DMSB-Rallye-Reglement 2026

Stand: 18.12.2025 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

Inhaltsverzeichnis

1.	ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN
1.1	ANWENDUNG
1.2	OFFIZIELLE SPRACHE
1.3	AUSLEGUNG
1.4	DATUM DER ANWENDUNG
2.	DEFINITIONEN
3.	MEISTERSCHAFTSBESTIMMUNGEN
4. – 7.	REGELUNG NUR FÜR DIE FIA WORLD RALLY CHAMPIONSHIP
8.	GLEICHSTAND IN EINER MEISTERSCHAFT
9.	KRITERIEN FÜR PRIORITÄTSFAHRER
9.1	PRIORITÄTSFAHRER DER FIA
9.2.	POSITIONIERUNG VON PRIORITÄTSFAHRERN
9.3	PRIORITÄTSFAHRER DES DMSB
10.	CHARAKTERISTIK DER VERANSTALTUNG
10.1	RALLYE-CHARAKTERISITK
10.2	PROGRAMM DER RALLYE
10.3	EINHALTUNG DER OFFIZIELLEN STRECKENFÜHRUNG UND DES SPORTLICHEN PROGRAMMS
OFFIZIELLE	
11.	OFFIZIELLE UND DELEGIERTE
11.1	SPORTKOMMISSARE
11.2	DMSB DELEGIERTE
11.3	TEILNEHMER- VERBINDUNGSPERSON
ZUGELASSENE FAHRZEUGE	
12.	ZUGELASSENE FAHRZEUGE UND KLASSENEINTEILUNG
12.1	KLASSENEINTEILUNG
12.2	ZUSÄTZLICHE BESTIMMUNGEN
12.3	NATIONALE FAHRZEUGE
REIFEN UND FELGEN	
13.	ALLGEMEINES
13.1	FÜR ALLE FAHRZEUGTYPEN UND ALLE BEWERBER
13.2 – 13.6	NUR GÜLTIG FÜR WRC
13.7	KONTROLLE
13.8	REIFENMARKIERUNGS- UND KONTROLLZONEN
13.9	VERBINDUNGSETAPPEN
13.10	ANPASSUNG DES REIFENDRUCKS
13.11	REIFENDRUCK- UND TEMPERATORSENSOREN
13.12	ERSATZRÄDER
13.13	REIFENLIEFERANT AM WP-STOPP
13.14	VERFÜGBARKEIT DER REIFEN

14.	REIFENLIEFERUNG
15.	ANZAHL DER REIFEN
MECHANISCHE TEILE	
16.	MECHANISCHE TEILE
16.1	MOTORENTAUSCH
16.2	TURBOLADER
16.3	GETRIEBE
16.4	HANDFEUERLÖSCHER
17.	MECHANISCHE KOMPONENTEN
18.	ZUSÄTZLICHE FAHRZEUGBESTIMMUNGEN
18.1	ON-BOARD KAMERAS
18.2	TRACKING SYSTEM
18.3	GERÄUSCHVORSCHRIFTEN
STANDARDDOKUMENTE UND ZEITPLÄNE	
19.	DMSB STANDARDDOKUMENTE
19.1	ALLGEMEINES
19.2	ROAD BOOK
19.3	KONTROLLKARTEN
19.4	MEISTERSCHAFTSLOGO (ASN REGELUNG)
20.	AUSGABE EINES FIA VISA
VERSICHERUNG – HAFTUNGSAUSSCHLUSS	
21.	VERSICHERUNGSSCHUTZ
NENNUNGEN	
22.	NENNVERFAHREN
22.1	ALLGEMEIN – EINREICHUNG DER NENNFORMULARE (NENNANTRAG)
22.2	ÄNDERUNGEN AUF DEM NENNFORMULAR
22.3	ASN-GENEHMIGUNG
22.4	AUSTAUSCH DES BEWERBERS UND/ODER FAHRERS
22.5	VERPFLICHTUNGEN DER BEWERBER UND FAHRER
22.6	MANNSCHAFTSNENNUNGEN (ASN-REGELUNG)
23.	NENNSCHLUSS
23.1	EINHALTUNG DES NENNSCHLUSSES
24.	NENNGELDER
24.1	ANNAHME DES NENNFORMULARS
24.2	NENNGELDRÜCKERSTATTUNG
24.3	TEILWEISE NENNGELDRÜCKERSTATTUNG
25.	KLASSEN
25.1	KLASSENUMSTUFUNGEN
25.2	KLASSENZUSAMMENLEGUNGEN (ASN-REGELUNG)
FAHRZEUG-KENNZEICHNUNG	
26.	PERMANENTE STARTNUMMERN

27.	STARTNUMMERN UND WERBUNG
27.1	ALLGEMEINES
27.2	TÜRSCHILDER
27.3	HECKSCHEIBE
27.4	SEITENSCHEIBEN
27.5	DACHSCHILDER
27.6	RALLYESCHILD AUF DER FRONTHAUBE
28.	FAHRER- UND BEIFAHRERNAMEN
28.1	HINTERE SEITENFENSTER
28.2.	TÜRSCHILDER / STARTNUMMERN / FAHRER- UND BEIFAHRERNAMEN
29.	WERBUNG
29.4	FREIWILLIGE VERANSTALTERWERBUNG
29.5	MEISTERSCHAFTSWERBUNG
30.	DOKUMENTENABNAHME
30.1	ZEITPLAN
30.2	NOTWENDIGE DOKUMENTE
TECHNISCHE ABNAHME	
31.	VOR DEM START
31.1	ALLGEMEINES
31.2	ZEITPLAN
32.	WÄHREND DER RALLYE
32.1	ZUSÄTZLICHE ÜBERPRÜFUNGEN
32.2	VERANTWORTLICHKEIT DES BEWERBERS
33.	SCHLUSSABNAHME
33.1	PARC FERMÉ AM ENDE DER RALLYE
33.2	AUSWAHL DER FAHRZEUGE
33.3	HOMOLOGATIONSPAPIERE
FAHRVERHALTEN	
34.	VERHALTEN
34.1	ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN
34.2	WÄHREND DES BESICHTIGENS DER WERTUNGSPRÜFUNGEN
UND/ODER DEM SHAKEDOWN	
34.3	GESCHWINDIGKEITSÜBERSCHREITUNGEN WÄHREND DER RALLYE /
STRASSENVERKEHRSBESTIMMUNGEN	
34.4	STRASSENVERKEHRSBESTIMMUNGEN
BESICHTIGUNG	
35.	BESICHTIGUNG
35.1	BESICHTIGUNGSFAHRZEUGE
35.2	REIFEN FÜR BESICHTIGUNGFAHRZEUGE
35.3	EINSCHRÄNKUNGEN DER BESICHTIGUNG
35.4	ABLAUF DER BESICHTIGUNG
35.5	ÄNDERUNG VON WERTUNGSPRÜFUNGSSTRECKEN (ASN-Regelung)
SHAKEDOWN	
36.	SHAKEDOWN
36.1	ALLGEMEIN

36.2	ABLAUF DES SHAKEDOWN
36.3	VERZICHTSERKLÄRUNG
36.4	TECHNISCHE ABNAHME
36.5	AUSFALL BEIM SHAKEDOWN
36.6	FAHRERAUSRÜSTUNG UND AUSRÜSTUNG FÜR PASSAGIERE
36.7	SERVICE BEIM SHAKEDOWN
37.	FREIES TRAINING / QUALIFIKATION
STARTS UND RESTARTS	
38.	PROMOTIONAKTIVITÄTEN
39.	SHOW – START
40.	START DER RALLYE
40.1	STARTPARK
40.2	MAXIMALE VERSPÄTUNG AM START
41.	STARTREIHENFOLGE UND – ABSTÄNDE
41.1	ANFORDERUNGEN AN EINE NEUE STARTREIHENFOLGE
41.2	NEUPLATZIERUNG VON FAHRERN
41.3	STARTREIHENFOLGE ZUR 1. ETAPPE
41.4	STARTREIHENFOLGE DER FOLGENDEN ETAPPEN
41.5	STARTABSTÄNDE
41.6	REIHENFOLGE DER WETTBEWERBE
KONTROLLSTELLEN	
42.	KONTROLLSTELLEN – ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN
42.1	KENNZEICHNUNG DER KONTROLLSTELLEN
42.2	ABSPERRUNGEN
42.3	AUFENTHALTSDAUER IN KONTROLLZONEN
42.4	ARBEITSBEREITSCHAFT
42.5	ABFOLGE DER KONTROLLSTELLEN UND RICHTUNG
42.6	ANWEISUNGEN DES KONTROLLPERSONALS
42.7	MEDIA ZONE
42.8	AUSTAUSCH VON ON-BOARD-KAMERA DATEN UND EINRICHTEN DER KAMERA
43.	DURCHFAHRTSKONTROLLEN
44.	ZEITKONTROLLEN
44.1	FUNKTION
44.2	ABLAUF AN ZEITKONTROLLEN
44.3	ZEITKONTROLLE VOR EINER WERTUNGSPRÜFUNG
44.4	REIFENAUFWÄRMZONE
45.	VERSPÄTUNGEN (KARENZZEIT)
45.1	MAXIMAL ERLAUBTE VERSPÄTUNG
45.2	ZU FRÜHE ANKUNFT
45.3	BEKANNTGABE DES ÜBERSCHREITENS DER MAXIMAL ERLAUBTEN VERSPÄTUNG
46.	SAMMELKONTROLLEN (REGROUPING)
46.1	VERFAHREN BEI DER ANKUNFT
46.2	VERFAHREN BEI DER AUSFAHRT

WERTUNGSPRÜFUNGEN	
47.	ALLGEMEINES
47.1	ZEITNAHME
48.	WERTUNGSPRÜFUNGSSTART
48.1	STARTLINIE – STARTARTEN
48.2	STARTABLAUF
48.3	MANUELLES STARTVERFAHREN
48.4	VERSPÄTUNG AM START DURCH VERSCHULDEN DER CREW
48.5	VERSPÄTUNG EINER WERTUNGSPRÜFUNG
48.6	FEHLSTART
49.	ZIEL DER WERTUNGSPRÜFUNGEN
49.1	ZIELLINIE
49.2	STOP-KONTROLLE
50.	POWER STAGE
51.	SUPER SPECIAL STAGES
51.1	CHARAKTERISTIK EINER SUPER SPECIAL STAGE
51.2	ABLAUF EINER SUPER SPECIAL STAGE
51.3	SICHERHEITSPLAN
52.	UNTERBRECHUNG/ABBRUCH EINER WERTUNGSPRÜFUNG
53.	TEILNEHMERSICHERHEIT
53.1	AUSRÜSTUNG DER CREW
53.2	AUSRÜSTUNG DER FAHRZEUGE
53.3	EINSATZ VON ZEICHEN UND FLAGGEN
53.4	UNFALL AUF EINER WERTUNGSPRÜFUNG MIT PERSONEN, DIE NICHT FAHRER SIND
53.5	VERWENDUNG ROTER FLAGGEN
53.6.	SCHIKANE
53.7	VIRTUELLE SCHIKANE (VS)
53.8	SLOW ZONE (SZ)
53.7	BEDIENUNGSANLEITUNG/BENUTZERHANDBUCH
54.	RE-START NACH AUSFALL
54.2	STRAFZEITEN
55.	REPARATUREN VOR EINEM RE-START
55.1	REPARATUR
55.2	TECHNISCHE ABNAHME REPARIERTER FAHRZEUGE
SERVICE	
56.	SERVICEARBEITEN – ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN
56.1	SERVICEARBEITEN
56.2	TEAMMITGLIEDER & SERVICEBESCHRÄNKUNGEN
57.	SERVICEPARKS
57.1	ALLGEMEIN
57.2	ZEITPLAN FÜR SERVICEPARKS
57.3	KENNZEICHNUNG DER SERVICEPARKS
57.4	GESCHWINDIGKEIT INNERHALB DER SERVICEPARKS
57.5	FREMDE HILFE
57.6	PLAN DES SERVICEPARKS

58.	ENT- UND/ODER BETANKEN IM SERVICEPARK
59.	FLEXI-SERVICE
59.1	ALLGEMEINES
59.2	ABLAUF DES FLEXI-SERVICE UND ZEITPLÄNE
60.	REMOTE SERVICE ZONEN (RSZ)
60.1	ALLGEMEINES
60.2	ANZAHL VON MITGLIEDERN
60.3	ZUGELASSENE AUSRÜSTUNG UND WERKZEUGE
60.4	RSZ DURCHFAHRTSKENNZEICHNUNG
60.5	RÄDERMONTAGEZONE (RMZ, ENGL.: TFZ)
KRAFTSTOFF – BETANKUNG	
61.	TANKEN UND ABLÄUFE
61.1	ORT
61.2	ABLAUF DER BETANKUNG
61.3	ABLAUF DER BETANKUNG AN ÖFFENTLICHEN TANKSTELLEN
62.	KRAFTSTOFF
PARC FERMÉ	
63.	PARC FERMÉ-BESTIMMUNGEN
63.1	ANWENDUNG
63.2	ZULÄSSIGES PERSONAL INNERHALB DES PARC FERMÉ
63.3	SCHIEBEN EINES FAHRZEUGS IM PARC FERMÉ
63.4	FAHRZEUGABDECKUNGEN
63.5	REPARATUREN IM PARC FERMÉ
63.6	AKTIVIERUNG DES KRAFTSTOFF-ABSPERRVENTILS
63.7	PARC FERMÉ NACH DEM ENDE DER RALLYE
ERGEBNISSE & ADMINISTRATIVE VORSCHRIFTEN NACH DER VERANSTALTUNG	
64.	RALLYE-ERGEBNISSE
64.1	ERSTELLUNG DER ERGEBNISSE
64.2	VERÖFFENTLICHUNG DER ERGEBNISSE
64.3	GLEICHSTAND BEI EINER RALLYE ODER EINER ETAPPE
64.4	WERBUNG MIT ERGEBNISSEN
65.	PROTESTE UND BERUFUNGEN
65.1	EINLEGEN EINES PROTESTES ODER EINER BERUFUNG
65.2	PROTESTKAUTION
65.3	KOSTENVORSCHUSS/KOSTEN
65.4	BERUFUNGEN
66.	RALLYE-SIEGEREHRUNGEN
66.1	RALLYE
66.2	SIEGEREHRUNG
67.	JAHRES-SIEGEREHRUNG DES DMSB
67.1	ANWESENHEITSPFLICHT
67.2	ABWESENHEIT

TESTEN
68. TESTEN

VARIANTEN UND ERGÄNZUNG ZUM DMSB RALLYE-REGLEMENT

V1 BESTIMMUNGEN FÜR NATIONALE A RALLYES (NAT. A)
V2 BESTIMMUNGEN FÜR NATIONALE B RALLYES (RALLYE 35)
V3 BESTIMMUNGEN FÜR NATIONALE B RALLYES (RALLYE 70)

ANHÄNGE

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

Diese Bestimmungen basieren auf den FIA Regional Rally Sporting Regulations 2026. Die Bestimmungen des DMSB-Rallye-Reglement 2026 gelten grundsätzlich über die allgemeinen Bestimmungen des DMSB-Veranstaltungsreglements hinaus.

ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE

1. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Jede vom DMSB genehmigte Automobil-Rallye unterliegt dem DMSB Rallye Reglement. Für Wettbewerbe, die für FIA-Meisterschaften, -Pokale oder -Trophäen gewertet werden, gelten allein oder neben vorliegendem Reglement uneingeschränkt die FIA-Bestimmungen, die den DMSB-Bestimmungen, soweit sie abweichende Regelungen enthalten, vorgehen.
Für die Wertung der DMSB-Prädikatsveranstaltungen gelten zusätzlich die Allgemeinen und besonderen Prädikatsbestimmungen für DMSB-Prädikate.
Jede Automobil-Rallye wird nach folgenden Bestimmungen, denen sich alle Bewerber und Fahrer mit Abgabe der Nennung unterwerfen, durchgeführt:

- Internationales Sportgesetz der FIA (ISG) einschließlich Anhängen,
- Bestimmungen der FIA,
- Bestimmungen und Beschlüsse des DMSB,
- Bestimmungen und Vorschriften des vorliegenden DMSB Rallye Reglements und der Rallyeausschreibung, einschließlich evtl. noch zu erlassender Bulletins,
- Veranstaltungsreglement des DMSB
- Lizenzbestimmungen des DMSB
- *DMSB-Richtlinien für die Durchführung von Veranstaltungen mit Hochvoltfahrzeugen*
- Rechts- und Verfahrensordnung des DMSB (RuVO), Rechts- und Verfahrensregeln der FIA
- Straßenverkehrsordnung der Bundesrepublik Deutschland (StVO),
- Straßenverkehrs-Zulassungsordnung (StVZO) der Bundesrepublik Deutschland (nur gültig für Fahrzeuge mit deutscher Zulassung),
- ggf. Zusatzbestimmungen der DMSB-Prädikatswertungen
- DMSB-Umweltrichtlinien
- Anti-Doping Regelwerk der nationalen und internationalen Anti-Doping Agentur (WADA/NADA-Code) sowie den Anti-Dopingbestimmungen der FIA
- dem Ethikkodex und Verhaltenskodex der FIA und dem Ethikkodex des DMSB

1.1 ANWENDUNG

1.1.1
Alle Fahrer, Bewerber und Offiziellen, die an einer Rallye teilnehmen, verpflichten sich im eigenen Namen, im Namen ihrer Angestellten und ihrer Beauftragten, alle Bestimmungen des Sportgesetzes, einschließlich Änderungen und Ergänzungen, die gültigen Technischen Bestimmungen, die vorliegenden Sportlichen Bestimmungen sowie die jeweiligen Ausschreibungen einer jeden Rallye zu beachten.
Zur Auslegung der vorliegenden sportlichen Bestimmungen werden die Veranstalter, Reifenhersteller, Kraftstofflieferanten oder andere Lieferanten im Zusammenhang mit den Wettbewerbsfahrzeugen als Rallye-Teilnehmer gemäß Artikel 1.3. des Internationalen Sportgesetzes angesehen und müssen als solche den ihnen auferlegten Verpflichtungen nachkommen und die Entscheidungen der Sportbehörden befolgen.

1.1.2
Allein der DMSB kann Änderungen (per Bulletin) zu diesen Bestimmungen erlassen.

1.1.3
Jeder Antrag auf Ausnahmegenehmigung von geltenden Bestimmungen muss auf dem dafür vom DMSB bereitgestellten Formular eingereicht werden. Jeder Artikel in der Veranstaltungsausschreibung, der das vorliegende Reglement ohne DMSB-Ausnahmegenehmigung ändert, ist ungültig.

1.1.4
Vor und während des Ablaufs der Rallye ist der Rallyeleiter zur Anwendung dieser Bestimmungen und den Vorschriften der Veranstaltungsausschreibung beauftragt. Er muss die Sportkommissare über jeden wichtigen Zwischenfall informieren, der die Anwendung der vorliegenden Bestimmungen oder der Veranstaltungsausschreibung erforderlich macht. In den Fällen, auf die in diesem Reglement ausdrücklich Bezug genommen wird, sowie in allen anderen Fällen, die der Rallyeleiter für angemessen hält, benachrichtigt er schriftlich den/die betroffenen Crew über die Anwendung der Bestimmungen.

1.1.5
Alles, was durch die vorliegenden Bestimmungen nicht ausdrücklich erlaubt ist, ist verboten.

1.1.6
Verstöße gegen diese Bestimmungen werden den Sportkommissaren gemeldet, die eine Bestrafung gemäß dem Internationalen Sportgesetz (ISG) aussprechen können. Jeder in den vorliegenden Bestimmungen nicht vorgesehene Fall, wird von den Sportkommissaren beurteilt, die allein die Berechtigung besitzen, Entscheidungen gemäß dem ISG zu treffen.

1.2. OFFIZIELLE SPRACHE

Die offizielle Sprache ist Deutsch.

1.3 AUSLEGUNG

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

1.4 DATUM DER ANWENDUNG

Die vorliegenden Bestimmungen treten am 1. Januar 2026 in Kraft.

2. DEFINITIONEN

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).

BRIEFING / FAHRERBESPRECHUNG

Ein Briefing/Fahrerbesprechung ist eine physische oder virtuelle Zusammenkunft, bei der der Rallyeleiter und der Veranstalter Informationen bereitstellen, bestimmte Punkte klären, Sicherheitsvorkehrungen in Erinnerung rufen und Fragen der Teilnehmer beantworten. Alle Informationen, die in irgendeiner Weise die den Zeit- und Streckenplan oder das Reglement betreffen, müssen durch ein Bulletin bestätigt werden.

BULLETIN

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

MITTEILUNG

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

KONTROLLZONEN

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

CREW

Es gelten die DMSB-Lizenzbestimmungen und die Bestimmungen Lizenzpflicht für Automobilsport Veranstaltungen. Für DMSB-Prädikate gelten besondere Bestimmungen gemäß allgemeinen DMSB-Prädikatsbestimmungen sowie disziplinbezogenen Prädikatsbestimmungen.

Für die Teilnahme an einem Rallye-Wettbewerb mit dem Status International ist mindestens eine Internationale Lizenz der Stufe D-Road (ITD-R) des DMSB oder eine Lizenz und Startgenehmigung eines anderen der FIA angeschlossenen ASN (Motorsport-Föderation) erforderlich. Das Mindestalter der Teilnehmer liegt bei 17 Jahren (Stichtagsregelung).

Teilnahmeberechtigt sind Starter nur, wenn der Lizenzinhaber den erforderlichen Führerschein für das eingesetzte Fahrzeug vorweisen kann.

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

Ausgenommen hiervon sind Inhaber einer Nationalen Lizenz Stufe C oder RaceCard (ab Jahrgang *2011*, nur für Beifahrer), diese dürfen das Steuer nicht übernehmen.
Der Besitz der Fahrerlaubnis für 17-Jährige gemäß § 6e StVG (begleitetes Fahren) berechtigt grundsätzlich nicht als Fahrer an Rallye-Veranstaltungen teilzunehmen. Ausnahme: Wenn der Beifahrer als Begleitperson in der Prüfbescheinigung „Begleitetes Fahren ab 17 Jahre“ namentlich genannt ist und eine DMSB-Lizenz besitzt sowie die Auflagen der Prüfbescheinigung gemäß StVG eingehalten werden, ist die Teilnahme als Fahrer an Rallyeveranstaltungen innerhalb von Deutschland erlaubt.
Der Fahrer übernimmt die Verantwortung des Bewerbers, falls sich dieser nicht an Bord des Fahrzeugs befindet.
Falls auf dem Nennformular kein Bewerber angegeben ist, wird der Fahrer gleichzeitig als Bewerber angesehen und er muss die beiden entsprechenden Lizenzen besitzen. Bei Teilnahme außerhalb Deutschlands müssen die Fahrer eine internationale Versicherungspolice haben, die, falls erforderlich, ihren Rücktransport nach einem Unfall abdeckt.

ENTSCHEIDUNG

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

ENDE DER VERANSTALTUNG

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

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.

