung/Road Book aufgeführten öffentlichen Tankstellen in den Tank eingefüllt werden. Generell gilt für Kraftstoffe ein maximaler ROZ-Wert von 103.0 Oktan – ausgenommen FIA-Kraftstoffe gem. DMSB-Zulassungsliste. Jegliche Zusätze, mit Ausnahme von Luft- oder Schmieröl bei 2-Taktmotoren, sind verboten.

V2 BESTIMMUNGEN FÜR NATIONALE B RALLYES (RALLYE 35)

Die Veranstaltungen werden auf der Basis der allgemeinen Bestimmungen mit folgenden Änderungen durchgeführt:

1. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Die Ausschreibungen von Rallye 35 müssen der jeweiligen Sportabteilung (ADAC, AvD, DMV und ADMV) mindestens 4 Wochen vor der Veranstaltung zur Genehmigung vorliegen.

2. DEFINITIONEN

2.5 CREW

16-jährige Teilnehmer, die mindestens im Besitz einer Nationalen Lizenz der Stufe B des DMSB, jedoch nicht im Besitz einer Fahrerlaubnis sind, können grundsätzlich nicht als Fahrer an Rallye-Veranstaltungen teilnehmen. Ausnahme: Wenn der Beifahrer mind. 25 Jahre ist, eine Fahrerlaubnis sowie eine Internationale Lizenz der Stufe D-R oder höher besitzt, ist die Teilnahme als Fahrer an Rallyeveranstaltungen ausschließlich innerhalb der Wertungsprüfungen zwischen ZK Start und Stopp mit einem Fahrzeug der Klassen RC4, RC5, NC4 (bis 1600ccm), NC5 (bis 1400ccm), und NC7-NC9 (Gruppe G LG 2-7) erlaubt. Auf den Verbindungsetappen, inkl. Besichtigung im öffentlichen Straßenverkehr muss der Beifahrer das Steuer übernehmen. 16-jährige Teilnehmer mit einer gleichwertigen oder höherwertigen ausländischen Lizenz eines anderen der FIA angeschlossenen ASN sind nach Freigabe des DMSB ebenfalls unter o.g. Bedingungen startberechtigt.

10. CHARAKTERISTIK DER VERANSTALTUNG

10.1.2

Die Dauer einer Rallye 35 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).

10.1.4

WERTUNGSPRÜFUNGLÄNGEN (ASN REGELUNG)

Bei Rallye 35 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

OFFIZIELLE

11. OFFIZIELLE UND DELEGIERTE

11.1 SPORTKOMMISSARE

Das Kollegium der Sportkommissare muss aus mindestens zwei Mitgliedern bestehen.

ZUGELASSENE FAHRZEUGE

12. ZUGELASSENE FAHRZEUGE *UND KLASSENEINTEILUNG*

12.1 ZUGELASSENE GRUPPEN

Bei Rallye 35 sind ausschließlich folgende Fahrzeuge zugelassen:

- Produktionswagen (Gruppe N) gemäß ISG Anhang J
- Fahrzeuge der Gruppe R gemäß ISG Anhang J eingeschränkt *gem. Art. 12.1.1*

- Gruppe F gemäß nationalem technischem DMSB-Reglement bis 3500 ccm Einstufungshubraum
- Gruppe G gemäß nationalem technischem DMSB-Reglement
- Fahrzeuge der Gruppen CTC und CGT gemäß technischem DMSB-Reglement, jedoch beschränkt auf die dort enthaltenen Divisionen 1, 2, 3, 4, 6, 7,8, 11 und 12
- Historische Fahrzeuge gemäß Bestimmungen des Anhang K zum ISG

12.2 MAXIMALE LEISTUNG

- a) Für alle Fahrzeuggruppen gilt grundsätzlich der Grenzwert von 221 kW (300 PS) (+5% StVZO-Toleranz). Diese Fahrzeuge dürfen max. 221 kW/300 PS in ihren Fahrzeugpapieren stehen haben.
- b) Fahrzeuge mit mehr als 221kW/300 PS sind startberechtigt, wenn das Mindestleistungsgewicht von 3,4 kg/PS bzw. 4,6 kg/kW eingehalten wird, jedoch darf eine max. zulässige Motorleistung von 260 kW bzw. 354 PS nicht überschritten werden.
- c) Beispiel: In den Fahrzeugpapieren stehen 230 kW, somit muss das Fahrzeug mindestens 230 x 4,6 = 1058 kg wiegen. Dabei darf das im jeweiligen Gruppenreglement geforderte Mindestgewicht nicht unterschritten werden. Das Mindestleistungsgewicht des individuellen Fahrzeuges wird ohne Insassen und ohne Nachfüllen oder Ablassen von Flüssigkeiten ermittelt.
- d) Bei der Nennung eines Fahrzeuges nach Art. b) (mehr als 221 kW/300 PS) muss der Teilnehmer die in den Fahrzeugpapieren eingetragene Motorleistung und das tatsächliche Fahrzeuggewicht angeben.
- e) Das max. zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeuges darf nicht überschritten werden.

12.3

Fahrzeuge gemäß Anhang J zum ISG, jedoch eingeschränkt ohne die Fahrzeuge der Gruppe Rally2 (VR5), Gruppe A.

Klasse	FIA-Gruppen
RC2	S2000-Rally: 1.6 Turbo-Motoren mit 28mm Air-Restriktor gem. 2013 Anhang J der FIA Art. 255A S2000-Rally: 2.0 Saug-Motoren gem. 2013 Anhang J der FIA Art. 254A
RC3	Rally3 (Saug-Motoren über 1390 ccm bis 2000 ccm und Turbomotoren über 927 ccm bis 1620 ccm) – homologiert ab 01.01.2021 gem. 2022 Anhang J der FIA Art. 260
RC4	Rally4 (Saug-Motoren über 1390 ccm bis 2000 ccm und Turbomotoren über 927 ccm bis 1333 ccm) - homologiert ab 01.01.2019 gem. 2022 Anhang J der FIA Art. 260, homologiert bis 31.12.2018 gem. 2018 Anhang J der FIA Art. 260 R3 (Saug-Motoren über 1600 ccm bis 2000 ccm und Turbomotoren über 1067 ccm bis 1333 ccm) - homologiert bis 31.12.2019 gem. 2019 Anhang J der FIA Art. 260 R3 (Turbomotoren bis 1620 ccm / nominal) - homologiert bis 31.12.2019 gem. 2019 Anhang J der FIA Art. 260D Gruppe A bis 2000 ccm gem. 2019 Anhang J der FIA Art. 255
RC5	Rally5 (Saug-Motoren bis 1600 ccm und Turbomotoren bis 1333 ccm) - homologiert ab dem 01.01. 2019 gem. 2022 Anhang J der FIA Art. 260 Rally5 (Saug-Motoren bis 1600 ccm und Turbomotoren bis 1067 ccm) - homologiert vor dem 31.12.2018 gem. 2018 Anhang J der FIA Art. 260 Opel ADAM Cup Fahrzeuge gem. technischen Serienbestimmungen ADAC Rallye Cup 2019 inkl. Bulletins

Hierbei gilt die Homologationsverlängerungsliste der FIA (+8 Jahre) siehe DMSB-Homepage

Für alle Fahrzeuggruppen und Serien gilt eine max. zulässige Motorleistung von 260 kW bzw. 354 PS.

12. 4

Fahrzeuge gemäß nationalen technischen DMSB-Bestimmungen sowie Historische Fahrzeuge gemäß Anhang K zum ISG

Klasse	<i>Gruppen/Divisionen/ Hubraumklassen (national verbessert)</i>
NC 1	<p>Gruppe F über 3000 ccm bis 3500 ccm</p> <p>Gruppe N über 2000 ccm bis 3500 ccm</p> <p>CTC/CGT Division 1.1, 1.2, 1.3, 2.1, 2.2, 2.3, 3.1, 3.2, 3.3 über 3000 ccm Homol.-jahre 1966–inkl. 1981</p> <p>CTC/CGT Division 4.1, 4.2 und 4.3 über 3000 ccm Homol.-jahre 1970–inkl. 1981</p> <p>CTC/CGT Division 6, 6.1, 6.2, 7, 7.1, 7.2 und 8 über 3000 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2014</p> <p>FIA Anhang K: Perioden E-J Klassen T, CT, GT, GTS über 3000 ccm</p>
NC 2	<p>Gruppe F über 2000 ccm bis 3000 ccm</p> <p>CTC/CGT Division 1.1, 1.2, 1.3, 2.1, 2.2, 2.3, 3.1, 3.2, 3.3 über 2000 ccm bis 3000 ccm Homol.-jahre 1966–inkl. 1981</p> <p>CTC/CGT Division 4.1, 4.2 und 4.3 über 2000 ccm bis 3000 ccm Homol.-jahre 1970–inkl. 1981</p> <p>CTC/CGT Division 6, 6.1, 6.2, 7, 7.1, 7.2 und 8 über 2000 ccm bis 3000 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2014</p> <p>CTC/CGT Division 12 über 1600 ccm bis 2000 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2014</p> <p>FIA Anhang K: Perioden E-J Klassen T, CT, GT, GTS über 2000 ccm bis 3000 ccm</p>
NC 3	<p>Gruppe F über 1600 ccm bis 2000 ccm</p> <p>CTC/CGT Division 1.1, 1.2, 1.3, 2.1, 2.2, 2.3, 3.1, 3.2, 3.3, über 1600 ccm bis 2000 ccm Homol.-jahre 1966–inkl.1981</p> <p>CTC/CGT Division 4.1, 4.2 und 4.3 über 1600 ccm bis 2000 ccm Homol.-jahre 1970–inkl. 1981</p> <p>CTC/CGT Division 6, 6.1, 6.2, 7, 7.1, 7.2 und 8 über 1600 ccm bis 2000 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2014</p> <p>CTC/CGT Division 11 bis 1600 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2014</p> <p>CTC/CGT Division 12 über 1400 ccm bis 1600 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2014</p> <p>FIA Anhang K: Perioden E-J Klassen T, CT, GT, GTS über 1600 ccm bis 2000 ccm</p>
NC 4	<p>Gruppe F über 1400 ccm bis 1600 ccm</p> <p>CTC/CGT Division 1.1, 1.2, 1.3, 2.1, 2.2, 2.3, 3.1, 3.2, 3.3 über 1400 ccm bis 1600 ccm Homol.-jahre 1966–inkl.1981</p> <p>CTC/CGT Division 4.1, 4.2 und 4.3 über 1400 ccm bis 1600 ccm Homol.-jahre 1970–inkl. 1981</p> <p>CTC/CGT Division 6, 6.1, 6.2, 7, 7.1, 7.2 und 8</p>

	Über 1400 ccm bis 1600 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2014 CTC/CGT Division 12 bis 1400 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2014 FIA Anhang K: Perioden E-J Klassen T, CT, GT, GTS über 1400 ccm bis 1600 ccm
NC 5	Gruppe F bis 1400 ccm CTC/CGT Division 1.1, 1.2, 1.3, 2.1, 2.2, 2.3, 3.1, 3.2, 3.3 bis 1400 ccm Homol.-jahre 1966–inkl.1981 CTC/CGT Division 4.1, 4.2 und 4.3 bis 1400 ccm Homol.-jahre 1970–inkl. 1981 CTC/CGT Division 6, 6.1, 6.2, 7, 7.1, 7.2 und 8 bis 1400 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2014 FIA Anhang K: Perioden E-J Klassen T, CT, GT, GTS bis 1400 ccm

Klasse	Gruppen/Leistungsgewichtsklassen (Seriennah)
NC 6	Gruppe G LG - kleiner 9 („LG 1“)
NC 7	Gruppe G LG ab 9 - kleiner 11 („LG 2“)
NC 8	Gruppe G LG ab 11 - kleiner 13 („LG 3“)
NC 9	Gruppe G LG ab 13 („LG 4-7“)

12.5 SONDERREGELUNGEN

Ehemalige Gruppe A CTC/CTG der Div. 7 mit seq. Getriebe werden eine Hubraumklasse hochgestuft. Nicht zugelassen sind Fahrzeuge mit der Homologation B-262, B-264, B-275, B-276, B-277, B-279 und B-280.

