DMSB-Rallye-Reglement 2020

Stand 06.12.2019 – Änderungen und Ergänzungen sind kursiv abgedruckt
Update: 28.02.2020 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

Diese Bestimmungen und die Artikelnummern basieren auf den FIA Regional Rally Sporting Regulations 2020.
Die Bestimmungen des DMSB–Rallye-Reglement 2020 gelten grundsätzlich über die allgemeinen Bestimmungen des DMSB Veranstaltungsreglements hinaus.

INHALT

ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE
1. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN
1.1 ANWENDUNG
1.2 OFFIZIELLE SPRACHE
1.3 AUSLEGUNG
1.4 DATUM DER ANWENDUNG
2. DEFINITIONEN
2.1 BEGINN DER VERANSTALTUNG
2.2 BULLETIN
2.3 MITTELUNG
2.4 KONTROLLZONE
2.5 FAHRER
2.6 ENTSCHEIDUNG
2.7 ENDE DER VERANSTALTUNG
2.8 ETAPPE
2.9 MEDIA ZONE
2.10 NEUTRALISATION
2.11 PARC FERMÉ
2.12 VERBOTENER SERVICE
2. 13 BESICHTIGUNG
2. 14 SAMMELKONTROLLE (engl.: regrouping)
2. 15 VERBINDUNGSETAPPE
2. 16 SEKTION
2. 17 SERVICE
2. 18 WERTUNGSPRÜFUNG
2. 19 SUPER SPECIAL STAGE
2. 20 KONTROLLKARTEN
2. 21 TEAM
2. 22 TECHNISCHE ZONE
2. 22 RUNDKURS (ASN REGELUNG)
2. 23 WERTUNGSVERLUST UND DISQUALIFIKATION (ASN-REGELUNG)
2. 24 FIA HOMOLOGIERTES KOPFRÜCKHALTESYSTEM / FRONTAL HEAD RESTRAINT (FHR) SYSTEM (ASN REGELUNG)

OFFIZIELLE
3. OFFIZIELLE UND DELEGIERTE
3.1 SPORTKOMMISSARE
3.2 DMSB DELEGIERTE
3.3 TEILNEHMER- VERBINDUNGS*PERSON*

ZUGELASSENE FAHRZEUGE
4. ZUGELASSENE FAHRZEUGE (LEISTUNGSBEGRENZUNG)
4.1 ZUSAMMENFASSUNG
4.2 KLASSENEINTEILUNG

4.3 ZUSÄTZLICHE BESTIMMUNGEN
4.4 NATIONALE FAHRZEUGE
MEISTERSCHAFTEN & PUNKTE
5. MEISTERSCHAFTS BESTIMMUNGEN
6. – 9. REGELUNG NUR FÜR FIA WRC
10. GLEICHSTAND IN EINER MEISTERSCHAFT
11. KRITERIEN FÜR PRIORITÄTSFAHRER
11.1 PRIORITÄTSFAHRER DER FIA
11.2 POSITIONIERUNG VON PRIORITÄTSFAHRERN
11.3 PRIORITÄTSFAHRER DES DMSB (ASN REGELUNG)
12. ABLAUF BEI DER AUSWAHL DER STRECKENFÜHRUNG
12.1 EINHALTUNG DER OFFIZIELLEN STRECKENFÜHRUNG UND DES SPORTLICHEN PROGRAMMS
13. CHARAKTERISTIK DER VERANSTALTUNG
13.1 VERANSTALTUNGSDAUER
13.2 PROGRAMM DER RALLYE
13.3 ALLGEMEINES (ASN REGELUNG)
13.4 WERTUNGSPRÜFUNGSLÄNGEN (ASN REGELUNG)
13.5 MAXIMALE WIEDERHOLUNGEN EINER WERTUNGSPRÜFUNG (ASN REGELUNG)
13.6 POWER STAGE

STANDARDDOKUMENTE UND ZEITPLÄNE
14. DMSB STANDARDDOKUMENTE
14.1 ALLGEMEINES
14.2 ROAD BOOK
14.3 KONTROLLKARTEN
14.4 MEISTERSCHAFTSLOGO (ASN REGELUNG)
15. AUSGABE EINES FIA VISA

VERSICHERUNG - HAFTUNGSAUSSCHLUSS
16. VERSICHERUNGSSCHUTZ

FAHRZEUG-KENNZEICHNUNG
17. PERMANENTE STARTNUMMERN
18. STARTNUMMERN UND WERBUNG
18.1 ALLGEMEINES
18.2 TÜRSCHILDER
18.3 HECKSCHEIBE
18.4 SEITENSCHEIBEN
18.5 DACHSCHILDER
18.6 RALLYESCHILD AUF DER FRONTHAUBE
18.7 WERBEEINSCHRÄNKUNGEN
18.8 FREIWILLIGE VERANSTALTERWERBUNG
19. FAHRER- UND BEIFAHRERNAMEN
19.1 HINTERE SEITENFENSTER
19.2. TÜRSCHILDER / STARTNUMMERN / FAHRER- UND BEIFAHRERNAMEN

FAHRVERHALTEN
20. VERHALTEN
20.1 ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN
20.2 WÄHREND DES BESICHTIGENS DER WERTUNGSPRÜFUNGEN UND/ODER DEM SHAKEDOWN
20.3 GESCHWINDIGKEITSÜBERSCHREITUNGEN WÄHREND DER RALLYE/ STRASSENVERKEHRSBESTIMMUNGEN

NENNUNGEN
21. NENNUNGSVERFAHREN
21.1 ANZAHL DER NENNUNGEN
21.2 EINREICHUNG DER NENNUNGSFORMULARE
21.3 ÄNDERUNGEN AUF DEM NENNFORMULAR
21.4 ASN-GENEHMIGUNG
21.5 AUSTAUSCH DES BEWERBERS UND/ODER FAHRERS
21.6 VERPFLICHTUNGEN DER BEWERBER UND FAHRER
21.7 MANNSCHAFTSNENNUNGEN (ASN-REGELUNG)
22. NENNSCHLUSS
23. NENNGELDER
23.1 ANNAHME DES NENNUNGSFORMULARS
23.2 NENNGELDRÜCKERSTATTUNG
23.3 TEILWEISE NENNGELDRÜCKERSTATTUNG
24. KLASSEN
24.1 KLASSENUMSTUFUNGEN
24.2 KLASSENZUSAMMENLEGUNGEN (ASN-REGELUNG)

BESICHTIGUNG
25. BESICHTIGUNG
25.1 BESICHTIGUNGSFAHRZEUGE
25.2 REIFEN FÜR BESICHTIGUNGFAHRZEUGE
25.3 EINSCHRÄNKUNGEN DER BESICHTIGUNG
25.4 ABLAUF DER BESICHTIGUNG
25.5 ÄNDERUNGEN VON WERTUNGSPRÜFUNGSSTRECKEN (ASN-REGELUNG)

TECHNISCHE ABNAHME
26. VOR DEM START
26.1 ALLGEMEINES
26.2 ZEITPLAN
27. WÄHREND DER RALLYE
27.1 ZUSÄTZLICHE ÜBERPRÜFUNGEN
27.2 VERANTWORTLICHKEIT DES *BEWERBERS*
28. SCHLUSSABNAHME
28.1 PARC FERME AM ENDE DER RALLYE
28.2 AUSWAHL DER FAHRZEUGE
28.3 HOMOLOGATIONSPAPIERE

SHAKEDOWN
29. SHAKEDOWN
29.1 ALLGEMEIN
29.2 ABLAUF DES SHAKEDOWN
29.3 VERZICHTSERKLÄRUNG
29.4 TECHNISCHE ABNAHME
29.5 AUSFALL BEIM SHAKEDOWN
29.6 FAHRERAUSRÜSTUNG UND AUSRÜSTUNG FÜR PASSAGIERE
29.7 TEST- UND EINSTELLFAHRTEN
30. FREIES TRAINING / QUALIFIKATION – NUR FÜR WRC UND ERC

KONTROLLSTELLEN
31. KONTROLLSTELLEN - ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN
31.1 KENNZEICHNUNG DER KONTROLLSTELLEN
31.2 ABSPERRUNGEN

31.3 AUFENTHALTSDAUER IN KONTROLLZONEN
31.4 ARBEITSBEREITSCHAFT
31.5 ABFOLGE DER KONTROLLSTELLEN UND RICHTUNG
31.6 ANWEISUNGEN DES KONTROLLPERSONALS
31.7 MEDIA ZONE
31.8 AUSTAUSCH VON ON-BOARD-KAMERA DATEN UND EINRICHTEN DER KAMERA
32. DURCHFAHRTSKONTROLLEN
33. ZEITKONTROLLEN
33.1 FUNKTION
33.2 ABLAUF AN ZEITKONTROLLEN
33.3 ZEITKONTROLLE VOR EINER WERTUNGSPRÜFUNG
34. VERSPÄTUNGEN (KARENZZEIT)
34.1 MAXIMAL ERLAUBTE VERSPÄTUNG
34.2 ZU FRÜHE ANKUNFT
34.3 BEKANNTGABE DES WERTUNGSVERLUSTES
35. SAMMELKONTROLLEN (REGROUPING)
35.1 VERFAHREN BEI DER ANKUNFT
35.2 VERFAHREN BEI DER AUSFAHRT

WERTUNGSPRÜFUNGEN
36. ALLGEMEINES
36.1 ZEITNAHME
37. WERTUNGSPRÜFUNGSSTART
37.1 STARTLINIE - STARTARTEN
37.2 STARTABLAUF
37.3 MANUELLES STARTVERFAHREN
37.4 VERSPÄTUNG AM START DURCH VERSCHULDEN DER FAHRER
37.5 VERSPÄTUNG EINER WERTUNGSPRÜFUNG
37.6 FEHLSTART
38. ZIEL DER WERTUNGSPRÜFUNGEN
38.1 ZIELLINIE
38.2 STOP-KONTROLLE
39. UNTERBRECHUNG / ABBRUCH EINER WERTUNGSPRÜFUNG
40. TEILNEHMERSICHERHEIT
40.1 AUSRÜSTUNG DER *FAHRER*
40.2 *AUSRÜSTUNG DER FAHRZEUGE*
40.3 *EINSATZ VON ZEICHEN UND FLAGGEN*
40.4 *EINSATZ EINES TRACKING-SYSTEMS*
40.5 *UNFALL AUF EINER WERTUNGSPRÜFUNG MIT PERSONEN, DIE NICHT FAHRER SIND*
40.6 VERWENDUNG VON FLAGGEN SIGNALEN
40.7 VERWENDUNG ELEKTRONISCHER FLAGGENSIGNALE UND WARNHINWEISE
41. SUPER SPECIAL STAGES
41.1 CHARAKTERISTIK EINER SUPER SPECIAL STAGE
41.2 ABLAUF EINER SUPER SPECIAL STAGE
41.3 SICHERHEITSPLAN

PARC FERME
42. PARC FERME BESTIMMUNGEN
42.1 ANWENDUNG
42.2 ZULÄSSIGES PERSONAL INNERHALB DES PARC FERME
42.3 SCHIEBEN EINES FAHRZEUGS IM PARC FERME
42.4 FAHRZEUGABDECKUNGEN
42.5 TECHNISCHE UNTERSUCHUNGEN

42.6 REPARATUREN IM PARC FERMÉ
42.7 PARC FERME NACH DEM ENDE DER RALLYE

STARTS UND RESTARTS
43. SHOW – START
44. START DER RALLYE
44.1 STARTPARK
44.2 MAXIMALE VERSPÄTUNG AM START
45. STARTREIHENFOLGE UND – ABSTÄNDE
45.1 ANFORDERUNGEN AN EINE NEUE STARTREIHENFOLGE
45.2 NEUPLATZIERUNG VON FAHRERN
45.3 STARTREIHENFOLGE ZUR 1. ETAPPE
45.4 STARTREIHENFOLGE DER FOLGENDEN ETAPPEN
45. 5 STARTABSTÄNDE
46. RE-START NACH AUSFALL / RALLYE 2
47. REPARATUREN VOR EINEM RE-START

SERVICE
48. SERVICEARBEITEN – ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN
48.1 SERVICEARBEITEN
48.2 TEAMMITGLIEDER UND SERVICEBESCHRÄNKUNGEN
49. SERVICEPARKS
49.1 ALLGEMEIN
49.2 ZEITPLAN FÜR SERVICEPARKS
49.3 KENNZEICHNUNG DER SERVICEPARKS
49.4 GESCHWINDIGKEIT INNERHALB DER SERVICEPARKS
49.5 PLAN DER SERVICEPARKS
50. ENT- UND/ODER BETANKEN IM SERVICEPARK
51. 45 MINUTEN FLEXI-SERVICE
51.1 ALLGEMEINES
51.2 ABLAUF DES FLEXI-SERVICE UND ZEITPLÄNE
52. REMOTE SERVICE ZONEN (RSZ)
52.1 ALLGEMEINES
52.2 ANZAHL VON TEAMMITGLIEDERN
52.3 ZUGELASSENE AUSRÜSTUNG UND WERKZEUGE
52.4 RSZ DURCHFAHRTSKENNZEICHNUNG
52.5 REIFENMONTAGEZONE
52.6 SCHEINWERFERMONTAGEZONE
53. SERVICE: ZUSÄTZLICHE BESTSIMMUNGEN FÜR SUPPORT MEISTERSCHAFTEN – Nur Für WRC

ERGEBNISSE & ADMINISTRATIVE VORSCHRIFTEN NACH DER VERANSTALTUNG
54. RALLYE-ERGEBNISSE
54.1 ERSTELLUNG DER ERGEBNISSE
54.2 VERÖFFENTLICHUNG DER ERGEBNISSE
54.3 GLEICHSTAND BEI EINER RALLYE ODER EINER ETAPPE
54.4 FAIRE UND UNPARTEIISCHE BERICHTERSTATTUNG
54.5 BEKANNTGABE VON ERGEBNISSEN
55. PROTESTE UND BERUFUNGEN
55.1 EINLEGEN EINES PROTESTES ODER EINER BERUFUNG
55.2 PROTESTKAUTION
55.3 KOSTENVORSCHUSS
55.4 KOSTEN
55.5 BERUFUNGEN

56. RALLYE-SIEGEREHRUNGEN
56.1 ZIEL DER RALLYE
56.2 SIEGEREHRUNG
57. JAHRES-SIEGEREHRUNG DES DMSB
57.1 ANWESENHEITSPFLICHT
57.2 ABWESENHEIT

KRAFTSTOFF - BETANKUNG
58. TANKEN UND ABLÄUFE
58.1 ORT
58.2 ABLAUF DER BETANKUNG
58.3 ABLAUF DER BETANKUNG AN ÖFFENTLICHEN TANKSTELLEN
59. KRAFTSTOFF