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

NEUTRALISATION

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

BENACHRICHTIGUNG

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

PARC FERMÉ

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.

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.

BESICHTIGUNG DER WERTUNGSRÜFUNGEN

Die Anwesenheit *eines Crew- oder Teammitgliedes*, die für die betreffende Rallye genannt haben oder nennen möchten, auf einer Wertungsprüfung nach Bekanntgabe der exakten Streckenführung.

ZEITPLAN FÜR DIE BESICHTIGUNG DER WP´s

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

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.

VERBINDUNGSETAPPE

Alle Teile der Rallye, die nicht als Wertungsprüfung gefahren werden.

SEKTION

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

SERVICE

Jegliche Arbeiten an einem Wettbewerbsfahrzeug ausgenommen in Fällen, in denen sie in diesem Reglement eingeschränkt sind.

WERTUNGSPRÜFUNG

Gezeitete Geschwindigkeitsprüfung auf für die Öffentlichkeit gesperrten Straßen und Wegen.

SUPER SPECIAL STAGE

Jede von einem „normalen“ Ablauf abweichende, in der Veranstaltungsausschreibung beschriebene Wertungsprüfung und/oder eine für Zuschauer geplante Wertungsprüfung.

KONTROLLKARTEN

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

TEAM

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

TECHNISCHE ZONE

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

AUSNAHMEGENEHMIGUNG (WAIVER)

Der absichtliche Verzicht auf einen Teil dieses Reglements oder dessen Änderung. Der DMSB wird eine Ausnahmegenehmigung nur in einer besonderen, unvermeidbaren und individuellen Situation erteilen. Ein Ausnahmegenehmigung kann die allgemeine Bedeutung des Reglements nicht ändern.

RUNDKURS (ASN DEFINITION)

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

WERTUNGSVERLUST UND DISQUALIFIKATION (ASN DEFINITION)

Der Wertungsverlust wird vom Rallyeleiter ausgesprochen und bedeutet, dass ein Bewerber (Crew) in einer Etappe als ausgeschieden gilt. Der Bewerber darf jedoch ggf. unter den Bestimmungen für die jeweilige Veranstaltung restarten.
Die Disqualifikation ist eine Sportstrafe und wird von den Sportkommissaren ausgesprochen und bedeutet, dass der betroffene Bewerber als disqualifiziert im Ergebnis (DSQ) der Veranstaltung geführt wird.

MEISTERSCHAFTEN & PUNKTE

3. MEISTERSCHAFTSBESTIMMUNGEN

3.1 VERGABE VON MEISTERSCHAFTSPUNKTEN

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

3.1.2 VERGABE VON REDUZIERTEN PUNKTEN
Sollte eine zur Meisterschaft zählende Rallye nicht in Gänze gefahren werden können, werden die Punkte basierend auf dem *finalen* Klassement vergeben. *Der Prozentsatz der absolvierten Sonderprüfungen wird unter Bezugnahme auf die in den Meisterschaftsbestimmungen festgelegte Mindestdistanz für Wertungsprüfungen berechnet:*

- Volle Punkte, wenn 75% oder mehr der *Mindestdistanz der Wertungsprüfungen* gefahren wurden,
- Halbe Punkte, wenn 50% oder mehr, aber weniger als 75% der *Mindestdistanz der Wertungsprüfungen* gefahren wurden,
- Ein Drittel der Punkte wird vergeben, wenn 25% oder mehr, aber weniger als 50% der *Mindestdistanz der Wertungsprüfungen* gefahren wurden.
- Keine Punkte werden vergeben, wenn weniger als 25% der *Mindestdistanz der Wertungsprüfungen* gemäß diesem Reglement gefahren wurden.

3.1.3
Falls es in den Meisterschaftsbestimmungen vorgesehen ist, werden entsprechend des Klassements der Power Stage gemäß Art. 50.4 zusätzliche Punkte entsprechend nachfolgender Tabelle vergeben:

1. Platz	5 Punkte
2. Platz	4 Punkte
3. Platz	3 Punkte
4. Platz	2 Punkte
5. Platz	1 Punkt

3.1.4
Um in einer Fahrer-Meisterschaft zu punkten, muss die als Fahrer auf dem Nennformular angegebene Person das Fahrzeug auf den Wertungsprüfungen fahren, ausgenommen in einem Fall von höherer Gewalt, der im Laufe der Veranstaltung aufgetreten ist und an die Sportkommissare gemeldet und von Ihnen zur Kenntnis genommen wurde.

3.1.5
Wird eine Rallye einer Meisterschaft im Rahmen eines FIA WRC Rally Championship Laufs durchgeführt, so gilt das sportliche Reglement der WRC. Die Zuteilung von Meisterschaftspunkten gemäß Art. 3.1.1 hat einen Koeffizienten von 1,5.

3.1.5
Jegliche Dezimale wird auf die nächste volle Zahl auf- oder abgerundet.

3.2 ANZAHL DER ERGEBNISSE FÜR DIE MEISTERSCHAFTSWERTUNG

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

4. – 7. REGELUNGEN FÜR MEISTERSCHAFTEN

Siehe jeweilige Meisterschaftsbestimmungen (falls zutreffend).

8. GLEICHSTAND IN EINER MEISTERSCHAFT

Siehe Allgemeine DMSB Prädikatsbestimmungen Art. 11

9. KRITERIEN FÜR PRIORITÄTSFAHRER

9.1 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 vorangegangenen Jahr gewonnen haben.

9.2. 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.

10. CHARAKTERISTIK DER VERANSTALTUNG

10.1 RALLYE-CHARAKTERISTIK

10.1.1
Im DMSB-Bereich nicht anwendbar.

10.1.2
Die Veranstaltungsdauer ist abhängig von der Meisterschaft bzw. vom Veranstaltungstyp und wird in dem entsprechenden Reglement beschrieben.

10.1.3
Eine Wertungsprüfung darf mit der gleichen Streckenführung maximal dreimal gefahren werden, sofern es sich bei der Wertungsprüfung nicht um einen Rundkurs handelt. Rundkurse dürfen maximal zweimal gefahren werden

10.1.4
WERTUNGSPRÜFUNGSLÄNGEN (ASN REGELUNG)
Die maximale Länge einer Wertungsprüfung darf 25 km nicht überschreiten. Die Gesamtlänge der Wertungsprüfungen darf 250 km nicht überschreiten. Unter Einhaltung der maximalen Distanzen ist die Anzahl der Wertungsprüfungen freigestellt.
Bei FIA-Prädikatsveranstaltungen gelten die gültigen FIA-Bestimmungen

10.1.5
Die Eignung einer Wertungsprüfung einer Rallye liegt in der alleinigen Verantwortung des Veranstalters. Bei der Auswahl der Wertungsprüfungen ist Sicherheit von allergrößter Wichtigkeit. Bei der Auswahl der Verbindungsstrecken sollten Straßen vermieden werden, auf denen ein hohes Zuschaueraufkommen zu erwarten ist.

10.2 PROGRAMM DER RALLYE

10.2.1
Der Zeitplan der Rallye muss folgende Reihenfolge vorsehen:
- Streckenbesichtigung
- Dokumentenabnahme (kann auch vor der Streckenbesichtigung sein)
- Technische Abnahme
- Shakedown (wenn vorgesehen)
- Qualifying Stage (wenn vorgesehen)
- Showstart / Start
- Rallye (Wettbewerb)
- Podiumszeremonie (wenn vorgesehen, ggf. mit Siegerehrung)
- Siegerehrung

10.2.2
Die Wettbewerbselemente einer Rallye können über 1 oder 2 Tage laufen, einschließlich Start oder Ziel.

10.2.3
Im DMSB-Bereich nicht anwendbar

10.2.4
Die Podiumszeremonie sollte binnen einer Stunde nach dem Eintreffen des ersten Fahrzeugs im Abschlussservice sein.

10.3 EINHALTUNG DER OFFIZIELLEN STRECKENFÜHRUNG UND DES SPORTLICHEN PROGRAMMS

10.3.1
Ausgenommen bei höherer Gewalt muss der Rallyeleiter sicherstellen, dass der Strecken- und Zeitplan eingehalten wird.

10.3.2
Einwendungen unmittelbar vor oder während der Veranstaltung bleiben unberücksichtigt, es sei denn sie sind vom DMSB oder den eingesetzten Sportkommissaren vor Ort genehmigt.

OFFIZIELLE

11. OFFIZIELLE UND DELEGIERTE

11.1 SPORTKOMMISSARE

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

11.2 DMSB DELEGIERTE

Mindestens die nachfolgenden Delegierten können durch den DMSB nominiert werden.

11.2.1
DMSB Technical Delegate: Der Technische Delegierte des DMSB arbeitet in Verbindung mit dem Rallyeleiter und ist gleichzeitig Obmann der Technischen Kommissare.

11.2.2
DMSB Beobachter /-Delegate: Der/die DMSB Beobachter bewertet(n) alle Aspekte der Rallye und erstellen den entsprechenden Beobachterbericht.

11.2.3
DMSB Safety Delegate: Der DMSB setzt Safety Delegates gem. deren Richtlinien ein. Der DMSB Safety Delegate berät den Rallyeleiter und den Leiter der Streckensicherung in Sicherheitsfragen. Er berichtet dem DMSB über sicherheitsrelevante Feststellungen.

11.3 TEILNEHMER-VERBINDUNGSPERSON

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

ZUGELASSENE FAHRZEUGE

12. ZUGELASSENE FAHRZEUGE

12.1 KLASSENEINTEILUNG gemäß ANHANG J ZUM ISG

Klasse	Gruppen
RC2	Rally2 (VR5) gem. 2026 Anhang J der FIA Art. 261 NR4 über 2000 ccm gem. 2019 Anhang J der FIA Art. 254
R-GT	Gruppe R-GT gem. 2019 oder 2026 Anhang J der FIA Art. 256
RC3	Rally3 (Saug-Motoren über 1390 ccm bis 2000 ccm und Turbomotoren über 927 ccm bis 1620 ccm) – homologiert ab 01.01.2021 gem. 2026 Anhang J der FIA Art. 260
RC4	Rally4 (Saug-Motoren über 1390 ccm bis 2000 ccm und Turbomotoren über 927 ccm bis 1333 ccm) homologiert ab 01.01.2019 gem. 2026 Anhang J der FIA Art. 260, R3 (Saug-Motoren über 1600 ccm bis 2000 ccm und Turbomotoren über 1067 ccm bis 1333 ccm) - homologiert bis 31.12.2019 gem. 2019 Anhang J der FIA Art. 260 R3 (Turbomotoren bis 1620 ccm / –nominal) - homologiert bis 31.12.2019 gem. 2019 Anhang J der FIA Art. 260D
RC5	Rally5 (Saug-Motoren bis 1600 ccm und Turbomotoren bis 1333 ccm) - homologiert ab dem 01.01. 2019 gem. 2026 Anhang J der FIA Art. 260 Rally5-Kit (Saug- oder Turbomotoren bis 1600 ccm) - homologiert ab dem 01.01.2024 gem. 2024 Anhang J der FIA Art. 260B Rally5 (Saug-Motoren bis 1600 ccm und Turbomotoren bis 1067 ccm) - homologiert vor dem 31.12.2018 gem. 2018 Anhang J der FIA Art. 260
RC6	*Rally6 (Turbomotoren bis 1620 ccm und Saug-Motoren bis 2000 ccm) gem. homologiert ab dem 01.01.2024 (FIA-Regularien in Entwicklung)*
NAT	*ASN homologierte Fahrzeuge, die den Bestimmungen gem. Anhang J, Art. 260 entsprechen und nach Einreichung des nationalen/regionalen Fahrzeugzulassungsformulars von der FIA zugelassen wurden.*

12.2 ZUSÄTZLICHE BESTIMMUNGEN

- Für Rally2 und R-GT Fahrzeuge ist ein technischer FIA-Wagenpass vorgeschrieben.

Siehe auch Variationen entsprechend dem jeweiligen Status der Veranstaltung.
Die Homologationsliste der FIA (+8 Jahre) ist, mit Ausnahme von Wettbewerben mit FIA-Prädikat gültig.

12.3 Nationale Fahrzeuge

Diese Regularien gelten, wenn der Veranstalter bei einer Internationalen Rallye ASN-homologierte Fahrzeuge zulässt und sie auf der Nennliste sowie den Ergebnissen erscheinen:

12.3.1
Nationale / Regionale Fahrzeuge dürfen nicht in den FIA-Klassen gemäß Art. 12.1 erscheinen. Sie können in eine „NAT“ Klasse eingeteilt werden oder die nationalen Klassen des ASN beibehalten.

12.3.2 Diese Fahrzeuge:

- Müssen durch die FIA genehmigt werden, sobald der Bewerber das nationale/regionale Antragsformular nicht später als zwei Wochen vor Nennschluss der Veranstaltung gesendet hat.
- *müssen den Sicherheitsanforderungen gemäß Anhang J, Art. 253 entsprechen. Allerdings können auch Fahrzeuge mit Zweiradantrieb und einem Gewicht/Leistungs-Verhältnis von mindestens 6 kg/PS die Sicherheitsanforderungen gemäß Anhang J, Art. 260B (Option Nr. 2: nur originaler nichtmetallischer Tank) erfüllen. Alle Bestimmungen in Art. 260B, die für Option Nr. 2 gelten, sind obligatorisch (Sicherheitsschaum, Kraftstoffleitungen, Kraftstofftankschutz, Schutz der Einfüllöffnung).*

Die Zulassung eines Fahrzeugs durch die FIA kann von der Anpassung des Gewichts und/oder des Durchmessers des Luftmengenbegrenzers abhängig gemacht werden, um ein ähnliches Gewichts-/Leistungsverhältnis wie bei FIA-homologierten Fahrzeugen zu erreichen. Alle auf dem Antragsformular angegeben Eigenschaften müssen während der Veranstaltung eingehalten werden.
Das zu berücksichtigende Gewicht versteht sich ohne Besatzung und deren Ausrüstung sowie maximal einem Ersatzrad.

12.3.3
Falls nicht im jeweiligen Meisterschaftsreglement anders festgelegt, dürfen nationale/regionale Fahrzeuge, die nicht den Bestimmungen des Art. 12.3.2 entsprechen, nicht in einer gemeinsamen Nennliste, Wertung (offiziell oder inoffiziell) und/oder gemeinsamen Ergebnissen von Wertungsprüfungen während oder nach einer Meisterschaftsrallye aufgeführt werden. Es handelt sich um zwei verschiedene Wettbewerbe mit unterschiedlichen Ausschreibungen und Nennformularen. Der nationale Wettbewerb wird nach der FIA-Meisterschaftsrallye durchgeführt.

REIFEN UND FELGEN

13. ALLGEMEINES

13.1. FÜR ALLE FAHRZEUGTYPEN UND ALLE BEWERBER

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

13.1.2 FORMGEHEIZTE REIFEN
Alle Fahrzeuge müssen mit formgeheizten Reifen ausgestattet sein. Das Nachschneiden oder Änderung des vorgeschriebenen Reifenprofils ist nicht zulässig, es sei denn es ist bei den verschiedenen Veranstaltungstypen (siehe Anhang) ausdrücklich erlaubt.

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

13.1.4 BARCODE-NUMMER (gilt nur für FIA-gelistete Reifen)
Jeder Reifen muss entweder
- Zwei identisch anvulkanisierte Barcode-Nummern aufweisen (auf jeder Seite des Reifens / jeder Barcode), oder:
- Eine einzeln anvulkanisierte Barcode-Nummer aufweisen,

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

13.1.5 VORRICHTUNGEN ZUR ERHALTUNG DER VOLLEN REIFENLEISTUNG
Die Verwendung von Vorrichtungen zur Aufrechterhaltung der vollen Leistungsfähigkeit des Reifens mit einem Innendruck, der gleich oder niedriger als der atmosphärische Druck ist, ist verboten. Das Innere des Reifens (der Raum zwischen der Felge und dem inneren Teil des Reifens) darf nur mit Luft gefüllt sein.

Bei der Luft muss es sich um natürlich vorkommende Standardluft handeln, die der Erdatmosphäre entnommen wurde, ohne ihre Zusammensetzung zu verändern. Die Verwendung von Trocknereinheiten an Kompressoren ist zulässig, um lediglich den Feuchtigkeitsgehalt zu reduzieren.

Die Verwendung aller künstlich gereinigten Flaschengase ist verboten, mit Ausnahme des ausschließlichen Zwecks der Druckregulierung mit Hilfe von Kanistern, die im Fahrzeug mitgeführt werden und von den Crew-Mitgliedern außerhalb des Serviceparks, aber innerhalb der offiziellen Strecke verwendet werden, bis zu einer Höchstmenge von 250 Gramm (maximales Gesamtgewicht des Inhalts der Kanister) pro Sektion.

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

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

13.1.9 ASPHALT-REIFEN (TROCKEN UND NASS)
Zu jeder Zeit während der Veranstaltung darf die Profiltiefe der Asphalt-Reifen an dem Fahrzeug nicht weniger als 1,6 mm über mindestens drei Viertel des Profilmusters betragen. Der Reifenhersteller muss sichtbare Kontrollmarkierungen zur Verfügung stellen. Asphalt-Reifen müssen Anhang V entsprechen und von der FIA homologiert sein. Wichtig: Reifen homologiert vor 01.05.2013 sind nicht erlaubt.

Die zuvor homologierten Spezifikationen können weiterhin verwendet werden, solange das Reifenprofil mit Anhang V übereinstimmt.

Die auf der FIA-Website veröffentlichte Liste der zugelassenen Asphaltreifen ist zu beachten.

13.1.10 ASPHALT-REIFEN FÜR SCHNEE
Spikes-Reifen sind in Deutschland nicht erlaubt

13.1.11 SCHOTTER-REIFEN
Siehe FIA Anhang J

13.1.12 SCHOTTER-REIFEN FÜR SCHNEE
Spikes-Reifen sind in Deutschland nicht erlaubt

13.2 bis 13.6 NUR FÜR DIE WRC GÜLTIG.

13.7 KONTROLLE

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

13.8 REIFENMARKIERUNGS- UND KONTROLLZONEN

Bei der Ausfahrt aus einem Servicepark kann eine Reifen-/Radmarkierungszone eingerichtet werden. Ausschließlich zum Zweck der Hilfestellung bei den Reifenmarkierungen hat ein zusätzliches Mitglied je Team Zugang zu dieser Zone.
Die Crews müssen ihr Fahrzeug in der eingerichteten Reifen-/Radmarkierungszone anhalten und auf die Anweisungen der technischen Kommissare oder beauftragte Sportwarte warten. Sollten keine Sportwarte anwesend sein, so kann die Crew ohne anzuhalten die Zone wieder verlassen.
Bei Einfahrt in einen Servicepark und einen Remote Service Park kann eine Zone für die Überprüfung der Reifenmarkierungen eingerichtet werden.

13.9 VERBINDUNGSETAPPEN

Reifen mit nicht registrierten Profilen dürfen auf Verbindungsetappen verwendet werden.

13.10 ANPASSUNG DES REIFENDRUCKS

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

13.11 REIFENDRUCK- UND TEMPERATURSENSOREN

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

13.12 ERSATZRÄDER

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

13.13 REIFENLIEFERANT AM WP-STOPP

An den Stopp-Kontrollen der Wertungsprüfungen ist die Anwesenheit von Vertretern der Reifenlieferanten zulässig. An diesen Punkten dürfen Sicht- und Temperaturprüfungen durchgeführt und Daten in Zusammenhang mit den Produkten des Reifenherstellers erfasst werden.
Wenn ein Reifenlieferant, der in der Liste der zulässigen Asphaltreifen aufgeführt ist, auch ein Bewerber oder ein bedeutender Unterstützer eines Bewerbers ist, müssen seine Vertreter, die zur Stoppstelle gehen, andere sein als die Mitglieder des Teams des Bewerbers (die gemäß Artikel 9.15.3 des ISG aufgeführt werden sollten).

13.14 VERFÜGBARKEIT DER REIFEN

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

14. REIFENLIEFERUNG

Nicht anwendbar

15. ANZAHL DER REIFEN

Nicht anwendbar

MECHANISCHE TEILE

16. MECHANISCHE TEILE

16.1 MOTORENTAUSCH

16.1.1
Im Falle eines Motorschadens zwischen der Technischen Abnahme und der ersten Zeitkontrolle darf der Motor gewechselt werden. Eine 5-Minuten Strafe wird durch den Rallyeleiter verhängt.

16.1.2
Mit oben genannter Ausnahme darf, nachdem ein Fahrzeug der Technischen Abnahme vorgeführt wurde, bis zum Ende der Rallye der Motor nicht mehr gewechselt werden.

16.2 TURBOLADER

16.2.1
Turbolader und Kompressor werden nachfolgend "Kompressor" genannt.

16.2.2
Die gültigen Bestimmungen in Bezug auf den Luftbegrenzer und die Markierung (Artikel 254-6.1 und 255-5.1.8.3 des Anhang J) behalten Gültigkeit.

16.2.3
Es werden der im Fahrzeug eingebaute Kompressor sowie ein Ersatzkompressor bei der Technischen Abnahme überprüft und verplombt.

16.2.4
Die Kompressoren werden der Startnummer des entsprechenden Fahrzeugs zur ausschließlichen Verwendung in diesem Fahrzeug zugeordnet.

16.2.5
Alle verwendeten Kompressoren müssen ab der Technischen Abnahme bis zum Ende der Rallye versiegelt bleiben, so dass die Technischen Kommissare ihre Übereinstimmung überprüfen können.

16.2.6
Die vorgenannten Bestimmungen sind auch für alle Fahrzeuge gültig, deren Kompressoren nicht mit einem Luftbegrenzer ausgerüstet sind. In diesem Fall müssen die Kompressoren zum Zwecke der Zählung markiert werden.

16.3 GETRIEBE

Dieser Artikel findet bei DMSB-genehmigten Veranstaltungen keine Anwendung.

16.4 HANDFEUERLÖSCHER
Im Falle eines Brandes außerhalb des Fahrzeugs des Teilnehmers kann ein Handfeuerlöscher zur Brandbekämpfung zur Verfügung gestellt werden. Dieser Feuerlöscher muss so schnell wie möglich beim nächsten Service oder Parc Fermé ausgetauscht werden (siehe Art. 63.5.1).

17. MECHANISCHE KOMPONENTEN

Nicht anwendbar

18. ZUSÄTZLICHE FAHRZEUG-BESTIMMUNGEN

18.1 ON-BOARD-KAMERAS

18.1.1
Falls vom Veranstalter oder dem Meisterschaftspromoter gewünscht muss im Wettbewerbsfahrzeug eine On-Board-Kamera oder ein anderes Aufzeichnungsgerät installiert werden. Dies wird vom Veranstalter und/oder dem Meisterschaftspromoter gemäß Art. 253-2 Anhang J eingebaut und von einem Technischen Kommissar abgenommen.

18.1.2
Der Bewerber eines Wettbewerbsfahrzeuges, in dem eine On-Board-Kamera installiert ist, muss die vorherige Zustimmung des Veranstalters oder Meisterschafts-Promoters haben. Genehmigte Kameras müssen zum Zeitpunkt der Technischen Abnahme im Fahrzeug montiert sein.