Fahrzeuge der Gruppe F sind nur zugelassen, wenn dessen Getriebe den Ziffern 1.-6. der Allgemeinen Bestimmungen, Definitionen und Klarstellungen zu technischen Reglements 2022 Absatz 2.7 (DMSB-Handbuch, blauer Teil) entspricht.

Nicht zugelassen sind übliche sequenzielle Sportgetriebe gem. Ziffer 7 vorgenannter Bestimmungen.

Weitere Gruppen und Klassen gem. DMSB-Richtlinien für die Genehmigung einer Serie/Veranstaltung im Automobilsport.

Bei Zulassung von Historischen Fahrzeugen gemäß Anhang K zum ISG ist ein Technischer Kommissar der Stufe A vorgeschrieben. Darüber hinaus gelten die zusätzlichen Bestimmungen des Art. 12.3 Rallyereglement.

REIFEN UND FELGEN

13. ALLGEMEINES

Die gesamte Fahrtstrecke der Veranstaltung muss mit einem Satz Reifen befahren werden. Es dürfen höchstens 2 Reservereifen, welche auch dem jeweiligen technischen Reglement entsprechen müssen, mitgeführt werden. Die Reifen werden gekennzeichnet. Alle gekennzeichneten Reifen müssen bis zum Ende des Parc Fermé am bzw. im Fahrzeug verbleiben. Wird eine Einführungsrunde gefahren, so erfolgt die Registrierung der Reifen nach dieser Einführungsrunde. Das Serviceverbot gilt infolgedessen erst ab der Markierung durch die Technischen Kommissare.

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

STANDARDdokUMENTE UND ZEITPLÄNE

19. DMSB STANDARDdokUMENTE

19.1 ALLGEMEINES

Rallye Guide (elektronisches Format) empfohlen.

19.2 ROAD BOOK

Die Vorgaben des Anhang II Standard-Dokumente werden empfohlen.

NENNUNGEN

22. NENNVERFAHREN

22.1 ALLGEMEIN - EINREICHUNG DER NENNFORMULARE (NENNANTRAG)

Nennberechtigt ist jede natürliche oder juristische Person, die Inhaber einer für das laufende Jahr vom DMSB ausgestellten gültigen Internationalen Lizenz, einer Nationalen EU-Profi-Lizenz, einer Nationalen Lizenz Stufe A, Nationale Lizenz Stufe B, einer Nationalen Lizenz der Stufe C oder Inhaber einer Nationalen EU-Profi -Lizenz, bzw. einer Nationalen Lizenz Stufe A eines anderen ASN ist. Für Fahrer die im Besitz der Fahrerlaubnis für 17-Jährige gem. § 6e StVG sind, gilt darüber hinaus Art. 12 (3) der DMSB-Lizenzbestimmungen.

Für Beifahrer genügt neben den vorstehend angeführten Lizenzarten auch eine vom DMSB ausgestellte Nationale Lizenz Stufe B (ab Jahrgang 2006) oder Nationalen Lizenz Stufe C (ab Jahrgang 2007, nur für Beifahrer). Beifahrer unter 18 Jahren benötigen für die Teilnahme an der Rallye die schriftliche Einverständniserklärung des gesetzlichen Vertreters.

23. NENNSCHLUSS

23.1 EINHALTUNG DES NENNSCHLUSSES

Der Nennschluss darf nicht später als 4 Tage vor dem Beginn der Besichtigungsfahrten der Rallye liegen.

25. KLASSEN

25.2 KLASSENZUSAMMENLEGUNGEN (ASN-REGELUNG)

In den Klassen RC2 bis RC5 erfolgt keine Klassenzusammenlegung.

Wenn die Mindestzahl von drei Startern in einer Klasse nicht erreicht werden kann, werden die Teilnehmer in dieser Klasse mit der/den nächsthöheren Klasse/n der gleichen Gruppe zusammengelegt.

In den Klassen (national verbessert) NC1 bis NC5 wird wie folgt zusammengelegt: mit der/den nächsthöheren Klasse/n NC5-NC4-NC3-NC2-NC1

In den Klassen (serienah) NC6 bis NC9 wird wie folgt zusammengelegt: mit der/den nächsthöheren Klasse/n NC9-NC8-NC7-NC6
Maßgebend bei einer Klassenzusammenlegung ist die vorläufige Starterliste.

FAHRZEUG-KENNZEICHNUNG

28. FAHRER UND BEIFAHRERNAME

Die Teilnehmer sind von dieser Regelung ausgenommen.

WERTUNGSPRÜFUNGEN

48. WERTUNGSPRÜFUNGSSTART

48.1.2

ERHÖHUNG DER RUNDENZAHL (ASN-REGELUNG)

c) Stehender Start mit Gruppeneinstellung

Diese Startart ist bei einer Rallye 35 nicht zugelassen.

a) und b) Bei Rallyes 35 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.

Diese Ausnahme muss in der Veranstaltungsausschreibung angegeben werden.

51. SUPER SPECIAL STAGE

Keine SUPER SPECIAL STAGES

54. RE-START NACH AUSFALL

Re-Start nach Ausfall findet keine Anwendung.

55. REPARATUREN VOR EINEM RE-START

Reparaturen vor einem Re-Start findet keine Anwendung.

SERVICE

56. SERVICEARBEITEN – ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

56.1 SERVICEARBEITEN

Bei Rallyes 35 dürfen die Arbeiten nur durch die Fahrer ausgeführt werden. Reparaturen mittels nicht im Fahrzeug befindlicher Ersatzteile und Werkzeuge sowie Arbeiten am Fahrzeug durch andere Personen führen zum Wertungsverlust.

60. REMOTE SERVICE ZONEN (RSZ)

60.5 REIFENMONTAGEZONE (RMZ, ENGL.: TFZ)

Keine Anwendung bei Rallye 35 bzw. Rallye 35/NEAFP

KRAFTSTOFF – BETANKUNG

61. TANKEN UND ABLÄUFE (ASN-Regelung)

61.1.1

Die Fahrzeuge dürfen grundsätzlich nur in den vom Veranstalter im Road Book und in der Veranstaltungsausschreibung vorgesehenen öffentlichen Tankstellen an den dort installierten Zapfsäulen direkt mit der Zapfpistole (ohne Zwischenstück) betankt werden.

62. KRAFTSTOFF (ASN-Regelung)

Es dürfen nur handelsübliche (Definition siehe DMSB-Handbuch, blauer Teil) Kraftstoffe (DIN EN 228) gem. Artikel 252-9 im Anhang J zum ISG mit max. 103 Oktan (DMSB-Handbuch, oranger Teil, S. 14f), sowie Dieselmotorkraftstoffe (DIN EN 590) gem. Artikel 252-9 im Anhang J zum ISG verwendet werden. Kraftstoffe dürfen nur aus den in der Ausschreibung/ Road Book aufgeführten öffentlichen Tankstellen in den Tank eingefüllt werden. Jegliche Zusätze, mit Ausnahme von Luft- oder Schmieröl bei 2-Taktmotoren, sind verboten.

V3 BESTIMMUNGEN FÜR NATIONALE B RALLYES (RALLYE 70)

Die Veranstaltungen werden auf der Basis des RyR. 2022 V2 mit folgenden Änderungen durchgeführt:

1. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Die Ausschreibungen von Rallye 70 müssen dem DMSB mindestens 4 Wochen vor der Veranstaltung zur Genehmigung vorliegen.

10. CHARAKTERISTIK DER VERANSTALTUNG

10.1.2

Die Dauer einer Rallye 70 ist auf einen Kalendertag begrenzt. Am Tag davor darf nur die freiwillige Dokumenten-, Technische Abnahme und eine freiwillige Besichtigung der Wertungsprüfungen stattfinden.

10.1.4

WERTUNGSPRÜFUNGLÄNGEN (ASN-Regelung)

Bei der Rallye muss die Gesamt-WP-Länge minimal 45 km und maximal 70 km betragen.

Die Länge der Wertungsprüfungen auf Bestzeit darf max. 15 km betragen, welche maximal 2-fach befahren werden dürfen. Grundsätzlich darf eine (1) Wertungsprüfung als Rundkurs ausgeführt sein, der max. 2-fach befahren werden darf.