REIFEN UND FELGEN
60. ALLGEMEINES
60.1 ÜBEREINSTIMMUNG
60.2 FORMGEHEIZTE REIFEN
60.3 KONTROLLE
60.4 REIFENMARKIERUNGS- UND KONTROLLZONEN
60.5 VORRICHTUNGEN ZUR ERHALTUNG DER VOLLEN REIFENLEISTUNG
60.6 VERSPÄTUNG DES STARTS EINER WERTUNGSPRÜFUNG
60.7 NACHSCHNEIDEN PER HAND
60.8 SPIKES-REIFEN
60.9 ERSATZRÄDER
60.10 VERFÜGBARKEIT DER REIFEN
60.11 BEHANDLUNG DER REIFEN
61. REIFENLIEFERUG
62. ANZAHL DER REIFEN

MECHANISCHE TEILE
63. MECHANISCHE TEILE
63.1 MOTORENTAUSCH
63.2 TURBOLADER
63.3 GETRIEBE
64. MECHANISCHE KOMPONENTEN
65. ZUSÄTZLICHE FAHRZEUGBESTIMMUNGEN
65.1 ON-BOARD KAMERAS
65.2 TRACKING SYSTEM
65.3 GERÄUSCHVORSCHRIFTEN

TESTEN
66. TESTEN

VARIANTEN UND ERGÄNZUNG ZUM DMSB RALLYE-REGLEMENT
V1 BESTIMMUNGEN FÜR NATIONALE A RALLYES (NAT. A NAT.A/NEAFP bzw. NAT.A PLUS /NSAFP)
V2 BESTIMMUNGEN FÜR NATIONALE B RALLYES (RALLYE 35 bzw. RALLYE 35/NEAFP)
V3 BESTIMMUNGEN FÜR NATIONALE B RALLYES (RALLYE 70 bzw. RALLYE 70/NEAFP)
V4 BESTIMMUNGEN FÜR DEUTSCHE RALLYE MEISTERSCHAFT (DRM)
V5 BESTIMMUNGEN FÜR DEN DMSB – RALLYE CUP (DRC)
V6 BESTIMMUNGEN FÜR DEN DMSB-SCHOTTER-RALLYE-CUP (DSRC)

ANHÄNGE

ANHANG I. FIA RALLYE KONTROLLSTELLENSCHILDER
ANHANG II. STANDARD DOKUMENTE
ANHANG III. SICHERHEIT
ANHANG IV. REIFENBESTIMMUNGEN
ANHANG VI. BREMSKURVE / SCHIKANE

ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE

1. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Jede vom DMSB genehmigte Automobil-Rallye unterliegt dem DMSB Rallye Reglement. Für Wettbewerbe, die für FIA-Meisterschaften, -Pokale oder -Trophäen gewertet werden, gelten allein oder neben vorliegendem Reglement uneingeschränkt die FIA-Bestimmungen, die den DMSB-Bestimmungen, soweit sie abweichende Regelungen enthalten, vorgehen.
Für die Wertung der DMSB-Prädikatsveranstaltungen gelten zusätzlich die Allgemeinen und besonderen 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 *Für die Anwendung des geltenden Reglements gelten Reifenhersteller, Hersteller von homologierten Ausrüstungen, Kraftstofflieferanten oder Lieferanten, die mit Wettbewerbsfahrzeugen in Verbindung stehen, als Veranstaltungsteilnehmer im Sinne von Artikel 1.3 des ISG und sind als solche verpflichtet, die Entscheidungen des DMSB zu akzeptieren.*

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.

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 Artikel 12 des Internationalen Sportgesetzes (ISG) aussprechen können. Jeder in den vorliegenden Bestimmungen nicht vorgesehene Fall wird von den

Sportkommissaren beurteilt, die allein die Berechtigung besitzen, Entscheidungen zu treffen (Art. 11.9 des ISG).

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 2020 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 herausgeben wird.

2.4 KONTROLLZONEN

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

2.5 FAHRER

Als Fahrer werden die beiden für das betreffende Fahrzeug genannten Personen bezeichnet. Die beiden Fahrer werden als Fahrer und Beifahrer bezeichnet. Sofern nichts anderes festgelegt ist, dürfen beide Fahrer während der Rallye fahren, wobei beide im Besitz einer für das laufende Jahr gültigen Bewerber/-Fahrer-Lizenz sein müssen. Ausgenommen hiervon sind Inhaber einer Nationalen Lizenz Stufe C oder Race Card (ab Jahrgang *2005*, 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.

2.6 ENTSCHEIDUNG

Ein Dokument, welches vom Rallyeleiter oder den Sportkommissaren herausgeben 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 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.
2.12 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.
2.13 BESICHTIGUNG
Die Anwesenheit eines Fahrers und/oder Beifahrers, der für die betreffende Rallye genannt hat oder nennen möchte, auf einer Wertungsprüfung nach Bekanntgabe der Streckenführung.
2.14 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.
2.15 VERBINDUNGSETAPPE
Alle Teile der Rallye die nicht als Wertungsprüfung gefahren werden.
2.16 SEKTION
Alle Teile der Rallye, die durch eine Sammelkontrolle getrennt sind.
2.17 SERVICE
Jegliche Arbeiten an einem Wettbewerbsfahrzeug ausgenommen jene in Artikel 48 aufgeführten.
2.18 WERTUNGSPRÜFUNG
Gezeitete Geschwindigkeitsprüfung auf für die Öffentlichkeit gesperrten Straßen und Wegen.
2.19 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.
2.20 KONTROLLKARTEN
Karten für Stempel und Zeiteinträge an den auf der Strecke vorgesehenen Kontrollstellen.
2.21 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.
2.22 TECHNISCHE ZONE
Eine Zone zwischen zwei Zeitkontrollen zur Durchführung von technischen Untersuchungen durch Technische Kommissare.
2. 23 RUNDKURS (ASN DEFINITION)
Eine Wertungsprüfung bei der mehrere Runden gefahren werden und bei der die Möglichkeit von unterschiedlichen Startarten besteht.

2. 24 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.
2.25 FIA-HOMOLOGIERTES KOPF-RÜCKHALTESYSTEM / FRONTAL HEAD RESTRAINT (FHR) SYSTEM (ASN DEFINITION)
Bei Rallye 35 bzw. Rallye 35/NEAFP, Rallye 70 bzw. Rallye70/NEAFP, 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).

OFFIZIELLE

3. OFFIZIELLE UND DELEGIERTE

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

3.2 DMSB DELEGIERTE
Mindestens die nachfolgenden Delegierten können durch den DMSB nominiert werden.
3.2.*1* DMSB Technical Delegate: Der Technische Delegierte des DMSB arbeitet in Verbindung mit dem Rallyeleiter und ist gleichzeitig Obmann der Technischen Kommissare.
3.2.*2* DMSB Beobachter */-Delegate*: Der/die DMSB Beobachter bewertet(n) alle Aspekte der Rallye und erstellen den entsprechenden Beobachterbericht.
3.2.*3* DMSB Safety Delegate: Der DMSB setzt Safety Delegates gem. deren Richtlinien ein. Der DMSB Safety Delegate berät den Rallyeleiter und den Leiter der Streckensicherung in Sicherheitsfragen. Er berichtet dem DMSB über sicherheitsrelevante Feststellungen.

3.3 TEILNEHMER-VERBINDUNGS*PERSON*
Die grundsätzliche Aufgabe der Teilnehmer-Verbindung*sperson* 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-Verbindung*sperson muss* für die Bewerber leicht erkennbar und gemäß einem Zeitplan anwesend sein.

ZUGELASSENE FAHRZEUGE

4. ZUGELASSENE FAHRZEUGE (LEISTUNGSBEGRENZUNG)

a) Für alle Fahrzeuggruppen gilt grundsätzlich der Grenzwert von 221 kW (300 PS) (+5% StVZO-Toleranz). Diese Fahrzeuge dürfen maximal 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. Beispiel: In den Fz.-Papieren stehen 321 PS. Das Fahrzeug muss grundsätzlich 321 x 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.
c) Bei der Nennung eines Fahrzeuges nach Art. b) (mehr als 221 kW/300 PS) muss der Teilnehmer die in den Fz.-Papieren eingetragene Motorleistung und das tatsächliche Fahrzeuggewicht~~e~~ angeben.
d) Das max. zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeuges darf nicht überschritten werden.

4.1 ZUSAMMENFASSUNG

Bei internationalen Rallyes sind grundsätzlich folgende Fahrzeuge gemäß den aktuellen Bestimmungen des ISG zugelassen:

- Tourenwagen (Gruppe A) mit einem Einstufungshubraum bis 2000ccm gemäß ISG Anhang J
- Fahrzeuge der Gruppe R-GT gemäß ISG Anhang J, Artikel 256
- *Fahrzeuge der Gruppe R gemäß ISG Anhang J, Art. 260, 260D und 261*
- Produktionswagen (Gruppe N) gemäß ISG Anhang J Artikel 254
- Fahrzeuge der Gruppe Super 2000 Rally gemäß ISG Anhang J 2013, Art. 254A

4.2 KLASSENEINTEILUNG Gemäß ANHANG J ZUM ISG

Klasse	Gruppen
RC2	Gruppe *Rally2 (VR5) gem. 2020 Anhang J der FIA Art. 261* Gruppe N über 2000 ccm (bisher NR4) *gem. 2020 Anhang J der FIA Art. 254* S2000-Rally: 2.0 Saug-Motoren *gem. 2013 Anhang J der FIA Art. 254A* Gruppe R4 (VR4) *gem. 2018 Anhang J der FIA Art. 261*
R-GT	Gruppe R-GT *gem. 2019/2020 Anhang J der FIA Art. 256*
RC3	Gruppe A über 1600 ccm bis 2000 ccm *gem. 2020 Anhang J der FIA Art. 255* R3 (Saug-Motoren / über 1600 ccm bis 2000 ccm – VR3C Turbo/ über 1067 ccm bis 1333 ccm – VR3C) *gem. 2020 Anhang J der FIA Art. 260* R3 (Turbo / bis 1620 ccm / nominal – VR3T) *gem. 2020 Anhang J der FIA Art. 260D*
RC4	*Rally4 (Saug-Motoren/ über 1600 ccm bis 2000 ccm – VR2C* *Turbo/ über 1067 ccm bis 1333 ccm – VR2C) gem. 2018/2020 Anhang J der FIA Art. 260* *Rally4* (Saug-Motoren/ über 1390 ccm bis 1600 ccm – VR2B) Turbo/ über 927 ccm bis 1067 ccm – VR2B) *gem. 2018/2020 Anhang J der FIA Art. 260* Gruppe A bis 1600 ccm *gem. 2020 Anhang J der FIA Art. 255*
RC5	*Rally5 (*Saug-Motoren/bis 1600 ccm– VR1 Turbo/ bis 1333 ccm – VR1 *gem. 2020 Anhang J der FIA Art. 260 homologiert ab dem 01/01/2019* *Rally5 (*Saug-Motoren/bis 1600 ccm– VR1A / VR1B) Turbo/ bis 1067 ccm - VR1A / VR1B *gem. 2018 Anhang J der FIA Art. 260 (VR1A und VR1B homologiert vor dem 31/12/2018)*

4.3 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.

4.4 NATIONALE FAHRZEUGE

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

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

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

4.4.3 Die Fahrzeuge erhalten ein eigenes Ergebnis und werden nicht in den Ergebnislisten der FIA-Veranstaltung aufgeführt.
4.4.4 Die Fahrzeuge werden niemals in einer gemeinsamen Nennungsliste, Ergebnisliste (offiziell oder inoffiziell) und in keinem Wertungsprüfungsergebnis während und nach einem FIA Meisterschaftslauf aufgeführt.
4.4.5 Die Homologation für bestimmte Fahrzeuge wird von der FIA verlängert. Die Liste der Fahrzeuge mit einer verlängerten Homologation wird auf der FIA Website veröffentlicht.

MEISTERSCHAFTEN & PUNKTE

5. MEISTERSCHAFTSBESTIMMUNGEN

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

6.-9. REGELUNG NUR FÜR DIE FIA WORLD RALLY CHAMPIONSHIP

10. GLEICHSTAND IN EINER MEISTERSCHAFT

Siehe Allgemeine DMSB Prädikatsbestimmungen Art. 11

11. KRITERIEN FÜR PRIORITÄTSFAHRER

11.1 Prioritätsfahrer 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 vorangegangen Jahr gewonnen haben.

11.2. Positionierung von Prioritätsfahrern

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.

11.3 Prioritätsfahrer des DMSB

Siehe DMSB gesetzte Fahrer unter www.dmsb.de

12. ABLAUF BEI DER AUSWAHL DER STRECKENFÜHRUNG

12.1 EINHALTUNG DER OFFIZIELLEN STRECKENFÜHRUNG UND DES SPORTLICHEN PROGRAMMS

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

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

13. CHARAKTERISTIK DER VERANSTALTUNG

13.1 VERANSTALTUNGSDAUER

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

13.2 PROGRAMM DER RALLYE

13.2.1 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

13.2.2 Die Podiumszeremonie sollte binnen *einer* Stunde nach dem Eintreffen des ersten Fahrzeugs im Abschlussservice sein.
13.2.3 Die Startreihenfolge bei Prädikatsveranstaltungen mit mehreren Wettbewerben in Wertung ist wie folgt einzuhalten: DMSB Prädikate, Clubsport, Demonstration, etc.
13.3 ALLGEMEINES
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.
13.4 WERTUNGSPRÜFUNGSLÄNGEN (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.
13.5 MAXIMALE WIEDERHOLUNGEN EINER WERTUNGSPRÜFUNG (ASN REGELUNG)
Eine Wertungsprüfung darf mit der gleichen Streckenführung maximal nur dreimal gefahren werden.
13.6 POWER STAGE
13.6.1 Es kann eine Wertungsprüfung als Power Stage gefahren werden.
13.6.2 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.

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

STANDARDDOKUMENTE UND ZEITPLÄNE

14. DMSB STANDARDDOKUMENTE

14.1 ALLGEMEINES
Die nachfolgenden Dokumente müssen dem Anhang II entsprechen:

- Veranstaltungsausschreibung (elektronisch und/oder gedrucktes Format (optional)
- Bulletins (elektronisch*es* und gedrucktes Format)
- Rallye Guide (elektronisches Format) wenn vorhanden
- Zeit- und Streckenpläne (elektronisch und gedrucktes Format)
- Kontrollkarten (gedrucktes Format)
- Road Book (gedrucktes Format)
- Nennformular (elektronisch und gedrucktes Format)
- Nennliste (elektronisches Format)
- Startlisten und Ergebnisse (elektronisch und gedrucktes Format)
- Media Sicherheitsbuch (elektronisch und gedrucktes Format), wenn vorhanden.

Elektronisch Dokumente dürfen nicht mehr verändert werden, nachdem sie auf der Internetseite des Veranstalters veröffentlicht wurden, es sei denn, alle Bewerber und Offiziellen werden darüber informiert und die Veränderungen werden auf der Internetseite hervorgehoben. Digitale Aushänge sind empfohlen. Es ist jedoch sicherzustellen, dass wichtige Dokumente wie Bulletins, Entscheidungen und Ergebnisse mit der entsprechenden Aushangzeit weiterhin am offiziellen Aushang veröffentlicht werden. Jedes Dokument das eine

Genehmigung durch den DMSB oder durch die Sportkommissare benötigt, darf ohne diese Genehmigung nicht veröffentlicht werden.