18.1.3
Teilnehmer, die eine eigene Kamera verwenden möchten, müssen dem Veranstalter oder Promoter mindestens eine Woche vor Beginn der Besichtigung folgende Informationen zukommen lassen: Name des Teilnehmers, Verwendung des Filmmaterials sowie Marke und Modellname des/der verwendeten Geräts/Geräte.

18.1.4
Mit der vorherigen Zustimmung des Bewerbers, kann der Rallyeleiter den offiziellen Vertretern des Filmteams erlauben, den Parc Fermé über Nacht zu betreten, um die Bordkameras zu warten, vorausgesetzt, sie werden von einem Sportwart oder Offiziellen begleitet.

18.1.5
Jede Störung des Systems/der Systeme während der Rallye hat zur Folge, dass der Teilnehmer den Sportkommissaren gemeldet wird.

18.2 TRACKING SYSTEM

In allen FIA-Regional-Championship-Veranstaltungen müssen alle Fahrzeuge mit einem Safety-Tracking-System ausgerüstet sein. Die Installation wird bei der technischen Abnahme überprüft. Instruktionen werden vom jeweiligen Veranstalter ausgegeben.
Für Veranstaltungen zur Deutschen Rallye-Meisterschaft wird ein Tracking System empfohlen. Jeder Eingriff in das System durch den Bewerber während der Rallye wird den Sportkommissaren berichtet.

18.3 GERÄUSCHVORSCHRIFTEN

Es gelten die DMSB-Geräuschvorschriften 2026 (DMSB Handbuch, blauer Teil)

STANDARDDOKUMENTE UND ZEITPLÄNE

19. DMSB STANDARDDOKUMENTE

19.1 ALLGEMEINES

Die nachfolgenden Dokumente müssen dem Anhang II entsprechen:
- Veranstaltungsausschreibung (elektronisch und/oder gedrucktes Format)
- Bulletins (elektronisches und/oder gedrucktes Format)
- Rallye Guide (elektronisches Format) wenn vorhanden
- Zeit- und Streckenpläne (elektronisch und/oder gedrucktes Format)
- Kontrollkarten (gedrucktes Format)
- Roadbook (elektronisch und/oder gedrucktes Format)
- Nennformular (elektronisch und gedrucktes Format)
- Nennliste (elektronisches Format)
- Startlisten und Ergebnisse (elektronisch und/oder gedrucktes Format)
- Media Sicherheitsbuch (elektronisch und/oder gedrucktes Format), wenn vorhanden.

Alle Dokumente, wie zum Beispiel Vorläufiges Ergebnis und Endergebnis, Bulletins, Benachrichtigungen und Entscheidungen, müssen auf einem digitalen und/oder einem physischen offiziellen Aushang zusammen mit dem Zeitpunkt der Veröffentlichung „ausgehangen“ werden.
Elektronische Dokumente dürfen nicht mehr verändert oder gelöscht werden, nachdem sie digital veröffentlicht wurden, es sei denn, alle Bewerber und Offiziellen werden darüber informiert und die Veränderungen werden auf dem digitalen Aushang hervorgehoben. Digitale Aushänge sind empfohlen.
Jedes Dokument, das eine Genehmigung durch den DMSB oder durch die Sportkommissare benötigt, darf ohne diese Genehmigung nicht veröffentlicht werden.

19.2 ROADBOOK

Alle Crews erhalten ein Roadbook das die einzuhaltende vorgeschriebene Strecke genau beschreibt. Die Strecke im Roadbook wird durch Streckenrichtungsdiagramme beschrieben. Zwischen den Diagrammen ist die verbindliche Streckenführung durch die vorhandenen Straßen und Wege bestimmt. Der Veranstalter kann zu jeder Zeit Absperrungen oder Hindernisse an Stellen platzieren, an denen Crews, während dem Besichtigen oder dem 1. Durchgang von der Straße wesentlich abgewichen sind. Dieser Strecke und den Streckenrichtungsdiagrammen ist zu folgen. Die Crews müssen über alle vorgenommenen Änderungen an der Strecke vor der entsprechenden Wertungsprüfung informiert werden.
Jede Abweichung führt zur Meldung an die Sportkommissare.
Das Roadbook kann auch ganz oder teilweise in elektronischer Form vorliegen und Teil eines GPS-Navigationssystems sein. Die Verwendung eines elektronischen Roadbooks muss in der Ausschreibung erwähnt werden.

19.3 KONTROLLKARTEN

19.3.1
Jede Crew ist verantwortlich:
- für seine Kontrollkarten,
- seine Kontrollkarte an jedem Kontrollpunkt vorzulegen und für die Richtigkeit der Eintragungen.
- für alle Eintragungen in den Kontrollkarten.

19.3.2
Nur der zuständige Sportwart ist berechtigt, die Zeiten auf der Kontrollkarte einzutragen, ausgenommen der Bereiche „zur Verwendung durch den Teilnehmer".

19.3.3
Fehlt der Stempel oder die Unterschrift einer Kontrollstelle oder der Zeiteintrag einer Zeitkontrolle oder wird die Kontrollkarte den Sportwarten nicht an jeder Kontrolle vorgelegt kann der Rallyeleiter in Ausnahmefällen eine Untersuchung durchführen, wobei er die elektronischen Aufzeichnungen (GPS), die offiziellen Dokumente und/oder andere ihm zur Verfügung stehende Mittel verwendet. Stellt er fest, dass die betreffende Crew die Kontrolle dennoch passiert hat, verhängt er, abgesehen von den oben genannten Punkten, eine 1-Minuten-Strafe für den fehlenden Eintrag und zusätzlich, falls zutreffend, eine Strafe gemäß Artikel 44.2.10. Andernfalls wird der betreffende Bewerber bei dieser Kontrolle als ausgefallen angesehen. Hierüber wird der Bewerber am Ende einer Sektion, spätestens jedoch am Ende einer Etappe vom Rallyeleiter benachrichtigt.
Im Falle von Unklarheiten über die Umstände meldet der Rallyeleiter den Fall an die Sportkommissare zur Prüfung

19.3.4
Jede Abweichung zwischen der Zeiteintragung in der Kontrollkarte der Crew einerseits und den offiziellen Rallyeunterlagen anderseits wird vom Rallyeleiter untersucht.

19.4 MEISTERSCHAFTSLOGO (ASN REGELUNG)

Siehe DMSB Veranstaltungsreglement Art. 46

20. AUSGABE EINES DMSB-VISA

Siehe DMSB-Veranstaltungsreglement

VERSICHERUNG – HAFTUNGSAUSSCHLUSS

21. VERSICHERUNGSSCHUTZ

Siehe DMSB Veranstaltungsreglement Art. 34-39

NENNUNGEN

22. NENNVERFAHREN

22.1 ALLGEMEIN - EINREICHUNG DER NENNFORMULARE (NENNANTRAG)

Nennungen müssen gemäß ISG Artikel 3.8-3.20, sowie Art. 6 DMSB-Veranstaltungsreglement abgegeben werden.
Sponsoren oder Namensgeber, die neben dem Fahrernamen im offiziellen Programmteil sowie in Nenn-Starter- und Ergebnislisten genannt werden wollen, ohne gleichzeitig die Funktion eines Bewerbers zu übernehmen, können gemäß DMSB-Lizenzbestimmungen, Artikel 38 (1) DMSB-Handbuch, die DMSB Sponsor-Card verwenden.

22.2 ÄNDERUNGEN AUF DEM NENNFORMULAR

Ein Teilnehmer kann das auf dem Nennformular genannte Fahrzeug bis zur technischen Abnahme beliebig durch ein anderes Fahrzeug derselben Klasse ersetzen.

22.3 ASN-GENEHMIGUNG

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

22.4 AUSTAUSCH DES BEWERBERS UND/ODER FAHRERS

Der Bewerber kann bis zum Nennschluss seine Nennung zurückziehen.
Nach dem Nennschluss kann ein Fahrer ausgetauscht werden mit Zustimmung:
- des Veranstalters bis zum Beginn der Dokumentenabnahme,
- der Sportkommissare ab Beginn dieser Abnahme bis zum Aushang der Liste der zum Start zugelassenen Teams.

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

22.5 VERPFLICHTUNGEN DER BEWERBER UND FAHRER

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

22.6 MANNSCHAFTSNENNUNGEN (ASN-REGELUNG)

22.6.1
Als Mannschaften, bestehend aus drei bis fünf Wettbewerbsfahrzeugen, können schriftlich bis spätestens zum Ende der Dokumentenabnahme genannt werden: National-Mannschaften, Club-Mannschaften, Firmen-Mannschaften.

22.6.2
National-Mannschaften können nur von einem in der FIA vertretenen Land genannt werden. Ihre Bewerber und Teams müssen die Lizenz des betreffenden Landes besitzen. Bei Club- und Firmen-Mannschaften müssen deren Bewerber oder Fahrer einem Automobilclub oder einer Renngemeinschaft angehören, bzw. vom betreffenden Firmen-Bewerber gemeldet werden (Firmen- oder Club-Bewerber-Lizenz).
Der ADAC, AvD, DMV und ADMV sowie deren Regional- und Ortsclubs/Vereine benötigen für die Nennung einer Mannschaft keine Bewerber-Lizenz.

22.6.3
Ein Wettbewerbsfahrzeug kann nur für eine Mannschaft (außer National-Mannschaften) genannt werden.

22.6.4
Bestimmungen zur Mannschaftswertung sind in der Veranstaltungsausschreibung festzulegen. Von jeder Mannschaft werden die drei Fahrer mit dem besten Ergebnis gewertet.

22.6.5
Die Disqualifikation eines Fahrers führt zum Ausschluss der gesamten Mannschaft.

23. NENNSCHLUSS

23.1 EINHALTUNG DES NENNSCHLUSSES

Der Nennschluss für eine Rallye muss eingehalten werden, unabhängig von den Einschreibefristen für die jeweilige Meisterschaft.
Der Nennschluss wird in den Bestimmungen der einzelnen Veranstaltungstypen geregelt und in der Veranstaltungsausschreibung festgelegt.

24. NENNGELDER

24.1 VERÖFFENTLICHUNG DER NENNGELDER

24.1 ANNAHME DES NENNFORMULARS

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

24.2 NENNGELDRÜCKERSTATTUNG

Das Nenngeld wird vollständig zurückerstattet:
- an Bewerber, deren Nennung abgelehnt wurde,
- wenn die Rallye nicht stattfindet,
- im Fall von höherer Gewalt für den Bewerber, nach Untersuchung durch die Sportkommissare

24.3 TEILWEISE NENNGELDRÜCKERSTATTUNG

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

25. KLASSEN

25.1 KLASSENUMSTUFUNGEN

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

25.2 KLASSENZUSAMMENLEGUNGEN (ASN-REGELUNG)

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

FAHRZEUG IDENTIFIKATION

26. PERMANENTE STARTNUMMERN

Wird im jeweiligen Meisterschaftsreglement geregelt.

27. STARTNUMMERN UND WERBUNG

27.1 ALLGEMEINES

27.1.1
Der Veranstalter stellt jedem Team Identifikationsmaterial (Startnummer, etc.) zur Verfügung, die vor der Technischen Abnahme, wie vorgeschrieben, am Fahrzeug angebracht werden müssen.

27.1.2
Jede Werbung innerhalb dieses Identifikationsmaterials ist zwingend vorgeschrieben und kann von den Teilnehmern/Bewerbern nicht abgelehnt werden. Es sind keine Änderungen an diesem Identifikationsmaterial erlaubt.

27.2 TÜRSCHILDER

27.2.1
Zwei Startnummernschilder für die Vordertüren mit den Maßen 67 cm Breite und 17 cm Höhe, einschließlich einer 1 cm hohen weißen Einfassung. Jede dieser Startnummernschilder muss ein mattschwarzes Startnummernfeld enthalten, das sich immer an der Vorderseite der Tafel befinden muss. Die Ziffern müssen fluoreszierend gelb, 14 cm hoch und mit einer Strichstärke Breite von 2 cm sein. Der restliche Teil der Startnummernschilder ist reserviert für die Werbung des Veranstalters.

ASN-Regelung: Die Startnummern können entweder den FIA-Bestimmungen entsprechen oder – als ASN-Regelung – mit einer Ziffernhöhe von 28 cm und einer Schriftstärke von 5 cm schwarz auf einem weißen rechteckigen Untergrund stehen, der maximal 50 cm breit und 38 cm hoch ist.

27.2.2
Die vom Veranstalter zur Verfügung gestellten Startnummern müssen während der gesamten Rallye auf beiden Vordertüren des Fahrzeugs angebracht sein.

27.2.3
Außer dem Farbmuster des Fahrzeugs darf sich kein Zeichen innerhalb von 10 cm zum Startnummernschild befinden.

27.3 WINDSCHUTZSCHEIBE

Die Startnummer mit einer Höhe von 15 cm und einer Strichstärke von 15 mm, fluoreszierend orange (PMS 804), nicht reflektierend. Diese Zahl kann in der oberen Ecke der Windschutzscheibe, in dem gemäß Art. 29.5.1 für den Teilnehmer reservierten Bereich, auf der Beifahrerseite angebracht werden.

27.4 HECKSCHEIBE

Das Rallyeschild für die Heckscheibe des Fahrzeuges muss in ein Rechteck mit der Breite von 30 cm und einer Höhe von 10 cm passen und mittig unten auf der Heckscheibe angebracht werden. Eine angrenzende Fläche von 15 x 15 cm sollte eine reflektierende orangefarbene Startnummer auf klarem Hintergrund enthalten. Die Ausgabe eines Rallye-Schildes für die Rückseite ist dem Veranstalter freigestellt.

27.5 SEITENSCHEIBEN

Zwei Ziffern für jede hintere Seitenscheibe mit einer Höhe von 20 cm und mit einer Strichstärke von 25 mm, in fluoreszierendem orange, die reflektierend sein können. Diese Nummern sind an den hinteren Seitenfenstern neben dem Namen der Besatzung anzubringen. Das Anbringen der Startnummern ist bei Verwendung der ASN-Regelung gem. Art. 27.2.1 freigestellt.

27.6 DACHSCHILDER

Freigestellt im DMSB-Bereich

27.7 RALLYESCHILD AUF DER FRONTHAUBE

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

28. FAHRER- UND BEIFAHRERNAMEN

28.1 HINTERE SEITENFENSTER

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

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

Der Fahrername muss der obere Name auf beiden Seitenscheiben sein.

28.2. TÜRSCHILDER / STARTNUMMERN / FAHRER- UND BEIFAHRERNAMEN

29. WERBUNG

29.1

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

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

29.2

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

29.3

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

29.4 FREIWILLIGE VERANSTALTERWERBUNG

29.4.1
Der Veranstalter kann die Bewerber auffordern, eine freiwillige Werbung anzubringen. Wenn diese Werbung von einem Bewerber abgelehnt wird, darf das Nenngeld dafür maximal verdoppelt werden. In jedem Fall ist dieser zusätzliche Betrag auf 2.000 EUR limitiert.

29.4.2
Für eine freiwillige Veranstalterwerbung, die sich auf eine Automobilmarke, Reifen, Kraftstoff oder Öl bezieht, kann dem Bewerber kein zusätzliches Nenngeld in Rechnung gestellt werden, wenn dieser diese Werbung ablehnt.

29.4.3
Bewerber, die die freiwillige Veranstalterwerbung akzeptieren, müssen die in der Veranstaltungsausschreibung aufgeführten Flächen dafür freihalten. Änderungen an den Werbeaufklebern sind nicht erlaubt.

29.4.4
Der Text für die freiwillige Veranstalterwerbung muss eindeutig in der Veranstaltungsausschreibung beschrieben sein. Wenn die freiwillige Veranstalterwerbung in einem Bulletin veröffentlicht wird und es dabei zu einem Konflikt mit der Werbung des Bewerbers kommen sollte, so kann der Bewerber diese freiwillige Veranstalterwerbung ablehnen, ohne einen zusätzlichen Nenngeldaufschlag zu bezahlen.

29.5 MEISTERSCHAFTSWERBUNG

29.5.1
Der Serien-Promoter kann zusätzliche Werbeanforderungen stellen. Die folgenden Bereiche sind dem Promoter zur Serienidentifikation und als Werbeflächen vorbehalten:
- Eine Fläche (15 cm hoch und volle Breite der Windschutzscheibe) unterhalb der bestehenden 15cm Fläche reserviert für Teilnehmer mit der Bedingung, dass diese den nationalen Vorgaben entsprechen.
- Eine Fläche 6cm hoch und 67cm breit unmittelbar unter den Startnummernträger auf den Türen wie beschrieben in Art. 27.2.1.

29.5.2
Jegliche Werbung innerhalb der Serienidentifikation muss mit Art. 29.1 und 29.2 übereinstimmen.

DOKUMENTEN- UND TECHNISCHE ABNAHME

30. DOKUMENTENABNAHME

30.1 ZEITPLAN

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

30.2 NOTWENDIGE DOKUMENTE

Folgende Dokumente müssen vom Fahrer/Bewerber vorgelegt werden:
- Bewerberlizenz
- ggf. DMSB-Sponsor-Card
- Fahrer-/ Beifahrerlizenz
- Auslandsstartgenehmigung des Heimat ASN (befindet sich in der Regel auf der Rückseite der Fahrer-/Beifahrer-Lizenz.)
- medizinische Eignungsbestätigung (wurde im Rahmen der DMSB-Lizenzbeantragung vorgelegt)
- gültiger Führerschein
- vollständig ausgefülltes und unterschriebenes Nennformular
- Versicherungsbestätigung
- Zulassungsbescheinigung
- Haftungsverzicht des Fahrzeugeigentümers (falls nicht Bewerber)

Weitere Dokumente können in der jeweiligen Veranstaltungsausschreibung definiert werden.

31. TECHNISCHE ABNAHMEN VOR DEM START DES WETTBEWERBS

31.1 ALLGEMEINES

31.1.1
Die Fahrzeuge können von einem Repräsentanten des Teams vorgeführt werden, sofern dies nicht in der Veranstaltungsausschreibung anders festgelegt wurde. Der Veranstalter kann die Technische Abnahme nutzen, um die Crew und ihre Fahrzeuge der Öffentlichkeit zu präsentieren. In diesem Fall müssen alle Crews an der Technische Abnahme entsprechend einem in der Ausschreibung oder in einem Bulletin veröffentlichten Zeitplan teilnehmen.

31.1.2
Bei der technischen Abnahme müssen alle Teile der Bekleidung inkl. Helme und das FIA homologierte Kopf-Rückhaltesystem (FRONTAL HEAD RESTRAINT SYSTEMS-FHR), z. B. HANS-System, welche verwendet werden, vorgelegt werden. Ihre Übereinstimmung mit dem Anhang L, Kapitel III wird überprüft.

31.1.3
Nicht anwendbar im DMSB Bereich

31.1.4
Der Bewerber muss das originale FIA-Homologationsblatt des betreffenden Fahrzeuges vorweisen.

31.1.5
Die Technischen Kommissare müssen das Fahrgestell und den Zylinderkopf markieren.

31.1.6
Nur die Komponenten, die bei der Technischen Abnahme markiert wurden, dürfen während der Rallye verwendet werden. Diese Komponenten dürfen nur im markierten Zustand verwendet werden.

31.1.7
Falls bei der Technischen Abnahme festgestellt wird, dass ein Fahrzeug nicht den technischen und/oder Sicherheitsbestimmungen entspricht muss das Fahrzeug zu dem in der Veranstaltungsausschreibung angegebenen Zeitpunkt und Ort nachuntersucht werden. Wenn das Fahrzeug weiterhin nicht den Vorschriften entspricht, können die Sportkommissare auf Vorschlag des Obmanns der Technischen Kommissare den Start verweigern.

31.2 ZEITPLAN

Ein Zeitplan für die technische Abnahme, eingeschlossen Markierung der Komponenten und Wiegen der Fahrzeuge wird in der Ausschreibung oder in einem Bulletin veröffentlicht.

32. ÜBERPRÜFUNGEN WÄHREND DER RALLYE

32.1 ZUSÄTZLICHE ÜBERPRÜFUNGEN

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

32.2 VERANTWORTLICHKEIT DES BEWERBERS

32.2.1
Der Bewerber ist für die technische Übereinstimmung seines Fahrzeugs während der gesamten Veranstaltung verantwortlich und sollte in der Lage sein, alle diesbezüglichen offiziellen Dokumente vorzulegen.

32.2.2
Der Bewerber ist dafür verantwortlich, dass die eventuell angebrachten Markierungen ab der Technischen Abnahme bis zum Ende der Rallye erhalten bleiben. Das Fehlen einer Markierung führt zu einer Meldung an die Sportkommissare.

32.2.3
Der Bewerber ist außerdem selbst dafür verantwortlich, dass jedes von einer Überprüfung betroffene Teil wieder ordnungsgemäß eingebaut ist.

32.2.4
Jegliche festgestellte Fälschung, insbesondere das Vorweisen einer Markierung als ursprünglich, die aber ausgebessert ist, führt zu einer Meldung an die Sportkommissare.

33. SCHLUSSABNAHME

33.1 PARC FERMÉ AM ENDE DER RALLYE

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

33.1.2 Das vorläufige Endergebnis wird zu dem in der Ausschreibung (oder in einem Bulletin) angegebenen Zeitpunkt veröffentlicht, auch wenn die Schlussabnahme noch läuft.

33.2 AUSWAHL DER FAHRZEUGE

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

33.3 HOMOLOGATIONSPAPIERE

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

FAHRVERHALTEN

34. VERHALTEN

34.1 ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

34.1.1
Die Crews müssen sich zu jeder Zeit sportlich verhalten.

34.1.2
Findet eine Fahrerbesprechung statt, muss mindestens ein Crewmitglied an dieser teilnehmen; andernfalls verhängt der Rallyeleiter eine Geldstrafe von 100 €. Teamvertreter können ebenfalls an der Besprechung teilnehmen.

34.1.3
Fahrzeuge, die den Parc Fermé-Bestimmungen (Art. 63.1) unterliegen, dürfen nur von Crews oder Offiziellen bewegt werden. Zu allen anderen Zeiten dürfen die Fahrzeuge von Jedermann von Hand geschoben werden. Die Fahrzeuge dürfen nur durch eigene Kraft und von Hand bewegt werden. Jede andere Art der Fortbewegung eines Fahrzeugs ist verboten, sofern es nicht an anderer Stelle des Rallyereglements erlaubt ist. Ausnahmsweise dürfen Fahrzeuge auf Wertungsprüfungen gezogen oder geschoben werden, um sie auf die Rallyestrecke zurückzubringen oder von der Rallyestrecke zu entfernen.

34.1.4
„Showfahrten“ (durchdrehende Reifen, etc.) dürfen nicht durchgeführt werden.