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

ZUGELASSENE FAHRZEUGE

12. ZUGELASSENE FAHRZEUGE UND KLASSENEINTEILUNG

12.1 ZUGELASSENE GRUPPEN

Bei Rallye 70 sind ausschließlich folgende Fahrzeuge zugelassen:

- Produktionswagen (Gruppe N) gemäß ISG Anhang J
- Fahrzeuge der Gruppe R gemäß ISG Anhang J (beschränkt auf Rally5, Rally4, Rally3, und [Rally2](#))
- Fahrzeuge der Gruppe Super 2000 Rally gemäß ISG Anhang J 2013, Art. 254A
- Fahrzeuge der Gruppe Super 2000 Rally gemäß ISG Anhang J 2013 Art. 255 A mit einem Restriktor gemäß Art. 255A-5.1.1-b von maximal 28 mm Innendurchmesser.
- Gruppe F gemäß nationalem technischem DMSB-Reglement bis 3500 ccm Einstufungshubraum
- Gruppe G gemäß nationalem technischem DMSB-Reglement
- Fahrzeuge der Gruppen CTC und CGT gemäß technischem DMSB-Reglement, jedoch beschränkt auf die dort enthaltenen Divisionen 1, 2, 3, 4, 6, 7,8, 11, 12 [und 16](#)
- Historische Fahrzeuge gemäß Bestimmungen des Anhang K zum ISG

12.2 MAXIMALE LEISTUNG

- a) Für alle Fahrzeuggruppen gilt grundsätzlich der Grenzwert von 221 kW (300 PS) (+5% StVZO-Toleranz). Diese Fahrzeuge dürfen max. 221 kW/300 PS in ihren Fz.-Papieren stehen haben.
- b) Fahrzeuge mit mehr als 221kW/300 PS sind startberechtigt, wenn das Mindestleistungsgewicht von 3,4 kg/PS bzw. 4,6 kg/kW eingehalten wird, jedoch darf eine max. zulässige Motorleistung von 260 kW bzw. 354 PS nicht überschritten werden.
- c) Beispiel: In den Fahrzeugpapieren stehen 230 kW, somit muss das Fahrzeug mindestens 230 x 4,6 = 1058 kg wiegen. Dabei darf das im jeweiligen Gruppenreglement geforderte Mindestgewicht nicht unterschritten werden. Das Mindestleistungsgewicht des individuellen Fahrzeuges wird ohne Insassen und ohne Nachfüllen oder Ablassen von Flüssigkeiten ermittelt.
- d) Bei der Nennung eines Fahrzeuges nach Art. b) (mehr als 221 kW/300 PS) muss der Teilnehmer die in den Fahrzeugpapieren eingetragene Motorleistung und das tatsächliche Fahrzeuggewichte angeben.
- e) Das max. zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeuges darf nicht überschritten werden.

12.3

Fahrzeuge gemäß Anhang J zum ISG, jedoch eingeschränkt ohne die Fahrzeuge der Gruppen Gruppe A *über 2000ccm*.

Fahrzeuge aller Gruppen nennen für die Veranstaltung entsprechend nachfolgender Tabelle:

Klasse	FIA-Gruppen
RC2	Rally2 (VR5) gem. 2022 Anhang J der FIA Art. 261 S2000-Rally: 1.6 Turbo-Motoren mit 28mm Air-Restriktor gem. 2013 Anhang J der FIA Art. 255A S2000-Rally: 2.0 Saug-Motoren gem. 2013 Anhang J der FIA Art. 254A
RC3	Rally3 (Saug-Motoren über 1390 ccm bis 2000 ccm und Turbomotoren über 927 ccm bis 1620 ccm) – homologiert ab 01.01.2021 gem. 2022 Anhang J der FIA Art. 260
RC4	Rally4 (Saug-Motoren über 1390 ccm bis 2000 ccm und Turbomotoren über 927 ccm bis 1333 ccm) - homologiert ab 01.01.2019 gem. 2022 Anhang J der FIA Art. 260, homologiert bis 31.12.2018 gem. 2018 Anhang J der FIA Art. 260 R3 (Saug-Motoren über 1600 ccm bis 2000 ccm und Turbomotoren über 1067 ccm bis 1333 ccm) - homologiert bis 31.12.2019 gem. 2019 Anhang J der FIA Art. 260 R3 (Turbomotoren bis 1620 ccm / nominal) - homologiert bis 31.12.2019 gem. 2019 Anhang J der FIA Art. 260D Gruppe A bis 2000 ccm gem. 2019 Anhang J der FIA Art. 255
RC5	Rally5 (Saug-Motoren bis 1600 ccm und Turbomotoren bis 1333 ccm) - homologiert ab dem 01.01. 2019 gem. 2022 Anhang J der FIA Art. 260 Rally5 (Saug-Motoren bis 1600 ccm und Turbomotoren bis 1067 ccm) - homologiert vor dem 31.12.2018 gem. 2018 Anhang J der FIA Art. 260 Opel ADAM Cup Fahrzeuge gem. technischen Serienbestimmungen ADAC Rallye Cup 2019 inkl. Bulletins

**Ausschließlich startberechtigt insofern nicht zeitgleich eine DRM-Prädikatsveranstaltung stattfindet. Hierbei gilt die Homologationsverlängerungsliste der FIA (+8 Jahre) siehe [DMSB-Homepage](#) Für alle Fahrzeuggruppen und Serien gilt eine max. zulässige Motorleistung von 260 kW bzw. 354 PS.*

12.4

Fahrzeuge gemäß nationalen technischen DMSB-Bestimmungen sowie Historische Fahrzeuge gemäß Anhang K zum ISG

Klasse	<i>Gruppen/Divisionen/Hubraumklassen (national verbessert)</i>
NC 1	Gruppe F über 3000 ccm bis 3500 ccm Gruppe N über 2000 ccm bis 3500 ccm CTC/CGT Division 1.1, 1.2, 1.3, 2.1, 2.2, 2.3, 3.1, 3.2, 3.3 über 3000 ccm Homol.-jahre 1966–inkl. 1981 CTC/CGT Division 4.1, 4.2 und 4.3 über 3000 ccm Homol.-jahre 1970–inkl. 1981 CTC/CGT Division 6, 6.1, 6.2, 7, 7.1, 7.2 und 8 über 3000 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2014 CTC/CGT Division 16 Homol.-jahre bis inkl. 2012 FIA Anhang K: Perioden E-J Klassen T, CT, GT, GTS über 3000 ccm
NC 2	Gruppe F über 2000 ccm bis 3000 ccm

	<p>CTC/CGT Division 1.1, 1.2, 1.3, 2.1, 2.2, 2.3, 3.1, 3.2, 3.3 über 2000 ccm bis 3000 ccm Homol.-jahre 1966–inkl. 1981</p> <p>CTC/CGT Division 4.1, 4.2 und 4.3 über 2000 ccm bis 3000 ccm Homol.-jahre 1970–inkl. 1981</p> <p>CTC/CGT Division 6, 6.1, 6.2, 7, 7.1, 7.2 und 8 über 2000 ccm bis 3000 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2014</p> <p>CTC/CGT Division 12 über 1600 ccm bis 2000 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2014</p> <p>FIA Anhang K: Perioden E-J Klassen T, CT, GT, GTS über 2000 ccm bis 3000 ccm</p>
NC 3	<p>Gruppe F über 1600 ccm bis 2000 ccm</p> <p>CTC/CGT Division 1.1, 1.2, 1.3, 2.1, 2.2, 2.3, 3.1, 3.2, 3.3, über 1600 ccm bis 2000 ccm Homol.-jahre 1966–inkl.1981</p> <p>CTC/CGT Division 4.1, 4.2 und 4.3 über 1600 ccm bis 2000 ccm Homol.-jahre 1970–inkl. 1981</p> <p>CTC/CGT Division 6, 6.1, 6.2, 7, 7.1, 7.2 und 8 über 1600 ccm bis 2000 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2014</p> <p>CTC/CGT Division 11 bis 1600 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2014</p> <p>CTC/CGT Division 12 über 1400 ccm bis 1600 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2014</p> <p>FIA Anhang K: Perioden E-J Klassen T, CT, GT, GTS über 1600 ccm bis 2000 ccm</p>
NC 4	<p>Gruppe F über 1400 ccm bis 1600 ccm</p> <p>CTC/CGT Division 1.1, 1.2, 1.3, 2.1, 2.2, 2.3, 3.1, 3.2, 3.3 über 1400 ccm bis 1600 ccm Homol.-jahre 1966–inkl.1981</p> <p>CTC/CGT Division 4.1, 4.2 und 4.3 über 1400 ccm bis 1600 ccm Homol.-jahre 1970–inkl. 1981</p> <p>CTC/CGT Division 6, 6.1, 6.2, 7, 7.1, 7.2 und 8 Über 1400 ccm bis 1600 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2014</p> <p>CTC/CGT Division 12 bis 1400 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2014</p> <p>FIA Anhang K: Perioden E-J Klassen T, CT, GT, GTS über 1400 ccm bis 1600 ccm</p>
NC 5	<p>Gruppe F bis 1400 ccm</p> <p>CTC/CGT Division 1.1, 1.2, 1.3, 2.1, 2.2, 2.3, 3.1, 3.2, 3.3 bis 1400 ccm Homol.-jahre 1966–inkl.1981</p> <p>CTC/CGT Division 4.1, 4.2 und 4.3 bis 1400 ccm Homol.-jahre 1970–inkl. 1981</p> <p>CTC/CGT Division 6, 6.1, 6.2, 7, 7.1, 7.2 und 8 bis 1400 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2014</p> <p>FIA Anhang K: Perioden E-J Klassen T, CT, GT, GTS bis 1400 ccm</p>
Klasse	Gruppen/Leistungsgewichtsklassen (Seriennah)
NC 6	Gruppe G LG - kleiner 9 („LG 1“)
NC 7	Gruppe G LG ab 9 - kleiner 11 („LG 2“)

NC 8	Gruppe G LG ab 11 - kleiner 13 („LG 3“)
NC 9	Gruppe G LG ab 13 („LG 4-7“)

12.5 SONDERREGELUNGEN

Ehemalige Gruppe A CTC/CTG der Div. 7 mit seq. Getriebe werden eine Hubraumklasse hochgestuft. Nicht zugelassen sind Fahrzeuge mit der Homologation B-262, B-264, B-275, B-276, B-277, B-279 und B-280.

Fahrzeuge der Gruppe F sind nur zugelassen, wenn dessen Getriebe den Ziffern 1.-6. der Allgemeinen Bestimmungen, Definitionen und Klarstellungen zu technischen Reglements 2022 Absatz 2.7 (DMSB-Handbuch, blauer Teil) entspricht.

Nicht zugelassen sind übliche sequenzielle Sportgetriebe gem. Ziffer 7 vorgenannter Bestimmungen.

Weitere Gruppen und Klassen gem. DMSB-Richtlinien für die Genehmigung einer Serie/Veranstaltung im Automobilsport.

Bei Zulassung von Historische Fahrzeuge gemäß Anhang K zum ISG ist ein Technischer Kommissar der Stufe A vorgeschrieben. Darüber hinaus gelten die zusätzlichen Bestimmungen des Art. 12.3 Rallyereglement.

NENNUNGEN

25. KLASSEN

25.2 KLASSENZUSAMMENLEGUNGEN (ASN-REGELUNG)

In den Klassen RC2 bis RC5 erfolgt keine Klassenzusammenlegung.

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

In den Klassen (national verbessert) NC1 bis NC5 wird wie folgt zusammengelegt: mit der/den nächst höheren Klasse/n NC5-NC4-NC3-NC2-NC1

In den Klassen (seriennah) NC6 bis NC9 wird wie folgt zusammengelegt: mit der/den nächst höheren Klasse/n NC9-NC8-NC7-NC6

Maßgebend bei einer Klassenzusammenlegung ist die vorläufige Starterliste.