14.2 ROAD BOOK
Alle Teams 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 Teilnehmer während dem Besichtigen oder dem 1. Durchgang von der Straße wesentlich abgewichen sind. Dieser Strecke und den Streckenrichtungsdiagrammen ist zu folgen. Die Fahrer müssen über alle vorgenommenen Änderungen an der Strecke vor der entsprechenden Wertungsprüfung informiert 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.
14.3 KONTROLLKARTEN
14.3.1 Jeder Fahrer ist verantwortlich:
- für seine Kontrollkarten,
- seine *Kontrollkarte* an jedem Kontrollpunkt vorzulegen und für die Richtigkeit der Eintragungen.
- für alle Eintragungen in den *Kontrollkarten*.

Daher ist es Aufgabe der Fahrer, die *Kontrollkarte* zur richtigen Zeit den Sportwarten vorzulegen und zu kontrollieren, dass die Eintragung der Zeit korrekt erfolgte.
14.3.2 Nur der zuständige Sportwart ist berechtigt, die Zeiten auf der *Kontrollkarte* einzutragen, ausgenommen der Bereiche „zur Verwendung durch den Teilnehmer".
14.3.3 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 führt dies zum Wertungsverlust des betreffenden Teams, ausgesprochen durch den Rallyeleiter.
14.3.4 Jede Abweichung zwischen der Zeiteintragung in der *Kontrollkarte* der Fahrer einerseits und den offiziellen Rallyeunterlagen anderseits wird vom Rallyeleiter untersucht.
14.4 MEISTERSCHAFTSLOGO (ASN REGELUNG)
Siehe DMSB Veranstaltungsreglement Art. 46

15. AUSGABE EINES FIA-VISA
Keine Anwendung

VERSICHERUNG - HAFTUNGSAUSSCHLUSS
16. VERSICHERUNGSSCHUTZ
Siehe DMSB Veranstaltungsreglement Art. 34-39

FAHRZEUG-KENNZEICHNUNG
17. PERMANENTE STARTNUMMERN
Wird im jeweiligen Meisterschaftsreglement geregelt.

18. STARTNUMMERN UND WERBUNG
18.1 ALLGEMEINES
18.1.1 Der Veranstalter stellt jedem Team Identifikationsmaterial (Startnummer, etc.) zur Verfügung, dass vor der Technischen Abnahme, wie vorgeschrieben, am Fahrzeug angebracht werden muss.
18.1.2 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.

18.2 TÜRSCHILDER
18.2.1 Zwei Startnummernschilder für die Vordertüren. *D*ie 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.
18.2.2 Die vom Veranstalter zur Verfügung gestellten Startnummern müssen während der gesamten Rallye auf beiden Vordertüren des Fahrzeugs angebracht sein.
18.2.3 Außer dem Farbmuster des Fahrzeugs darf sich kein *Zeichen* innerhalb von 10 cm zum Startnummernschild befinden.
18.3 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.
18.4 SEITENSCHEIBEN
Keine Anwendung im DMSB-Bereich
18.5 DACHSCHILDER
Keine Anwendung im DMSB-Bereich
18.6 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.
18.7 WERBEEINSCHRÄNKUNGEN
18.7.1 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 Fahrer durch die Scheiben nicht behindern.

18.7.2 Der Name eines Automobilherstellers darf nicht Teil des Veranstaltungsnamens sein.
18.7.3 Der Text für eine verbindliche Veranstalterwerbung muss eindeutig in der Veranstaltungsausschreibung beschrieben oder in einem Bulletin vor dem Nennschluss veröffentlicht werden.
18.7.4 Ein Promoter kann zusätzliche Werbebestimmungen erlassen.
18.8 FREIWILLIGE VERANSTALTERWERBUNG
18.8.1 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.
18.8.2 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.
18.8.3 Bewerber, die die freiwillige Veranstalterwerbung akzeptieren, müssen die in der Veranstaltungsausschreibung aufgeführten Flächen dafür freihalten. Änderungen an den Werbeaufklebern sind nicht erlaubt.
18.8.4 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.

19. FAHRER- UND BEIFAHRERNAMEN

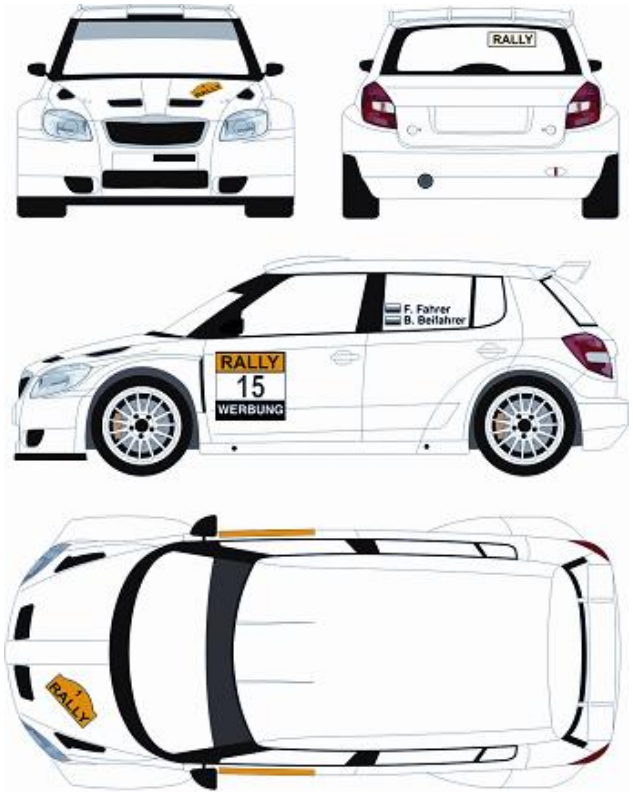
19.1 HINTERE SEITENFENSTER

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.

19.2. TÜRSCHILDER / STARTNUMMERN / FAHRER- UND BEIFAHRERNAMEN



FAHRVERHALTEN

20. VERHALTEN

20.1 ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

20.1.1 Die Teams müssen sich zu jeder Zeit sportlich verhalten.

20.1.2 Fahrzeuge, die den Parc Fermé- Bestimmungen (Art. 42.1) unterliegen, dürfen nur von Fahrern 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.*

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

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

20.1.5 Bei einer Verbindungsetappe auf öffentlicher Straße darf ein Fahrzeug nur auf vier frei abrollenden Rädern und Reifen gefahren werden. Jeder Verstoß wird den Sportkommissaren berichtet, die eine Strafe bis zur Disqualifikation verhängen können.

20.1.6.
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.
20.1.7 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.

20.2 WÄHREND DES BESICHTIGENS DER WERTUNGSPRÜFUNGEN UND/ODER DER *VERBINDUNGSETAPPE ZUM UND VOM* SHAKEDOWN
20.2.1 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/ *Shakedowns und der Verbindungsetappen zum und vom Shakedown berücksichtigt* werden.
20.2.2 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,- €
20.2.3 Andere Verkehrsverstöße während des Besichtigens führen zur Bestrafung durch die Sportkommissare gem. Art. 20.4.4.
20.2.4 Die Höhe dieser Geldbuße wird aufgrund einer von der Polizei auferlegten Geldstrafe nicht geändert.
20.2.5 Im Falle eines zweiten Verstoßes während der Besichtigung bei derselben Rallye werden die Geldbußen verdoppelt.

20.3 GESCHWINDIGKEITSÜBERSCHREITUNGEN WÄHREND DER RALLYE / STRASSENVERKEHRSBESTIMMUNGEN

20.4 STRASSENVERKEHRSBESTIMMUNGEN
20.4.1. Während der gesamten Rallye müssen die Fahrer die Straßenverkehrsbestimmungen des entsprechenden Landes beachten. Verstöße werden dem Rallyeleiter gemeldet.
20.4.2. Bei Verstoß eines Teams gegen die Verkehrsbestimmungen muss der Polizeibeamte oder der Offizielle, der den Verstoß festgestellt hat, den Betroffenen auf dieselbe Art und Weise informieren wie normale Verkehrsteilnehmer.
20.4.3. Beschließt die Polizei oder der Offizielle, den betroffenen Fahrer nicht anzuhalten, kann sie den Veranstalter auffordern, die in dieser Ausschreibung festgelegten Strafen zu verhängen, vorausgesetzt, dass:

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

20.4.4 Strafen für Verstöße während des Wettbewerbs

a) Für den 1. Verstoß - Geschwindigkeitsüberschreitung: Überschreiten der Geschwindigkeitsbeschränkung pro km/h 10,- €
   - Andere Verkehrsverstöße: eine Strafe durch die Sportkommissare.
b) Für den 2. Verstoß: Überschreiten der Geschwindigkeitsbeschränkung pro km/h 20,- €

- Andere Verkehrsverstöße: eine Strafe durch die Sportkommissare.

c) Für den 3. Verstoß: eine Zeitstrafe *von 5 Minuten durch den Rallyeleiter*.
d) Für den 4. Verstoß: Disqualifikation durch die Sportkommissare

NENNUNGEN

21. NENNUNGSVERFAHREN

21.1 ALLGEMEIN

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

21.2 EINREICHUNG DER NENNUNGSFORMULARE (NENNUNGSANTRAG)

gem. DMSB-Veranstaltungsreglement

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.

21.3 ÄNDERUNGEN AUF DEM NENNFORMULAR

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

21.4 ASN-GENEHMIGUNG

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

21.5 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.

21.6 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.

21.7 MANNSCHAFTSNENNUNGEN (ASN-REGELUNG)

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

21.7.2 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.

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

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

21.7.5 Die Disqualifikation eines Fahrers führt zum Ausschluss der gesamten Mannschaft.

22. NENNSCHLUSS (ASN-REGELUNG)

Der Nennschluss darf nicht später als 7 Tage vor dem Beginn der Besichtigungsfahrten der Rallye liegen. Die Liste der Nennungen *muss* mindestens 5 Tage vor der 1. Etappe der Rallye veröffentlicht werden.

23. NENNGELDER

23.1 ANNAHME DES NENNUNGSFORMULARS

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

23.2 NENNGELDRÜCKERSTATTUNG

Das Nenngeld wird vollständig zurückerstattet:

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

23.3 TEILWEISE NENNGELDRÜCKERSTATTUNG

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

24. KLASSEN

24.1 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.

24.2 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.*

25. BESICHTIGUNG

25.1 BESICHTIGUNGSFAHRZEUGE

Keine Anwendung

25.2 REIFEN FÜR BESICHTIGUNGFAHRZEUGE

Keine Anwendung

25.3. 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.

25.4 ABLAUF DER BESICHTIGUNG

25.4.1 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.

25.4.2 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.*

25.4.3 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 Fahrern 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.

25.4.4 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.

25.4.5 Shakedown

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

25.4.6 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.*

25.5 ÄNDERUNGEN VON WERTUNGSPRÜFUNGSSTRECKEN (ASN-REGELUNG)

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

TECHNISCHE ABNAHMEN

26. VOR DEM START

26.1 ALLGEMEINES

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

26.1.2 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.

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

26.1.4 Die Technischen Kommissare müssen das Fahrgestell und den Zylinderkopf markieren.

26.1.5 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.

26.1.6 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.*

26.2 Zeitplan

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

27. WÄHREND DER RALLYE

27.1 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.*

27.2 VERANTWORTLICHKEIT DES BEWERBERS

27.2.1 Der Bewerber ist für die technische Übereinstimmung seines Fahrzeugs während der gesamten Veranstaltung verantwortlich.

27.2.2 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.

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

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

28. SCHLUSSABNAHME

28.1 PARC FERME´, AM ENDE DER RALLYE

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

28.2 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.

28.3 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.

SHAKEDOWN

29. SHAKEDOWN

29.1 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.

29.2 ABLAUF DES SHAKEDOWN

29.2.1 Der Shakedown muss wie eine reguläre Wertungsprüfung aufgebaut und organisiert werden, inklusive aller notwendigen Sicherheitsmaßnahmen.

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

29.2.3 In Anwendung des Artikels 20.2 kann der Shakedown Teil der Besichtigung sein.

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

29.3 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.

29.4 TECHNISCHE ABNAHME

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

29.5 AUSFALL BEIM SHAKEDOWN

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

29.6 FAHRERAUSRÜSTUNG UND AUSRÜSTUNG 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.

30. FREIES TRAINING / QUALIFIKATION

Gilt nur für FIA European Rally Championship

31. KONTROLLSTELLEN - ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

31.1 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.
31.2 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.
31.3 AUFENTHALTSDAUER IN KONTROLLZONEN
Die Dauer des Aufenthaltes in jeder Kontrollzone darf nicht länger dauern, als für die Durchführung der Kontrolltätigkeit erforderlich.
31.4 ARBEITSBEREITSCHAFT
31.4.1 Die Kontrollstellen werden mindestens 30 Minuten vor der Soll-Ankunftszeit des 1. Wettbewerbsfahrzeugs geöffnet.
31.4.2 Vorbehaltlich einer gegenteiligen Entscheidung des Rallyeleiters stellen die Sportwarte ihre Tätigkeit 15 Minuten nach der Soll-Ankunftszeit - zuzüglich der Karenzzeit - des letzten Fahrzeugs ein.
31.5 ABFOLGE DER KONTROLLSTELLEN UND RICHTUNG
31.5.1 Die Teams sind verpflichtet, alle Kontrollstellen immer in der richtigen Reihenfolge und in Fahrtrichtung der Rallyestrecke anzufahren.
31.5.2 Ein erneutes Einfahren in die Kontrollzone ist verboten.
31.6 ANWEISUNGEN DES KONTROLLPERSONALS
31.6.1 Die Teams sind verpflichtet, den Anweisungen des Sportwarts einer Kontrolle Folge zu leisten. Missachtung der Anweisung führt zu einer Meldung an die Sportkommissare.
31.6.2 Alle Sportwarte an den Kontrollstellen müssen gekennzeichnet sein. An jeder Kontrolle muss der Kontrollstellenleiter eine besondere Weste tragen, so dass er sofort erkennbar ist.
31.7 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.*
31.8. 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 Refuel

Zone im Beisein eines Teammitglieds ausgetauscht werden. Alle Arbeiten werden unter Aufsicht eines Sportwarts oder eines Offiziellen vorgenommen.

32. 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.

33. ZEITKONTROLLEN

33.1 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.

33.2 ABLAUF AN ZEITKONTROLLEN

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

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

33.2.3 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.

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

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

33.2.6 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.

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

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

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

33.2.10 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.

33.2.11 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.