34.1.5
Die Crews müssen immer in Fahrtrichtung der Wertungsprüfung fahren (ausgenommen: das Umdrehen des Fahrzeugs).

34.1.6
Bei einer Verbindungsetappe auf öffentlicher Straße darf ein Fahrzeug nur auf vier frei abrollenden Rädern und Reifen gefahren werden. Jedes Fahrzeug, das dieser Bestimmung nicht entspricht, wird als ausgefallen im Sinne des Artikels 54 betrachtet. Die Sportkommissare können eine zusätzliche Strafe aussprechen.

34.1.7
Jedes Fahren während des Wettbewerbs mit einer stark beschädigten Windschutzscheibe, wodurch die Sicht des Fahrers erheblich behindert ist, ist verboten. Auf Anweisung der Sportkommissare kann den betreffenden Fahrern die Weiterfahrt untersagt werden. Nach einer Reparatur kann die Besatzung gegebenenfalls gemäß Artikel 54 restarten.
Jedes Fahren auf einer Wertungsprüfung ohne installierte Windschutzscheibe ist nur dann erlaubt, wenn beide Besatzungsmitglieder Schutzbrillen gemäß Norm EN 1938 oder Integralhelme mit geschlossenem Visier tragen.
In jedem der oben genannten Fälle kann die Polizei dennoch ein Fahrzeug anhalten und ihm gemäß nationaler Verkehrsbestimmungen die Weiterfahrt untersagen.

34.1.8
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. Dies gilt insbesondere dann, wenn es durch einen technischen Defekt Zeit verloren hat oder nachdem es von der Strecke abgekommen ist, die Fahrt wieder aufnimmt. Die Bereitschaft dazu ist durch entsprechende Blinkzeichen anzuzeigen (Wer links blinkt – fährt / bleibt links | Wer rechts blinkt – fährt / bleibt rechts). Das zu überholende Fahrzeug sollte jegliche Maßnahme ergreifen um die Vorbeifahrt zu ermöglichen, das beinhaltet ebenfalls das Anhalten an einer sicheren Stelle. Falls die Fahrzeuge mit Car-to-Car-Kommunikation ausgestattet sind, gilt dies ab der ersten Überholanfrage. Die Teilnehmer sind verantwortlich dafür, dass durch die Vorbeifahrt keine Gefährdung entsteht.

34.1.9
Seitenfenster, Schiebedächer und Verdecke, soweit fahrzeugabhängig vorhanden, müssen während der Wertungsprüfung geschlossen sein. Bei beschlagenen Scheiben oder großer Hitze ist ein spaltweises Öffnen (nicht größer als 5cm) der Seitenscheiben zulässig.

34.2

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

34.2.1
Es wird eindringlich darauf hingewiesen, dass das Besichtigen der Wertungsprüfung kein Training ist. Alle Straßenverkehrsbestimmungen des Landes, in welchem die Rallye stattfindet, müssen strikt beachtet werden und die Sicherheit und die Rechte der anderen Verkehrsteilnehmer müssen während der Besichtigung von Wertungsprüfungen/Shakedowns und der Verbindungsetappen zum und vom Shakedown berücksichtigt werden.

34.2.2
Ein Überschreiten der Geschwindigkeitsbeschränkungen während des Besichtigens der Wertungsprüfungen/Shakedown oder auf den Verbindungsetappen, das von der Polizei, einem, Offiziellen oder mittels des Trackingsystems festgestellt wurde, führt zu nachfolgenden Geldbußen durch den Rallyeleiter, wie in der Veranstaltungsausschreibung aufgeführt:
Überschreiten der Geschwindigkeitsbeschränkung pro km/h: alle Fahrer 25,- €
Die Anwendung des Reglements durch den Rallyeeiter wird dem betroffenen Teilnehmer schriftlich bekannt gegeben.

34.2.3
Andere Verkehrsverstöße während des Besichtigens führen zur Bestrafung durch die Sportkommissare gem. Art. 34.3.4.

34.2.4
Die Höhe dieser Geldbuße wird aufgrund einer von der Polizei auferlegten Geldstrafe nicht geändert.

34.2.5
Im Falle eines zweiten Verstoßes während der Besichtigung bei derselben Rallye werden die Geldbußen verdoppelt.

34.3

GESCHWINDIGKEITSÜBERSCHREITUNGEN WÄHREND DER RALLYE/ STRASSENVERKEHRSBESTIMMUNGEN

34.3.1
Während der gesamten Rallye müssen die Fahrer die Straßenverkehrsbestimmungen des entsprechenden Landes beachten. Verstöße werden dem Rallyeleiter gemeldet.

34.3.2
Bei Verstoß eines Teams gegen die Verkehrsbestimmungen muss der Polizeibeamte oder der Offizielle, der den Verstoß festgestellt hat, den Betroffenen auf dieselbe Art und Weise informieren wie normale Verkehrsteilnehmer.

34.3.3
Beschließt die Polizei oder der Offizielle, den betroffenen Fahrer nicht anzuhalten, kann sie den Veranstalter auffordern, die in dieser Ausschreibung festgelegten Strafen zu verhängen, vorausgesetzt, dass:
- die Mitteilung über die Ordnungswidrigkeit vor Aushang der vorläufigen Endergebnisse auf offiziellem Weg schriftlich beim Veranstalter eingeht,
- die Angaben hinreichend sind, um den betroffenen Fahrer eindeutig zu identifizieren sowie den Ort und die Uhrzeit zweifelsfrei feststellen zu können,
- der Sachverhalt keine andere Auslegung zulässt.

34.3.4
Strafen für Verstöße während des Wettbewerbs

a) Für den 1. Verstoß::
Überschreiten der Geschwindigkeitsbeschränkung pro km/h 25,- €
Andere Verkehrsverstöße: eine Strafe durch die Sportkommissare.

b) Für den 2. Verstoß:
Überschreiten der Geschwindigkeitsbeschränkung pro km/h 50,- €
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

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

34.4

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

BESICHTIGUNG

35. BESICHTIGUNG

35.1 BESICHTIGUNGSFAHRZEUGE

Keine Anwendung

35.2 REIFEN FÜR BESICHTIGUNGFAHRZEUGE

Keine Anwendung

35.3 EINSCHRÄNKUNG DER BESICHTIGUNG

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

35.4 ABLAUF DER BESICHTIGUNG

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

35.4.2 EINHALTUNG DES BESICHTIGUNGSZEITPLANS
Nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Rallyeleiters darf eine Person, die in Verbindung mit einem genannten Team steht, nach der Veröffentlichung der Ausschreibung über die Wertungsprüfung fahren. Dies gilt bis zum Zeitpunkt, an dem die Wertungsprüfung von der Rallye nicht mehr befahren wird und wieder für den öffentlichen Verkehr geöffnet ist. Die Vorgaben des Art. 35.3 müssen nichtsdestotrotz beachtet werden. *Die Besichtigung einer Super-Special-Stage, sofern sie zum Wettbewerb der Rallye gehört, gilt nicht als Teil des Besichtigungszeitplans.*

35.4.3 ANZAHL DER ABFAHRTEN
Die Anzahl der Abfahrten für jede Wertungsprüfung ist pro Crew auf zwei beschränkt (Wertungsprüfungen, die zweimal befahren werden, werden als eine Wertungsprüfung angesehen). Jeder Verstoß wird den Sportkommissaren gemeldet.
Während der Besichtigung stellen Sportwarte an jeder Wertungsprüfung die Anzahl der Durchfahrten fest. Die Kontrollen können innerhalb der Wertungsprüfung stattfinden. Es ist den Crews nur gestattet in die Wertungsprüfungen über die Startkontrolle ein und über die Zielkontrolle auszufahren *ausgenommen abweichender Regelungen in der Veranstaltungsausschreibung*. Setzt der Veranstalter ein Trackingsystem ein, welches die Fahrten der Teilnehmer aufzeichnet und vom Veranstalter analysiert wird, 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 Jedes inaktive System während der Besichtigung führt dazu, dass der Teilnehmer den Sportkommissaren gemeldet wird.

35.4.4 GESCHWINDIGKEITSÜBERSCHREITUNG WÄHREND DER BESICHTIGUNG
Der Veranstalter kann auf den Wertungsprüfungen eine Geschwindigkeitsbegrenzung festlegen.
Solche Limits müssen in der Veranstaltungsausschreibung aufgeführt sein und können jederzeit während der Besichtigung überprüft werden. Um die Geschwindigkeit während der Besichtigung zu überwachen, wird empfohlen, dass jedes Besichtigungsfahrzeug mit einem Speed Tracker oder mit dem Tracking-System aus der Technischen Liste Nr. 98 der FIA ausgestattet ist: Jede Störung des Systems/der Systeme während der Besichtigung führt dazu, dass der Teilnehmer den Sportkommissaren gemeldet wird.

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

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

35.5 ÄNDERUNGEN VON WERTUNGSPRÜFUNGSSTRECKEN (ASN-REGELUNG)

35.5.1
Ab Ausgabe der Unterlagen zum Abfahren der Wertungsprüfungen sind Änderungen innerhalb dieser WP-Strecken nur noch als Verkürzungen möglich.

SHAKEDOWN

36. SHAKEDOWN

36.1 ALLGEMEIN

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

36.2 ABLAUF DES SHAKEDOWN

36.2.1
Der Shakedown muss wie eine reguläre Wertungsprüfung aufgebaut und organisiert werden, inklusive aller notwendigen Sicherheitsmaßnahmen. Die Strecke des Shakedown sollte repräsentativ für die Rallye sein.

36.2.2
Der Shakedown kann auf einer Super Special Stage oder auf einem Teil einer Wertungsprüfung der Rallye stattfinden.

36.2.3
In Anwendung des Artikels 34.2 kann der Shakedown Teil der Besichtigung sein.

36.2.4
Die Streckenbeschaffenheit des Shakedowns sollte den Oberflächen der meisten Wertungsprüfungen entsprechen.

36.3 VERZICHTSERKLÄRUNG

Jeder Passagier an Bord des Fahrzeugs während des Shakedowns, der nicht für die betreffende Rallye genannt ist, muss eine Verzichtserklärung unterzeichnen, die vom Veranstalter zur Verfügung gestellt wird. Der Passagier muss sämtliche Sicherheitsausrüstung gemäß Ausschreibung und in Übereinstimmung mit Anhang L, ISG, tragen.

36.4 TECHNISCHE ABNAHME

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

36.5 AUSFALL BEIM SHAKEDOWN

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

36.6 FAHRERAUSRÜSTUNG UND 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.

36.7 SERVICE WÄHREND DES SHAKEDOWNS

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

37. FREIES TRAINING / QUALIFIKATION

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

STARTS UND RESTARTS

38. PROMOTIONSAKTIVITÄTEN

Wird in den jeweiligen Meisterschaftsbestimmungen geregelt

39. SHOW-START

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

40. START DER RALLYE

40.1 STARTPARK

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

40.2 MAXIMALE VERSPÄTUNG AM START

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

41. STARTREIHENFOLGE UND – ABSTÄNDE

41.1 ANFORDERUNGEN AN EINE NEUE STARTREIHENFOLGE

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

41.2 NEUPLATZIERUNG VON FAHRERN

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

41.3 STARTREIHENFOLGE ZUR 1. ETAPPE

Die Startreihenfolge für die 1. Etappe ist wie folgt:
- FIA-Prioritätsfahrer

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

41.4 STARTREIHENFOLGE DER FOLGENDEN ETAPPEN

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

41.5 STARTABSTÄNDE

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

41.6 REIHENFOLGE DER WETTBEWERBE

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

KONTROLLEN

42. KONTROLSTELLEN - ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

42.1 KENNZEICHNUNG DER KONTROLLSTELLEN

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

42.2 ABSPERRUNGEN

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

42.3 AUFENTHALTSDAUER IN KONTROLLZONEN

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

42.4 ARBEITSBEREITSCHAFT

42.4.1
Die Kontrollstellen werden mindestens 30 Minuten vor der Soll-Ankunftszeit des 1. Wettbewerbsfahrzeugs geöffnet.

42.4.2
Vorbehaltlich einer gegenteiligen Entscheidung des Rallyeleiters stellen die Sportwarte ihre Tätigkeit 15 Minuten nach der Soll-Ankunftszeit - zuzüglich der Karenzzeit - des letzten Fahrzeugs ein.

42.5 ABFOLGE DER KONTROLLSTELLEN UND RICHTUNG

42.5.1
Die Crews sind verpflichtet, alle Kontrollstellen immer in der richtigen Reihenfolge und in Fahrtrichtung der Rallyestrecke anzufahren.

42.5.2
Ein erneutes Einfahren in die Kontrollzone ist verboten.

42.6 ANWEISUNGEN DES KONTROLLPERSONALS

42.6.1
Die Crews sind verpflichtet, den Anweisungen des Sportwarts einer Kontrolle Folge zu leisten. Missachtung der Anweisung führt zu einer Meldung an die Sportkommissare.

42.6.2
Alle Sportwarte an den Kontrollstellen müssen gekennzeichnet sein. An jeder Kontrolle muss der Kontrollstellenleiter eine besondere Weste tragen, so dass er sofort erkennbar ist.

42.7 MEDIA ZONE (wenn vorhanden)

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

42.8 ON-BOARD-KAMERDATEN UND EINRICHTEN DER KAMERAS

Der Veranstalter kann Punkte festlegen, an den die Videobänder/Daten der On-Board-Kameras ausgetauscht werden können (OBC – tape exchange points). Diese Punkte müssen in einem Bulletin, das vom Rallyeleiter veröffentlicht wird, bekanntgegeben werden und dienen ausschließlich zum Austausch von Videodaten und zum Einrichten der Kameras.
Videodaten und Kameras können – mit Genehmigung des Rallyeleiters - auch in Media Zonen, Sammelkontrollen oder in Parc Fermés und an der Ausfahrt aus einer Remote Refuelling Zone im Beisein eines Teammitglieds ausgetauscht werden. Alle Arbeiten werden unter Aufsicht eines Sportwarts oder eines Offiziellen vorgenommen.

43. DURCHFAHRTSKONTROLLEN

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

44. ZEITKONTROLLEN

44.1 FUNKTION

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

44.2 ABLAUF AN ZEITKONTROLLEN

44.2.1
Der Ablauf beginnt in dem Moment, in dem das Fahrzeug das Zeichen für den Kontrollzonen-Beginn passiert.

44.2.2
Es ist den Crews verboten, zwischen dem Beginn der Kontrollzone und dem Kontrollposten anzuhalten oder anormal langsam zu fahren.

44.2.3
Die eigentliche Zeitnahme und der Zeiteintrag in die Kontrollkarte dürfen erst erfolgen, wenn sich beide Fahrer und das Fahrzeug innerhalb der Kontrollzone und in unmittelbarer Nähe des Kontrolltisches befinden.

44.2.4
Die eingetragene Zeit entspricht dem genauen Zeitpunkt, zu dem eines der beiden Mitglieder der Crew dem verantwortlichen Sportwart die Kontrollkarte aushändigt.

44.2.5
Dieser trägt dann, entweder von Hand oder durch den Drucker, die tatsächliche Zeit, zu der die Kontrollkarte ausgehändigt wurde, in die Kontrollkarte ein.

44.2.6
Die Soll-Ankunftszeit ergibt sich aus der Addition der vorgegebenen Fahrzeit und der Startzeit an der Wertungsprüfung oder der vorherigen Zeitkontrolle. Diese Zeiten werden in Minuten angegeben.
44.2.7
Die Soll-Ankunftszeit liegt in der alleinigen Verantwortung des Teams, das die offizielle Uhr an dem Kontrolltisch einsehen darf. Die Sportwarte an den Kontrollen dürfen ihnen keine Auskunft über die Soll-Stempelzeit geben.

44.2.8
Die Crew wird für zu frühes Eintreffen nicht bestraft, wenn es in der Minute der Sollzeit oder in der vorhergehenden Minute in die Kontrollzone einfährt.

44.2.9
Die Crew wird für zu spätes Eintreffen nicht bestraft, wenn es die Kontrollkarte an den verantwortlichen Sportwart innerhalb der Minute der Sollzeit aushändigt.

44.2.10
Jegliche Abweichung der tatsächlichen Stempelzeit von der Soll-Ankunftszeit wird wie folgt bestraft:
a) für Verspätung: 10 Sekunden pro Minute bzw. Bruchteil einer Minute oder innerhalb der Karenzzeit straffrei. Die Festlegung hierzu wird in der Ausschreibung der Veranstaltung getroffen.
b) für zu frühe Ankunft: 60 Sekunden pro Minute bzw. Bruchteil einer Minute.

44.2.11
Der Veranstalter kann Vorzeit erlauben, ohne dass dies eine Bestrafung nach sich zieht, sofern diese Bestimmung in der Veranstaltungsausschreibung oder in einem späteren Bulletin aufgeführt ist.

44.2.12
Wenn festgestellt wird, dass eine Crew die Regeln für den Ablauf an Zeitkontrollen nicht beachtet hat, muss der Kontrollstellenleiter dies schriftlich dem Rallyeleiter melden.

44.2.13
Der Rallyeleiter kann nach eigenem Ermessen Crews, die für zu frühe Ankunft bestraft wurden, solange anhalten bis die ursprünglich geplante SOLL-Ankunftszeit erreicht ist.

44.3 ZEITKONTROLLE VOR EINER WERTUNGSPRÜFUNG

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

44.3.1
An der Zeitkontrolle am Ende eines Abschnittes trägt der verantwortliche Sportwart sowohl die Ankunftszeit der Crew wie auch die vorläufige Startzeit für die Wertungsprüfung in die Kontrollkarte ein. Diese muss eine Zeitspanne von mindestens 3 Minuten berücksichtigen, damit die Crew sich auf den Start vorbereiten kann und zur Startlinie vorfahren kann.

44.3.2
Wenn zwei oder mehrere Crews in der gleichen Minute ankommen, so entspricht ihre vorläufige Startzeit zur Wertungsprüfung der entsprechenden Reihenfolge bei Ankunft an der vorangegangenen Zeitkontrolle. Wenn die Ankunftszeiten an der vorhergehenden Zeitkontrolle gleich waren, dann werden die Ankunftszeiten an der vorletzten Zeitkontrolle zur Entscheidung herangezogen, und so weiter.

44.3.3
Nach der Zeitkontrolle muss das Fahrzeug zur Startkontrolle der Wertungsprüfung gefahren werden. Dort erfolgt der Start gemäß diesen Bestimmungen.

44.3.4
Besteht ein Unterschied zwischen den beiden Eintragungen, so gilt die vom Sportwart eingetragene Startzeit zur Wertungsprüfung als bindend, sofern die Sportkommissare nicht anders entscheiden.

44.3.5
Die Startzeit an der Wertungsprüfung ist dann gleichzeitig die Startzeit für die Berechnung der Ankunftszeit an der nächsten Zeitkontrolle.

44.4 REIFENAUFWÄRMZONE (TWZ)
44.4.1 Die Einrichtung einer Reifenaufwärmzone zwischen der Zeitkontrolle und dem Start einer Wertungsprüfung ist dem Veranstalter freigestellt. Um als TWZ genutzt zu werden, muss die Strecke wie die Wertungsprüfung aufgebaut sein, mit Ausnahme der Rettungsfahrzeuge, die nach dem Start der Wertungsprüfung in Position bleiben.

44.4.2 Um eine Reifenaufwärmzone einzuschließen, muss die Entfernung zwischen der Zeitkontrolle und dem folgenden Start der Wertungsprüfung mindestens 500 m betragen. Die TWZ muss im Roadbook gekennzeichnet sein.

44.4.3 Die TWZ beginnt nach der Zeitkontrolle mit dem Schild "TWZ" und endet mit dem Schild "TWZ Ende". Die Fahrer müssen jederzeit in der Lage sein, das Fahrzeug bei Gefahr anzuhalten. Das absichtliche Anhalten in der TWZ oder das Fahren in die entgegengesetzte Richtung ist strengstens untersagt. Zwischen dem Schild "TWZ-Ende" und dem Start der Wertungsprüfung liegen mindestens 100 m, auf denen die Crew im Schritttempo zur Startlinie fahren müssen.

44.4.4 Die Startprozedur für die Wertungsprüfung ist in Art. 48 festgelegt. Der Abstand von 3 Minuten kann in Anbetracht der Länge der TWZ vergrößert werden, um der Crew das Aufwärmen der Reifen und die Vorbereitung auf den Start der Wertungsprüfung zu ermöglichen.

44.4.5 Vor dem Fahren in der TWZ muss die Crew die in Art. 53.1 beschriebenen Fahrerausrüstung angelegt haben.

44.4.6 Alle durch diesen Artikel nicht geänderten Vorschriften bleiben unverändert und gültig.

44.4.7 Die Veranstalter können dieses Reglement in der Veranstaltungsausschreibung ergänzen, jedoch die oben genannten Bestimmungen nicht ändern.

45. VERSPÄTUNGEN (KARENZZEIT)

45.1 MAXIMAL ERLAUBTE VERSPÄTUNG

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

45.2 ZU FRÜHE ANKUNFT

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

45.3 BEKANNTGABE DES ÜBERSCHREITENS DER MAXIMAL ERLAUBTEN VERSPÄTUNG

Die Benachrichtigung an den Teilnehmer hinsichtlich der Überschreitung der maximal erlaubten Verspätung gemäß Artikel 45.1 kann nur am Ende einer Sektion, spätestens jedoch am Ende der Etappe, erfolgen.

46. SAMMELKONTROLLEN (Regrouping)

46.1 VERFAHREN BEI DER ANKUNFT

46.1.1
Bei Ankunft an Sammelkontrollen erhalten die Crews Anweisungen über ihre Startzeit. Daraufhin fahren sie ihre Fahrzeuge gemäß Anweisungen der Sportwarte weiter.

46.1.2
Alle Crews müssen bereit sein sich für mindestens 5 Minuten in eine Autogrammzone zu begeben. Diese ist in der Nähe der Zeitkontrolle und für die Öffentlichkeit zugänglich.

46.2 VERFAHREN BEI DER AUSFAHRT

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

WERTUNGSPRÜFUNGEN

47. ALLGEMEINES

47.1 ZEITNAHME

Die Zeitnahme für die Wertungsprüfungen erfolgt mindestens auf Zehntel-Sekunden genau.
Für ein evtl. Freies Training und eine evtl. Qualifying Stage erfolgt die Zeitmessung auf die Tausendstelsekunde genau.

48. WERTUNGSPRÜFUNGSSTART

48.1 STARTLINIE - STARTARTEN

48.1.1
Die Wertungsprüfungen beginnen grundsätzlich mit einem stehenden Start, wobei das Fahrzeug an der Startlinie positioniert ist. Eine Ausnahme bildet der Start bei Rundkursen.

48.1.2
Rundkurse (ASN – Regelung)
Die Durchführung von Wertungsprüfungen in Form von Rundkursen stellt besonders hohe Anforderungen an die Organisation.
Maximalzeit bei Rundkursen = die schnellste Zeit der jeweiligen Klasse Gruppe/ Gesamtklassement zuzüglich 5 Minuten.