WERTUNGSPRÜFUNGEN

48. WERTUNGSPRÜFUNGSSTART

48.1.2

ERHÖHUNG DER RUNDENZAHL (ASN-REGELUNG)

c) Stehender Start mit Gruppenaufstellung

Diese Startart ist bei einer Rallye 70 nicht zugelassen.

a) und b) Bei Rallyes 70 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.

Diese Ausnahme muss in der Veranstaltungsausschreibung angegeben werden.

54. RE-START NACH AUSFALL

Re-Start nach Ausfall findet keine Anwendung.

55. REPARATUREN VOR EINEM RE-START

Reparaturen vor einem Re-Start findet keine Anwendung.

SERVICE

56. SERVICEARBEITEN – ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

56.1 SERVICEARBEITEN

Bei der Rallye dürfen die Arbeiten nur durch das Fahrer -Team ausgeführt werden. Reparaturen mittels nicht im Fahrzeug befindlicher Ersatzteile und Werkzeuge sowie Arbeiten am Fahrzeug durch andere Personen führen zum Wertungsverlust.

60. REMOTE SERVICE ZONEN (RSZ)

REIFENMONTAGEZONE (RMZ, ENGL.: TFZ)

In Ausnahmefällen kann der Veranstalter maximal eine (1) Reifenmontagezone (RMZ) gemäß RyR. 2022 Art. 60.5 vorsehen, die in der Veranstaltungsausschreibung angegeben werden müssen *in der auch Schweinwerfer montiert werden können.*

KRAFTSTOFF- BETANKUNG

61. TANKEN UND ABLÄUFE (ASN-Regelung)

Es gelten die Bestimmungen gemäß V1 Art. 61.

62. KRAFTSTOFF (ASN-Regelung)

Es dürfen nur handelsübliche (Definition siehe DMSB-Handbuch, blauer Teil) Kraftstoffe (DIN EN 228) gem. Artikel 252-9 im Anhang J zum ISG mit max. 103 Oktan ROZ (DMSB-Handbuch, oranger Teil, S. 14f), FIA-Kraftstoff der den Grenzwerten in Artikel 252-9 im Anhang J zum ISG entsprechen muss, sowie Dieselmotoren (DIN EN 590) gem. Artikel 252-9 im Anhang J zum ISG verwendet werden.

Kraftstoffe dürfen nur aus den in der Ausschreibung/ Road Book aufgeführten öffentlichen Tankstellen in den Tank eingefüllt werden. Jegliche Zusätze, mit Ausnahme von Luft- oder Schmieröl bei 2-Taktmotoren, sind verboten.

Der Veranstalter muss min. eine Referenztankstelle benennen aus welchen die Kraftstoffe für die Tanksysteme innerhalb der Tankzone befüllt werden müssen. Diese Referenztankstelle muss über Kraftstoff mit max. 103.0 Oktan verfügen.

ANHANG I – FIA KONTROLLSTELLENSCHILDER

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

Weitere Standardschilder (Durchmesser der Schilder: mind. 55 cm)

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

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

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

Zeitkontrolle



Farbe Anfang der Kontrollzone: GELB
Farbe Kontrollposten: RÖT

WP Start



Farbe: ROT

Ziellinie (fliegend)



Farbe Anfang der Kontrollzone: GELB
Farbe Kontrollposten: ROT

Stoppkontrolle



Farbe: ROT

Ende der Kontrollzone



Farbe: BEIGE

Durchfahrtskontrolle



Farbe Anfang der Kontrollzone: GELB
Farbe Kontrollposten: ROT

Anfang der Tankzone



Farbe: BLAU

Ende der Tankzone



Farbe: BLAU

Hauptfunkposten



Farbe Hinweis auf Posten: GELB
Farbe Kontrollposten: BLAU

Rettungsposten



Farbe Hinweis auf Posten: GELB
Farbe Kontrollposten: BLAU

**Anfang der
Reifenmarkierung /
Reifenkontrolle**



Farbe: BLAU

**Ende der
Reifenmarkierung /
Reifenkontrolle**



Farbe: BLAU

ANHANG II - STANDARD-DOKUMENTE

INHALT

Alle Informationen und Inhaltsbestimmungen nachstehender Dokumente sind im Internet unter www.dmsb.de abzurufen.

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

ANHANG III - SICHERHEIT

SICHERHEITSBESTIMMUNGEN FÜR AUTOMOBIL-RALLYES AUF GRUNDLAGE DES ISG DER FIA, ANH. H, ARTIKEL 5

5.1 Allgemeines

Die Anwendung der nachfolgenden Bestimmungen ist verpflichtend, sie müssen jedoch nicht in der Rallye-Ausschreibung veröffentlicht werden.

Jedem Veranstalter ist es erlaubt, zusätzliche Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit der Zuschauer und der Crews einzuführen.

Der Rallyeleiter ist für die Anwendung dieser Bestimmungen verantwortlich.

Für Läufe zur FIA World Rally Championship ist die Anwesenheit eines FIA Sicherheitsbeauftragten und eines Medizinischen Beauftragten der FIA vorgeschrieben.

Für alle anderen FIA-Meisterschaftsläufe kann eine FIA Sicherheitsbeauftragter und/oder ein Medizinischer Beauftragter der FIA benannt werden; in einem solchen Fall entsprechen deren Aufgaben und Rechte denen wie in den Wettbewerbsbestimmungen für die FIA World Rally Championship (nachfolgend „WRC“ bezeichnet).

Durch den DMSB können in seinem Zuständigkeitsbereich zu allen Rallyes DMSB Safety Delegates benannt und entsandt werden, deren Aufgaben und Befugnisse in nationalen Guidelines festgelegt sind.

5.2 Sicherheitsplan und Administration

5.2.1

ES MUSS EIN SICHERHEITSPLAN ERSTELLT WERDEN, DER DIE NACHFOLGENDEN PUNKTE BEINHALTET:

- *Den Ort des Rallyezentrums (Rallyeleitung)*
- *Die Namen der verantwortlichen Personen:*
 - o *Rallyeleiter*
 - o *Stellvertretende Rallyeleiter*
 - o *Medizinischer Einsatzleiter*
 - o *Leiter der Streckensicherung*
 - o *Für Sicherheit zuständige Sicherheitsbeauftragte für jede Wertungsprüfung*
- *Adressen und Telefonnummern der verschiedenen Sicherheitsdienste:*
 - o *Polizei*
 - o *Krankenhäuser*
 - o *Ärztlicher Rettungsdienst*
 - o *Feuerwehren*
 - o *Abschleppdienste*
 - o *Rotes Kreuz (oder ähnliche Einrichtung)*
- *Die komplette Streckenführung mit detaillierten Verbindungs-Abschnitten.*

- Den Sicherheitsplan für jede Wertungsprüfung mit Aufführung aller wichtiger Offiziellen, Rettungsdienste für diese Wertungsprüfung, Telefonnummern usw. sowie eine detaillierte Karte der Wertungsprüfung.
- Der Veranstalter und der Rallyeleiter müssen für jede Wertungsprüfung eine Alternativstrecke vorsehen, die bei einem Abbruch verwendet wird (siehe 5.4.2.6).

Für Rallyes mit dem Status Nat. A und Rallye 70, wird ein Sicherheitsplan gem. Art. 5.2.1. vorgeschrieben, bei Rallye 35 sind Form und Inhalt freigestellt. Der Sicherheitsplan ist durch den Veranstalter im DMSBnet hochzuladen.

5.2.2

IM SICHERHEITSPLAN MÜSSEN INSBESONDERE DIE PROBLEME AUFGEFÜHRT SEIN, DIE SICH IN DEN NACHFOLGENDEN BEREICHEN ERGEBEN KÖNNTEN:

- Sicherheit der Zuschauer
- Sicherheit der teilnehmenden Teams
- Sicherheit der Offiziellen der Veranstaltung.

Er muss weiterhin beinhalten:

- Einzelheiten zu den Standorten der Rettungsstationen,
- Anweisungen für die Intervention,
- Rettungswege,
- die Krankenhäuser, die kontaktiert wurden und die in einem Notfall angefahren werden.

5.2.3

Für den Fall eines Massenunfalls oder mehrere Unfälle, welche die Möglichkeiten der Rettungsdienste Vor-Ort überschreiten, sollte vorab Kontakt mit der Person aufgenommen werden, die für den Notfallplan, gemäß gesetzlicher Bestimmungen des betreffenden Landes, verantwortlich ist.

Die ausgewählten Krankenhäuser müssen bis spätestens 15 Tage vor der Rallye schriftlich kontaktiert werden mit der Bitte, dass die Notaufnahmen in Bereitschaft versetzt werden.

Bei allen Veranstaltungen wird die schriftliche Kontaktaufnahme mit den ausgewählten Krankenhäusern freigestellt, jedoch sind die zuständigen Rettungsleitstellen (ILS) nachweislich zu informieren. Für jede Veranstaltung sollte ein Notfallplan erstellt werden.

5.2.4

LEITER DER STRECKENSICHERUNG

In der Rallye-Ausschreibung wird ein Leiter der Streckensicherung benannt. Er ist Mitglied des Organisationskomitees und arbeitet bei der Erstellung des Sicherheitsplanes mit.

Während der Rallye steht er in ständigem Kontakt mit der Rallyeleitung, dem Medizinischen Einsatzleiter und den Starts der verschiedenen Wertungsprüfungen (per Telefon oder Funk).

Er ist für die Anwendung und Ausführung des Sicherheitsplanes verantwortlich.

Bei allen Veranstaltungen müssen zwischen den Wertungsprüfungen und der Rallyeleitung zwei verschiedene Kommunikationsmöglichkeiten z.B. Funk und Telefon vorhanden sein.

5.2.5

SICHERHEITSBEAUFTRAGTER FÜR DIE WERTUNGSPRÜFUNG

Für jede Wertungsprüfung gibt es einen Sicherheitsbeauftragten, der den Leiter der Streckensicherung unterstützt.

Der Sicherheitsbeauftragte für die Wertungsprüfung ist für die Überprüfung der Wertungsprüfung und deren Übereinstimmung mit dem Sicherheitsplan vor Durchfahrt des 0-Fahrzeuges verantwortlich.

Bei allen Veranstaltungen sind der WP-Leiter und sein Stellvertreter der Sicherheitsbeauftragte für die Wertungsprüfung.

5.2.6

OFFIZIELLE UND STRECKENPOSTEN

Der Veranstalter muss sicherstellen, dass die Offiziellen sich in Ausübung ihrer Aufgaben keinerlei Gefahren aussetzen.