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

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

33.3 ZEITKONTROLLE VOR EINER WERTUNGSPRÜFUNG

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

33.3.1 An der Zeitkontrolle am Ende eines Abschnittes trägt der verantwortliche Sportwart sowohl die Ankunftszeit des Teams wie auch die vorläufige Startzeit für die Wertungsprüfung in die *Kontrollkarte* ein. Diese muss eine Zeitspanne von mindestens 3 Minuten berücksichtigen, damit das Team sich auf den Start vorbereiten kann und zur Startlinie vorfahren kann.
33.3.2 Wenn zwei oder mehrere Fahrer in der gleichen Minuten ankommen, so entspricht ihre vorläufige Startzeit zur Wertungsprüfung der entsprechenden Reihenfolge bei Ankunft an der vorangegangenen Zeitkontrolle. Wenn die Ankunftszeiten an der vorhergehenden Zeitkontrolle gleich waren, dann werden die Ankunftszeiten an der vorletzten Zeitkontrolle zur Entscheidung herangezogen, und so weiter.
33.3.3 Nach der Zeitkontrolle muss das Fahrzeug in die Startzone der Wertungsprüfung gefahren werden. Dort erfolgt der Start gemäß diesen Bestimmungen.
33.3.4 Besteht ein Unterschied zwischen den beiden Eintragungen, so gilt die vom Sportwart eingetragene Startzeit zur Wertungsprüfung als bindend, sofern die Sportkommissare nicht anders entscheiden.
33.3.5 Die Startzeit an der Wertungsprüfung ist dann gleichzeitig die Startzeit für die Berechnung der Ankunftszeit an der nächsten Zeitkontrolle.
33.3.6 Die *Kontrollkarte* muss den Fahrern in der Minute vor der Startzeit zurückgegeben werden.

34. VERSPÄTUNGEN (KARENZZEIT)

34.1 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 zum vom Rallyeleiter ausgesprochenen Wertungsverlust. Der Fahrer 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 (10 Sekunden pro Minute).
34.2 ZU FRÜHE ANKUNFT
Das Unterschreiten einer Sollzeit führt in keinem Fall zur Verringerung der Verspätungen, die für den Wertungsverlust zählen (Karenzzeit).
34.3 BEKANNTGABE DES WERTUNGSVERLUSTES
Der Wertungsverlust wegen Überschreitens der Karenzzeit kann nur am Ende einer Sektion bekannt gegeben werden.

35. SAMMELKONTROLLEN (Regrouping)

35.1 VERFAHREN BEI DER ANKUNFT
35.1.1 Bei Ankunft an Sammelkontrollen erhalten die Fahrer Anweisungen über ihre Startzeit. Daraufhin fahren sie ihre Fahrzeuge sofort und direkt in den Parc Fermé. Die Motoren müssen ausgeschaltet werden und die Fahrer müssen den Parc Fermé verlassen.
35.1.2 Alle Teams müssen bereit sein sich in eine Autogrammzone zu begeben. Diese ist in der Nähe der Zeitkontrolle und für die Öffentlichkeit zugänglich.
35.1.3 Wenn der Aufenthalt in einer Sammelkontrolle nicht länger als 15 Minuten beträgt, dürfen die Teammitglieder innerhalb dieser Sammelkontrolle bleiben.
35.2 VERFAHREN BEI DER AUSFAHRT
Nach einer Sammelkontrolle während einer Etappe starten die Fahrzeuge in der Reihenfolge ihrer Ankunft beim Regrouping.

WERTUNGSPRÜFUNGEN

36. ALLGEMEINES

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

37. WERTUNGSPRÜFUNGSSTART

37.1 STARTLINIE - STARTARTEN

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

37.1.2 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 dem Teilnehmer 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 Gruppenaufstellung

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 Gruppenaufstellung

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

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

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

37.2 STARTABLAUF

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

37.2.2 *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 40 cm nach der Startlinie platziert werden.*

37.3 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.
37.4 VERSPÄTUNG AM START DURCH VERSCHULDEN DER FAHRER
37.4.1 Im Falle eines verspäteten Starts durch Verschulden der Fahrer, 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.
37.4.2 Fahrer, die den Start einer Wertungsprüfung zu der ihnen zugeteilten Zeit verweigern, werden den Sportkommissaren gemeldet, egal ob die Wertungsprüfung durchgeführt wurde oder nicht.
37.4.3 Jedes Fahrzeug, das innerhalb von 20 Sekunden nach Erteilen des Startsignals nicht von der Startlinie starten kann, wird mit Wertungsverlust belegt und sofort an einen sicheren Platz geschoben.
37.5 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.
37.6 FEHLSTART
Ein Fehlstart, insbesondere einer, der vor Erteilen des Startzeichens durch den Starter erfolgt, wird wie folgt bestraft:
- 1. Verstoß: 10 Sekunden
- 2. Verstoß: 1 Minute
- 3. Verstoß: 3 Minuten

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

38. ZIEL DER WERTUNGSPRÜFUNGEN

38.1 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 Stopzeichen ist verboten und führt zu einer Meldung an die Sportkommissare. Die Zeitnahme erfolgt an der Ziellinie mit Lichtschranke und einer zusätzlichen Stopuhr als Back-up. Die Zeitnehmer müssen auf Höhe der Ziellinie, die durch ein Zeichen mit Zielflagge auf roten Hintergrund gekennzeichnet ist, positioniert sein.

38.2 STOP-KONTROLLE
Das Team 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.

39. UNTERBRECHUNG/ABBRUCH EINER WERTUNGSPRÜFUNG

Falls eine Wertungsprüfung unterbrochen oder endgültig abgebrochen werden muss, wird jedem betroffenen Team durch den Rallyeleiter eine Zeit zugeordnet, die er als die fairste Zeit ansieht. Jedoch darf kein Team, das ganz oder teilweise für den Abbruch der Wertungsprüfung verantwortlich ist, Vorteile aus dieser Maßnahme ziehen.
Jedes Team, dem nachweislich die rote Flagge gezeigt wird und seine Geschwindigkeit entsprechend anpasst, erhält ebenfalls eine faire Zeit gemäß diesem Artikel.

40. TEILNEHMERSICHERHEIT

40.1 AUSRÜSTUNG DER *FAHRER*
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.

40.2 AUSRÜSTUNG DER FAHRZEUGE
40.2.1 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.
40.2.2 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.
40.2.3 Jedes Wettbewerbsfahrzeug muss mindestens ein rotes, reflektierendes Warndreieck mit sich führen.

40.*3 EINSATZ VON ZEICHEN UND FLAGGEN*
40.*3*.1 *Verhalten verunfallter Fahrer – HILFE NOTWENDIG*
Bei einem Unfall, bei dem dringend *medizinische* Hilfe erforderlich ist, *gilt folgendes*:
- das rote "SOS"-Schild *muss, wenn möglich* unmittelbar den darauffolgenden Fahrzeugen und jedem eventuell zur Hilfe kommenden Hubschrauber gezeigt werden.
- *sobald als möglich 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.*

40.*3*.2 *Verhalten nachfolgender Fahrer – HILFE NOTWENDIG*
Jeder Fahrer, dem das rote "SOS"-Schild gezeigt wird oder der ein Fahrzeug sieht, das in einen Unfall verwickelt ist und bei dem sich beide Fahrer innerhalb oder außerhalb des Fahrzeugs befinden, muss sofort und ohne Ausnahme anhalten, um Hilfe zu leisten es sei denn das „OK“-Schild wird gezeigt. 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 *Rettungs*fahrzeuge freihalten. Alle Fahrer die von diesem Vorfall betroffen wurden, erhalten eine faire Zeit gemäß Art. 39.
40.3.3 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:*

- 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.*

40.3.4 Verhalten eines nachfolgenden Teams – KEINE HILFE ERFORDERLICH
Jeder Fahrer, dem das grüne "OK"-Schild gezeigt wird kann eine Stelle mit einem Vorfall passieren.
40.*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“*

40.*3*.6 Jeder Fahrer, der dazu in der Lage ist, jedoch den v.a. Bestimmungen nicht nachkommt, wird dem Rallyeleiter gemeldet.
40.*3*.7 Im Road Book muss eine Seite mit den Anweisungen für das Verhalten bei einem Unfall vorgesehen werden.
40.*3*.8 Jeder Fahrer, der ausgefallen ist, muss diesen Ausfall dem Veranstalter so schnell wie möglich melden, Fälle höherer Gewalt ausgenommen. Jeder Fahrer, der diese Vorschrift nicht beachtet, kann von den Sportkommissaren bestraft werden.

40.4 EINSATZ EINES TRACKING-SYSTEMS
Ein Veranstalter kann ein Tracking System installieren, das mit verschiedenen Anzeigen ausgestattet ist. Ein Tracking System dient zur zusätzlichen Erhöhung der Sicherheit. Die Bedienung des Systems durch die Fahrer ist obligatorisch.
Die Anzeige des Systems ersetzt jedoch nicht das durch die Fahrer gem. Art. 40.3.2 und Art. 40.3.3 zu zeigende "SOS"- bzw. „OK“-Schild.
40.4.1 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 sobald wie möglich aktiviert werden.*
- *Im Übrigen gelten die Bestimmungen des Art. 40.3.1*

40.4.2 Verhalten nachfolgender Fahrer – HILFE NOTWENDIG
Jeder Fahrer, dem ein rotes "SOS"-Signal auf der Konsole des Tracking-System angezeigt wird muss sich gemäß Art. 40.3.2 verhalten.
40.4.3 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,*
- *Rückfragen der Rallyeleitung über die Konsole müssen bestätigt bzw. beantwortet werden.*
- *Im Übrigen gelten die Bestimmungen des Art. 40.3.3*

40.4.4 Verhalten nachfolgender Fahrer – KEINE HILFE ERFORDERLICH
Jeder Fahrer, dem das grüne "OK"-Signal angezeigt wird, kann eine Stelle mit einem Vorfall passieren. Er muss jedoch davon auszugehen, dass eine Gefahr auf oder neben der Fahrbahn besteht.

40.*5* UNFALL AUF EINER WERTUNGSPRÜFUNG *MIT PERSONEN, DIE NICHT FAHRER SIND*
Wenn ein Fahrer in einen Unfall verwickelt wird, bei dem *es verletzte Personen gibt*, muss der betreffende Fahrer am Unfallort bleiben und das nachfolgende Fahrzeug anhalten und der Ablauf gemäß *Art.40.3.1 und Art. 40.3.2* eingehalten werden. Dessen Fahrer muss den Unfall der nächsten Funkstation wie im Road-Book aufgeführt und an der Strecke gekennzeichnet melden. In Zusammenhang mit den Verfahrensweisen bei Unfällen müssen außerdem die nationalen gesetzlichen Bestimmungen der Bundesrepublik Deutschland beachtet werden. Alle Fahrer die von diesem Vorfall betroffen wurden, erhalten eine faire Zeit gem. Art. 39.

40.*6* VERWENDUNG GELBER/ROTER FLAGGEN
40.*6*.1 FIA-REGELUNG
40.*6*.1.*1* Rote Flaggen an *F*unkposten
Die Rote Flagge wird dem Team auf Anweisung der Rallyeleitung gezeigt. Die Flaggen werden *nur* an Funkposten gezeigt, die sich vor dem betreffenden Ereignis befinden. Die*se* 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.

40.*6*.1.*2* Bedeutung der Roten Flagge
Wenn ein Fahrer 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.

40.*6*.2. ASN-REGELUNG
Für DMSB-genehmigte Veranstaltungen mit dem Status Nat. A, bzw. Nat. A/NEAFP oder Nat. A PLUS /NSAFP 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.

40.6.2.1 GELBE FLAGGE/WARNDREIECK
Passiert ein Fahrer eine geschwenkte oder stillgehalten gezeigte gelbe Flagge *oder ein Warndreieck,* ist davon auszugehen, dass eine Gefahr auf oder neben der Fahrbahn besteht.
Die Art. 40.*3* und 40.*5* RyR. bleiben von dieser Regelung unberührt.

40.*6*.*2.2.* 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, 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 vorgeschrieben Rundenzahl noch nicht absolviert wurde. Den Anweisungen der Sportwarte und der Fahrer von Interventionsfahrzeugen, insbesondere Anweisungen zum Anhalten an Rundkurseinfahrten muss Folge geleistet werden.

40.*6.3*
Jedes Team, dem nachweislich die Rote Flagge gezeigt wird und das seine Geschwindigkeit entsprechend anpasst, erhält eine faire Zeit gemäß Artikel 39 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.

40.7 VERWENDUNG ELEKTRONISCHER FLAGGENSIGNALE UND WARNHINWEISE
Die Anzeige des Systems ersetzt nicht, das durch die Sportwarte gezeigte Flaggensignal gem. Art. 40.6.2.1 und Art. 40.6.2.2.

40.7.1. FIA-REGELUNG
40.7.1.1 Elektronische Rote Flaggen
Die Aktivierung der elektronischen Roten Flagge durch die Rallyeleitung wird durch eine entsprechende Anzeige (Signal) auf der Konsole des Tracking Systems signalisiert.
Die Fahrer müssen das Signal, sobald sie es erhalten, durch Drücken der entsprechenden-Taste bestätigen und die Geschwindigkeit sofort reduzieren.
40.7.1.2 Bedeutung der Roten Flagge
Die elektronische Rote Flagge entspricht der Roten Flagge gemäß Art. 40.6.1.2 und die Fahrer müssen sich entsprechend verhalten. Artikel 40.6.3 ist anzuwenden.
40.7.1.3 Elektronische Warnhinweise
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 Regelungen in Art. 40.3 und 40.5 RyR. gelten entsprechend.
40.7.2. ASN-REGELUNG
40.7.2.1 GELBE FLAGGE
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 Regelungen in Art. 40.3 und 40.5 RyR. gelten entsprechend.
40.7.2.2. ROTE FLAGGE
Die Aktivierung der elektronischen Roten Flagge durch die Rallyeleitung wird durch eine entsprechende Anzeige (Signal) auf der Konsole des Tracking Systems im Cockpit signalisiert.
Die Fahrer müssen das Signal, sobald sie es erhalten, durch Drücken der entsprechenden-Taste bestätigen und die Geschwindigkeit sofort reduzieren.
Die elektronische Rote Flagge entspricht der Roten Flagge gemäß Art. 40.6.2.2 und die Fahrer müssen sich entsprechend verhalten.
Die Regelungen des Art. 40.6.3 sind anzuwenden.
40.7.3 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.

41. SUPER SPECIAL STAGES

41.1 CHARAKTERISTIK EINER SUPER SPECIAL STAGE

41.1.1 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.

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

41.2 ABLAUF EINER SUPER SPECIAL STAGE

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

41.3 SICHERHEITSPLAN

41.3.1 Ein separater Sicherheitsplan muss den DMSB-Sportkommissaren und dem DMSB Safety Delegate zur Kenntnisnahme vorgelegt werden.

41.3.*2 Aus Sicherheitsgründen kann der Veranstalter ausgefallene Fahrzeuge hinter die STOP-Kontrolle oder an einen anderen sicheren Platz transportieren.*

PARC FERMÉ

42. PARC FERMÉ-BESTIMMUNGEN

42.1 ANWENDUNG

Die Fahrzeuge unterliegen den Parc Fermé - Bestimmungen:

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

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

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

42.2 ZULÄSSIGES PERSONAL INNERHALB DES PARC FERMÈ

42.2.1 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.