Bei Überschreiten der Rundenzahl zählt die tatsächlich gefahrene Zeit, einschließlich der zu viel gefahrenen Runden, höchstens jedoch die Maximalzeit.
Bei Unterschreiten der Rundenzahl wird die Maximalzeit angerechnet.
Die Einhaltung der vorgeschriebenen Rundenzahl wird durch Sachrichter, deren Namen auf dem Official Notice Board 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 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 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 Crews nicht möglich sein, so muss dennoch ein eindeutiges, in der Veranstaltungsausschreibung festgelegtes Startsignal gegeben werden.

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

48.1.3
Statt einer Zeitnahme mittels Lichtschranke und Uhr mit Drucker kann alternativ als primäre Zeitnahme auch ein GPS-Zeitnahmesystem eingesetzt werden. In diesem Fall ist jedoch ein Backup mittels Lichtschranke und Uhr mit Drucker zwingend vorgeschrieben.

48.2 STARTABLAUF

48.2.1
Das elektronische Startsystem muss für die Crew an der Startlinie gut sichtbar sein und kann entweder in Form eines Count-Down-Systems und/oder aufeinander folgender Startlichter angezeigt werden. In jedem Fall muss das System in der Veranstaltungsausschreibung beschrieben werden.

48.2.2
Es muss eine permanente Startlinie oder eine andere eindeutige Festlegung (auch auf Schotter und im Schnee) vorhanden sein. Das elektronische Startsystem kann mit einer Vorrichtung (Lichtschranke) verbunden sein, die aufzeichnet, wenn ein Fahrzeug die Startlinie vor dem korrekten Signal (Frühstart) verlässt. Die Lichtschranke muss 50 cm nach der Startlinie platziert werden.

48.2.3
Nachdem die tatsächliche Startzeit in die Kontrollkarte eingetragen wurde, sollte die Kontrollkarte so schnell wie möglich an die Crew zurückgegeben werden.

48.2.4
Wenn das Fahrzeug an der Startlinie ankommt, sollte die Vorderseite des Fahrzeugs an einem Stock/Schild stehen, der/das von einem Sportwart aufgestellt wurde, um die genaue Startposition zu bestimmen. Eine Minute vor der Startzeit, aber nicht bevor das Fahrzeug in seiner genauen Position zum Stehen gekommen ist, muss der Sportwarte den/das Stock/Schild entfernen und die Besatzung muss die automatische Countdown-Uhr beachten. Jede nachträgliche Änderung der Position des Fahrzeugs bis zur Startzeit ist nicht erlaubt und wird den Sportkommissaren gemeldet.

48.3 MANUELLES STARTVERFAHREN

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

48.4 VERSPÄTUNG AM START DURCH VERSCHULDEN DER CREW

48.4.1
Im Falle eines verspäteten Starts durch Verschulden der Crew, trägt der Sportwart eine neue Startzeit in die Kontrollkarte ein, wobei dann für jede Minute oder Bruchteile einer Minute eine Zeitstrafe von 1 Minute verhängt wird.

48.4.2
Crews, die den Start einer Wertungsprüfung zu der ihnen zugeteilten Zeit verweigern, werden den Sportkommissaren gemeldet, egal ob die Wertungsprüfung durchgeführt wurde oder nicht.

48.4.3
Jedes Fahrzeug, das innerhalb von 20 Sekunden nach Erteilen des Startsignals nicht von der Startlinie starten kann, wird als ausgefallen angesehen und sofort an einen sicheren Platz geschoben. Dieses Fahrzeug kann am darauffolgenden Tag in Übereinstimmung mit Artikel 54 restarten.

48.5 VERSPÄTUNG EINER WERTUNGSPRÜFUNG

Wenn länger als 20 Minuten kein Wettbewerbsfahrzeug in die Wertungsprüfung startet, müssen die Zuschauer mit der Durchfahrt eines Sicherungsfahrzeugs darüber informiert werden, dass die Wertungsprüfung wieder gestartet wird.
Andernfalls muss die Wertungsprüfung abgebrochen werden.

48.6 FEHLSTART

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

49. ZIEL DER WERTUNGSPRÜFUNGEN

49.1 ZIELLINIE

Die Ziellinie sollte so platziert sein, dass zu erwarten ist, dass die Fahrzeuge diese mit eher geringer Geschwindigkeit durchfahren und dass sie mindestens 200m vor der STOP-Kontrolle ist. Zwischen dem Ziel und dem STOP-Zeichen besteht Überholverbot. Die Strecke zwischen der Ziellinie und der STOP-Kontrolle sollte frei von scharfen Kurven und Hindernissen sein. Ein Anhalten zwischen dem gelben

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

49.2 STOP-KONTROLLE

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

50. POWER STAGE

50.1 ANKÜNDIGUNG

Die Durchführung der Power Stage ist in den jeweiligen Meisterschaftsbestimmungen festgelegt.

50.2 CHARAKTERISTIK

Für die Auswahl der Power Stage gilt:
- sie sollte die letzte Prüfung der Rallye sein
- sie muss alle noch in der Wertung befindlichen Teilnehmer berücksichtigen,
- repräsentativ für alle Wertungsprüfungen der Rallye sein.

50.3

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

50.4 VERGABE VON POWER STAGE-PUNKTEN

Die Titel für die Power Stage-Punkte vergeben werden, sind in den Prädikatsbestimmungen der Meisterschaft festgelegt.

50.4.1
- Die Punktevergabe erfolgt entsprechend der Skala in Art. 3.1.3
- Zeitstrafen, die der Power Stage zuzurechnen sind, werden für eine eventuelle Punktezuteilung der tatsächlichen Fahrzeit auf der Wertungsprüfung hinzugerechnet. Die gilt insbesondere für die Zeitstrafen für Fehlstart und für Nichtbeachten der Aufgabenstellung bei Schikanen.
- Um Punkte zu erhalten, muss ein Fahrer in der Endwertung der Rallye klassifiziert sein.
- Falls ein Fahrer im Ergebnis der Power Stage erscheint, aber nicht im Endergebnis der Rallye, entscheiden die Sportkommissare, ob der nächste Bewerber im Power Stage-Ergebnis für die Punktevergabe aufrückt.
- Falls ein Fahrer die Power Stage nicht in der vorgesehen Startzeit (Reihenfolge) startet oder die Power Stage nicht korrekt beendet, erhält er keine Punkte für die Power Stage und kann diese auch keinem anderen Fahrer abnehmen.

50.4.2
Falls eine Power Stage abgebrochen wird bevor alle Teilnehmer diese Prüfung beendet haben, entscheidet der DMSB über die Punktevergabe für die Power Stage.

50.5
Zum Zwecke der Medienberichterstattung können die Veranstalter jedes Fahrzeug und seine Besatzung auf der Verbindungsetappe unmittelbar nach der Stop-Kontrolle der Wertungsprüfung anhalten. Die Crews werden durch Offizielle an der Stop-Kontrolle der Prüfung eingewiesen und, falls notwendig, wird die Zielzeit für die nächste Verbindungsetappe angepasst.

51. SUPER SPECIAL STAGES

51.1 CHARAKTERISTIK EINER SUPER SPECIAL STAGE

51.1.1
Wenn mehr als ein Fahrzeug gleichzeitig startet, muss die Strecke ein Rundkurs sein. Für jedes Fahrzeug muss der gleiche Startablauf vorgesehen werden. Es ist weiterhin erlaubt, die Startlinie für die Fahrzeuge versetzt zu gestalten, damit die Längen der Prüfung für die verschiedenen Startpunkte angeglichen werden.

51.1.2
Die Durchführung einer Super Special Stage ist dem Veranstalter freigestellt.

51.2 ABLAUF EINER SUPER SPECIAL STAGE

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

51.3 SICHERHEITSPLAN

51.3.1
Ein System von roten Flaggen, die von Streckenposten gezeigt werden, oder rote Lichter müssen aufgestellt werden, um den Teilnehmern zu signalisieren, dass sie anhalten oder langsamer werden müssen. Das Verfahren gemäß Art. 53.5 muss befolgt werden.

51.3.2
Aus Sicherheitsgründen kann der Veranstalter ausgefallene Fahrzeuge hinter die STOP-Kontrolle oder an einen anderen sicheren Platz transportieren.

51.3.3
Ein separater Sicherheitsplan muss den DMSB-Sportkommissaren und dem DMSB Safety Delegate (wenn anwesend) zur Kenntnisnahme vorgelegt werden.

52. UNTERBRECHUNG/ABBRUCH EINER WERTUNGSPRÜFUNG ODER BEHINDERUNG

52.1
Falls eine Wertungsprüfung unterbrochen oder endgültig abgebrochen werden muss, wird jeder betroffenen Crew durch den Rallyeleiter eine Zeit zugeordnet, die er als die fairste Zeit ansieht. Der Rallyeleiter veröffentlicht hierzu eine entsprechende Benachrichtigung. Jedoch darf keine Crew, die ganz oder teilweise für den Abbruch der Wertungsprüfung verantwortlich ist, Vorteile aus dieser Maßnahme ziehen.

52.2
Wird ein Fahrzeug (Crew) durch ein vorausfahrendes Fahrzeug erheblich und offensichtlich behindert, kann der Rallyeleiter eine Zeitgutschrift (faire Zeit) aussprechen.

53. TEILNEHMERSICHERHEIT

53.1 AUSRÜSTUNG DER CREW

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

53.2 AUSRÜSTUNG DER FAHRZEUGE

53.2.1
Im Falle, dass eine Konsole für ein Tracking System vom Veranstalter vorgeschrieben ist, muss diese für beide Fahrer, wenn sie vorschriftsmäßig angeschnallt sind, sichtbar und einfach erreichbar sein.

53.2.2 „SOS / OK“ - Schild
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 im Fahrzeug platziert werden, dass es von beiden Fahrern jederzeit erreichbar ist.

53.2.3
Jedes Wettbewerbsfahrzeug muss mindestens ein rotes, reflektierendes Warndreieck mit sich führen.

53.3 EINSATZ VON ZEICHEN UND FLAGGEN

53.3.1
Verhalten verunfallter Fahrer – HILFE NOTWENDIG
Bei einem Unfall, bei dem dringend medizinische Hilfe erforderlich ist, gilt folgendes:

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

53.3.2
Verhalten nachfolgender Fahrer – HILFE NOTWENDIG
Jede Crew, der das rote "SOS"-Schild gezeigt wird oder die ein verunglücktes Fahrzeug sieht und das „OK“-Schild wird nicht gezeigt, muss sofort und ohne Ausnahme anhalten, um Hilfe zu leisten. Alle nachfolgenden Fahrzeuge müssen ebenfalls anhalten. Das zweite Fahrzeug an der Unfallstelle muss nach dem Anhalten weiterfahren und den nächsten Funkposten informieren. Die nachfolgenden Fahrzeuge müssen die Straße für Rettungsfahrzeuge freihalten. Alle Crews die von diesem Vorfall betroffen wurden, erhalten eine faire Zeit gemäß Art. 52.

53.3.3
Verhalten verunfallter Fahrer – KEINE HILFE ERFORDERLICH
Bei einem Unfall, bei dem eine unmittelbare medizinische Hilfe nicht erforderlich ist, oder ein Wettbewerbsfahrzeug aus irgendeinem Grund auf der Strecke einer Wertungsprüfung anhält (dauerhaft oder temporär), gilt folgendes:

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

53.3.4
Zeigt das Display der Konsole des Tracking System das SOS-, das OK- oder das Hazard-Signal an, so ist dieses Signal gleichbedeutend mit der Anzeige der SOS/OK-Tafel oder dem roten reflektierenden Dreieck.

53.3.5
Sollte es aus irgendeinem Grund nicht möglich sein das OK/SOS Schild in einer der oben aufgeführten Situationen zu zeigen, dann kann dies durch ein klares, unmissverständliches Zeichen durch die Fahrer, wenn sie sich außerhalb des Fahrzeuges befinden, ersetzt werden:
- ein Arm und Daumen nach oben bedeutet „OK“,
- beide Arme über dem Kopf gekreuzt bedeutet „SOS“

©FIA

53.3.6
Jede Crew, die dazu in der Lage ist, jedoch den v.a. Bestimmungen nicht nachkommt, wird vom Rallyeleiter den Sportkommissaren gemeldet.

53.3.7
Im Road Book muss eine Seite mit den Anweisungen für das Verhalten bei einem Unfall vorgesehen werden.

53.3.8
Jede Crew, die ausgefallen ist, muss diesen Ausfall dem Veranstalter so schnell wie möglich melden, Fälle höherer Gewalt ausgenommen. Jede Crew, die diese Vorschrift nicht beachtet, kann von den Sportkommissaren bestraft werden.

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

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

53.5 VERWENDUNG ROTER FLAGGEN – FIA REGELUNG

53.5.1 ELEKTRONISCHE ROTE FLAGGEN (WENN ANWENDBAR)
Die Aktivierung der elektronischen Roten Flagge durch die Rallyeleitung wird durch eine entsprechende Anzeige (Signal) auf der Konsole des Tracking Systems signalisiert.
Die Crews müssen das Signal, sobald sie es erhalten, durch Drücken der entsprechenden Taste bestätigen und die Geschwindigkeit sofort reduzieren.
Dem Artikel 53.5.3 ist Folge zu leisten.

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

53.5.3 BEDEUTUNG DER ROTEN FLAGGE
Wenn eine Crew eine Rote Flagge passiert, muss der Fahrer die Geschwindigkeit sofort reduzieren und die reduzierte Geschwindigkeit bis zum Ende der Wertungsprüfung beibehalten. Bei Rundkursen ist die Wertungsprüfung unmittelbar an der Ausfahrt Richtung Ziel zu verlassen. Anweisungen der Sportwarte, insbesondere zum Anhalten an Rundkurseinfahrten und vom Personal der Interventionsfahrzeuge ist Folge zu leisten. Zuwiderhandlungen werden zur weiteren Bestrafung an die Sportkommissare gemeldet.

53.5.4
Alle Fahrer, denen die rote Flagge gezeigt wurde, erhalten für die Wertungsprüfung eine faire Zeit gemäß den Bestimmungen des Artikels 52.

53.5.5
Falls für Super Special Stages eine abweichende Signalgebung erfolgt (z.B. Blinklichter), müssen entsprechende Einzelheiten vollständig in der Veranstaltungsausschreibung veröffentlicht sein.

53.5.6
Falls die Fahrer nach dem Abbruch einer Wertungsprüfung über die Strecke der Wertungsprüfung fahren müssen, muss zur Information dem Fahrer über die zu beachtende Verfahrensweise auch am Start eine rote Flagge gezeigt werden.

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

53.5.8 VERWENDUNG GELBER/ROTER–FLAGGEN - ASN-REGELUNG

Für DMSB-genehmigte Veranstaltungen mit dem Status Nat. A, und Status Rallye 35/70 gilt entweder die FIA-Regelung unter Art. 53.5.1 – 53.5.7 oder die nachfolgenden Regelungen. Es muss in der Veranstaltungsausschreibung festgegelegt werden, welche Regelung angewendet wird.

53.5.8.1
GELBE FLAGGE/WARNDREIECK
Passiert ein Fahrer eine geschwenkte oder stillgehalten gezeigte gelbe Flagge oder ein Warndreieck, oder wird dem Fahrer ein elektronischer Warnhinweis auf der Konsole des Tracking Systems im Fahrzeug angezeigt, ist davon auszugehen, dass eine Gefahr auf oder neben der Fahrbahn besteht.
Die Art. 53.3 und 53.5 RyR. bleiben von dieser Regelung unberührt. Jeder Standort der Sportwarte der Streckensicherung sollte mit mindestens einer gelben Flagge ausgerüstet sein.

53.5.8.2
ROTE FLAGGE
Die Rote Flagge wird dem Fahrer auf Anweisung der Rallyeleitung oder des WP-Leiters gezeigt. Die Flaggen werden an allen Funkposten gezeigt, die sich vor dem betreffenden Ereignis befinden. Die Funkposten sind im Road Book gekennzeichnet und die Sportwarte tragen eine eindeutige Kennzeichnung. Die Rote Flagge muss mindestens alle 5 km einer Wertungsprüfung an einem Funkposten, der mit dem Hauptfunkpostensymbol (Anhang I – Kontrollstellenschilder) gekennzeichnet ist, verfügbar sein.
Passiert ein Fahrer eine geschwenkte oder stillgehaltene gezeigte Rote Flagge, oder wird dem Fahrer eine elektronische „Rote Flagge“ auf der Konsole des Tracking Systems im Fahrzeug angezeigt, muss er sofort die Geschwindigkeit stark verringern und wenn erforderlich (z.B. kein „OK“-Zeichen an einer Unfallstelle) anhalten. Es gilt Überholverbot. Es ist davon auszugehen, dass eine Gefahr auf oder neben der Fahrbahn besteht und die Strecke blockiert ist.
Ist ein Anhalten nicht erforderlich, muss unter Beachtung schnellerer nachfolgender Fahrer zum Ende der Wertungsprüfung gefahren werden. Das Passieren der Roten Flagge ist am STOP der Wertungsprüfung bekannt zu geben.
Bei Rundkursen ist die Wertungsprüfung unmittelbar an der Ausfahrt Richtung Ziel zu verlassen, auch wenn die 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.

53.5.8.3
Jedes Team, dem nachweislich die Rote Flagge gezeigt wird und das seine Geschwindigkeit entsprechend anpasst, erhält eine faire Zeit gemäß Artikel 52 RyR.
Fahrer, die diese Regelungen nicht befolgen, erhalten eine Strafe nach Ermessen der Sportkommissare.
Im Roadbook des Veranstalters kann ein entsprechender Vordruck für den Nachweis der Roten Flagge vorgesehen werden, der an der STOP-Kontrolle zur Übermittlung an die Rallyeleitung abgegeben werden kann.

53.6 SCHIKANE

53.6.1
Eine Schikane kann eingesetzt werden, um eine sicherheitsrelevante Situation zu lösen. Die Teilnehmer müssen eine Reihe von künstlichen Kurven durchfahren, um ihre Geschwindigkeit zu reduzieren.

53.6.2
Jede Schikane muss im Entwurf des Sicherheitsdossiers und im Roadbook erwähnt werden. Sie muss mit den in Anhang I definierten Schildern versehen sein. Schilder und Markierungen, die die vollständige Position der Schikane anzeigen, müssen vor Beginn der Besichtigung aufgestellt werden.

53.6.3
Ein Sachrichter muss an der Schikane platziert werden um Verstöße zu melden, die in der Verschiebung von mindestens einem der Elemente der Schikane bestehen. Jeder Verstoß wird mit einer Zeitstrafe von 10 Sekunden belegt.

53.7 VIRTUELLE SCHIKANE (VS)

53.7.1
Eine Virtuelle Schikane kann eingesetzt werden, um eine sicherheitsrelevante Situation zu lösen, wenn die Umsetzung einer Schikane gemäß Art. 53.6 eine zusätzliche Gefahr auf der Wertungsprüfung darstellen würde. Die Teilnehmer müssen dann ihre Geschwindigkeit innerhalb einer definierten Zone von 150 bis 250 Metern kurzzeitig auf unter 50 km/h reduzieren.

53.7.2
Jede Virtuelle Schikane muss im Entwurf des Sicherheitsdossiers und im Roadbook erwähnt werden. Sie muss mit den in Anhang I definierten Schildern versehen werden. Die Beschilderung muss vor Beginn der Besichtigung aufgestellt werden.

53.7.3
Der Veranstalter muss sich vom Anbieter des Safety Tracking Systems schriftlich bestätigen lassen, dass die Abdeckung ausreichend ist, um die Einhaltung der virtuellen Schikane durch die Teilnehmer zu überwachen. Die Konsole in den Wettbewerbsfahrzeugen muss so gestaltet sein, dass sie der Besatzung visuell bestätigt, dass eine Geschwindigkeit von weniger als 50 km/h in der VS aufgezeichnet wurde und dass sie wieder beschleunigen kann.

53.7.4
Ein Sachrichter, der mit einem Geschwindigkeitsmessgerät ausgestattet ist, muss in der VS platziert werden, um zusätzliche Kontrollen durchzuführen. Im Falle von Unstimmigkeiten bei den Kontrollen wird die niedrigste Geschwindigkeit berücksichtigt.

53.7.5
Jede Geschwindigkeitsüberschreitung in der VS wird wie folgt geahndet:

51 bis 55 km/h:	10 Sekunden
56 bis 60 km/h:	20 Sekunden
61 km/h und mehr:	1 Minute

53.8 SLOW ZONE (SZ)

53.8.1
Eine Slow Zone kann eingerichtet werden, um eine außergewöhnliche Situation im Zusammenhang mit der öffentlichen Sicherheit zu lösen. Die Teilnehmer müssen dann Ihre Geschwindigkeit, unter der für die gesamte Slow Zone festgelegte Höchstgeschwindigkeit halten.
53.8.2
Jede Slow Zone muss im Entwurf des Sicherheitsdossiers und im Roadbook erwähnt werden. Sie muss mit den im Anhang I definierten Schildern eingerichtet werden. Die Beschilderung muss vor dem Beginn der Besichtigung aufgestellt werden.

53.8.3
Der Veranstalter muss sich vom Anbieter der Safety Tracking Konsole schriftlich bestätigen lassen, dass die Abdeckung ausreicht, um die ständige Entwicklung der Teilnehmer in der SZ zu überwachen.

53.8.4
Sie muss zwischen 500 und 1000 Metern lang sein. Die Höchstgeschwindigkeit in der Slow Zone kann 30, 50 oder 70 km/h betragen.

53.8.5
Es wird dringend empfohlen, dass ein Backup-System (Zeitmesszellen oder zeitgestempelte Kameras) die Zeit misst, die ein Teilnehmer in der SZ verbringt, für den Fall, dass das Safety Tracking System nicht funktioniert.

53.8.6
Die Geschwindigkeit der Teilnehmer wird alle 100 Meter aufgezeichnet. Jede Geschwindigkeitsübertretung wird wie folgt geahndet:

Von 1 bis 5 km/h:	10 Sekunden pro Aufzeichnung
6 bis 10 km/h:	20 Sekunden pro Aufzeichnung
11 km/h und mehr:	1 Minute pro Aufzeichnung

53.9 BEDIENUNGSANLEITUNG/BENUTZERHANDBUCH

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

54. RE-START NACH AUSFALL

54.1 ALLGEMEIN

54.1.1
Für eine Crew, die im Laufe einer Etappe ausgefallen ist, gilt die Annahme, dass sie zu der - einer Übernachtungspause folgenden - Sektion re-startet. Andernfalls muss das im hinteren Teil des Road-Books enthaltene Formular (Abmeldebescheinigung) ausgefüllt werden und vor Veröffentlichung der Restartliste dem Veranstalter übergeben werden.
Gleiches gilt, wenn die Crew auf einer Super Special Stage am Vorabend vor der 1. Etappe ausfällt. Der Bewerber muss den Veranstalter über den Grund des Ausfalls (z. B. Unfall, technische Probleme, etc.) und die Absicht für eine technische Nachuntersuchung schriftlich informieren.

54.1.2
Nachdem der Rallyeleiter über den Ausfall informiert wurde, muss die Crew die Bordkarte abgeben. Wenn die Crew auf einer Wertungsprüfung oder an einer STOP Kontrolle ausfällt, wird die gefahrene Zeit nicht gewertet und Artikel 54.2 wird angewendet.