Es liegt in der Verantwortung des Veranstalters sicherzustellen, dass die Offiziellen in dieser Beziehung entsprechend geschult sind.

Das Personal sollte entsprechende Kennzeichnungen (Tabards) tragen. Die empfohlenen Farben sind:

- * Streckenposten: Orange
- * Sicherheitsbeauftragter: Orange mit weißem Streifen und Text
- * Kontrollstellenleiter: Blau mit weißem Streifen und Text

- * Media: Grün
- * Wertungsprüfungsleiter: Rot mit Text
- * Teilnehmer-Verbindungsleute: Rote Jacke oder rotes Tabard
- * Ärzte: Weiß
- * Funkposten: Gelb mit blauem Zeichen
- * Technische Kommissare: Schwarz.

5.3 Beschreibung der Elemente für Sanitäts- und Rettungsdienste

5.3.1

ALLGEMEINES

Die eingesetzten Sanitäts- und Rettungsdienste sollten den Vorschriften dieses Kapitels entsprechen. Sie müssen weiterhin den gesetzlichen Bestimmungen jedes betroffenen Landes entsprechen. Diese Vorschriften haben für alle internationale Veranstaltungen Gültigkeit. Für die FIA Rallye-Weltmeisterschaft sind die nachfolgend aufgeführten Vorschriften strikt vorgeschrieben. Die Vorschriften finden keine Anwendung für private Tests.

Bei allen internationalen Veranstaltungen hat die FIA das Recht, die Umsetzung der Sanitätsdienst zu jeder Zeit zu überprüfen.

5.3.2

PERSONAL

In der Rallyeleitung

Ein Medizinischer Einsatzleiter oder sein Stellvertreter:

Beide müssen eine Genehmigung des ASN haben und unterliegen der Verantwortung des Rallyeleiters. Ihre Namen müssen in der Rallye-Ausschreibung aufgeführt sein.

Der Medizinische Einsatzleiter ist weisungsbefugt und ist verantwortlich für alle medizinischen Dienste bei der Rallye, einschließlich der Extrication Teams hinsichtlich deren Benennung, regelmäßiger Trainings und Einsätze, und über alle Rettungseinsätze einschließlich der Bergemaßnahmen. Folglich sind alle Ärzte und Sanitäter, einschließlich der Personen, die direkt oder indirekt vom ASN benannt sind, von seinen Entscheidungen betroffen.

Die Veranstalter sind verpflichtet, ihm alle Materialien und Unterlagen zur Verfügung zu stellen, die zur Ausübung seiner Pflichten erforderlich sind. Die notwendigen Unterlagen für das Training des Personals der Rettungsteams ist von der FIA auf Anfrage per E-Mail an medical@fia.com erhältlich.

Ein stellvertretender Medizinischer Einsatzleiter kann benannt werden, um ihn zu unterstützen und bestimmte Aufgaben zu übernehmen oder auch um ihn in einem Fall höherer Gewalt zu ersetzen.

Außergewöhnliche Umstände ausgenommen, hält sich der Medizinische Einsatzleiter während einer Veranstaltung immer in der Rallyeleitung auf, um die Absprachen und die Zusammenarbeit mit dem Rallyeleiter bei einem Unfall zu erleichtern. Er kann zeitweise von einem Stellvertreter vertreten werden. Es muss jederzeit möglich sein, mit diesem in Kontakt zu treten.

Kann der Medizinische Einsatzleiter die ihm zugewiesenen Aufgaben wegen fehlender ärztlicher Approbation nicht wahrnehmen, ist ein Arzt zu benennen, der ihn unterstützt. Für Rallye 70 und Rallye 35 wird der Einsatz eines Medizinischen Einsatzleiters freigestellt.

Vor der Veranstaltung:

Der Medizinische Einsatzleiter ist verantwortlich für den medizinischen Teil des Sicherheitsplanes oder für den Medizinischen Sicherheitsplan, genauso wie der Rallyeleiter und der Leiter der Streckensicherung.

Er muss mit ausreichender Vorlaufzeit zusammen mit dem Leiter der Streckensicherung und/oder dem Rallyeleiter alle Wertungsprüfungen mit einem Fahrzeug besichtigen, das dem Medizinischen Interventionsfahrzeug ähnlich ist, um die entsprechenden Positionen für den Start und die Zwischenpunkte zu bestimmen und um sicherzustellen, dass alle medizinischen Einrichtungen sowie die Sicherheitseinrichtungen korrekt und gemäß Vorschriften positioniert sind.

Er muss die Eignung und die Qualität der Rettungswagen, des Rettungshubschraubers und der Feuerwehreinheiten bestätigen.

Es muss genauestens überprüfen, dass die Ausrüstung und das Material in den medizinischen Fahrzeugen und den Rettungswagen in perfektem betriebsfähigem Zustand sind.

Er muss überprüfen, dass bei keinem Medikament das Ablaufdatum überschritten ist.

Er ist verantwortlich für die Aufnahmefähigkeit und die Qualität der für die Abdeckung der Rallye bestimmten Krankenhäuser. Er muss, falls möglich, höchstens ein oder zwei Krankenhäuser

bestimmen, die für die Fahrer und Beifahrer genutzt werden. Diese Krankenhäuser können eine FIA-Genehmigung erhalten und für zukünftige nationale, regionale und FIA-Veranstaltungen einen Bezugspunkt darstellen.

Während der Veranstaltung:

An jedem Abend muss er alle Fahrer und Beifahrer untersuchen, die im Verlauf des Tages einen Unfall hatten, auch wenn keine medizinische Intervention erforderlich war, um sicherzustellen, dass diese am nächsten Tag wieder starten können.

Nach der Veranstaltung:

Innerhalb von zwei Wochen nach der Rallye muss der Medizinische Einsatzleiter einen Bericht an die FIA, zu Händen des Medizinischen Delegierten und der Medizinischen Kommission, über alle medizinischen Interventionen bei Fahrern, Offiziellen und Zuschauern schicken. In diesem Bericht müssen die Sachverhalte zu den Zwischenfällen oder Unfällen, der zeitliche Ablauf der Interventionen, die vorläufige Diagnose, die Behandlung sowie die ärztliche Weiterversorgung beschrieben sein. Unfälle mit Personenschäden sind vom betroffenen Teilnehmer umgehend über die Online-Unfallanzeige auf der DMSB-Website www.dmsb.de der zuständigen Versicherung zu melden.

Zusätzlich muss ein Unfall mit Personenschaden mittels DMSB-Unfallmeldung erfasst und sofort (spätestens jedoch am nächsten Werktag) der DMSB-Geschäftsstelle per E-Mail an unfallmeldung@dmsb.de gemeldet werden.

Darüber hinaus muss der vor Ort behandelnde Arzt den medizinischen Unfallbericht vollständig ausgefüllt direkt -oder über den Vorsitzenden der Sportkommissare - per E-Mail an unfallmeldung@dmsb.de übermitteln. Nach dem Versand per E-Mail ist der Bericht zu vernichten.

Für medizinische Interventionsfahrzeuge und Einheiten für die Behandlung/ Wiederbelebung:

- Ärzte, die gemäß gesetzlichen Bestimmungen des betreffenden Landes oder, sofern anwendbar, gemäß entsprechender Standards in Wiederbelebungsmaßnahmen geübt und in der Behandlung von Unfallopfern vor Einlieferung in ein Krankenhaus erfahren sind;
- Sanitäter, deren Befähigung für Wiederbelebungsmaßnahmen bei Herz-Kreislauf- und Atmungsproblemen sowie zur Praxis der Intubation durch eine offizielle Bestätigung, ausgestellt in dem Land, in dem sie praktizieren, nachgewiesen ist (sie können die Ärzte an den Zwischenposten auf den Wertungsprüfungen ersetzen, jedoch nur an diesen Punkten und nur unter der Voraussetzung, dass jeder Verletzte vor dem Abtransport in ein Krankenhaus durch einen in Wiederbelebungsmaßnahmen geübten Arzt untersucht wird);
- Fahrer, die Mitglieder dieser Teams sein können;
- Personal, das in der Befreiung von Verletzten geschult ist.

5.3.3

INTERVENTIONSAHRZEUGE

Ihre Aufgabe ist es, folgendes zum Unfallort zu bringen:

- einerseits, das notwendige medizinische Rettungsgerät;
- andererseits, die notwendige technische Ausrüstung.

Es werden zwei Lösungen empfohlen:

1) Zwei unterschiedliche Fahrzeuge, eines für das „medizinische“ Team, eines für das „technische“ Team.

Das medizinische Interventionsfahrzeug führt mit:

- ein medizinisches Team in Übereinstimmung mit Artikel 5.3.2;
- eine medizinische Ausrüstung in Übereinstimmung mit Anlage 3.

Das technische Interventionsfahrzeug führt mit:

- ein technisches Team, das in den Abläufen und Techniken für die Bergung von Verletzten geschult ist, mit einer Ausrüstung gemäß Anlage 3,
- zwei 4kg Feuerlöcher mit geschultem Bediener,
- geeignete Kommunikationsmittel zur Aufrechterhaltung des Kontakts mit der Rallyeleitung,
- eine Warnsirene,
- geeignete Kennzeichnung,

- ein Satz grundlegender Ausrüstung, wie vom Medizinischen Einsatzleiter in Abstimmung mit dem Obmann der Technischen Kommissare auf Grundlage von Anlage 7 (Extrication) und 3 (Extrication mit Schneidewerkzeug) festgelegt;

2) Ein Fahrzeug, das die „medizinischen“ und „technischen“ Aufgaben in einer Einheit vereint.
Dieses führt an Bord mit:

- die gesamte Ausrüstung, die für eine technische Intervention vorgesehen ist;
- medizinisches Personal (mit mindestens 3 Personen, die in der Bergung und der Bedienung der technischen Ausrüstung geschult sind) und Ausrüstung, wie für eine medizinische Intervention vorgesehen.

In mindestens einem der vorgenannten Fahrzeuge sollte eine Trage mitgeführt werden.

Die Fahrzeuge sollten dem Gelände angepasst sein und schnell in die Wertungsprüfung einfahren können. Die Anzahl der Fahrzeuge wird aufgrund der Art, der Länge und der Schwierigkeit der betreffenden Wertungsprüfung bestimmt.

Für die Interventionsfahrzeuge kann je nach Art des Geländes ein Sicherheitskäfing empfohlen werden und es wird allen Insassen empfohlen, einen Helm zu tragen.

In allen Fällen sollte der am Start der Wertungsprüfung stationierte Arzt (oder bei Zwischenpunkten der in Wiederbelebungsmaßnahmen geschulte Sanitäter) als erster am Unfallort ankommen.