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

42.3 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.*

42.4 FAHRZEUGABDECKUNGEN

Die Fahrzeuge dürfen nicht abgedeckt werden.

42.5 TECHNISCHE UNTERSUCHUNGEN

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

42.6 REPARATUREN IM PARC FERMÉ

42.6.1 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.

42.6.2 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.

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

42.7 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.

STARTS UND RESTARTS

43. 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.

44. START DER RALLYE

44.1 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 Geldstrafen) für ein verspätetes Einbringen des Fahrzeugs in den Startpark müssen in der Veranstaltungsausschreibung aufgeführt sein. Im Startpark ist kein Service erlaubt.

44.2 MAXIMALE VERSPÄTUNG AM START

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

45. STARTREIHENFOLGE UND – ABSTÄNDE

45.1 ANFORDERUNGEN AN EINE NEUE STARTREIHENFOLGE

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

45.2 NEUPLATZIERUNG VON FAHRERN

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

45.3 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.

45.4 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.

45.5 STARTABSTÄNDE

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

46. RE-START NACH AUSFALL

Wird im V1 – Bestimmungen für Nationale A-Rallyes geregelt.

47. REPARATUREN VOR EINEM RE-START

Wird im V1 – Bestimmungen für Nationale A-Rallyes geregelt.

SERVICE

48. SERVICEARBEITEN – ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

48.1 SERVICEARBEITEN

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

48.1.2 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.

48.2 TEAMMITGLIEDER & SERVICEBESCHRÄNKUNGEN

48.2.1 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 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.

48.2.2 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.

48.2.3 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.

49. SERVICEPARKS

49.1 ALLGEMEIN

Die Anzahl und die Orte der Serviceparks sind in der Veranstaltungsausschreibung und im Road Book beschrieben. Die maximale Entfernungen zwischen den Serviceparks sind unter „Veranstaltungscharakteristik“ beschrieben. *Bei allen Servicearbeiten muss das Wettbewerbsfahrzeug auf einer flüssigkeitsdichten Matte stehen.*

49.2 ZEITPLAN FÜR SERVICEPARKS

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

49.2.1 15 Minuten vor der ersten Wertungsprüfung einer jeden Etappe.

- Nicht vorgeschrieben für die 1. Etappe, ausgenommen nach einer Super Special Stage am Vorabend und einem Parc Fermé über Nacht,
- Technische Überprüfungen können in dem Parc Fermé durchgeführt werden.

49.2.2 -30 Minuten nach einer Sammelkontrolle

- Optional wenn Remote Service Zonen genutzt werden.
- Vorangestellt eine *10* Minuten Technische Zone,

49.2.3 45 Minuten am Ende einer Etappe, wenn eine weitere Etappe folgt. Alternativ hierzu ist die Einrichtung eines 45 Minuten Flexi-Service

- Technische Kontrollen können im Parc Fermé vorgenommen werden.

49.2.4 10 Minuten Service vor dem Ziel

Gilt nur, falls in der Veranstaltungsausschreibung enthalten:

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

49.3 KENNZEICHNUNG DER SERVICEPARKS

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

49.4 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.

49.5 PLAN DER SERVICEPARKS

49.5.1 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.

49.5.2 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.

50. 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 eine angemessener Sicherheitsabstand vorgesehen,
- es wird nur so viel Kraftstoff nachgefüllt, damit die nächste Tankzone erreicht werden kann.

51. 45 MINUTEN FLEXI-SERVICE

51.1 ALLGEMEINES

Der 45 Minuten-Flexi-Service erlaubt das Entfernen der Wettbewerbsfahrzeuge aus einem Parc Ferme zum danebenliegenden Servicepark.

51.2 ABLAUF DES FLEXI-SERVICE UND ZEITPLÄNE

51.2.1 Zur Durchführung eines 45 Minuten-Flexi-Service fährt das Fahrzeug zunächst in den Parc Fermé.

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.

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

51.2.3 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.

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

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

52. REMOTE SERVICE ZONEN (RSZ)

52.1 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.

52.2 ANZAHL VON MITGLIEDERN

52.2.1 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.

52.2.2 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.

52.3 ZUGELASSENE AUSRÜSTUNG UND WERKZEUGE

52.3.1 In einer Remote Service Zone ist folgendes zugelassen:

- die Benutzung von Wagenhebern, Böcken, Rampen, Radschlüsseln, Drehmomentschlüsseln, 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 Fahrzeugreinigungsgeräte/-material

52.3.2 Während der Arbeiten muss das Fahrzeug auf einer undurchlässigen Unterlage stehen

52.3.3 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.

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

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

52.4 RSZ DURCHFAHRTSKENNZEICHNUNG

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

52.5 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 Werkzeugen, 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…“

52.6 SCHEINWERFERMONTAGEZONE (SMZ, ENGL.: LFZ)

In jeder Scheinwerfermontagezone
– sind innerhalb der markierten Zone keine Arbeiten erlaubt außer die Montage von Zusatzscheinwerfern durch die Fahrer mittels Werkzeugen, die im Wettbewerbsfahrzeuge mitgeführt werden.

Die Zusatzscheinwerfer und die Montagewerkzeuge dürfen mit einem Servicefahrzeug in die SMZ transportiert werden.

53. SERVICE: ZUSÄTZLICHE BESTIMMUNGEN FÜR SUPPORT MEISTERSCHAFTEN

Nur für WRC

ERGEBNISSE & ADMINISTRATIVE VORSCHRIFTEN NACH DER VERANSTALTUNG

54. RALLYE-ERGEBNISSE

54.1 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.

54.2 VERÖFFENTLICHUNG DER ERGEBNISSE

Die zu veröffentlichenden Ergebnisse während der Rallye sind wie folgt:

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

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

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

54.2.4 Offizielle Endergebnisse: Ergebnisse, die von den Sportkommissaren bestätigt wurden.

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

54.3 GLEICHSTAND BEI EINER RALLYE ODER EINER ETAPPE

54.3.1 Bei Gleichstand bei einer Etappe wird der Bewerber zum Sieger erklärt, der in der ersten Wertungsprüfung der betreffenden Etappe, 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.

54.3.2 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.

54.4 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.

54.5 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.

55. PROTESTE UND BERUFUNGEN

55.1 EINLEGEN EINES PROTESTES ODER EINER BERUFUNG
Alle Proteste und/oder Berufungen müssen gemäß den Bestimmungen des Kapitels XII und XIII des internationalen Sportgesetztes (ISG) eingereicht werden.
55.2 PROTESTKAUTION
Siehe Veranstaltungsausschreibung Art. 15.1 und / oder DMSB-Gebührenordnung
55.3 KOSTENVORSCHUSS
Wenn ein Protest die Demontage und Montage eines klar bezeichneten Teils des Fahrzeugs erfordert, legen die Sportkommissare die Höhe des Kostenvorschusses fest. Sie werden dabei von den Technischen Kommissaren unterstützt.
55.4 KOSTEN
55.4.1 Die durch die Arbeit und den Fahrzeugtransport verursachten Kosten müssen vom Protestführer getragen werden, wenn sich der Protest als unbegründet erweist. Andernfalls müssen sie von dem Bewerber, gegen den der Protest gerichtet war, getragen werden, wenn dem Protest stattgegeben wird.
55.4.2 Falls sich der Protest als nicht begründet erweist und die durch den Protest verursachten Kosten (Überprüfung, Transport etc.) höher sind als der eingezahlte Kostenvorschuss, so muss der Protestführer die Differenz entrichten. Liegen die Kosten niedriger, wird die Differenz erstattet.
55.5 BERUFUNGEN
Siehe Veranstaltungsausschreibung Art. 15.2 und / oder DMSB-Gebührenordnung

56. RALLYE-SIEGEREHRUNGEN

56.1 RALLYE
Das letzte Wettbewerbselement der Rallye ist die Ziel-Zeitkontrolle.
56.2 SIEGEREHRUNG
siehe Veranstaltungsausschreibung

57. JAHRES-SIEGEREHRUNG DES DMSB

57.1 ANWESENHEITSPFLICHT
Siehe allgemeinen DMSB-Prädikatsbestimmungen Art. 13
57.2 ABWESENHEIT
Siehe allgemeinen DMSB-Prädikatsbestimmungen Art. 13

KRAFTSTOFF - BETANKUNG

58. TANKEN UND ABLÄUFE

58.1 ORT
58.1.1 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 50 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

58.1.2 Jede Tankzone wird im Strecken- und Zeitplan und im Road Book beschrieben.
58.1.3 Die Einfahrt und die Ausfahrt ist mit dem blauen Tanksymbol markiert. Ausgenommen hiervon sind die öffentlichen Tankstellen.
58.1.4 Es müssen ausreichende Mittel zur Feuerbekämpfung in jeder Tankzone vorgehalten werden. Ausgenommen hiervon sind die öffentlichen Tankstellen.
58.1.5 Ein Fahrzeug darf durch das Team, Offizielle und/oder die beiden Fahrer aus der Zone herausgeschoben werden, ohne dass eine Bestrafung erfolgt.

58.2 ABLAUF DER BETANKUNG
58.2.1 Innerhalb einer Tankzone sind ausschließlich Tätigkeiten erlaubt, die in direktem Zusammenhang mit dem Nachtanken des Rallyefahrzeugs stehen.

58.2.2 In *allen* Tankzonen gilt eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 5 km/h.
58.2.3 Die Person/en die mit dem Betanken betraut *ist/*sind, *muss/*müssen Kleidung tragen, die einen angemessenen Schutz vor Feuer bietet. Mechanikern wird das Tragen von feuerfester Kleidung empfohlen.
58.2.4 Die Verantwortung für das Nachtanken liegt ausschließlich beim Bewerber.
58.2.5 Während des gesamten Nachtankens muss der Motor abgeschaltet werden.
58.2.6 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.
58.2.7 Zum ausschließlichen Zwecke der Hilfestellung beim Betanken ihres Fahrzeuges können 2 Teammitglieder jedes Teams die Tankzone (TZ) betreten.
58.2.8 Der Boden muss mit einer Umweltmatte, die im unteren Teil flüssigkeitsdicht und im oberen Teil saugfähig ist, geschützt werden.

58.3 ABLAUF DER BETANKUNG AN ÖFFENTLICHEN TANKSTELLEN
58.3.1 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.
58.3.2 Die Fahrer dürfen ausschließlich die Bordmittel und die Zapfanlagen, ohne weitere Unterstützung, benutzen.
58.3.3 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.

59 KRAFTSTOFF

Nur für WRC und ERC.
Gesonderte Bestimmungen in RyR. V1

REIFEN UND FELGEN

60. ALLGEMEINES

60.1 ÜBEREINSTIMMUNG
Alle Reifen müssen mit den Bestimmungen dieses Artikels, zusammen mit den Bestimmungen des Anhang IV übereinstimmen.
60.2 FORMGEHEIZTE REIFEN
Alle Fahrzeuge müssen mit formgeheizten Reifen ausgestattet sein.
60.3 KONTROLLE
Die Reifen werden während der gesamten Rallye gemäß Anweisungen der Technischen Kommissare gekennzeichnet.
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.
60.4 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. Wenn die Reifen mit einem Barcode gekennzeichnet sind, muss dieser immer von außerhalb des Fahrzeugs sichtbar sein. Die Fahrer müssen ihr Fahrzeug in der eingerichteten Reifen-/Radmarkierungszone anhalten und auf die Anweisungen der technischen Kommissare oder beauftragte Sportwarte warten. Sollten keine Sportwarte anwesend sein, so kann der Teilnehmer nach kurzem Anhalten die Zone wieder verlassen. Bei Einfahrt in einen Servicepark und einen Remote Service Park kann eine Zone für die Überprüfung der Reifenmarkierungen eingerichtet werden.
60.5 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.

60.6 VERSPÄTUNG DES STARTS EINER WERTUNGSPRÜFUNG

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.

60.7 NACHSCHNEIDEN PER HAND

Das Nachschneiden von Reifen ist unter folgenden Bedingungen erlaubt:

- *Das Nachschneiden muss in der Veranstaltungsausschreibung erlaubt werden.*
- *Das Nachschneiden darf nur in Übereinstimmung mit den Profilbildern erfolgen, die von den Reifenherstellern an die FIA/DMSB übergeben wurden.*

Im Übrigen gelten die Reifenbestimmungen des Anhang IV im Rallye Reglement.

60.8 SPIKES-REIFEN

Spikes-Reifen sind in Deutschland nicht erlaubt

60.9 ERSATZRÄDER

In den Fahrzeugen dürfen höchstens 2 Ersatzräder mitgeführt werden. Jedes am Fahrzeug montierte oder im Fahrzeug mitgeführte Rad muss bis zum nächsten Service, bei dem ein Reifenwechsel erlaubt ist, mitgeführt werden.

60.10 VERFÜGBARKEIT DER REIFEN

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

60.11 BEHANDLUNG DER REIFEN (ASN-REGELUNG)

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

61. REIFENLIEFERUNG

Nur für WRC

62 ANZAHL DER REIFEN

Die maximale Anzahl von neuen Reifen, die bei einer Veranstaltung benutzt werden dürfen, ist in den jeweiligen Meisterschaftsbestimmungen festgelegt.

MECHANISCHE TEILE

63. MECHANISCHE TEILE

63.1 MOTORENTAUSCH

63.1.1 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.

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

63.2 TURBOLADER

63.2.1 Turbolader und Kompressor werden nachfolgend "Kompressor" genannt.

63.2.2 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.

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

63.2.4 Die Kompressoren werden gekennzeichnet.

63.2.5 Alle verwendeten Kompressoren müssen ab der Technischen Abnahme bis zum Ende der Rallye versiegelt bleiben, so dass die Technischen Kommissare ihre Übereinstimmung überprüfen können.
63.2.6 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.
63.3 GETRIEBE
Dieser Artikel findet bei DMSB-genehmigten Veranstaltungen keine Anwendung.

64. MECHANISCHE KOMPONENTEN

Nur für WRC

65. ZUSÄTZLICHE FAHRZEUGBESTIMMUNGEN

65.1 ON-BOARD-KAMERAS
65.1.1 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.
65.1.2 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.

65.2 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.

65.3 GERÄUSCHVORSCHRIFTEN
Es gelten die DMSB-Geräuschvorschriften 2020 (DMSB Handbuch, blauer Teil)

TESTEN

66. TESTEN

Nur für WRC

V1 BESTIMMUNGEN FÜR NATIONALE A RALLYES (NAT. A, NAT. A/NEAFP BZW. NAT. A PLUS/NSAFP

Die Veranstaltungen werden auf der Basis der allgemeinen Bestimmungen mit folgenden Änderungen durchgeführt:
ZUGELASSENE FAHRZEUGE
4.1 ZUSAMMENFASSUNG
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
- Hierbei gilt die Homologationsverlängerungsliste der FIA (+8 Jahre) s. a. DMSB

DMSB-Homepage: Automobilsport – Technische Dokumente – Homologationen.