54.1.3
Dies gilt auch für alle Crews die wegen Überschreiten der Karenzzeit mit Wertungsverlust belegt wurden (Art. 44) oder die eine Kontrolle nicht angefahren haben. Wird die Karenzzeit überschritten oder eine Kontrolle ausgelassen, so wird der Ausfall für alle Wertungsprüfungen angenommen, die im Streckenplan nach der Kontrolle sind, die den Wertungsverlust begründen, und das Team wird gemäß Artikel 54.2 bestraft.

54.1.4
Crews, die eine Sektion am letzten Tag der Rallye nicht beendet haben, werden nicht gewertet.

54.1.5
Die Sportkommissare entscheiden ob Crews, die absichtlich ausfallen, um sich einen Vorteil zu verschaffen, einen Re-start erlauben wird. Die Sportkommissare können gemäß Artikel 11.9 des ISG Strafen gegen den betreffenden Bewerber und/oder die betreffenden Fahrer verhängen.

54.2 STRAFZEITEN

54.2.1
Fahrer, die re-starten werden, erhalten eine Zeitstrafe:
Für jede nicht absolvierte Wertungsprüfung oder Super Special Stage erfolgt eine Zeitstrafe von 10 Minuten.

54.2.2
Für jede nicht absolvierte Wertungsprüfung, einschließlich der Wertungsprüfung, auf der die Fahrer ausgefallen sind, wird eine Fahrzeit zugeordnet. Diese entspricht der schnellsten Zeit der jeweiligen Wertungsprüfung der jeweiligen Fahrzeugklasse zuzüglich der Zeitstrafe.

54.2.3
Erfolgt der Ausfall nach der letzten Wertungsprüfung vor einer Übernacht-Sammelkontrolle, gilt die letzte Wertungsprüfung als nicht absolviert.
Falls ein betroffenes Team die schnellste Zeit in seiner Gruppe gefahren hat, so wird die eigene, gefahrene Zeit für die Berechnung der Strafzeit herangezogen.

55. REPARATUREN VOR EINEM RE-START

55.1 REPARATUR

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

55.2 TECHNISCHE ABNAHME REPARIERTER FAHRZEUGE

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

SERVICE

56. SERVICEARBEITEN – ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

56.1 SERVICEARBEITEN

56.1.1
Ab der ersten Zeitkontrolle dürfen Servicearbeiten an einem Rallye-Fahrzeug nur in den Serviceparks und in Remote Service Zonen wie in Art. 60 beschrieben durchgeführt werden. Eine Ausnahme hiervon gilt für ausgefallene Teilnehmer, die re-starten wollen.

56.1.2
Die Fahrer dürfen jedoch unter ausschließlicher Verwendung der an Bord mitgeführten Ausrüstung und ohne jegliche fremde Hilfe jederzeit Servicearbeiten am Fahrzeug durchführen, es sei denn, dies ist ausdrücklich verboten.

56.2 TEAMMITGLIEDER & SERVICEBESCHRÄNKUNGEN

56.2.1
Die Anwesenheit von Teammitgliedern oder irgendwelcher Team-Transportmitteln (einschließlich Hubschrauber) im Umkreis von 1 Kilometer zu ihrem Wettbewerbsfahrzeug ist verboten, ausgenommen:

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

56.2.2
a) Die Übergabe von Essen, Getränken, Bekleidung und Informationen (Datenkarten, Streckenbücher, etc.) an das oder vom Team ist im Servicepark, in Remote Servicezonen sowie in der RMZ oder in Media Zonen erlaubt.
b) Wenn sich ein Regrouping in der Nähe des Serviceparks befindet, und während die Fahrer warten, bis sie am Ende eines Verbindungsstrecke oder an der vorhergehenden ZK Technische Zone IN einchecken, so dürfen die Fahrer zu ihren Servicebereichen gehen, nachdem sie ihren Media-Verpflichtungen nachgekommen sind.

56.2.3
Sollte ein Fahrzeug nicht mit eigener Kraft vom Parc Fermé in die Servicezone gefahren werden können, ist es den Teammitgliedern und den Sportwarten erlaubt, das Fahrzeug an den entsprechenden Serviceplatz zu ziehen oder zu schieben.

57. SERVICEPARKS

57.1 ALLGEMEIN

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

57.2 ZEITPLAN FÜR SERVICEPARKS

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

57.2.1
15 Minuten vor der ersten Wertungsprüfung nach einer Sammelkontrolle (Parc Fermé) über Nacht
- Technische Überprüfungen können in dem Parc Fermé durchgeführt werden.

57.2.2
ca. 30 Minuten nach zwei Gruppen von Wertungsprüfungen
- Vorangestellt eine 3-Minuten Technische Zone,

Diese Zeit kann bedarfsorientiert zwischen 20 Minuten und 40 Minuten liegen.

57.2.3
45 Minuten am Ende einer Sektion vor einer Sammelkontrolle über Nacht. Technische Kontrollen können im Parc Fermé vorgenommen werden.

57.2.4
10 Minuten Service vor dem Ziel
- Vorangestellt eine 10Minuten Technische Zone,

57.3 KENNZEICHNUNG DER SERVICEPARKS

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

57.4 GESCHWINDIGKEIT INNERHALB DER SERVICEPARKS

Die Höchstgeschwindigkeit für Wettbewerbs- und Servicefahrzeuge innerhalb eines Serviceparks beträgt 30 km/h oder weniger falls in der Veranstaltungsausschreibung festgelegt. Jede Überschreitung wird durch den Rallyeleiter mit einer Geldbuße von 25€ pro km/h bestraft. Die Anwendung des Reglements durch den Rallyeleiter wird dem betroffenen Teilnehmer schriftlich bekannt gegeben.

57.5 FREMDE HILFE

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

57.6 PLAN DER SERVICEPARKS

57.6.1
Der Veranstalter muss innerhalb des Serviceparks für jedes Team eine Servicefläche definieren. Alle Team-Fahrzeuge müssen durch Service" Schilder gekennzeichnet sein und innerhalb der vorgesehenen Fläche untergebracht werden. Diese Fahrzeuge müssen durch Service- oder Auxiliary-Schilder gekennzeichnet sein.

57.6.2
Weitere Teamfahrzeuge, welche nicht in der vorgesehenen Service Zone geparkt werden können, müssen in unmittelbarer Nähe der Service Zone untergebracht werden. Diese Teamfahrzeuge müssen durch Schilder „Auxiliary" gekennzeichnet sein, die vom Veranstalter zur Verfügung gestellt werden.

58. ENT- UND/ODER BETANKEN IM SERVICEPARK

Sofern es als Teil der Servicearbeiten notwendig ist, den Kraftstofftank, die Kraftstoffpumpe, den Kraftstofffilter oder jedes andere Teil des Kraftstoffkreislaufs zu wechseln, ist das Betanken und Entleeren des Tanks in einem Servicepark unter den folgenden Bedingungen erlaubt:
- die Arbeiten werden mit Wissen des Veranstalters durchgeführt,
- Feuerlöscher mit Bedienpersonal sind vom Bewerber zur Verfügung zu stellen

- während des Betankens und/oder Entleerens dürfen keine anderen Arbeiten am Fahrzeug durchgeführt werden,
- um das Fahrzeug herum wird ein angemessener Sicherheitsabstand vorgesehen,
- es wird nur so viel Kraftstoff nachgefüllt, damit die nächste Tankzone erreicht werden kann.

59. FLEXI-SERVICE

59.1 ALLGEMEINES

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

59.2 ABLAUF DES FLEXI-SERVICE UND ZEITPLÄNE

59.2.1
Zur Durchführung eines 45 Minuten-Flexi-Service fährt das Fahrzeug zunächst mindestens 10 Minuten in den Parc Fermé. Die Teams fahren anschließend entweder in den Servicepark ein oder lassen ihr Fahrzeug im Parc Fermé.

59.2.2
Das Wettbewerbsfahrzeug kann dann durch einen bevollmächtigten Vertreter des Bewerbers nur einmal vom Parc Fermé zum Servicepark und wieder zurückgefahren werden. Hierbei müssen alle Formalitäten in Bezug auf Vorlage der Kontrollkarten und damit zusammenhängenden Bestrafungen beachtet werden.

59.2.3
Sollte ein Fahrzeug nicht mit eigener Kraft vom Parc Fermé in die Servicezone gefahren werden können, ist es den Teammitgliedern und den Sportwarten erlaubt, das Fahrzeug an den entsprechenden Serviceplatz zu ziehen oder zu schieben.

59.2.4
Das Wettbewerbsfahrzeug kann in den Parc Fermé zurückgebracht werden, bevor die 45 Minuten abgelaufen sind.

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

60. REMOTE SERVICE ZONEN (RSZ)

60.1 ALLGEMEINES

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

- Die Zonen sind durch eine Zeitkontrolle jeweils am Ein- und Ausgang definiert
- Die Servicezeit darf nicht länger als 15 Minuten für jedes Fahrzeug sein
- Der Wechsel von Rädern die durch ein Servicefahrzeug gebracht wurden sowie jeglicher Service wie durch diese RSZ Regeln erlaubt, ist gestattet
- Vor der RSZ kann eine Technische Zone mit 3 Minuten eingerichtet werden.
- Nach der RSZ wird eine Reifenmarkierungszone eingerichtet
- Nur Teammitglieder, Offizielle der Veranstaltung und Medienvertreter mit entsprechenden Ausweisen dürfen die RSZ betreten.
- Um die öffentliche Wirksamkeit zu erhöhen, wird den Veranstaltern empfohlen RSZ's in Innenstädten oder auf öffentlichen Plätzen zu organisieren.

60.2 ANZAHL VON TEAMMITGLIEDERN

60.2.1
Jegliche Arbeit in der beschriebenen Zone darf einzig von der Crew sowie drei Team-Mitgliedern per Crew durchgeführt werden.

60.2.2
Die RSZ's müssen so geplant werden, dass es den Teams ermöglicht wird, dass dieselben Teammitglieder sowohl im Servicepark als auch in den RSZ's sein können, wenn sie die vorgeschlagene Strecke benutzen. Das Ersetzen von Getränkebehältern wird nicht als Arbeit am Fahrzeug betrachtet.

60.2.3
Kein anderes Teampersonal als das gemäß Artikel 60.2.1 / 60.2.2 / 60.3.3 darf sich in der Zone befinden.

60.3 ZUGELASSENE AUSRÜSTUNG UND WERKZEUGE

60.3.1
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

60.3.2
Während der Arbeiten muss das Fahrzeug auf einer undurchlässigen Unterlage stehen.

60.3.3
Es ist erlaubt, das Wettbewerbsfahrzeug mit einem Kabel mit einem Computer, der sich innerhalb der Remote Service Zone befindet, zu verbinden. Dieser Computer kann von einer zusätzlichen Person (zusätzlich zu den 4 erlaubten Teammitgliedern) bedient werden. Diese Person darf weder das Fahrzeug noch Teile, die im Fahrzeug montiert werden sollen, berühren.

60.3.4
Die Montage von Zusatzscheinwerfern am Fahrzeug ist in der RSZ erlaubt. Die Zusatzscheinwerfer, Reifen und die notwendigen Montagewerkzeuge können mit einem Servicefahrzeug zur RSZ gebracht werden.

60.3.5
Werkzeuge und Teile vom Fahrzeug können in der Remote Service Zone verbleiben und können, nach dem das Fahrzeug die Zone verlassen hat, entfernt werden.

60.4 RSZ DURCHFAHRTSKENNZEICHNUNG

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

60.5 RÄDERMONTAGEZONE (RMZ, ENGL.: TFA)

In jeder Rädermontagezone
- muss an der Einfahrt und an der Ausfahrt eine Zeitkontrolle platziert sein,
- die Sollzeit für die RMZ soll mindestens 15 Minuten betragen,
- Alle Arbeiten innerhalb der definierten Zone dürfen nur von der Crew allein plus zwei Teammitgliedern pro Crew durchgeführt werden, jedoch nur unter Verwendung von Ausrüstung, die an Bord des Wettbewerbsfahrzeugs mitgeführt wird. Ein zusätzlicher Wagenheber, Drehmomentschlüssel und vier Achsständer dürfen von den Teammitgliedern mitgebracht werden
- Eine Reifenmarkierungszone wird am Ende der RMZ eingerichtet.

- Der Transport der Räder, und des zusätzlichen Werkzeugs in die RMZ wird in der Veranstaltungsausschreibung, falls notwendig, spezifiziert.
- Wenn einer RMZ eine Sammelkontrolle vorausgeht, muss vor der ZK-Ausfahrt der Sammelkontrolle eine 3-minütige technische Zone eingerichtet werden.

KRAFTSTOFF – BETANKUNG

61. TANKEN UND ABLÄUFE

61.1 ORT

61.1.1
Mit Ausnahme der im Abschnitt „Wechsel des Kraftstofftanks" beschriebenen Fälle dürfen die Teilnehmer nur in den ausgewiesenen Tankbereichen (RA) oder an kommerziellen Tankstellen tanken, die im Roadbook mit dem Piktogramm für Tankbereiche gekennzeichnet sind (siehe Anhang I-2).

Die Tankzonen können wie folgt platziert sein:
- am Ausgang aus einem Servicepark
- am Ausgang einer Remote Service Zone
- an außenliegenden Plätzen entlang der Rallyestrecke

61.1.2
Jede Tankzone wird im Strecken- und Zeitplan und im Road Book beschrieben. Es dürfen zwischen zwei Übernachtungspausen nicht mehr als 3 unterschiedliche Tankzonen vorgesehen werden, wobei sich eine davon am Servicepark befinden muss.
Soweit möglich und aus Sicherheitsgründen sind die Veranstalter aufgefordert, die Länge der Fahrtabschnitte anzupassen, um die Verwendung von Remote Refuelling Zonen auf der Rallye-Strecke zu vermeiden. Die FIA/DMSB kann die Änderung einer Strecke verlangen, die ungerechtfertigte Remote Refuelling Zonen enthält.

61.1.3
Die Einfahrt und die Ausfahrt ist mit dem blauen Tanksymbol markiert. Ausgenommen hiervon sind die öffentlichen Tankstellen.

61.1.4
Es müssen ausreichende Mittel zur Feuerbekämpfung in jeder Tankzone vorgehalten werden.

61.1.5
Wenn es auf der Rallyestrecke keine Tankstellen gibt, kann der Veranstalter die Verteilung eines Einheitskraftstoffes gemäß Anhang J, über einen zentralen Verteiler organisieren. Bei diesen Tankpunkten müssen alle Sicherheitsbestimmungen wie für die Tankzonen beachtet werden.

61.2 ABLAUF DER BETANKUNG

61.2.1
Innerhalb einer Tankzone sind ausschließlich Tätigkeiten erlaubt, die in direktem Zusammenhang mit dem Nachtanken des Rallyefahrzeugs stehen.

61.2.2
In allen Tankzonen gilt eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 5 km/h.

61.2.3
Die Person/en, die mit dem Betanken betraut ist/sind, muss/müssen Kleidung tragen, die einen angemessenen Schutz vor Feuer bietet und sollte mindestens aus einer langen Hose, langärmeligen Oberteil, geschlossenen Schuhen, einer feuerfesten Gesichtshaube und Handschuhen bestehen.

61.2.4
Der für den Ablauf der Tankzone verantwortliche Kraftstofflieferant oder Veranstalter, muss den Boden mit einer Umweltmatte schützen, die aus einem absorbierenden Oberteil und einem undurchlässigen Unterteil besteht. In der Rallye-Ausschreibung muss vermerkt sein, ob diese Anforderung an die Bewerber übertragen wird.

61.2.5
Die Verantwortung für das Nachtanken liegt ausschließlich beim Bewerber.

61.2.6
Während des gesamten Nachtankens muss der Motor abgeschaltet werden.

61.2.7
Die Crew muss sich während des Tankens außerhalb des Fahrzeugs aufhalten.

61.2.8
Zum ausschließlichen Zwecke der Hilfestellung beim Betanken ihres Fahrzeuges können 2 Teammitglieder jedes Teams die Tankzone (TZ) betreten.

61.2.9
Ein Fahrzeug darf durch die 2 Teammitglieder, Offizielle und/oder die beiden Fahrer aus der Zone herausgeschoben werden, ohne dass eine Bestrafung erfolgt.

61.3 ABLAUF DER BETANKUNG AN ÖFFENTLICHEN TANKSTELLEN

61.3.1
Die Fahrer können Kraftstoff von Zapfanlagen an öffentlichen Tankstellen, die im Road Book verzeichnet sind, verwenden. Der Kraftstoff muss direkt von den Zapfanlagen in den Tank des Wettbewerbfahrzeugs gefüllt werden.

61.3.2
Die Fahrer dürfen ausschließlich die Bordmittel und die Zapfanlagen, ohne weitere Unterstützung, benutzen.

61.3.3
Bewerber mit Fahrzeugen, die mit einem von der FIA spezifizierten Tankanschluss ausgerüstet sind und an öffentlichen Tankstellen betankt werden sollen, müssen den notwendigen Adapter bei der Technischen Abnahme vorweisen und an Bord des Fahrzeugs mitführen.

62. KRAFTSTOFF

62.1

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

62.2
Wenn im entsprechenden Meisterschaftsreglement keine einheitliche Kraftstoffversorgung vorgeschrieben ist, kann ein Veranstalter in der Ausschreibung der Veranstaltung nach vorheriger Genehmigung durch den DMSB die Verwendung eines fortschrittlichen, nachhaltigen Kraftstoffs (Advanced Sustainable (AS) Fuel) gemäß Art. 252.9.3, Anhang J, erlauben.

PARC FERMÉ

63. PARC FERMÉ-BESTIMMUNGEN

63.1 ANWENDUNG

Die Fahrzeuge unterliegen den Parc Fermé - Bestimmungen:

63.1.1
Vom Zeitpunkt der Einfahrt in eine Sammelkontrolle bis zum Verlassen derselben.

63.1.2
Vom Zeitpunkt der Einfahrt in eine Kontrollzone bis zum Verlassen derselben.

63.1.3
Nach der Zieleinfahrt am Ende des Wettbewerbs bis zur Öffnung des Parc Fermé nach Bestätigung durch die Sportkommissare.

63.2 ZULÄSSIGES PERSONAL INNERHALB DES PARC FERMÉ

63.2.1
Nach Abstellen des Fahrzeugs im Parc Fermé müssen die Fahrer den Motor abstellen und den Parc Fermé sofort verlassen, *dabei muss das Fahrzeug unverschlossen bleiben (Türen, Motorhaube und Kofferraum).* Außer den Offiziellen der Rallye, die eine entsprechende Aufgabe ausüben, darf sich niemand im Parc Fermé aufhalten.

63.2.2
Die Crews dürfen den Parc Fermé 10 Minuten vor ihrer Startzeit betreten.

63.3 SCHIEBEN ODER ZIEHEN EINES FAHRZEUGS IM PARC FERMÈ

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

63.4 FAHRZEUGABDECKUNGEN

Die Fahrzeuge dürfen nicht abgedeckt werden.

63.5 REPARATUREN IM PARC FERMÉ

63.5.1
Halten die Technischen Kommissare den Zustand eines Fahrzeugs für derart schlecht, dass die Sicherheit beeinträchtigt ist, kann das Fahrzeug mit Zustimmung des Obmanns der Technischen Kommissare in Anwesenheit eines Technischen Kommissars im Parc Fermé repariert werden. Es ist einem (1) Teammitglied erlaubt das Fahrzeug in Übereinstimmung mit dem Anhang J zu reparieren und/oder FIA homologierte Sicherheitsausrüstung zu ersetzen.

63.5.2
Aus Sicherheitsgründen und nach vorheriger Zustimmung durch den Rallyeleiter dürfen die Fahrer und bis zu 3 weitere Teammitglieder unter Aufsicht eines zuständigen Sportwarts oder Technischen Kommissars eine neue Scheibe/neue Scheiben einbauen.

63.5.3
Wenn die Reparaturen nicht vor der vorgesehenen Restartzeit der Crew abgeschlossen sind, erhält das Team nach der Reparatur eine neue Startzeit. Die Bestrafung hierfür beträgt 1 Minute je Minute oder Teil einer Minute, sie darf jedoch die maximal erlaubte Verspätung gemäß Art. 45.1 nicht überschreiten.

63.6 AKTIVIERUNG DES KRAFTSTOFF-ABSPERRVENTILS

Nicht anwendbar nach diesem Reglement

63.7 PARC FERMÉ NACH DEM ENDE DER RALLYE

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

RALLYE-ERGEBNISSE

64. RALLY ERGEBNISSE

64.1 ERSTELLUNG DER ERGEBNISSE

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

64.2 VERÖFFENTLICHUNG DER ERGEBNISSE

Die zu veröffentlichenden Ergebnisse während der Rallye sind wie folgt:

64.2.3
Vorläufige Endergebnisse: Ergebnisse, die vom Veranstalter am Ende der Rallye veröffentlicht werden,

64.2.4

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

64.2.5
Bei einer Verspätung des Aushangs der vorläufigen Ergebnisse muss die neue Aushangzeit mittels Rallyeleiter-Mitteilung an der Offiziellen Aushangtafel veröffentlicht werden.

64.3 GLEICHSTAND BEI EINER RALLYE ODER EINER ETAPPE

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

64.4 WERBUNG MIT ERGEBNISSEN

Es ist verboten, in irgendeiner Form Werbung für das Ergebnis einer einzelnen Etappe zu machen. Die Bewerber dürfen jedoch in Pressemitteilungen auf den "Sieg" einer Etappe hinweisen, vorausgesetzt, es wird nicht impliziert, dass sich das Ergebnis auf die gesamte Rallye bezieht.

65. PROTESTE UND BERUFUNGEN

65.1 EINLEGEN EINES PROTESTES ODER EINER BERUFUNG

Alle Proteste und/oder Berufungen müssen gemäß den Bestimmungen des Kapitels 13 und 15 des Internationalen Sportgesetzes (ISG) eingereicht werden.
Abweichende DMSB-Regelung: Alternativ kann in der Ausschreibung festgelegt werden, dass Proteste gegen die mutmaßliche Nicht-Übereinstimmung eines Wettbewerbsfahrzeuges mit den Vorschriften spätestens 30 Minuten nach Ankunft des letzten Teilnehmers der jeweiligen Klasse bzw. des letzten Teilnehmers der Veranstaltung im Parc Fermé einzulegen sind.
Die Öffnung des Parc Fermés erfolgt durch Mitteilung der Sportkommissare.

65.2 PROTESTKAUTION

65.2.1 Protestkaution siehe Veranstaltungsausschreibung Art. 15.1 und / oder DMSB-Gebührenordnung.

65.2.2 Wenn die Einzahlung per Banküberweisung erfolgt, muss dem Protest ein Zahlungsnachweis beigefügt sein. Andernfalls oder wenn die Sportkommissare der Ansicht sind, dass der Zahlungsnachweis nicht zufriedenstellend ist, ist der Protest nicht zulässig.