5.3.4

FÜR WIEDERBELEBUNGSMASSNAHMEN EINGERICHTETER KRANKENWAGEN

Krankenwagen mit Einrichtung für die Behandlung vitaler Beeinträchtigungen, sei es im Bereich neurologischer Probleme, Atmungsproblemen oder Kreislaufproblemen. Das Team besteht aus einem Fahrer, einem in Wiederbelebungsmaßnahmen geübten Arzt und/oder Sanitäter, der auch der Fahrer sein kann.

5.3.5

EINHEIT FÜR DIE BEHANDLUNG/WIEDERBELEBUNGSMASSNAHMEN

Die Auswahl der Ausrüstung unterliegt der örtlichen Vorlieben und Praxis. Das gesamte Personal muss mit der Verwendung der ausgewählten Ausrüstung vertraut und entsprechend geschult sein.

Die Medical Centers und die Einheiten zur Wiederbelebung sind insbesondere gedacht für die Behandlung von Personen, die im Rahmen des betreffenden Motorsport-Wettbewerbs eine Verletzung erlitten haben. Es kann jedoch auch erforderlich werden, einzelne Personen, Fahrer, Teammitglieder, Offizielle und Zuschauer mit allgemein medizinischen Problemen behandeln zu müssen.

Sie müssen demzufolge so ausgestattet sein, dass auch allgemeine Krankheiten behandelt werden können, unabhängig davon, ob diese das Ergebnis einer Verletzung sind oder nicht (Ausrüstung ausgewählt vom und unter der Verantwortung des Medizinischen Einsatzleiters). Besondere Aufmerksamkeit muss auch den örtlichen medizinischen Bedingungen geschenkt werden, unabhängig davon, egal ob diese mit klimatischen Bedingungen (zum Beispiel ein medizinisches Problem aufgrund von Hitze oder Kälte) zusammenhängen oder nicht.

5.3.6

KRANKENWAGEN

Ein Krankenwagen gemäß gesetzlichen Bestimmungen des entsprechenden Landes mit Ausrüstung zum Transport von Verletzten, mit oder ohne Arzt an Bord. Bei dem Transport eines Verletzten, der beatmet werden muss, wäre die Anwesenheit eines in dieser Disziplin geübten Arztes notwendig. Bei allen Veranstaltungen wird am Start jeder Wertungsprüfung ein Rettungswagen Typ C nach DIN EN1789 und die Anwesenheit eines in Notfallmedizin geschulten Arztes vorgeschrieben.

5.3.7

RETTUNGSHUBSCHRAUBER

Wenn er vorgesehen ist, sollte er den von den Luftfahrtbehörden des entsprechenden Landes aufgestellten Bestimmungen entsprechen und mit einer fest eingebauten Trage ausgestattet sein.

5.3.8

KOMMUNIKATIONSMITTEL

Es muss dem Medizinischen Einsatzleiter möglich sein, mit allen Mitgliedern seines Teams in Verbindung zu sein, entweder durch das allgemeine Kommunikationsnetz oder durch eine eigens zugewiesene Funkfrequenz.

5.4 SICHERHEIT FÜR ZUSCHAUER

Ein Hauptpunkt des Sicherheitsplanes ist die Sicherheit der Öffentlichkeit einschließlich der Zuschauer. Die nachfolgenden, nicht vollzählig aufgeführten Maßnahmen sind für alle internationalen Rallyes der 1. Kategorie verpflichtend, ausgenommen Punkt 5.4.1.

5.4.1

LEHRFILM (FÜR ALLE VERANSTALTUNGEN EMPFOHLEN)

- 30 Sekunden Länge.
- Mit Kommentaren bekannter Fahrer, in der Sprache des Landes der Veranstaltung.
- Es sollten keine Unfälle gezeigt werden.
- Sollte mehrmals gesendet werden.

5.4.2

ÜBERWACHUNG DER ZUSCHAUER

- a) *Es müssen Vorkehrungen gemäß Beschreibung in Artikel 5.4.5 getroffen werden, um die Zuschauer zu warnen und gegebenenfalls sicherzustellen, dass Zuschauer in Gefahrenzonen aus diesen Bereichen entfernt werden.*
- b) *Alle Gefahrenzonen müssen im Sicherheitsplan aufgeführt sein. Der Veranstalter muss lange vor Ankunft der Zuschauer Gefahrenzonen in Übereinstimmung mit dem Sicherheitsplan kennzeichnen und absperren, falls erforderlich in Zusammenarbeit mit den örtlichen Sicherheitskräften.*
- c) *Der Rallyeleiter sollte die Empfehlungen des Leiters der Streckensicherung sowie der Fahrer der 0-Fahrzeuge (und der Sicherheitsbeauftragten der FIA sowie des Medizinischen Delegierten der FIA, wenn vor Ort) in Betracht ziehen, um sicherzustellen, dass eine Wertungsprüfung abgesagt wird, sofern gefährliche Umstände vorhanden sind.*
- d) *Wenn an einer Wertungsprüfung oder einer Super Special Stage eine große Anzahl an Zuschauern erwartet wird, müssen diese durch besondere Sicherheitsvorkehrungen wie zum Beispiel Reifenbarrieren, Strohbällen usw. geschützt werden.*
- e) *Während der Öffnung der Wertungsprüfung für die Teams (zwischen dem 0-Wagen und vor dem Schlusswagen) müssen die Zuschauer daran gehindert werden, auf den WP-Strecken zu laufen.*
- f) *Auf den Wertungsprüfungen und an allen Zugangspunkten müssen Sicherheitshinweise an die Zuschauer ausgegeben werden.*
- g) *Während der Wertungsprüfung muss zur Zuschauersicherheit eine angemessene Zahl an Streckenposten oder örtlichen Sicherheitskräften (Polizei, Militärpersonal, usw.) anwesend sein.*
- h) *Die Streckenposten sollten eine eindeutig erkennbare Jacke gemäß Empfehlungen in Artikel 5.2.6 tragen.*
- i) *Die Wertungsprüfungen und ihr Zeitplan müssen so angelegt sein, dass die Zuschauerbewegungen von einer Wertungsprüfung zu einer anderen sicher erfolgen können.*

Bei allen Veranstaltungen sind die Maßnahmen freigestellt. Offensichtlich erkennbare Gefahrenstellen sind ausschließlich mit Warnschildern zu kennzeichnen. Wenn erforderlich sind Sperrzonen durch Sportwarte zu überwachen und durch technische Hilfsmittel (z.B. Gitter) freizuhalten. Die Anwendung der FIA Rallye Safety Guidelines (www.dmsb.de) wird empfohlen.

5.4.3

NACHTANKEN UND SERVICE

Bei Nachtanken oder Service muss der Veranstalter sicherstellen, dass entsprechende Maßnahmen ergriffen werden, um die Zuschauer in einem geeigneten Abstand von eventuell gefährlichen Tätigkeiten zu halten. Die Richtlinien des DMSB (www.dmsb.de) zur Einrichtung von Tank-/und Servicezonen sind anzuwenden.

5.4.4

SCHNELLE VORAUSWAGEN UND SCHLUSSWAGEN

- a) *An den schnellen Vorauswagen des Veranstalters (0-Fahrzeuge) müssen auf der Haube sowie auf den beiden Vordertüren ein jeweils 36x50cm großes Schild mit den Nummern 000, 00 oder 0 und das Wort SAFETY (oder SECURITE) angebracht sein.*
- b) *Jeder schnelle Vorauswagen muss mit Warnleuchten auf dem Dach sowie einer Sirene ausgerüstet sein.*
- c) *Die schnellen Vorauswagen dürfen weder von einem FIA-gesetzten Fahrer (1./2. Priorität und Priorität A/B) noch von einem zuvor ausgefallenen Teilnehmer gefahren werden.*

- d) Die Fahrer und Beifahrer der schnellen Vorauswagen müssen eine gewissen Rallye-Erfahrung haben, so dass sie in der Lage sind, in angemessener Geschwindigkeit sicher zu fahren und dem Rallyeleiter vollständige Information und Berichte über die Bedingungen entlang der Strecke geben zu können. Die 0-Fahrzeuge müssen weiterhin die Zeitnahme-Uhren und die Vertrautheit der Zeitnehmer mit den Eintragungen auf den Kontrollkarten überprüfen.
- e) Nach dem letzten Bewerber muss ein Schlusswagen jede Wertungsprüfung durchfahren. Auf diesen Fahrzeugen muss auf der Haube und den beiden Türen jeweils ein 36 cm x 50 cm großes Schild mit einer Zielflagge angebracht sein.

Fahrer und Beifahrer der Sicherheitsfahrzeuge (z.B. 0, 00, 000) müssen im Besitz einer gültigen DMSB Fahrer- oder Sportwartzulassung – möglichst Leiter der Streckensicherung (Rallye) Stufe A oder B bzw. Rallyeleiter - sein. Fahrerlizenzen müssen mindestens die gleiche Lizenzstufe haben, wie sie für die Teilnahme an der Veranstaltung erforderlich wäre. Nur ein Sicherheitsfahrzeug (0-Fahrzeug) darf ein Wettbewerbsfahrzeug sein, dessen Besatzung Helme trägt, alle anderen Sicherheitsfahrzeug Besatzungen tragen keine Helme. Die Namen der Fahrer dieser Fahrzeuge dürfen in keiner Start-/Nennliste veröffentlicht werden, die vom DMSB herausgegebenen Standards sind zu beachten. Schwerwiegende Verstöße und Unfälle von Fahrern der Sicherheitsfahrzeuge werden von den Sportkommissaren dem DMSB gemeldet.

Bei allen Veranstaltungen ist die Kennzeichnung des Schlusswagens freigestellt.

5.4.5

INFORMATION

Hauptsächlich an die Zuschauer gerichtete Informationen werden über verschiedene Mittel erteilt:

- Printmedien, Radio und Fernsehen,
- Plakate,
- Verteilung von Handzettel,
- Abfahren der Strecken durch ein mit Lautsprechern ausgerüstetes Fahrzeug zur Information der Zuschauer (empfohlen 45 Minuten bis 1 Stunde vor dem Start des ersten Fahrzeugs). Das Fahrzeug kann durch einen mit Lautsprechern ausgerüsteten Hubschrauber ersetzt werden. Es kann unter Umständen erforderlich sein, diesen Vorgang mehrmals zu wiederholen.

In Programmheften (wenn vorhanden) und im Internet sind Ortsangaben zu ausgewiesenen Zuschauerpunkten und zu Verhaltensregeln für Zuschauer zu machen. Mindestens 30 Minuten vor dem Start des ersten Fahrzeugs werden die WP-Strecken durch ein Organisationsfahrzeug mit roter Flagge (hilfsweise rote Rundumleuchte) gesperrt, ab diesem Zeitpunkt dürfen Zuschauer die Strecke nicht oder nur unter Anweisung/Aufsicht von Sportwarten betreten.