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

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. Beispiel: In den Fz.-Papieren stehen 321 PS. Das Fahrzeug muss grundsätzlich 321 x 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.

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

4.2 KLASSENEINTEILUNG

Fahrzeuge aller Gruppen nennen für die Veranstaltung entsprechend nachfolgender Tabelle:

4.2.1 Fahrzeuge gemäß Anhang J zum ISG

Klasse	**Gruppen**
RC2	Gruppe *Rally2 (VR5) gem. 2020 Anhang J der FIA Art. 261* Gruppe N über 2000 ccm (bisher NR4) *gem. 2020 Anhang J der FIA Art. 254* S2000-Rally: 2.0 Saug-Motoren *gem. 2013 Anhang J der FIA Art. 254A* Gruppe R4 (VR4) *gem. 2018 Anhang J der FIA Art. 261*
R-GT	Gruppe R-GT *gem. 2019/2020 Anhang J der FIA Art. 256*
RC3	Super 1600 Gruppe A über 1600 ccm bis 2000 ccm *gem. 2020 Anhang J der FIA Art. 255* R3 (Saug-Motoren / über 1600 ccm bis 2000 ccm – VR3C Turbo/ über 1067 ccm bis 1333 ccm – VR3C) *gem. 2020 Anhang J der FIA Art. 260* R3 (Turbo / bis 1620 ccm / nominal – VR3T) *gem. 2020 Anhang J der FIA Art. 260D*
RC4	*Rally4 (Saug-Motoren/ über 1600 ccm bis 2000 ccm – VR2C* *Turbo/ über 1067 ccm bis 1333 ccm – VR2C) gem. 2018/2020 Anhang J der FIA Art. 260* *Rally4* (Saug-Motoren/ über 1390 ccm bis 1600 ccm – VR2B) Turbo/ über 927 ccm bis 1067 ccm – VR2B) *gem. 2018/2020 Anhang J der FIA Art. 260* Gruppe A bis 1600 ccm *gem. 2020 Anhang J der FIA Art. 255*
RC5	*Rally5 (*Saug-Motoren/bis 1600 ccm– VR1 Turbo/ bis 1333 ccm – VR1 *gem. 2020 Anhang J der FIA Art. 260 homologiert ab dem 01/01/2019*

	Rally5(Saug-Motoren/bis 1600 ccm– VR1A / VR1B) Turbo/ bis 1067 ccm - VR1A / VR1B *gem. 2018 Anhang J der FIA Art. 260 (VR1A und VR1B homologiert vor dem 31/12/2018)* *Opel ADAM Cup Fahrzeuge gem. technischen Serienbestimmungen ADAC Rallye Cup 2019 inkl. Bulletins*

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

Klasse	**National verbessert**
NC 1	Gruppe F über 3000 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. *2012* CTC/CGT Division 9, 13, 14 Homol.-jahre bis inkl. *2012* 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 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 CTC/CGT Division 4.1, 4.2 und 4.3 über 2000 ccm bis 3000 ccm Homol.-jahre 1970–inkl. 1981 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. *2012* CTC/CGT Division 12 über 1600 ccm bis 2000 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. *2012* FIA Anhang K: Perioden E-J Klassen T, CT, GT, GTS über 2000 ccm bis 3000 ccm
NC 3	Gruppe F über 1600 ccm bis 2000 ccm 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 CTC/CGT Division 4.1, 4.2 und 4.3 über 1600 ccm bis 2000 ccm Homol.-jahre 1970–inkl. 1981 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. *2012* CTC/CGT Division 11 bis 2000 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. *2012*

	CTC/CGT Division 12 über 1400 ccm bis 1600 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. *2012* FIA Anhang K: Perioden E-J Klassen T, CT, GT, GTS über 1600 ccm bis 2000 ccm
NC 4	Gruppe F über 1400 ccm bis 1600 ccm 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 CTC/CGT Division 4.1, 4.2 und 4.3 über 1400 ccm bis 1600 ccm Homol.-jahre 1970–inkl. 1981 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. *2012* CTC/CGT Division 12 bis 1400 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. *2012* 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. *2012* FIA Anhang K: Perioden E-J Klassen T, CT, GT, GTS bis 1400 ccm

Klasse	**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“)

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.

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

NENNUNGEN

21. NENNUNGSVERFAHREN

21.2 EINREICHUNG DER NENNFORMULARE (NENNUNGSANTRAG)

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 2003) oder Nationalen Lizenz Stufe C (ab Jahrgang 2005, nur für Beifahrer). Beifahrer unter 18 Jahren benötigen für die Teilnahme an der Rallye die schriftliche Einverständniserklärung des gesetzlichen Vertreters.
Lizenznehmer eines ausländischen ASN, ausgenommen Inhaber einer Nationalen EU-Profi-Lizenz, dürfen nur bei Veranstaltungen mit dem Status NEAFP (national event with authorized foreign participation) nennen.

Art. 24 KLASSENZUSAMMENLEGUNGEN

Art. 24.2 Klassenzusammenlegungen
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.

STARTS UND RE-STARTS

46 RE-START NACH AUSFALL

46.1 ALLGEMEIN

46.1.1 Für ein Team, das 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 Fahrer auf einer Super Special Stage am Vorabend vor der 1. Etappe ausfallen. Der Bewerber muss den Veranstalter über den Grund des Ausfalls (z. B. Unfall, technisches Probleme, etc.) und die Absicht für eine technische Nachuntersuchung schriftlich informieren.
46.1.2 Nachdem der Rallyeleiter über den Ausfall informiert wurde, müssen die Fahrer die Bordkarte abgeben. Wenn das Team auf einer Wertungsprüfung oder an einer STOP Kontrolle ausfällt, wird die gefahrene Zeit nicht gewertet und Artikel 46.2 wird angewendet.
46.1.3 Dies gilt auch für alle Fahrer die wegen Überschreiten der Karenzzeit mit Wertungsverlust belegt wurden (Art. 28) 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 46.2 bestraft.*

46.2 STRAFZEITEN
46.2.1 Fahrer, die re-starten werden erhalten eine Zeitstrafe:
Für jede nicht absolvierte Wertungsprüfung oder Super Special Stage *erfolgt eine Zeitstrafe von 5 Minuten.*

46.2.2 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 (auch Gruppe oder Gesamtwertung möglich) zuzüglich *der Zeitstrafe.*
46.2.3 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.

47. SERVICE UND REPARATURDAUER

47.1 REPARATUR
Jedes Fahrzeug, das eine Etappe gemäß oben genannten Artikeln nicht beenden konnte, kann nach Ermessen des Bewerbers repariert werden. Nach der Reparatur muss das Fahrzeug in den Parc Fermé vor der nächsten Etappe gebracht werden. Dies muss spätestens bis 1 Stunde vor dem Start *des 1. Fahrzeugs* zur nächsten Etappe erfolgen.
47.2 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.
.

58. TANKEN UND ABLÄUFE (ASN-Regelung)

Es gelten die Bestimmung des Art. 58 mit folgender Ausnahme:
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. 59 sind zulässig. Ausdrücklich untersagt wird die Betankung innerhalb des Serviceparks, ausgenommen die unter Artikel 50 beschriebenen Fälle. Fahrzeuge in Kombination von Serientank und FIA-homologierten Tankanschlüssen sind nicht zugelassen.

59. KRAFTSTOFF (ASN-Regelung)

59.1. 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 Dieselkraftstoffe (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, die durch die DMSB-Geschäftsstelle veröffentlicht wird (abrufbar unter www.dmsb.de), aufgeführt ist.

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+RALLYE 35/NEAFP)

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

OFFIZIELLE
3. OFFIZIELLE UND DELEGIERTE
3.1 SPORTKOMMISSARE
Das Kollegium der Sportkommissare muss aus mindestens zwei Mitgliedern bestehen.

ZUGELASSENE FAHRZEUGE
4.1 ZUSAMMENFASSUNG
Bei Rallye 35 sind ausschließlich folgende Fahrzeuge zugelassen:
• Produktionswagen (Gruppe N) gemäß ISG Anhang J
• Fahrzeuge der Gruppe R gemäß ISG Anhang J (beschränkt auf *Rally5, Rally4* und R3)
• Gruppe F gemäß nationalem technischen DMSB-Reglement bis 3500 ccm Einstufungshubraum
• 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, 2, 3, 4, 6, 7,8, 11 und 12
• Historische Fahrzeuge gemäß Bestimmungen des Anhang K zum ISG
Hierbei gilt die Homologationsverlängerungsliste der FIA (+8 Jahre) s. a. DMSB Homepage: Automobilsport – Technische Dokumente – Homologationen.

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

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.
Beispiel: In den Fz.-Papieren 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.

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

d) Das max. zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeuges darf nicht überschritten werden.

4.2 KLASSENEINTEILUNG
Fahrzeuge aller Gruppen nennen für die Veranstaltung entsprechend nachfolgender Tabelle:

4.2.1 Fahrzeuge gemäß Anhang J zum ISG, jedoch eingeschränkt ohne die Fahrzeuge der Gruppen S2000-Rallye, Gruppe *Rally2* (VR5), Gruppe R4 (VR4), Gruppe A, Super 1600 und Kit-Car´s.

Klasse	Gruppen
RC3	Super 1600 Gruppe A über 1600 ccm bis 2000 ccm *gem. 2020 Anhang J der FIA Art. 255* R3 (Saug-Motoren / über 1600 ccm bis 2000 ccm – VR3C Turbo/ über 1067 ccm bis 1333 ccm – VR3C) *gem. 2020 Anhang J der FIA Art. 260* R3 (Turbo / bis 1620 ccm / nominal – VR3T) *gem. 2020 Anhang J der FIA Art. 260D*
RC4	*Rally4 (Saug-Motoren/ über 1600 ccm bis 2000 ccm – VR2C* *Turbo/ über 1067 ccm bis 1333 ccm – VR2C) gem. 2018/2020 Anhang J der FIA Art. 260* *Rally4* (Saug-Motoren/ über 1390 ccm bis 1600 ccm – VR2B) Turbo/ über 927 ccm bis 1067 ccm – VR2B) *gem. 2018/2020 Anhang J der FIA Art. 260* Gruppe A bis 1600 ccm *gem. 2020 Anhang J der FIA Art. 255*
RC5	*Rally5 (*Saug-Motoren/bis 1600 ccm– VR1 Turbo/ bis 1333 ccm – VR1 *gem. 2020 Anhang J der FIA Art. 260 homologiert ab dem 01/01/2019* *Rally5*(Saug-Motoren/bis 1600 ccm– VR1A / VR1B) Turbo/ bis 1067 ccm - VR1A / VR1B *gem. 2018 Anhang J der FIA Art. 260 (VR1A und VR1B homologiert vor dem 31/12/2018)* *Opel ADAM Cup Fahrzeuge gem. technischen Serienbestimmungen ADAC Rallye Cup 2019 inkl. Bulletins*

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

Klasse	National verbessert
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. *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 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 CTC/CGT Division 4.1, 4.2 und 4.3 über 2000 ccm bis 3000 ccm Homol.-jahre 1970–inkl. 1981 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. *2012* CTC/CGT Division 12 über 1600 ccm bis 2000 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. *2012* FIA Anhang K: Perioden E-J Klassen T, CT, GT, GTS über 2000 ccm bis 3000 ccm
NC 3	Gruppe F über 1600 ccm bis 2000 ccm 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 CTC/CGT Division 4.1, 4.2 und 4.3 über 1600 ccm bis 2000 ccm Homol.-jahre 1970–inkl. 1981 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. *2012* CTC/CGT Division 11 bis 2000 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. *2012* CTC/CGT Division 12 über 1400 ccm bis 1600 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. *2012* FIA Anhang K: Perioden E-J Klassen T, CT, GT, GTS über 1600 ccm bis 2000 ccm
NC 4	Gruppe F über 1400 ccm bis 1600 ccm 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 CTC/CGT Division 4.1, 4.2 und 4.3 über 1400 ccm bis 1600 ccm Homol.-jahre 1970–inkl. 1981 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. *2012* CTC/CGT Division 12 bis 1400 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. *2012* 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. *2012* FIA Anhang K: Perioden E-J Klassen T, CT, GT, GTS bis 1400 ccm

Klasse	**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“)

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.

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. 4.3 Rallyereglement.

MEISTERSCHAFTEN & PUNKTE

13. CHARAKTERISTIK DER VERANSTALTUNG

13.1 VERANSTALTUNGSDAUER

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).

13.4 WERTUNGSPRÜFUNGSLÄNGEN (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.

STANDARDDOKUMENTE UND ZEITPLÄNE

14.1 DMSB-STANDARDDOKUMENTATION

Rallye Guide wird empfohlen.

14.2 ROAD BOOK

Die Vorgaben des Anhang II-5 werden empfohlen.

14.5 VERANSTALTUNGSAUSSCHREIBUNG (ASN-REGELUNG)

14.5.1 ZEITPLAN (ASN-REGELUNG)

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

FAHRZEUG-KENNZEICHNUNG

19. FAHRER UND BEIFAHRERNAME

Die Teilnehmer sind von dieser Regelung ausgenommen.

NENNUNGEN

21. NENNUNGSVERFAHREN

21.2 EINREICHUNG DER NENNUNGSFORMULARE (NENNUNGSANTRAG)

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 2003) oder Nationalen Lizenz Stufe C (ab

Jahrgang 2005, nur für Beifahrer). Beifahrer unter 18 Jahren benötigen für die Teilnahme an der Rallye die schriftliche Einverständniserklärung des gesetzlichen Vertreters.
Lizenznehmer eines ausländischen ASN, ausgenommen Inhaber einer Nationalen EU-Profi-Lizenz, dürfen nur bei Veranstaltungen mit dem Status NEAFP (national event with authorized foreign participation) nennen.

22. NENNSCHLUSS

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

24.2 KLASSENZUSAMMENLEGUNGEN (ASN-REGELUNG) wird wie folgt ergänzt

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 (serienah) 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.

KONTROLLSTELLEN

33. ZEITKONTROLLEN

33.2.10 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 Karrenzeit straffrei. Die Festlegung hierzu wird in der Ausschreibung der Veranstaltung getroffen.
b) für zu frühe Ankunft: 60 Sekunden pro Minute bzw. Bruchteil einer Minute.

WERTUNGSPRÜFUNGEN

37. WERTUNGSPRÜFUNGSSTART

37.1.2 RUNDKURSE (ASN-REGELUNG)
c) Stehender Start mit Gruppenaufstellung
Diese Startart ist bei einer Rallye 35 bzw. Rallye 70 nicht zugelassen.