65.3 KOSTENVORSCHUSS

65.3.1
Wenn ein Protest die Demontage und Montage eines klar bezeichneten Teils des Fahrzeugs erfordert, legen die Sportkommissare die Höhe des Kostenvorschusses fest. Sie werden dabei von den Technischen Kommissaren unterstützt.

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

65.4 BERUFUNGEN

Siehe Veranstaltungsausschreibung Art. 15.2 und / oder DMSB-Gebührenordnung

66. RALLYE-SIEGEREHRUNGEN

66.1 RALLYE

Das letzte Wettbewerbselement der Rallye ist die Ziel-Zeitkontrolle.

66.2 SIEGEREHRUNG

siehe Veranstaltungsausschreibung

67. JAHRES-SIEGEREHRUNG DES DMSB

67.1 ANWESENHEITSPFLICHT

Siehe allgemeinen DMSB-Prädikatsbestimmungen Art. 13

67.2 ABWESENHEIT

Siehe allgemeinen DMSB-Prädikatsbestimmungen Art. 13

TESTEN

68. TESTEN

Nur für WRC und ERC

V1 BESTIMMUNGEN FÜR NATIONALE A RALLYES (NAT. A)

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

2. DEFINITIONEN

2.5 CREW

Für die Teilnahme als Fahrer an einem Rallye-Wettbewerb mit dem Status National A ist mindestens eine Nationale Lizenz der Stufe A des DMSB oder Lizenz und Startgenehmigung eines anderen der FIA angeschlossenen ASN (Motorsport-Föderation) erforderlich. Das Mindestalter der Teilnehmer liegt bei 17 Jahren (Stichtagsregelung).

Für die Teilnahme als Beifahrer an einem Rallye-Wettbewerb mit dem Status National A ist mindestens eine Nationale Lizenz der Stufe C des DMSB oder Lizenz und Startgenehmigung oder eines anderen der FIA angeschlossenen ASN (Motorsport-Föderation) erforderlich. Das Mindestalter der Teilnehmer liegt bei Jahrgang 2011.

12. ZUGELASSENE FAHRZEUGE UND KLASSENEINTEILUNG

12.1 ZUGELASSENE GRUPPEN

Bei nationalen Rallyes sind folgende Fahrzeuge zusätzlich zugelassen:
- Gruppe F gemäß nationalem technischen DMSB - Reglement
- Gruppe G gemäß nationalem technischen DMSB – Reglement
- Fahrzeuge der Gruppen CTC und CGT gemäß technischem DMSB-Reglement, jedoch beschränkt auf die dort enthaltenen Divisionen 1 bis 4, 6, 7,8,9, 10, 11 bis 14 und 16 bis 20
- Historische Fahrzeuge gemäß Bestimmungen des Anhang K zum ISG
- *Fahrzeuge gemäß Opel ADAM Cup Fahrzeuge gem. technischen Serienbestimmungen ADAC Rallye Cup 2019 inkl. Bulletins*
- *Fahrzeuge gemäß Gruppe Rally-GT Reglement des RACB 2026*
- *Fahrzeuge gemäß Opel e-Corsa Cup Fahrzeuge gem. technischen Serienbestimmungen ADAC Opel Electric Rally Cup 2025*
- *Fahrzeuge gemäß Rally6 gem. technischen Serienbestimmungen ADAC Rallye Junior Cup 2026*

12.2 MAXIMALE LEISTUNG

Für alle Fahrzeuggruppen gilt grundsätzlich der Grenzwert von 221 kW (300 PS) (+5% StVZO-Toleranz). Diese Fahrzeuge dürfen max. 221 kW/300 PS in ihren Fahrzeugpapieren stehen haben.
Fahrzeuge mit mehr als 221kW/300 PS sind startberechtigt, wenn das Mindestleistungsgewicht von 3,4 kg/PS bzw. 4,6 kg/kW eingehalten wird. Beispiel: In den
Fahrzeugpapieren stehen 321 PS. Das Fahrzeug muss grundsätzlich 321 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.
Bei der Nennung eines Fahrzeuges nach Art. b) (mehr als 221 kW/300 PS) muss der Teilnehmer die in den Fahrzeugpapieren eingetragene Motorleistung und das tatsächliche Fahrzeuggewichte angeben. Das max. zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeuges darf nicht überschritten werden.

12.3 Fahrzeuge gemäß Anhang J zum ISG

Klasse	FIA-Gruppen
RC2	Rally2 (VR5) gem. 2026 Anhang J der FIA Art. 261 NR4 über 2000 ccm gem. 2019 Anhang J der FIA Art. 254
R-GT	Gruppe R-GT gem. 2019 oder 2026 Anhang J der FIA Art. 256 *Klasse Rally-GT gemäß Gruppe Rally-GT Reglement des RACB 2026*
RC3	Rally3 (Saug-Motoren über 1390 ccm bis 2000 ccm und Turbomotoren über 927 ccm bis 1620 ccm) – homologiert ab 01.01.2021 gem. 2026 Anhang J der FIA Art. 260
RC4	Rally4 (Saug-Motoren über 1390 ccm bis 2000 ccm und Turbomotoren über 927 ccm bis 1333 ccm) - homologiert ab 01.01.2019 gem. 2026 Anhang J der FIA Art. 260, R3 (Saug-Motoren über 1600 ccm bis 2000 ccm und Turbomotoren über 1067 ccm bis 1333 ccm) - homologiert bis 31.12.2019 gem. 2019 Anhang J der FIA Art. 260 R3 (Turbomotoren bis 1620 ccm / nominal) - homologiert bis 31.12.2019 gem. 2019 Anhang J der FIA Art. 260D
RC5	Rally5 (Saug-Motoren bis 1600 ccm und Turbomotoren bis 1333 ccm) - homologiert ab dem 01.01. 2019 gem. 2026 Anhang J der FIA Art. 260 Rally5-Kit (Saug- oder Turbomotoren bis 1600 ccm) - homologiert ab dem 01.01.2024 gem. 2024 Anhang J der FIA Art. 260B Rally5 (Saug-Motoren bis 1600 ccm und Turbomotoren bis 1067 ccm) - homologiert vor dem 31.12.2018 gem. 2018 Anhang J der FIA Art. 260
RC6	*Rally6 (Turbomotoren bis 1620 ccm und Saug-Motoren bis 2000 ccm) gem. homologiert ab dem 01.01.2024 (FIA-Regularien in Entwicklung)* *Rally6 Fahrzeuge gem. technischen Serienbestimmungen ADAC Rallye Junior Cup 2026*

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

12.4

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

Klasse	Gruppen/Divisionen/ Hubraumklassen (national verbessert)
NC 0	*S2000 Rally: 2.0 Saug Motoren gem. 2013 Anhang J der Art. 254A* *CTC/CGT Division 20 Gruppe R5-Fahrzeuge der Homologationsjahre 2011 bis inkl. 2018*
NC 1	Gruppe F über 3000 ccm Gruppe N über 2000 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. 2018 CTC/CGT Division 9, 10, 13, 14 Homol.-jahre bis inkl. 2018 CTC/CGT Division 16 Homol.-jahre bis inkl. 2012 FIA Anhang K: Perioden E-K 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. 2018 CTC/CGT Division 12 über 1600 ccm bis 2000 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2018 CTC/CGT Division 19 Gruppe R3-Fahrzeuge der Homol.-jahre 2011 bis inkl. 2018 FIA Anhang K: Perioden E-K 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. 2018 CTC/CGT Division 11 bis 1600 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2018 CTC/CGT Division 12 über 1400 ccm bis 1600 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2018 CTC/CGT Division 18 Gruppe R2-Fahrzeuge der Homol.-jahre 2011 bis inkl. 2018 FIA Anhang K: Perioden E-K 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. 2018 CTC/CGT Division 12 bis 1400 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2018 CTC/CGT Division 17 Gruppe R1-Fahrzeuge der Homol.-jahre 2011 bis inkl. 2018 FIA Anhang K: Perioden E-K Klassen T, CT, GT, GTS über 1400 ccm bis 1600 ccm Opel ADAM Cup Fahrzeuge gem. technischen Serienbestimmungen ADAC Rallye Cup 2019 inkl. Bulletins*
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. 2018 FIA Anhang K: Perioden E-K Klassen T, CT, GT, GTS bis 1400 ccm
NC E	*Opel e-Corsa Cup gem. techn. Serienbestimmungen ADAC Opel Electric Rally Cup 2025 Gruppe G-Elektro*

Klasse	**Gruppe/Leistungsgewichtsklasse (seriennah)**
NC 6	Gruppe G LG - kleiner 9 („LG 0 und 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 4-6“)

* Abweichend zu den technischen Serienbestimmungen des ADAC Rallye Cup 2019 und des *ADAC Opel Electric Rally Cup 2025* ist der Reifenhersteller und der Typ der Reifen freigestellt. Alle weiteren Parameter der Räder (Art.2.7) müssen den Serienbestimmungen inkl. Bulletins entsprechen.

12.5. SONDERREGELUNGEN

Nicht zugelassen sind Fahrzeuge mit der Homologation B-262, B-264, B-275, B-276, B-277, B-279 und B-280.

Ehemalige Gruppe A CTC/CTG der Div. 7 mit seq. Getriebe werden eine Hubraumklasse hochgestuft.

Fahrzeuge der Gruppe F sind nur zugelassen, wenn dessen Getriebe den Ziffern 1.-6. Der Allgemeinen Bestimmungen, Definitionen und Klarstellungen zu technischen Reglements 2026 Absatz 2.7 (DMSB-Handbuch, blauer Teil) entspricht.
Nicht zugelassen sind übliche sequenzielle Sportgetriebe gem. Ziffer 7 vorgenannter Bestimmungen.

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

NENNUNGEN

22. NENNVERFAHREN

22.1 ALLGEMEIN – EINREICHUNG DER NENNFORMULARE (NENNANTRAG)

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

Beifahrer unter 18 Jahren benötigen für die Teilnahme an der Rallye die schriftliche Einverständniserklärung des gesetzlichen Vertreters.

23. NENNSCHLUSS

23.1 EINHALTUNG DES NENNSCHLUSSES

Der Nennschluss darf nicht später als 7 Tage vor dem Beginn der Besichtigungsfahrten der Rallye liegen.

25. KLASSEN

25.2 KLASSENZUSAMMENLEGUNGEN (ASN-REGELUNG)

In den Klassen RC2 bis RC5 und *NCE* erfolgt keine Klassenzusammenlegung.
Wenn die Mindestzahl von drei zugelassenen Bewerbern in einer Klassen NC0 bis NC 9 nicht erreicht wird, werden die Bewerber in dieser Klasse mit der/den nächsthöheren Klasse/n zusammengelegt.

- In den Klassen (national verbessert) *NC0* bis NC5 wird wie folgt zusammengelegt: mit der/den nächsthöheren Klasse/n NC5-NC4-NC3-NC2-NC1-*NC0*
- In den Klassen (seriennah) NC6 bis NC9 wird wie folgt zusammengelegt: mit der/den nächsthöheren Klasse/n NC9-NC8-NC7-NC6

Die Klassenzusammenlegung wird in der geänderte Nennliste veröffentlicht.

KRAFTSTOFF – BETANKUNG

61. TANKEN UND ABLÄUFE (ASN-Regelung)

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

Fahrzeuge, die nicht 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, müssen an den in der Ausschreibung/ Roadbook aufgeführten öffentlichen Tankstellen tanken.

62. KRAFTSTOFF (ASN-Regelung)

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

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

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

V2 BESTIMMUNGEN FÜR NATIONALE B RALLYES (RALLYE 35)

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

1. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

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

2. DEFINITIONEN

2.5 CREW

Für die Teilnahme als Fahrer und Beifahrer an einem Rallye-Wettbewerb mit dem Status Rallye 35 ist mindestens eine Nationale Lizenz der Stufe C des DMSB oder eines anderen der FIA angeschlossenen ASN (Motorsport-Föderation) erforderlich. Das Mindestalter der Teilnehmer liegt bei 16 Jahren (Stichtagsregelung).

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

Für die Teilnahme als Beifahrer an einem Rallye-Wettbewerb mit dem Status Rallye 35 ist mindestens eine Nationale Lizenz der Stufe C des DMSB oder Lizenz und Startgenehmigung oder eines anderen der FIA angeschlossenen ASN (Motorsport-Föderation) erforderlich. Das Mindestalter der Teilnehmer liegt bei Jahrgang 2011.

10. CHARAKTERISTIK DER VERANSTALTUNG

10.1.2
Die Dauer einer Rallye 35 ist auf einen Kalendertag begrenzt. Am Tag davor darf nur die freiwillige Dokumenten- und Technische Abnahme stattfinden, nicht jedoch die Besichtigung der Wertungsprüfungen oder Testfahrten (Shakedown).

10.1.4
WERTUNGSPRÜFUNGSLÄNGEN (ASN REGELUNG)
Bei Rallye 35 darf die Gesamt-WP-Länge 35 km nicht überschreiten. Die Länge einer Wertungsprüfung auf Bestzeit darf max. 15 km betragen. Unter Einhaltung der maximalen Distanzen ist die Anzahl der Wertungsprüfungen freigestellt.

OFFIZIELLE

11. OFFIZIELLE UND DELEGIERTE

11.1 SPORTKOMMISSARE

Das Kollegium der Sportkommissare muss aus mindestens zwei Mitgliedern bestehen.

ZUGELASSENE FAHRZEUGE

12. ZUGELASSENE FAHRZEUGE UND KLASSENEINTEILUNG

12.1 ZUGELASSENE GRUPPEN

Bei Rallye 35 sind ausschließlich folgende Fahrzeuge zugelassen:
- Produktionswagen (Gruppe N) gemäß ISG Anhang J
- Fahrzeuge der Gruppe R gemäß ISG Anhang J, jedoch ohne Fahrzeuge der Gruppen Rally2 (VR5), Rally1, R-GT und Gruppe A über 2000 ccm.
- 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 und 17 bis 19
- Historische Fahrzeuge gemäß Bestimmungen des Anhang K zum ISG
- *Fahrzeuge gemäß Opel ADAM Cup Fahrzeuge gem. technischen Serienbestimmungen ADAC Rallye Cup 2019 inkl. Bulletins*
- *Fahrzeuge gemäß Opel e-Corsa Cup Fahrzeuge gem. technischen Serienbestimmungen ADAC Opel Electric Rally Cup 2025*
- *Fahrzeuge gemäß Rally6 gem. technischen Serienbestimmungen ADAC Rallye Junior Cup 2026*

12.2 MAXIMALE LEISTUNG

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

12.3

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

Klasse	FIA-Gruppen
RC3	Rally3 (Saug-Motoren über 1390 ccm bis 2000 ccm und Turbomotoren über 927 ccm bis 1620 ccm) – homologiert ab 01.01.2021 gem. 2026 Anhang J der FIA Art. 260
RC4	Rally4 (Saug-Motoren über 1390 ccm bis 2000 ccm und Turbomotoren über 927 ccm bis 1333 ccm) – homologiert ab 01.01.2019 gem. 2026 Anhang J der FIA Art. 260, R3 (Saug-Motoren über 1600 ccm bis 2000 ccm und Turbomotoren über 1067 ccm bis 1333 ccm) – homologiert bis 31.12.2019 gem. 2019 Anhang J der FIA Art. 260 R3 (Turbomotoren bis 1620 ccm / nominal) – homologiert bis 31.12.2019 gem. 2019 Anhang J der FIA Art. 260D
RC5	Rally5 (Saug-Motoren bis 1600 ccm und Turbomotoren bis 1333 ccm) – homologiert ab dem 01.01. 2019 gem. 2026 Anhang J der FIA Art. 260 Rally5-Kit (Saug- oder Turbomotoren bis 1600 ccm) - homologiert ab dem 01.01.2024 gem. 2024 Anhang J der FIA Art. 260B Rally5 (Saug-Motoren bis 1600 ccm und Turbomotoren bis 1067 ccm) – homologiert vor dem 31.12.2018 gem. 2018 Anhang J der FIA Art. 260

RC6	*Rally6 (Turbomotoren bis 1620 ccm und Saug-Motoren bis 2000 ccm) gem. homologiert ab dem 01.01.2024 (FIA-Regularien in Entwicklung)* *Rally6 Fahrzeuge gem. technischen Serienbestimmungen ADAC Rallye Junior Cup 2026*

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

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

12. 4

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

Klasse	**Gruppen/Divisionen/ Hubraumklassen (national verbessert)**
NC 0	*S2000 Rally: 2.0 Saug Motoren gem. 2013 Anhang J der Art. 254A*
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. 2018 FIA Anhang K: Perioden E-K 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. 2018 CTC/CGT Division 12 über 1600 ccm bis 2000 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2018 CTC/CGT Division 19 Gruppe R3-Fahrzeuge der Homol.-jahre 2011 bis inkl. 2018 FIA Anhang K: Perioden E-K 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. 2018 CTC/CGT Division 11 bis 1600 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2018

	CTC/CGT Division 12 über 1400 ccm bis 1600 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2018 CTC/CGT Division 18 Gruppe R2 der Homol.-jahre 2011 bis inkl. 2018 FIA Anhang K: Perioden E-K 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. 2018 CTC/CGT Division 12 bis 1400 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2018 CTC/CGT Division 17 Gruppe R1-Fahrzeuge der Homol.-jahre 2011 bis inkl. 2018 FIA Anhang K: Perioden E-K Klassen T, CT, GT, GTS über 1400 ccm bis 1600 ccm Opel ADAM Cup Fahrzeuge gem. technischen Serienbestimmungen ADAC Rallye Cup 2019 inkl. Bulletins*
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. 2018 FIA Anhang K: Perioden E-K Klassen T, CT, GT, GTS bis 1400 ccm
NC E	*Opel e-Corsa Cup gem. techn. Serienbestimmungen ADAC Opel Electric Rally Cup 2025 Gruppe G-Elektro*

Klasse	**Gruppen/Leistungsgewichtsklassen (Seriennah)**
NC 6	Gruppe G LG – kleiner 9 („LG 0 und 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 4-6“)

* Abweichend zu den technischen Serienbestimmungen des ADAC Rallye Cup 2019 und des *ADAC Opel Electric Rally Cup 2025* ist der Reifenhersteller und der Typ der Reifen freigestellt. Alle weiteren Parameter der Räder (Art.2.7) müssen den Serienbestimmungen inkl. Bulletins entsprechen.

12.5 SONDERREGELUNGEN

Nicht zugelassen sind Fahrzeuge mit der Homologation B-262, B-264, B-275, B-276, B-277, B-279 und B-280.

Ehemalige Gruppe A CTC/CTG der Div. 7 mit seq. Getriebe werden eine Hubraumklasse hochgestuft.

Fahrzeuge der Gruppe F sind nur zugelassen, wenn dessen Getriebe den Ziffern 1.-6. der Allgemeinen Bestimmungen, Definitionen und Klarstellungen zu technischen Reglements 2026 Absatz 2.7 (DMSB-Handbuch, blauer Teil) entspricht.
Nicht zugelassen sind übliche sequenzielle Sportgetriebe gem. Ziffer 7 vorgenannter Bestimmungen.

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

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

REIFEN UND FELGEN

13. ALLGEMEINES

Die gesamte Fahrtstrecke der Veranstaltung muss mit einem Satz Reifen befahren werden. Es dürfen höchstens 2 Reserveräder, welche auch dem jeweiligen technischen Reglement entsprechen müssen, mitgeführt werden. Die Reifen werden gekennzeichnet. Alle gekennzeichneten Reifen müssen bis zum Ende des Parc Fermé am bzw. im Fahrzeug verbleiben. Wird eine Einführungsrunde gefahren, so erfolgt die Registrierung der Reifen nach dieser Einführungsrunde. Das Serviceverbot gilt infolgedessen erst ab der Markierung durch die Technischen Kommissare.
Nach der Technischen Abnahme ist eine Umstufung unzulässig. Dies gilt vor allem im Hinblick auf einen möglichen Wechsel der Rad-Reifen-Kombination gemäß vorstehenden Bestimmungen.
In einer Kontrollkarte werden die Reifengröße, Typ und Beschaffenheit eingetragen. Diese Kontrollkarte ist von außen sichtbar im Fahrzeug mitzuführen und auf Verlangen eines zuständigen Sportwartes vorzuweisen.
Jeglicher Verstoß gegen diese Bestimmungen führt zum Wertungsverlust.

STANDARDDOKUMENTE UND ZEITPLÄNE

19. DMSB STANDARDDOKUMENTE

19.1 ALLGEMEINES

Rallye Guide (elektronisches Format) empfohlen.

19.2 ROAD BOOK

Die Vorgaben des Anhang II Standard-Dokumente werden empfohlen.

NENNUNGEN

22. NENNVERFAHREN

22.1 ALLGEMEIN - EINREICHUNG DER NENNFORMULARE (NENNANTRAG)

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

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

Teilnehmer unter 18 Jahren benötigen für die Teilnahme an der Rallye die schriftliche Einverständniserklärung des gesetzlichen Vertreters.

23. NENNSCHLUSS

23.1 EINHALTUNG DES NENNSCHLUSSES

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

25. KLASSEN

25.2 KLASSENZUSAMMENLEGUNGEN (ASN-REGELUNG)

In den Klassen RC2 bis RC5 und *NCE* erfolgt keine Klassenzusammenlegung.
Wenn die Mindestzahl von drei zugelassenen Bewerbern in einer Klasse nicht erreicht werden kann, werden die Bewerber in dieser Klasse mit der/den nächsthöheren Klasse/n zusammengelegt.
In den Klassen (national verbessert) *NC0* bis NC5 wird wie folgt zusammengelegt: mit der/den nächsthöheren Klasse/n NC5-NC4-NC3-NC2-NC1-*NC0*
In den Klassen (seriennah) NC6 bis NC9 wird wie folgt zusammengelegt: mit der/den nächsthöheren Klasse/n NC9-NC8-NC7-NC6
Die Klassenzusammenlegung wird in der geänderte Nennliste veröffentlicht.

FAHRZEUG-KENNZEICHNUNG

28. FAHRER UND BEIFAHRERNAME

Die Teilnehmer sind von dieser Regelung ausgenommen.

WERTUNGSPRÜFUNGEN

48. WERTUNGSPRÜFUNGSSTART

48.1.2
ERHÖHUNG DER RUNDENZAHL (ASN-REGELUNG)
c) Stehender Start mit Gruppenaufstellung
Diese Startart ist bei einer Rallye 35 nicht zugelassen.

a) und b) Bei Rallyes 35 kann der zuständige, genehmigende Verband (ADAC, AvD, ADMV und DMV) nach sorgfältiger Prüfung in begründeten Ausnahmefällen eine Erhöhung der Rundenzahl um maximal eine weitere Runde genehmigen.

Diese Ausnahme muss in der Veranstaltungsausschreibung angegeben werden.