5.4.6

SANITÄTSDIENST

Wenn der Veranstalter Zuschauerzonen einrichtet, muss ein Sanitätsdienst vorgesehen werden. Auch wenn der Sanitätsdienst für die Zuschauer von einer anderen Organisation durchgeführt wird, unterliegt er der Verantwortung des Medizinischen Einsatzleiters der Veranstaltung.

Bei allen Veranstaltungen freigestellt, die Auflagen der Erlaubnisbehörde sind zu beachten.

5.5 SICHERHEIT DER TEILNEHMENDEN TEAMS

5.5.1

EINSATZ DER SICHERHEITSDIENSTE

a) Am Start einer jeden Wertungsprüfung (einschließlich Shakedown, wenn durchgeführt):

- Ein oder mehrere Medizinische Interventionsfahrzeug/e sollte/n an jedem Posten direkt bei dem technischen Interventionsfahrzeug (Extrication Team, Befreiung, Brandbekämpfung, usw.) stationiert sein.
- 1 Rettungswagen mit Einrichtung für Wiederbelebensmaßnahmen
- Gegebenenfalls ein Krankenwagen,

Bei Rallyes mit dem Status Nat. A muss am Start jeder Wertungsprüfung ein Medical Intervention Car (MIC) mit der medizinisch/technischen Ausrüstung gemäß Ausstattungsrichtlinie MIC (veröffentlicht unter www.dmsb.de) vorhanden sein. Bei Rallye 70 und Rallye 35 muss am Start jeder Wertungsprüfung

ein mit mindestens zwei im Bergen aus Fahrzeugen geschulten Personen besetztes, geeignetes Fahrzeug mit folgender Ausrüstung vorhanden sein

- Rundumleuchte
- Funk-/Kommunikationsmittel
- mind. 4 x 6 kg Feuerlöscher
- Abschleppseil
- Brechstange
- Gurtmesser
- Ölbindemittel
- Besen

Für alle Veranstaltungen gilt:

Bei Wertungsprüfungen, die überwiegend durch Waldgebiete führen, muss am Start ein Fahrzeug mit zusätzlichen Löschmitteln vorhanden sein.

Wenn Fahrzeuge mit Elektroantrieb zugelassen sind, hat der Veranstalter mindestens ein Fahrzeug mit HV geschultem Personal (mind. 2 Personen, davon mindestens ein Sportwart mit Zusatzbefugnis Stufe orange und ein Sportwart mit Zusatzbefugnis Stufe gelb) gemäß der Ausstattungsrichtlinie für Streckensicherungsfahrzeuge Elektro, veröffentlicht unter www.dmsb.de oder alternativ die DMSB E-Staffel) einzusetzen. Das Fahrzeug sollte sich jeweils in der Nähe derjenigen Wertungsprüfung befinden, auf der sich die Elektrofahrzeuge bewegen, es muss ein ständiger Funk-/Telefon Kontakt mit der Rallyeleitung vorhanden sein.

Bei Wertungsprüfungen mit einer Länge von mehr als 15 km, bzw. sobald der Anfahrtsweg der Interventionsfahrzeuge vom Start mehr als 15 km beträgt, sind Zwischenpunkte einzurichten. An Zwischenpunkten auf der Strecke sind identische Sicherheitsdienste wie am Start der Wertungsprüfung vorzuhalten.

Diese Fahrzeuge sollten in Sichtnähe der Startlinie und in einer maximalen Entfernung von 150m hinter der Startlinie positioniert sein. Wenn es für die korrekte Positionierung dieser Fahrzeuge notwendig werden sollte, muss die Startlinie entsprechend verlegt werden.

b) An Zwischenpunkten auf der Strecke

- Ein oder mehrere Medizinische/s Interventionsfahrzeug/e
- Ein Krankenwagen
- 1 Arzt, geübt in Wiederbelebensmaßnahmen oder möglicherweise ein in Wiederbelebensmaßnahmen entsprechend geübter Sanitäter
- angemessene Ausrüstung für eine ständige Verbindung mit der Rallyeleitung.

Die Anzahl der Zwischenpunkte richtet sich nach der Art, Länge und Schwierigkeit der betreffenden Wertungsprüfung. Sie sind in jedem Fall erforderlich bei Wertungsprüfungen, die 15 km oder länger sind, wobei die Entfernung zwischen zwei medizinischen Zwischenpunkten diese Entfernung niemals überschreiten darf. Sie sollten immer an einem Funkposten stationiert sein.

Die Anzahl und die Standorte der Zwischenpunkte sollte auf Basis der empfohlenen Zeit für die Fahrt vom WP-Start zum ersten Punkt und zwischen allen nachfolgenden Punkten sowie dem letzten Punkt und dem Stopp festgelegt werden, wobei diese Fahrdauer in den für die Rallye eingesetzten Interventionsfahrzeugen jeweils nicht mehr als 10 Minuten betragen soll.

Wenn es weiterhin aufgrund der Art des Geländes, der Witterungsbedingungen oder besonderer Umstände erforderlich ist, kann die Entfernung auf gemeinsamen Vorschlag des Medizinischen Einsatzleiters und des Leiters der Streckensicherung (Medizinischer Beauftragter der FIA und Sicherheitsbeauftragter der FIA bei Rallyes der FIA World Rally Championship) bei Genehmigung des Sicherheitsplanes geändert werden.

Sowohl am Start als auch an den Zwischenpunkten sollten die Interventionsfahrzeuge direkt auf die Strecken der Wertungsprüfungen einfahren können und in einem abgesicherten Bereich untergebracht sein.

c) Am STOP jeder Wertungsprüfung:

- (Mindestens) 2 4kg Feuerlöscher mit Bedienpersonal.

d) Im Servicepark (vorgeschrieben für WRC Veranstaltungen) oder an einem zentralen Punkt, der weniger als 15 km Wegestrecke von den entsprechenden Wertungsprüfungen entfernt ist,

- 1 Abschleppwagen,
- Angemessene Ausrüstung für eine ständige Verbindung mit der Rallyeleitung.
- Eine Einheit für die Behandlung/ Wiederbelebungsmaßnahmen gemäß Artikel 5.3.5,
- Ein Krankenwagen.

Die Wertungsprüfung einer Rallye darf nicht gestartet oder nach einer Unterbrechung wieder aufgenommen werden, wenn nicht der ursprüngliche Sanitätsdienst vor Ort ist. Es sollten Ersatzfahrzeuge vorgesehen werden.

5.5.2 EINSATZ DER RETTUNGSFAHRZEUGE

5.5.2.1

Alle Rettungsaktionen mit Einsatz eines Medizinischen Fahrzeugs werden vom Rallyeleiter in Abstimmung mit dem Medizinischen Einsatzleiter eingeleitet, soweit der WP-Leiter vor Ort noch keine Maßnahmen getroffen hat. Jeder Abtransport über Land oder per Hubschrauber zu den ausgewählten Krankenhäusern muss über die zuvor bestimmten Wege erfolgen (5.2.2 und 5.5.3 a).

5.5.2.2

Am Unfallort erfolgen der Einsatz und die Leitung der medizinischen Intervention ausschließlich durch den Arzt des betreffenden Interventionsfahrzeugs (gegebenenfalls durch den qualifizierten Sanitäter bei einem Fahrzeug von einem Zwischenpunkt). Das medizinische Personal muss mit der korrekten Anwendung der sich an Bord ihres Medizinischen Interventionsfahrzeug befindlichen Ausrüstung sowie mit Bergemaßnahmen von Verletzten vertraut und darin geschult sein.

5.5.3 RETTUNG

- a) Für jede Wertungsprüfung sollten Rettungswege eingeplant werden. Sie müssen im Sicherheitsplan deutlich gekennzeichnet werden (durch Karte oder Zeichnungen).
- b) Die Notaufnahmen aller Krankenhäuser entlang der Strecke müssen in Alarmbereitschaft sein (siehe vorstehenden Artikel 5.2).
- c) Egal ob der Abtransport über Land oder per Hubschrauber erfolgt, so muss jeder Verletzte, dessen Zustand eine Intensivbehandlung erforderlich macht, auf dem Weg in das Krankenhaus von einem in Wiederbelebungsmaßnahmen geübten Arzt begleitet werden.
- d) Wenn der Abtransport per Rettungshubschrauber vorgesehen ist, so müssen die nachfolgenden Punkte erfüllt sein:
 - Wenn aufgrund der Witterungsbedingungen und nach gemeinsamer Entscheidung des Rallyeleiters mit dem Leiter der Streckensicherung der Einsatz eines Hubschraubers nicht möglich ist, so kann die Wertungsprüfung zeitlich verschoben oder ganz abgesagt werden, wenn die Zeit für einen Krankentransport zu dem ausgewählten Krankenhaus länger ist als sie in Abstimmung mit dem Medizinischen Einsatzleiter für angemessen erachtet wird.
 - Die Anwesenheit eines Hubschraubers entbindet nicht von der Verpflichtung, ein Rettungssystem für den Abtransport per Land zu planen, einschließlich der Anwesenheit eines in Wiederbelebungsmaßnahmen geübten Arztes für einen Verletzten, für den während des Transports eine Intensivbehandlung notwendig ist, wobei dieser gegebenenfalls durch einen entsprechend geübten Sanitäter unterstützt werden kann.
 - Die Transportzeit per Hubschrauber oder per Rettungswagen sollte nicht mehr als etwa 60 Minuten betragen. Siehe auch vorstehenden Artikel 5.3.7.

5.5.4 STRECKENÜBERWACHUNG UND ZEICHENGEBUNG

5.5.4.1

ABSPERRUNG DER WERTUNGSPRÜFUNGEN

Auf die Wertungsprüfungen einmündende Straßen und Wege müssen abgesperrt sein. Dies muss folgendermaßen geschehen:

- a) Haupt- oder Durchfahrtsstraßen oder jede andere Straße, aus der Verkehr erwartet werden kann, müssen gesperrt werden und von einem Streckenposten, Polizeibeamten oder einem anderen Behördenvertreter besetzt sein.

- b) Kurze Straßen, die keine Durchgangsstraßen sind (z.B. zu Höfen), müssen abgesperrt werden, zum Beispiel mit Absperrband. An der Barriere oder dem Band muss ein Hinweis auf den Verlauf der Veranstaltung und auf die Gefahr beim Weitergehen angebracht sein.
Die schnellen Vorauswagen haben zu überprüfen, ob die entsprechende Absperrung vorhanden ist. Sie müssen die Rallyeleitung sofort über eventuell fehlende Absperrungen informieren, die dann vor Beginn der Wertungsprüfung angebracht werden müssen.