37.1.3 ERHÖHUNG DER RUNDENZAHL (ASN-REGELUNG)
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.

41. SUPER SPECIAL STAGE

Keine SUPER SPECIAL STAGES

48. SERVICEARBEITEN – ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

48.1 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.
52.5 REIFENMONTAGEZONE (RMZ, ENGL.: TFZ)
„Keine Anwendung bei Rallye 35 bzw. Rallye 35/NEAFP
52.6 SCHEINWERFERMONTAGEZONE (SMZ, ENGL.: LFZ)

„Keine Anwendung bei Rallye 35 bzw. Rallye 35/NEAFP

58. TANKEN UND ABLÄUFE (ASN-Regelung)

58.1 ORT

58.1.1 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.

59. KRAFTSTOFF (ASN-Regelung)

59.1. 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 Dieselkraftstoffe (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.

REIFEN UND FELGEN

60. 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 vorstehender Bestimmungen.

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

Jeglicher Verstoß gegen diese Bestimmungen führt zum Wertungsverlust.

V3
BESTIMMUNGEN FÜR NATIONALE B RALLYES (RALLYE 70+RALLYE 70/NEAFP)

Die Veranstaltungen werden auf der Basis des RyR. 2020 V2 mit folgenden Änderungen durchgeführt:

ZUGELASSENE FAHRZEUGE

4.1 ZUSAMMENFASSUNG

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* und R3)
• 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 und 12
• Historische Fahrzeuge gemäß Bestimmungen des Anhang K zum ISG

Hierbei gilt die Homologationsverlängerungsliste der FIA (+8 Jahre) s. a. DMSB Homepage: Automobilsport – Technische Dokumente – Homologationen.

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

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.
Beispiel: In den Fz.-Papieren 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.

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

d) Das max. zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeuges darf nicht überschritten werden.

4.2 KLASSENEINTEILUNG
Fahrzeuge aller Gruppen nennen für die Veranstaltung entsprechend nachfolgender Tabelle:

4.2.1 Fahrzeuge gemäß Anhang J zum ISG, jedoch eingeschränkt ohne die Fahrzeuge der Gruppen Gruppe *Rally2* (VR5), Gruppe R4 (VR4), Gruppe A und Kit-Car´s.

Klassen	**Gruppen**
RC2	*S2000-Rally: 1.6 Turbo Motor mit 28 mm Air-Restriktor* *S2000-Rally: 2.0 Saug-Motoren*
RC3	Super 1600 Gruppe A über 1600 ccm bis 2000 ccm *gem. 2020 Anhang J der FIA Art. 255* R3 (Saug-Motoren / über 1600 ccm bis 2000 ccm – VR3C Turbo/ über 1067 ccm bis 1333 ccm – VR3C) *gem. 2020 Anhang J der FIA Art. 260* R3 (Turbo / bis 1620 ccm / nominal – VR3T) *gem. 2020 Anhang J der FIA Art. 260D*
RC4	*Rally4 (Saug-Motoren/ über 1600 ccm bis 2000 ccm – VR2C* *Turbo/ über 1067 ccm bis 1333 ccm – VR2C) gem. 2018/2020 Anhang J der FIA Art. 260* *Rally4* (Saug-Motoren/ über 1390 ccm bis 1600 ccm – VR2B) Turbo/ über 927 ccm bis 1067 ccm – VR2B) *gem. 2018/2020 Anhang J der FIA Art. 260* Gruppe A bis 1600 ccm *gem. 2020 Anhang J der FIA Art. 255*
RC5	*Rally5 (*Saug-Motoren/bis 1600 ccm– VR1 Turbo/ bis 1333 ccm – VR1 *gem. 2020 Anhang J der FIA Art. 260 homologiert ab dem 01/01/2019* *Rally5(*Saug-Motoren/bis 1600 ccm– VR1A / VR1B) Turbo/ bis 1067 ccm - VR1A / VR1B *gem. 2018 Anhang J der FIA Art. 260 (VR1A und VR1B homologiert vor dem 31/12/2018)*

	Opel ADAM Cup Fahrzeuge gem. technischen Serienbestimmungen ADAC Rallye Cup 2019 inkl. Bulletins

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

Klasse	**National verbessert**
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. *2012* 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 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 CTC/CGT Division 4.1, 4.2 und 4.3 über 2000 ccm bis 3000 ccm Homol.-jahre 1970–inkl. 1981 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. *2012* CTC/CGT Division 12 über 1600 ccm bis 2000 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. *2012* FIA Anhang K: Perioden E-J Klassen T, CT, GT, GTS über 2000 ccm bis 3000 ccm
NC 3	Gruppe F über 1600 ccm bis 2000 ccm 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 CTC/CGT Division 4.1, 4.2 und 4.3 über 1600 ccm bis 2000 ccm Homol.-jahre 1970–inkl. 1981 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. 2011

	CTC/CGT Division 11 bis 2000 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. *2012* CTC/CGT Division 12 über 1400 ccm bis 1600 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. *2012* FIA Anhang K: Perioden E-J Klassen T, CT, GT, GTS über 1600 ccm bis 2000 ccm
NC 4	Gruppe F über 1400 ccm bis 1600 ccm 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 CTC/CGT Division 4.1, 4.2 und 4.3 über 1400 ccm bis 1600 ccm Homol.-jahre 1970–inkl. 1981 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. *2012* CTC/CGT Division 12 bis 1400 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. *2012* 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. *2012* FIA Anhang K: Perioden E-J Klassen T, CT, GT, GTS bis 1400 ccm

Klasse	**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“)

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.

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. 4.3 Rallyereglement.

13.1 VERANSTALTUNGSDAUER
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.

13.4 WERTUNGSPRÜFUNGSLÄNGEN (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.

14.5 VERANSTALTUNGSAUSSCHREIBUNG
14.5.1 ZEITPLAN (ASN Regelung)
Die Ausschreibung zur Rallye muss dem DMSB mindestens 4 Wochen vor der Veranstaltung zur Genehmigung vorliegen.

24.2 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 (serienah) 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
37.1.3 ERHÖHUNG DER RUNDENZAHL (ASN Regelung)
Bei der Rallye kann der DMSB nach sorgfältiger Prüfung in begründeten Ausnahmefällen eine Erhöhung der Rundenzahl um maximal eine weitere Runde genehmigen.
Voraussetzung hierfür ist, dass die Streckenabnahme die Erhöhung der Anzahl der auf der Strecke befindlichen Fahrzeuge erlaubt.
Diese Ausnahme muss in der Veranstaltungsausschreibung angegeben werden.
48. SERVICEARBEITEN – ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN
48.1 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.

In Ausnahmefällen kann der Veranstalter maximal eine (1) Reifenmontagezone (RMZ) gemäß RyR. 2020 Art. 52.5 und eine (1) Scheinwerfermontagezone (SMZ) gemäß RyR. 2020 Art. 52.6 vorsehen, die in der Veranstaltungsausschreibung angegeben werden müssen.

58. TANKEN UND ABLÄUFE (ASN-Regelung)
Es gelten die Bestimmungen gemäß V1 Abs. 58.

59. KRAFTSTOFF (ASN-Regelung)

59.1. 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 Dieselkraftstoffe (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.

59.2. 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.

REIFEN UND FELGEN

60. ALLGEMEINES

Ergänzung:
Wenn ein RMZ durch den Veranstalter vorgesehen ist, können dort Reifen gewechselt werden, die dann in der Kontrollkarte(n) für Reifen entsprechend nachgetragen werden müssen.

V4
BESTIMMUNGEN FÜR DIE DEUTSCHE RALLYE MEISTERSCHAFT

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

V5 BESTIMMUNGEN FÜR DEN DMSB – RALLYE – CUP

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

V6 BESTIMMUNGEN FÜR DEN DMSB –SCHOTTER-RALLYE – CUP

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

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
DURCHFAHRTSKON-TROLLE	←25m min.→	←25 m→ DK	
ZEIT-KONTROLLE	←25m min.→	←25 m→ ZK	
ZK AM EINGANG SERICEPARK	←5 m→	←5 m→ ZK	
ZK AM AUSGANG SERICEPARK	←5 m→	←5 m→ führt gewöhnlichzu einer Tankzone und/oder Reifen-markierungszone ZK	
ZK UND WP START	←25m min.→	ZK ←50-200 m→ WP Start ←25 m→	
WP ENDE	←100 m→ Vorankündigung	WP Zielinie Anhalten verboten ←100-300 m→ STOP STOPP KONTOLLE ←25 m→	

Weitere Standardschilder

(Durchmesser der Schilder: mind. 55 cm)

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

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

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

Zeitkontrolle

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

WP Start

Farbe: **ROT**

Ziellinie (fliegend)

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

Stoppkontrolle

Farbe: **ROT**

Ende der Kontrollzone

Farbe: **BEIGE**

Durchfahrtskontrolle

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

Anfang der Tankzone

Farbe: **BLAU**

Ende der Tankzone

Farbe: **BLAU**

Hauptfunkposten

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

Rettungsposten

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

Anfang der Reifenmarkierung / Reifenkontrolle

Farbe: **BLAU**

Ende der Reifenmarkierung / Reifenkontrolle

Farbe: **BLAU**

ANHANG II - STANDARDDOKUMENTE

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

Art. 1 Allgemeines

Bei der Durchführung von Rallyeveranstaltungen auf Grundlage des DMSB RyR., sind die Sicherheitsbestimmungen des ISG, Anh. H, Artikel 1 und 5 und die nachfolgenden Ergänzungen zu beachten.

Durch den DMSB können Safety Delegates bestimmt und entsandt werden, deren Aufgaben und Befugnisse in Guidelines definiert sind. Berichte der "DMSB Safety Delegates" haben informatorischen Charakter, sie sind nicht Grundlage sportrechtlicher Verfahren.

Art. 2 Vorbereitung und Organisation der Veranstaltung

Für Rallyes mit dem Status International und dem Status National A, bzw. National A/ NEAFP muss ein Sicherheitsplan gem. ISG, Anh. H, Art 5.2. erstellt werden. Darüber hinaus sind die Namen der verantwortlichen Personen und deren Erreichbarkeit während der Veranstaltung, sowie alle vorgesehenen Kommunikationsmöglichkeiten anzugeben.

Bei Rallyes mit dem Status National A, bzw. National A/ NEAFP muss ein Medizinischer Einsatzleiter (M- EL) benannt werden, die zuständigen Rettungsleitstellen sind schriftlich zu informieren. Für jede Wertungsprüfung (WP) ist eine Alternativstrecke im Falle eines WP Abbruchs vorzusehen.

Für Rallyes mit dem Status Rallye 35/Rallye 70, bzw. Rallye 35/Rallye 70/NEAFP muss ein Sicherheitsplan erstellt werden.

Als Sicherheitsbeauftragter für jede WP wird der WP-Leiter oder sein Stellvertreter benannt.

Die Auswahl der WP wird vom Rallyeleiter (RyL) und dem Leiter der Streckensicherung (LS) vorgenommen, dabei sind Kriterien der Teilnehmersicherheit zu beachten.

Ein Streckengutachten (wenn erforderlich) und den Sicherheitsplan erstellt der LS in Absprache mit dem RyL.

Der Sicherheitsplan muss bei Rallyes mit dem Status International und National A, bzw. National A/ NEAFP vom DMSB registriert werden, bei allen anderen Veranstaltungen stellt der Sportkommissar das Vorhandensein des Sicherheitsplans fest. Beim Einsatz eines DMSB Safety Delegate muss diesem der Sicherheitsplan ausgehändigt werden, allen mit Sicherheitsaufgaben betrauten Organisationsmitgliedern und den Besatzungen des vorgeschriebenen Vorwagens, muss der Inhalt des Sicherheitsplans vertraut sein.

Die Form des Sicherheitsplans ist freigestellt. Es muss mindestens eine schriftliche Version vorliegen.

Für jede WP muss ein Funktionärsplan mit folgenden Mindestangaben erstellt werden:

- Name und Erreichbarkeit des WP-Leiters und dessen Stellvertreters
- Name und Erreichbarkeit des zuständigen Arztes
- Name und Erreichbarkeit der zuständigen Rettungsleitstelle
- Name und Erreichbarkeit der zuständigen Polizeidienststelle
- Plan der Streckenführung mit Angaben zu Start/Ziel/Stop
- Angaben zu den Hilfs- und Rettungsdiensten (Anzahl, Standorte).
- Angaben zu Strecken-, Flaggen- und Funkposten mit fortlaufender Nummer

Weitere Angaben z.B. zu Zuschauerposten, Zuschauerzonen, Sperrzonen sowie zu Maßnahmen der Zuschauerlenkung und Zuschauerinformation, können enthalten sein.

Eine Fahrer-Sicherheitsbesprechung mit Hinweisen auf die Pflichten der Bewerber, über den Einsatz der Flaggen, sowie zu Besonderheiten und Gefahrenstellen der jeweiligen Veranstaltung ist durchzuführen und die Teams zur Teilnahme zu verpflichten. Anstelle der mündlichen Fahrer-Sicherheitsbesprechung kann der Veranstalter alternativ auch eine schriftliche Fahrerinformation herausgeben. In diesem Fall ist sicherzustellen, dass der Erhalt der schriftlichen Fahrerinformation bei der Dokumentenabnahme von jedem Fahrer per Unterschrift dokumentiert wird. *Für Veranstaltungen mit dem Status National A ist eine mündliche Fahrer-Sicherheitsbesprechung obligatorisch.*

Art. 3 Verantwortlichkeit und Kompetenzbereich der Sportwarte

Der RyL ist für die Veranstaltung verantwortlich. Er delegiert das Aufgabengebiet Sicherheit an den LSRy.
Wird ein M-EL eingesetzt, ist dieser für den Einsatz der Ärzte, der Interventionsfahrzeuge und der Rettungsdienste zuständig, ansonsten übernimmt diese Aufgaben der LSRy.
Der LSRy veranlasst und koordiniert den Einsatz der WP-Leiter und der Hilfsdienste. Er kann sich dabei mehrerer Beauftragter bedienen. Etwa 1 Stunde vor dem Start des ersten Fahrzeugs muss der LSRy oder ein Beauftragter den Aufbau der Wertungsprüfungen überprüfen.
Der WP-Leiter oder sein Stellvertreter unterbricht bei Zwischenfällen unverzüglich den Start weiterer Teilnehmer und leitet in Absprache mit dem RyL, LSRy oder dessen Beauftragten, die jeweils erforderlichen Maßnahmen ein. Der WP-Leiter oder ein Beauftragter hebt nach Ende der WP und Wiederherstellung der Verkehrssicherheit die Sperrung mit der grünen Flagge (hilfsweise grüne Rundumleuchte) unter Einhaltung der Originalstrecke auf und berichtet dem RyL und LSRy über Zwischenfälle.
Die Sportwarte der Streckensicherung und die Funkposten sind für den ihnen zugewiesenen Bereich an der Wertungsprüfung zuständig. Die Funkposten nehmen auch alle Aufgaben der Streckensicherung wahr. Sie sind vom WP-Leiter, LSRy, oder dessen Beauftragten einzuweisen. Ihnen obliegt z.B. die Absperrung der Strecke, das Warnen der Zuschauer und der Teilnehmer vor Gefahren, das Freihalten von Sperrzonen sowie die Kommunikation und Meldung aller wichtigen Ereignisse an den WP-Leiter von den Funk- und Streckenposten sind Durchfahrtskontrolllisten zu führen, wenn dies ohne Eigen-/Fremdgefährdung möglich ist.