5.5.4.2

Entlang der Strecke sind Streckenposten positioniert, um

- die Zuschauer aus Sperrzonen fernzuhalten mit der Hilfe von Schildern, Barrieren oder Seilen, Pfeifen und Lautsprechern,
- soweit wie möglich die Teams vor eventuellen Hindernissen auf der Wertungsprüfung zu warnen.

5.5.4.3

Wenn die Verwendung der roten Flagge erforderlich ist, muss die folgende Verfahrensweise angewendet werden;

- a) An jedem Funkposten muss eine rote Flagge verfügbar sein (die in etwa 5-km-Abständen positioniert sind),
- b) Die rote Flagge darf den Teams nur auf Anweisung des Rallyeleiters und nur an Funkposten gezeigt werden.
Sie dürfen nur von einem Streckenposten gezeigt werden, der eine klar erkennbare Weste wie in vorstehendem Artikel 5.2.6 aufgeführt mit dem Funksymbol trägt. Die Dauer des Zeigens der roten Flagge wird festgehalten und den Sportkommissaren durch den Rallyeleiter mitgeteilt.
- c) Während der Besichtigung der Wertungsprüfungen muss ein Schild mit Funksymbol wie in nachstehendem Artikel 5.5.4.4 aufgeführt an jedem Funkposten aufgestellt sein. Dieses Schild kann kleiner sein, muss aber für alle Teams während der Besichtigung der Wertungsprüfungen gut sichtbar sein, so dass sie diese Positionen in ihren Aufschrieben eintragen können.
- d) Ein Fahrer, dem die rote Flagge gezeigt wird, muss sofort seine Geschwindigkeit herabsetzen und diese bis zum Ende der Wertungsprüfung beibehalten. Er muss den Anweisungen der Streckenposten oder eines Sicherheitsfahrzeugs folgen. Die Flaggen werden an allen Funkposten vor dem Zwischenfall gezeigt. Nichtbeachtung dieser Vorschriften führt zu einer Bestrafung durch die Sportkommissare.
- e) An keinem Punkt der Wertungsprüfung darf eine andere als die rote Flagge gezeigt werden.
- f) Bei Super Special Stages kann eine andere Zeichengebung erfolgen (z.B. Blinklichter). Diese müssen dann in der Veranstaltungsausschreibung aufgeführt sein.

Bei allen Veranstaltungen freigestellt, die Verwendung von Flaggen richtet sich gemäß Art. 53.

5.5.4.4

Ein Funksystem (mit Posten im Abstand von ca. 5km) muss speziell für jede Wertungsprüfung aufgebaut werden, um die Fahrzeuge verfolgen zu können und den Ablauf der Rallye zu überwachen.

Jeder Hauptfunkposten muss im Road-Book aufgeführt sein und durch ein Schild mit einem Mindest-Durchmesser von 70cm mit dem Funksymbol, ein schwarzer Blitz auf blauem Hintergrund, gekennzeichnet werden.

Jeder Krankenwagen innerhalb der Wertungsprüfung muss an einem Funkposten stehen. Ein zusätzliches Zeichen (grünes oder rotes Kreuz auf blauem Hintergrund) sollte an einem solchen Punkt neben dem Funkpostenschild aufgestellt werden.

Zusätzlich muss in einem Abstand von ca. 100m bis 200m vor dem SOS Funkposten und der Rettungsstation eine Vorkennzeichnung aufgestellt werden mit gleicher Gestaltung, jedoch auf gelbem Hintergrund.

5.5.4.5

Die Verfolgung der Fahrzeuge muss entweder im Rallyezentrum (Rallyeleitung) oder durch den Sicherheitsbeauftragten für diese Wertungsprüfung durchgeführt werden. Ein entsprechendes Formular muss entweder an der Wertungsprüfung vom Sicherheitsbeauftragten für die Wertungsprüfung oder im Rallyezentrum geführt werden. Jeder Veranstalter muss das Verfahren zur Verfolgung der Fahrzeuge aufzeigen und im Sicherheitsplan aufführen. Er muss außerdem das Verfahren im Falle eines vermissten Bewerbers auflisten.

5.5.4.6 *Bei einem Zwischenfall in Zusammenhang mit Zuschauersicherheit und –überwachung müssen die Streckenposten wie im allgemeinen Notfallplan aufgeführt mit den öffentlichen Diensten zusammenarbeiten, indem sie der Rallyeleitung jeden Zwischenfall oder Unfall berichten und den Sicherheitsdiensten die Möglichkeit geben, die Kommunikationsmittel an ihrem Posten zu nutzen.*

5.5.5 SOS/OK-SCHILDER – SICHERHEIT DER BEWERBER

- a) *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 kann nach Ermessen der Sportkommissare bestraft werden.
Dieses Warndreieck muss auch aufgestellt werden, wenn sich das liegengebliebene Fahrzeug abseits der Strecke befindet.*
- b) *Das Road-Book muss eine Seite über das Verfahren bei einem Unfall enthalten, einschließlich Anweisungen für einen Unfall, in den ein Zuschauer verwickelt ist.*
- c) *Das für das Zeigen der „SOS“ oder „OK“ Zeichen empfohlene Verfahren für Bewerber, die einen Unfall haben, sind in den Bestimmungen für die FIA WRC und Regionalmeisterschaften aufgeführt.*
- d) *Jedes ausgefallene Team muss den Veranstalter hierüber so schnell wie möglich informieren, Fälle höherer Gewalt ausgenommen. Jedes Team, das dieser Vorschrift nicht nachkommt, wird von den Sportkommissaren nach deren Ermessen bestraft.*

5.6 Unfallmeldung

5.6.1

UNFALL MIT BETEILIGUNG EINES ZUSCHAUERS

Wenn ein Rallyeteilnehmer in einen Unfall verwickelt wird, bei dem ein Zuschauer verletzt wurde, muss der betreffende Fahrer dies gemäß Bestimmungen wie im Road-Book aufgeführt melden.

In Zusammenhang mit den Verfahrensweisen bei Unfällen müssen außerdem die nationalen gesetzlichen Bestimmungen des Landes, in dem die Veranstaltung stattfindet, beachtet werden.

5.6.2

UNFALL-UNTERSUCHUNGEN

Über jeden Unfall mit Todesfolge oder mit einer ernsthaften Verletzung muss ein Bericht an den ASN an unfallmeldung@dmsb.de erfolgen, der die FIA entsprechend informieren muss.

Anhang IV REIFENBESTIMMUNGEN

Nachfolgende Regelungen zu Reifen gelten im DMSB-Bereich im Internationalen (*ohne FIA-Prädikat*) und Nationalen-A Rallyesport sowie für Rallye 35 und 70:

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

Profiltiefe: mind. 1,6 mm

Profilbreite: mind. 2 mm

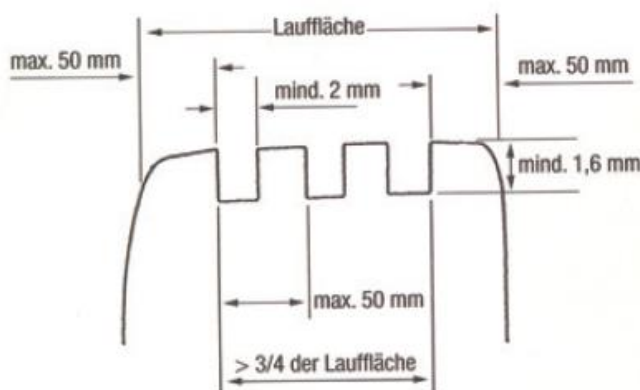
Profilabstand: max. 50 mm

Profilabstand zur Reifenflanke: max. 50 mm

Anzahl der Profilrillen: variabel

Die Breite zwischen den beiden äußeren Profilrillen eines Reifens darf 3/4 der Lauffläche nicht unterschreiten.

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



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

Für FIA-homologierte Reifen (gem. FIA-Veröffentlichung: „List of Asphalt Eligible Tyres“) für die keine Regenreifen vom Hersteller zur Verfügung gestellt werden (z.Z. Reifen unter 18“), ist eine nachträgliche Profilierung der Reifen nur zulässig, wenn ein (1) vom DMSB registriertes Reifenprofil (DMSB-Zulassungsliste Reifenprofilierung für FIA-homologierte Reifen) verwendet wird und die Profilierung (Schneiden, Nachschneiden, etc.) durch eine vom Reifenhersteller in schriftlicher Form bevollmächtigte Firma oder autorisierte Person durchgeführt wurde.

Der Nachweis über die Bevollmächtigung bzw. Autorisierung muss im Bedarfsfall erbracht werden.

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.

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

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 veröffentlicht.

Anhang V. BREMSKURVEN / SCHIKANE

Grundsätzlich gilt:

Bremskurven / Schikanen sind wirkungsvoll den örtlichen Gegebenheiten und Situationen anzupassen; sie dienen zur Temporeduzierung auf schnellen geraden WP-Streckenabschnitten und vor Rundkurs-Ausfahrten. Dabei ist es dem Veranstalter freigestellt, ob die Bremskurve von rechts oder von links anzufahren ist. Schikanen sind Bestandteil des Sicherheitskonzeptes einer Veranstaltung.

Der Abstand zwischen Elementen einer Schikane ist mindestens 10m.

Art. 1 Aufgabenstellung bei einer BREMSKURVE / SCHIKANE

Die Streckenführung ist im Road Book durch Streckenrichtungsdiagramme beschrieben. Dieser Strecke und den Streckenrichtungsdiagrammen ist unbedingt zu folgen, selbst dann, wenn Teile der BREMSKURVE / SCHIKANE nicht mehr vorhanden sind.

Es ist ein Sachrichter einzusetzen, der die Einhaltung der Aufgabenstellung kontrolliert und die Nichteinhaltung der Aufgabenstellung gem. Art. 2 dokumentiert.

Art. 2 Wertungsstrafen

Die komplette, bzw. teilweise Nichtbeachtung der Aufgabenstellung bei einer BREMSKURVE / SCHIKANE wird wie folgt bestraft:

Umwerfen oder vollständiges Verschieben (bspw. aus der Grundmarkierung) eines oder mehrerer Teile der BREMSKURVE / SCHIKANE: 10 Sekunden Zeitstrafe

Auslassen eines oder mehrerer Teile der BREMSKURVE / SCHIKANE: 30 Sekunden Zeitstrafe.

Nichteinhaltung der vorgeschriebenen Streckenführung gem. Road Book: 30 Sekunden Zeitstrafe.
Die Bestrafung erfolgt gem. Art. 14.2 aufgrund einer Sachrichtermeldung durch den Rallyeleiter.