Art. 4 Beschreibung der Elemente für den Sanitäts- und Rettungsdienst

Art. 4.1 Medizinischer Einsatzleiter

Bei Rallyes mit dem Status International sind die Bestimmungen des ISG, Anhang H, Art. 5.3 zu beachten. Kann der M-EL die dort zugewiesenen Aufgaben auf Grund fehlender ärztlicher Approbation nicht wahrnehmen, ist ein Arzt zu benennen, der den M-EL unterstützt.

Art. 4.2 Fahrzeuge

Art. 4.2.1 Rallyes mit dem Status International, National A bzw. National A/NEAFP

Am Start jeder WP müssen mindestens folgende Fahrzeuge, wenn möglich unmittelbar hinter der Startlinie, vorhanden sein:

- 1 Rettungswagen nach DIN EN 1789 Typ C mit Einrichtungen für Wiederbelebungsmaßnahmen
- 1 Medical Intervention Car (MIC): mindestens ein mit der Aufschrift "MIC" gekennzeichnetes Interventionsfahrzeug mit der medizinisch/technischen Ausrüstung gemäß der Ausstattungsrichtlinie Medical Intervention Car (MIC) veröffentlicht unter www.dmsb.de :
- *Wenn Fahrzeuge mit Elektroantrieb (z.B. DMSB Gruppe G-Elektro oder andere vergleichbare Klassen/Serien) zugelassen sind, hat der Veranstalter mindestens ein Fahrzeug mit HV-geschultem Personal (min. 2 Personen, davon mindestens ein Sportwart mit Zusatzbefugnis Stufe Orange und ein Sportwart mit Zusatzbefugnis Stufe Gelb) gemäß der Ausstattungsrichtlinie für Streckensicherungs-Fahrzeuge Elektro, veröffentlicht unter www.dmsb.de, einzusetzen. Alternativ kann die DMSB E-Staffel zum Einsatz kommen.*

Jeder Punkt der Wertungsprüfung muss von den Interventionsfahrzeugen nach *maximal* 15 km Fahrtstrecke zu erreichen sein, ist dies nicht der Fall, sind an geeigneten Hauptfunkposten Rettungsstationen mit identischer technischer Ausrüstung einzurichten.

Art. 4.2.2 Rallyes mit dem Status Rallye 35/70 bzw. Rallye35/70/NEAFP
Der Einsatz von Interventionsfahrzeugen gem. Art. 4.2.1 ist freigestellt.
Ein Arzt mit Erfahrung in Notfallmedizin, mit Notfallkoffer, muss am Start jeder WP anwesend sein.
Am Start jeder WP müssen folgende Fahrzeuge, wenn möglich unmittelbar hinter der Startlinie, vorhanden sein:

- 1 Rettungswagen nach DIN EN 1789 Typ C mit Einrichtungen für Wiederbelebungsmaßnahmen

- *Wenn Fahrzeuge mit Elektroantrieb (z.B. DMSB Gruppe G-Elektro oder andere vergleichbare Klassen/Serien) zugelassen sind, hat der Veranstalter mindestens ein Fahrzeug mit HV-geschultem Personal (min. 2 Personen, davon mindestens ein Sportwart mit Zusatzbefugnis Stufe Orange und ein Sportwart mit Zusatzbefugnis Stufe Gelb) gemäß der Ausstattungsrichtlinie für Streckensicherungs-Fahrzeuge Elektro, veröffentlicht unter www.dmsb.de, einzusetzen. Alternativ kann die DMSB E-Staffel zum Einsatz kommen.*
- 1 mit mindestens zwei im Bergen aus Fahrzeugen geschulten Personen besetztes, geeignetes Fahrzeug mit nachfolgender Ausrüstung:
- Rundumleuchte
- Funkeinrichtung/Kommunikationsmittel
- mindestens 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.
Am STOP jeder Wertungsprüfung müssen mindestens 2 x 4 kg Handfeuerlöscher vorhanden sein.

4.3. Kommunikationsmittel
Neben den Kommunikationsmöglichkeiten über das öffentliche Mobilfunknetz, muss

- eine Funkverbindung zwischen dem WP START und dem WP STOP
- eine Funkverbindung zwischen dem WP START und den Hauptfunkposten

bestehen.
Hauptfunkposten sind nach jeweils maximal fünf Kilometern WP Strecke einzurichten und entsprechend den Vorgaben des ISG, Anh. H, Art. 5.5.4.4 zu kennzeichnen. Es sollte eine Funkverbindung vom RyL zu den Hauptfunkposten bestehen.
Dem WP-Leiter muss neben den Kommunikationsmöglichkeiten über das öffentliche Mobilfunknetz, mindestens eine weitere Kommunikationsmöglichkeit zum R~~Y~~yL (zur Rallyeleitstelle) zur Verfügung stehen.

Art. 5 Sicherheit der Zuschauer und der Offiziellen

Bei Veranstaltungen mit dem Status International sind die Bestimmungen des ISG, Anh. H, Art. 5.4 zu beachten und wie nachfolgend beschrieben umzusetzen. Für Veranstaltungen mit dem Status Nat. A, bzw. Nat. A/NEAFP und dem Status Rallye 35/70, bzw. Rallye 35/70/NEAFP gelten die nachfolgenden Regelungen.

Art. 5.1 Sicherheit der Zuschauer und Unbeteiligter

Art. 5.1.1 Kennzeichnung von Zuschauerbereichen (go area)

Für die vom Veranstalter gewollten Zuschauer sind sichere Zuschauerplätze einzurichten und zu kennzeichnen. Dies gilt auch, wenn der Veranstalter an bestimmten Stellen erfahrungsgemäß mit hohem Zuschaueraufkommen rechnen muss. Die Abgrenzung der Zuschauerplätze (go area) erfolgt mittels Flatterband, Zäunen oder ähnlichen Hilfsmitteln. Die Einrichtung eines Sanitätsdienstes an Zuschauerplätzen mit sehr hohem Zuschaueraufkommen ist freigestellt.

Art. 5.1.2 Information von Zuschauern und Unbeteiligten

In Programmheften und auf den Internetseiten des Veranstalters sind Ortsangaben über ausgewiesene Zuschauerplätze und Verhaltensregeln für die Zuschauer zu veröffentlichen. Etwa 45 Minuten vor dem Start des ersten Fahrzeugs, sollte ein mit Lautsprechern ausgerüstetes Fahrzeug die Strecken der Wertungsprüfungen durchfahren, um Zuschauer zu warnen, zu informieren und ungünstig stehende Zuschauer zu entfernen.
Mindestens 30 Minuten vor dem Start des ersten Fahrzeugs werden die WP-Strecken durch ein Organisationsfahrzeug mit roter Flagge (hilfsweise roter Rundumleuchte) gesperrt. Ab diesem Zeitpunkt sollen Zuschauer die Strecke nicht oder nur unter Überwachung von Sportwarten, betreten.

Art. 5.1.3 Kennzeichnung von Gefahrenstellen und Sperrzonen (no go area)

Auch wenn keine Zuschauer gewollt oder erwartet werden, sollen offensichtlich erkennbare Gefahrenstellen mit Warnschildern gekennzeichnet werden. Gefahrenstellen mit erkennbar hohem Gefährdungspotenzial sind mindestens durch Warnschilder, wenn erforderlich durch technische Hilfsmittel, als Sperrzone (no go area) zu kennzeichnen und durch den Einsatz von Sportwarten freizuhalten. Warnschilder sind in Text- und Bildform (durchgestrichenes Piktogramm einer Person), möglichst mehrsprachig und beidseitig lesbar, auszuführen.

Art. 5.1.4 Einsatz besonders gekennzeichneter Vorwagen (0-Fahrzeuge), Schlusswagen

Es sind mindestens zwei 0-Fahrzeuge und ein Schlusswagen, dessen Kennzeichnung freigestellt wird, nach den Bestimmungen des ISG, Anhang H, Art. 5.4.4. einzusetzen. Fahrer und Beifahrer der 0-Fahrzeuge müssen im Besitz einer gültigen DMSB Fahrer- oder Sportwartlizenz, möglichst “Leiter der Streckensicherung (Rallye)” Stufe A oder B, bzw. “Rallyeleiter” sein. Verfügen die Fahrer der 0-Fahrzeuge über Fahrerlizenzen so müssen sie über die gleiche Lizenzstufe verfügen, wie sie für die Teilnahme an der jeweiligen Veranstaltung notwendig wäre.

Nur ein 0-Fahrzeug darf ein Wettbewerbsfahrzeug sein, deren Besatzung Helme trägt. Alle anderen 0-Fahrzeug-Besatzungen tragen keine Helme.
Die Namen der Fahrer von Vorwagen dürfen auf keiner Nennliste veröffentlicht werden; die vom DMSB herausgegebenen Standards sind zu beachten. Schwerwiegende Verstöße der Besatzungen von 0-Fahrrzeug gegen diese Regeln werden von den Sportkommissaren dem DMSB gemeldet.

Art. 5.2 Sicherheit von Offiziellen und von akkreditierten Presseorganen
Als Offizielle gelten alle Personen, die im Auftrag der FIA, des DMSB, der DMSB-Trägerverbände und des Veranstalters im Verlauf der Veranstaltung zum Einsatz kommen. Es dürfen nur lizenzierte Sportwarte (gem. DMSB-Lizenzbestimmungen) zum Einsatz kommen. Sportwarte für deren Einsatz keine Lizenzpflicht besteht, sollten durch Unterweisungen auf ihren Einsatz vorbereitet werden. An ihren Einsatzstellen handeln Offizielle eigenverantwortlich. Die Akkreditierung von Pressevertretern darf nur nach vorangegangener schriftlicher Gefahrenbelehrung erfolgen, akkreditierte Pressevertreter dürfen Sperrzonen (no go area) nicht betreten und haben den Weisungen der Sportwarte Folge zu leisten.

Art. 6 Sicherheit der teilnehmenden Teams

Die Bestimmungen des ISG, Anh. H, Art. 5.5.1 (Einsatz der Sicherheitsdienste), Art. 5.5.2 (Einsatz der Rettungsfahrzeuge), Art. 5.5.3. (Rettung) sind anzuwenden.
Der Einsatz der Rettungsfahrzeuge wird vom RyL, LSRy, oder WP-Leiter eingeleitet. Am Unfallort erfolgt der Einsatz und die Leitung der medizinischen Intervention durch den eingesetzten Arzt.
Eine WP darf erst gestartet oder nach einer Unterbrechung wieder aufgenommen werden, wenn der erforderliche Rettungsdienst gem. Art. 4 sichergestellt ist. Es wird empfohlen Ersatzfahrzeuge vorzusehen.
Die Bestimmungen des ISG, Anh. H, Art. 5.5.4. (Streckenüberwachung und Zeichengebung) finden grundsätzlich Anwendung, insbesondere die Vorschriften über das Absperren der Wertungsprüfungen sind konsequent einzuhalten.

Art. 6.1 Funküberwachung
Ein Funksystem gem. ISG, Anh. H, Art. 5.5.4.4 ist erforderlich, die Verfolgung der Fahrzeuge muss gem. ISG, Anh. H, Art. 5.5.4.5 erfolgen.

Art. 6.2 SOS/OK Schilder, Unfallmeldung, Pflichten der Bewerber
Der Gebrauch von Warndreiecken und SOS/OK-Schildern gem. ISG, Anh. H, Art. 5.5.5. und Art. 40 RyR. ist vorgeschrieben.

Art. 6.3. Kennzeichnung der Strecke
Eine einheitliche Kennzeichnung der Strecke ist freigestellt, Verwechslungen mit der Kennzeichnung von Zuschauerbereichen sind zu vermeiden. Besondere Gefahrenstellen im Verlauf von Wertungsprüfungen (Schlaglöcher, Schikanen o.ä.) sollen bereits bei der Besichtigung mit einheitlichen Schildern die ein Ausrufezeichen zeigen, gekennzeichnet werden.

Art. 7. Fahrten außerhalb des Wettbewerbs

„Sollen im Rahmen einer Rallye (außer im Shakedown) Demonstrationsfahrten im Sinne §6 ISG stattfinden, ist die Liste der geplanten Teilnehmer dem DMSB (bzw. bei Rallye 35 der für die Veranstaltungsgenehmigung zuständigen Sportabteilung) eine Woche vor Durchführung zu übersenden. Die teilnehmenden Fahrzeuge müssen im offiziellen Programm aufgeführt werden. Die Liste der Teilnehmer muss nach der Technischen Abnahme veröffentlicht werden. Eine maximale Teilnehmerzahl von 15 Fahrzeugen darf nicht überschritten werden. Das Verbot der Zeitnahme ist zu beachten. Derartige Fahrten dürfen erst nach Durchfahrt der

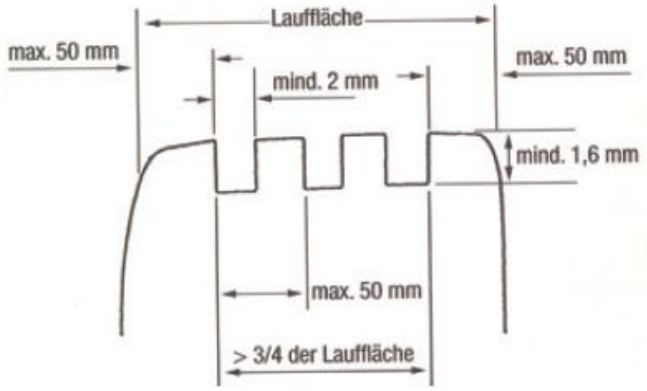
erforderlichen 0-Fahrzeuge erfolgen. Eine Wertungsprüfung darf zeitgleich nicht von Wettbewerbsteilnehmern befahren werden. Die Durchfahrt eines weiteren 0-Fahrzeugs muss vor dem ersten Wettbewerbsteilnehmer erfolgen. Zur Kennzeichnung der Fahrzeuge sind Ziffern nicht erlaubt. Artikel 13.2.3 RyR. ist zu berücksichtigen.
Für die sichere Durchführung derartiger Fahrten sind ausschließlich die Fahrzeugführer und die jeweiligen Veranstalter verantwortlich; erforderliche Erlaubnisse und Versicherungen sind gesondert zu beantragen/abzuschließen. Alle Fahrzeuginsassen sollen die bei den Wettbewerbsteilnehmern vorgeschriebene persönliche Schutzausrüstung (Helme, Kopfrückhaltesystem, Bekleidung etc.) verwenden. Der Veranstalter schreibt einen Mindeststandard vor.

Anhang IV REIFENBESTIMMUNGEN

Nachfolgende Regelungen zu Reifen gelten im DMSB-Bereich im Internationalen und Nationalen-A Rallyesport sowie für Rallye 35 und 70 (gleichgültig ob mit oder ohne NEAFP-Status):
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 Profilvorschrift 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 VI. 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.