51. SUPER SPECIAL STAGE

Keine SUPER SPECIAL STAGES

SERVICE

56. SERVICEARBEITEN – ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

56.1 SERVICEARBEITEN

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

60. REMOTE SERVICE ZONEN (RSZ)

60.5 REIFENMONTAGEZONE (RMZ, ENGL.: TFZ)

Keine Anwendung bei Rallye 35

KRAFTSTOFF – BETANKUNG

61. TANKEN UND ABLÄUFE (ASN-Regelung)

61.1.1
Die Fahrzeuge dürfen grundsätzlich nur in den vom Veranstalter im Road Book und in der Veranstaltungsausschreibung vorgesehenen öffentlichen Tankstellen an den dort installierten Zapfsäulen direkt mit der Zapfpistole (ohne Zwischenstück) betankt werden.

62. KRAFTSTOFF (ASN-Regelung)

Es dürfen nur handelsübliche (Definition siehe DMSB-Handbuch, blauer Teil) Kraftstoffe (DIN EN 228) gem. Artikel 252-9 im Anhang J zum ISG mit max. 103 Oktan (DMSB-Handbuch, oranger Teil, S. 14f), sowie 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.

V3 BESTIMMUNGEN FÜR NATIONALE B RALLYES (RALLYE 70)

Die Veranstaltungen werden auf der Basis des RyR. 2026 V2 mit folgenden Änderungen durchgeführt:

1. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

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

2. DEFINITIONEN

2.5 CREW

Für die Teilnahme als Fahrer an einem Rallye-Wettbewerb mit dem Status Rallye 70 ist mindestens eine Nationale Lizenz der Stufe C des DMSB oder eines anderen der FIA angeschlossenen ASN (Motorsport-Föderation) erforderlich. Das Mindestalter der Teilnehmer liegt bei 17 Jahren (Stichtagsregelung).

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

Für die Teilnahme als Beifahrer an einem Rallye-Wettbewerb mit dem Status Rallye 70 ist mindestens eine Nationale Lizenz der Stufe C des DMSB oder Lizenz und Startgenehmigung oder eines anderen der FIA angeschlossenen ASN (Motorsport-Föderation) erforderlich. Das Mindestalter der Teilnehmer liegt bei Jahrgang 2011.

10. CHARAKTERISTIK DER VERANSTALTUNG

10.1.2
Die Dauer einer Rallye 70 ist auf einen Kalendertag begrenzt. Am Tag davor darf nur die freiwillige Dokumenten-, Technische Abnahme und eine freiwillige Besichtigung der Wertungsprüfungen stattfinden.

10.1.4
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.
Grundsätzlich dürfen maximal zwei Wertungsprüfungen als Rundkurs ausgeführt sein.
Unter Einhaltung der maximalen Distanz ist die Anzahl der Wertungsprüfungen freigestellt.

ZUGELASSENE FAHRZEUGE

12. ZUGELASSENE FAHRZEUGE UND KLASSENEINTEILUNG

12.1 ZUGELASSENE GRUPPEN

Bei Rallye 70 sind ausschließlich folgende Fahrzeuge zugelassen:
- Produktionswagen (Gruppe N) gemäß ISG Anhang J
- Fahrzeuge der Gruppe R gemäß ISG Anhang J, ausgenommen Rally1
- 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 technischem DMSB-Reglement, jedoch beschränkt auf die dort enthaltenen Divisionen 1, 2, 3, 4, 6, 7,8, 11, 12 und 16 bis 20
- Historische Fahrzeuge gemäß Bestimmungen des Anhang K zum ISG
- *Fahrzeuge gemäß Opel ADAM Cup Fahrzeuge gem. technischen Serienbestimmungen ADAC Rallye Cup 2019 inkl. Bulletins*
- *Fahrzeuge gemäß Opel e-Corsa Cup Fahrzeuge gem. technischen Serienbestimmungen ADAC Opel Electric Rally Cup 2025*
- *Fahrzeuge gemäß Rally6 gem. technischen Serienbestimmungen ADAC Rallye Junior Cup 2026*

12.2 MAXIMALE LEISTUNG

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

12.3

Fahrzeuge gemäß Anhang J zum ISG, jedoch eingeschränkt ohne die Fahrzeuge der Gruppe A über 2000ccm.
Fahrzeuge aller Gruppen nennen für die Veranstaltung entsprechend nachfolgender Tabelle:

Klasse	FIA-Gruppen
RC2	Rally2 (VR5) gem. 2026 Anhang J der FIA Art. 261
R-GT	Gruppe R-GT gem. 2019 oder 2026 Anhang J der FIA Art. 256
RC3	Rally3 (Saug-Motoren über 1390 ccm bis 2000 ccm und Turbomotoren über 927 ccm bis 1620 ccm) – homologiert ab 01.01.2021 gem. 2026 Anhang J der FIA Art. 260
RC4	Rally4 (Saug-Motoren über 1390 ccm bis 2000 ccm und Turbomotoren über 927 ccm bis 1333 ccm) - homologiert ab 01.01.2019 gem. 2026 Anhang J der FIA Art. 260, R3 (Saug-Motoren über 1600 ccm bis 2000 ccm und Turbomotoren über 1067 ccm bis 1333 ccm) - homologiert bis 31.12.2019 gem. 2019 Anhang J der FIA Art. 260 R3 (Turbomotoren bis 1620 ccm / nominal) - homologiert bis 31.12.2019 gem. 2019 Anhang J der FIA Art. 260D
RC5	Rally5 (Saug-Motoren bis 1600 ccm und Turbomotoren bis 1333 ccm) - homologiert ab dem 01.01. 2019 gem. 2026 Anhang J der FIA Art. 260 Rally5-Kit (Saug- oder Turbomotoren bis 1600 ccm) - homologiert ab dem 01.01.2024 gem. 2024 Anhang J der FIA Art. 260B Rally5 (Saug-Motoren bis 1600 ccm und Turbomotoren bis 1067 ccm) - homologiert vor dem 31.12.2018 gem. 2018 Anhang J der FIA Art. 260
RC6	*Rally6 (Turbomotoren bis 1620 ccm und Saug-Motoren bis 2000 ccm) gem. homologiert ab dem 01.01.2024 (FIA-Regularien in Entwicklung)* *Rally6 Fahrzeuge gem. technischen Serienbestimmungen ADAC Rallye Junior Cup 2026*

.

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

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

12.4

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

Klasse	**Gruppen/Divisionen/Hubraumklassen (national verbessert)**
NC 0	*S2000 Rally: 2.0 Saug Motoren gem. 2013 Anhang J der Art. 254A* *CTC/CGT Division 20 Gruppe R5-Fahrzeuge der Homologationsjahre 2011 bis inkl. 2018*
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. 2018 CTC/CGT Division 16 Homol.-jahre bis inkl. 2012 FIA Anhang K: Perioden E-K 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. 2018 CTC/CGT Division 12 über 1600 ccm bis 2000 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2018 CTC/CGT Division 19 Gruppe R3-Fahrzeuge der Homol.-jahre 2011 bis inkl. 2018 FIA Anhang K: Perioden E-K 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. 2018 CTC/CGT Division 11 bis 1600 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2018 CTC/CGT Division 12 über 1400 ccm bis 1600 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2018

	CTC/CGT Division 18 Gruppe R2-Fahrzeuge der Homol.-jahre 2011 bis inkl. 2018 FIA Anhang K: Perioden E-K 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. 2018 CTC/CGT Division 12 bis 1400 ccm Homol.-jahre 1982–inkl. 2018 CTC/CGT Division 17 Gruppe R1-Fahrzeuge der Homol.-jahre 2011 bis inkl. 2018 FIA Anhang K: Perioden E-K Klassen T, CT, GT, GTS über 1400 ccm bis 1600 ccm Opel ADAM Cup Fahrzeuge gem. technischen Serienbestimmungen ADAC Rallye Cup 2019 inkl. Bulletins
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. 2018 FIA Anhang K: Perioden E-K Klassen T, CT, GT, GTS bis 1400 ccm
NC E	*Opel e-Corsa Cup gem. techn. Serienbestimmungen ADAC Opel Electric Rally Cup 2025 Gruppe G-Elektro*

Klasse	**Gruppen/Leistungsgewichtsklassen (Seriennah)**
NC 6	Gruppe G LG - kleiner 9 („LG 0 und 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 4-6“)

* Abweichend zu den technischen Serienbestimmungen des ADAC Rallye Cup 2019 und des *ADAC Opel Electric Rally Cup 2025* ist der Reifenhersteller und der Typ der Reifen freigestellt. Alle weiteren Parameter der Räder (Art.2.7) müssen den Serienbestimmungen inkl. Bulletins entsprechen.

12.5 SONDERREGELUNGEN

Nicht zugelassen sind Fahrzeuge mit der Homologation B-262, B-264, B-275, B-276, B-277, B-279 und B-280.

Ehemalige Gruppe A CTC/CTG der Div. 7 mit seq. Getriebe werden eine Hubraumklasse hochgestuft.

Fahrzeuge der Gruppe F sind nur zugelassen, wenn dessen Getriebe den Ziffern 1.-6. der Allgemeinen Bestimmungen, Definitionen und Klarstellungen zu technischen Reglements 2026 Absatz 2.7 (DMSB-Handbuch, blauer Teil) entspricht.
Nicht zugelassen sind übliche sequenzielle Sportgetriebe gem. Ziffer 7 vorgenannter Bestimmungen.

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

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

NENNUNGEN

25. KLASSEN

25.2 KLASSENZUSAMMENLEGUNGEN (ASN-REGELUNG)

In den Klassen RC2 bis RC5 und *NCE* erfolgt keine Klassenzusammenlegung.
Wenn die Mindestzahl von drei zugelassenen Bewerbern in einer Klasse nicht erreicht werden kann, werden die Bewerber in dieser Klasse mit der/den nächst höheren Klasse/n zusammengelegt.
In den Klassen (national verbessert) *NC0* bis NC5 wird wie folgt zusammengelegt: mit der/den nächst höheren Klasse/n NC5-NC4-NC3-NC2-NC1-*NC0*
In den Klassen (seriennah) NC6 bis NC9 wird wie folgt zusammengelegt: mit der/den nächst höheren Klasse/n NC9-NC8-NC7-NC6
Die Klassenzusammenlegung wird in der geänderte Nennliste veröffentlicht.

WERTUNGSPRÜFUNGEN

48. WERTUNGSPRÜFUNGSSTART

48.1.2
ERHÖHUNG DER RUNDENZAHL (ASN-REGELUNG)
c) Stehender Start mit Gruppenaufstellung
Diese Startart ist bei einer Rallye 70 nicht zugelassen.

a) und b) Bei Rallyes 70 kann der DMSB nach sorgfältiger Prüfung in begründeten Ausnahmefällen eine Erhöhung der Rundenzahl um maximal eine weitere Runde genehmigen.

Diese Ausnahme muss in der Veranstaltungsausschreibung angegeben werden.

SERVICE

56. SERVICEARBEITEN – ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

56.1 SERVICEARBEITEN

Bei der Rallye dürfen die Arbeiten nur durch die Crew ausgeführt werden. Reparaturen mittels nicht im Fahrzeug befindlicher Ersatzteile und Werkzeuge sowie Arbeiten am Fahrzeug durch andere Personen führen zum Wertungsverlust. Ausgenommen davon die Regelung gem. Art. 60.5 Rädermontagezone.

60. REMOTE SERVICE ZONEN (RSZ)

RÄDERMONTAGEZONE (RMZ, ENGL.: TFZ)
In Ausnahmefällen kann der Veranstalter maximal eine (1) Reifenmontagezone (RMZ) gemäß RyR. 2026 Art. 60.5 vorsehen, die in der Veranstaltungsausschreibung angegeben werden muss.

KRAFTSTOFF– BETANKUNG

61. TANKEN UND ABLÄUFE (ASN-Regelung)

In Tankzonen und Remote-Tankzonen dürfen ausschließlich Fahrzeuge nachtanken, die über einen FT-Sicherheitstank (gem. Art. 253-14, Anhang J, ISG) verfügen sowie mit FIA-homologierten Tankanschlüssen – so genannte FIA- Ventile (z. B. der Firma Stäubli) – ausgestattet sind und über vorgenannte Ventile betankt und entlüftet werden. Eine Beantragung beim Veranstalter ist notwendig. Nur Kraftstoffe gemäß Art. 62 sind zulässig.

Fahrzeuge, die nicht 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 müssen an den in der Ausschreibung/ Road Book aufgeführten öffentlichen Tankstellen tanken.

Fahrzeuge in Kombination von Serientank und FIA-homologierten Tankanschlüssen sind nicht zugelassen.

62. KRAFTSTOFF (ASN-Regelung)

Es dürfen nur handelsübliche (Definition siehe DMSB-Handbuch, blauer Teil) Kraftstoffe (DIN EN 228) gem. Artikel 252-9 im Anhang J zum ISG mit max. 103 Oktan 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.

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

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

ANHANG I – FIA KONTROLLSTELLENSCHILDER

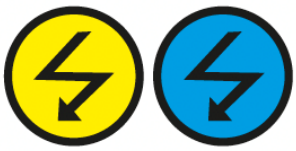
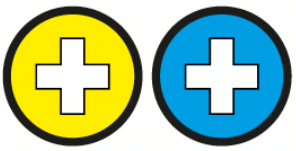
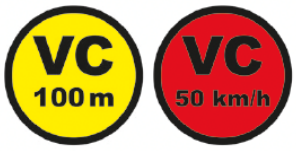
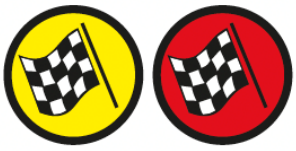
1. KONTROLLZONEN

CONTROL ZONE (diameter of signs: about 70cm) *ZONE DE CONTRÔLE (diamètre des panneaux de signalisation : 70 cm environ)*				
Direction of travel *Sens du parcours*	⇨	⇨		⇨
	YELLOW SIGNS Zone entry *PANNEAUX JAUNES* *Début de zone*	RED SIGNS Compulsory stop *PANNEAUX ROUGES* *Arrêt obligatoire*		BEIGE SIGNS End of zone *PANNEAUX BEIGES* *Fin de zone*
PASSAGE CONTROL ***CONTRÔLE DE PASSAGE***	←25 m min→	←25 m→		
TIME CONTROL ***CONTRÔLE HORAIRE***	←25 m min→	←25 m→		
TC AT SERVICE PARK ENTRANCE ***CH ENTREE PARC D'ASSISTANCE***	←5 m→	←5 m→		
TC AT SERVICE PARK EXIT ***CH SORTIE PARC D'ASSISTANCE***	←5 m→	←5 m→	Usually leads to RA and/or TZ *Mène généralement à une aire de ravitaillement et/ou une zone pneumatiques.*	
TIME CONTROL AND SS START ***CH ET DEPART D'ES***	←25 m min→	←50-200 m→ ←25 m→		
With optional Tyre Warming Zone ***Avec Zone de Chauffe des Pneus optionnelle***	←25 m min→	← 500 m min→ ← 100 m min→ ← 25 m→		
END OF SS ***FIN D'ES***	←100 m→	←min. 200m→ STOP ←25 m→		
COMPETITOR SAFETY (diameter of the signs: about 70cm) ***SECURITE DES CONCURRENTS (diamètre des panneaux : 70 cm environ)***				
RADIO POINT ***POINT RADIO***	←100 m→			
MEDICAL VEHICLE POINT ***VEHICULE MEDICAL***	←100 m→			
CHICANE ***CHICANE***	or		Signs at the entrance to the chicane *Panneaux placés à l'entrée de la chicane*	
VIRTUAL CHICANE ***CHICANE VIRTUELLE***	VC 300 m ←100 m→ VC 200 m ←100 m→ VC 100 m ←100 m→ VC 50 km/h ←150-200 m→			
SLOW ZONE ***ZONE DE RALENTISSEMENT***	SZ 300 m ←100 m→ SZ 200 m ←100 m→ SZ 100 m ←100 m→ SZ 30 km/h or SZ 50 km/h or SZ 70 km/h ←500-1000 m→			

OTHER FIA STANDARD RALLY SIGNS (diameter of the signs: about 70cm) *AUTRES PANNEAUX DE SIGNALISATION STANDARD DE LA FIA (diamètre des panneaux : 70 cm environ)*				
	WHITE SYMBOL ON YELLOW BACKGROUND *SYMBOLE BLANC SUR FOND JAUNE*	WHITE OR BLACK SYMBOL ON A BLUE BACKGROUND *SYMBOLE BLANC OU NOIR SUR FOND BLEU*		
TYRE MARKING / CHECKING ***MARQUAGE / VERIFICATION DES PNEUS***			One sign for all tyre operations *Un panneau pour toutes les opérations liées aux pneus*	
REFUELLING AREA ***AIRE DE RAVITAILLEMENT***			One sign for all refuel operations *Un panneau pour toutes les opérations liées aux ravitaillements*	
SERVICE AREAS ***AIRES DE SERVICE***			One sign for service operations *Un panneau pour toutes les opérations liées aux assistances*	
MEDIA ZONES ***ZONES MEDIAS***			One sign for media zones *Un panneau pour les zones réservées aux médias*	

Les distances devront être respectées dans toute la mesure du possible. *Distances shall be respected as near as practically possible.*

2. PANNEAUX DE SIGNALISATION STANDARD FIA — 2. FIA STANDARD SIGN BOARDS

TIME CONTROL ***CONTRÔLE HORAIRE*** Color of control zone entry: **YELLOW** Color of control: **RED** *Couleur de début de zone :* **JAUNE** *Couleur du contrôle :* **ROUGE**	**TYRE WARMING ZONE** ***ZONE DE CHAUFFE DES PNEUS*** Color: **BLUE** *Couleur :* **BLEU**	**SS START** ***DEPART D'ES*** Color: **RED** *Couleur :* **ROUGE**
RADIO POINT ***POINT RADIO***  Color of the warning: **YELLOW** Color of the point: **BLUE** *Couleur de l'avertisseur :* **JAUNE** *Couleur du point :* **BLEU**	**MEDICAL VEHICLE POINT** ***VEHICULE MEDICAL***  Color of the warning: **YELLOW** Color of the point: **BLUE** *Couleur de l'avertisseur :* **JAUNE** *Couleur du point :* **BLEU**	**CHICANE** ***CHICANE*** Color: **YELLOW** *Couleur :* **JAUNE**
VIRTAL CHICANE ***CHICANE VIRTUELLE***  Color of distance countdown: **YELLOW** Color of control: **RED** *Couleur de décompte de distance :* **JAUNE** *Couleur du contrôle :* **ROUGE**	**SLOW ZONE** ***ZONE DE RALENTISSEMENT*** Color of distance countdown: **YELLOW** Color of control: **RED** *Couleur de décompte de distance :* **JAUNE** *Couleur du contrôle :* **ROUGE**	**FLYING FINISH LINE** ***LIGNE D'ARRIVEE LANCEE***  Color of control zone entry: **YELLOW** Color of control: **RED** *Couleur de début de zone :* **JAUNE** *Couleur du contrôle :* **ROUGE**

STOP CONTROL ***CONTRÔLE STOP*** Color: **RED** *Couleur : **ROUGE***	**PASSAGE CONTROL** ***CONTRÔLE DE PASSAGE*** Color of control zone entry: **YELLOW** Color of control: **RED** *Couleur de début de zone : **JAUNE*** *Couleur du contrôle : **ROUGE***	**BEGIN OF MEDIA ZONE** ***DEBUT DE LA ZONE MEDIAS*** Color: **BLUE** *Couleur : **BLEU***
BEGIN OF SERVICE AREA ***DEBUT DE L'AIRE D'ASSISTANCE*** Color: **BLUE** *Couleur : **BLEU***	**BEGIN OF REFUELLING AREA** ***DEBUT DE L'AIRE DE RAVITAILLEMENT*** Color: **BLUE** *Couleur : **BLEU***	**BEGIN OF TYRE MARKING/CHECKING ZONE** ***DEBUT DE LA ZONE MARQUAGE/ VERIFICATION PNEUS*** Color: **BLUE** *Couleur : **BLEU***
	END OF ZONE ***FIN DE LA ZONE*** Color: **BEIGE** *Couleur : **BEIGE***	

ANHANG II - STANDARD-DOKUMENTE

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

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

1. VERANSTALTUNGSAUSSCHREIBUNG

Jede Veranstaltung muss eine Veranstaltungsausschreibung erstellen (ISG Artikel 3).
Eine elektronische Version des Entwurfs der Veranstaltungsausschreibung muss dem DMSB gemäß dem DMSB-Rallyereglement zur Genehmigung eingereicht werden.
Innerhalb von 2 Wochen nach dem Erhalt des Entwurfs wird der DMSB den Veranstalter über eventuell notwendigen Änderungen informieren und die Veröffentlichung der Ausschreibung genehmigen.
Die Ausschreibung muss an alle Bewerber und Offiziellen der Veranstaltung verteilt werden.

1. Vorstellung

1.1. Präambel

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

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

Zusätzliche Veranstaltungsinformationen werden im Rallye Guide veröffentlicht.
Den FIA International Sporting Code, die 2026 FIA Regional Rally Championships Sporting Regulations sowie internationale Ergänzungen sind erhältlich auf der FIA-Website (www.FIA.com).
Das DMSB – Rallye-Reglement 2026, Ergänzungen sowie die allgemeinen Bestimmungen des Veranstaltungsreglement sind erhältlich auf der DMSB – Website (www.DMSB.de)

1.2. Streckenbeschaffenheit

1.3. Streckenlänge der Wertungsprüfungen und Streckenlänge der gesamten Veranstaltung.

2. Organisation

2.1. Meisterschaften und Titel zu denen die Rally gewertet wird.

2.2. Registernummer des DMSB

2.3. Veranstalter – Name, Adresse und Kontaktdaten

2.4. Organisationskomitee

2.5. Sportkommissare

2.6. DMSB-Delegierte und DMSB Beobachter

2.7. Offizielle

2.8. Rallyezentrum (HQ), Ort und Kontaktdetails

3. Programm in chronologischer Reihenfolge ggf. Örtlichkeit

	Ort	Datum	Zeit
Nennbeginn			
Nennschluss bei vergünstigtem Nenngeld			
Nennschluss			
Pressekonferenz vor der Rallye (optional)			
Veröffentlichung der Nennliste			
Versand der Nennbestätigungen			
ROAD-BOOK-Ausgabe			
Beginn der Besichtigung			
Ende der Besichtigung			
Öffnung des Serviceparks (optional)			
Dokumentenabnahme (Prüfung der Dokumente, Ausgabe der Startnummern, Rallyeschilder, Serviceunterlagen und sonstiger Unterlagen)			
Technische Abnahme für Teilnehmer am Shakedown (optional)			
Technische Abnahme			
Nennschluss Mannschaften			
Ausgabe des Trackingsystems (optional)			
Shakedown (optional)			
Fahrerbesprechung (optional)			
Aushang der geänderten Nennliste und der Startliste für die Etappe 1.			
Startpark Öffnung (optional)			
Startpark Schließung (optional)			
Start Etappe 1 – 1. Fahrzeug			
Ziel Etappe 1 – 1. Fahrzeug			
Aushang der Startliste für die Etappe 2.			
Start Etappe 2 – 1. Fahrzeug			
Ziel der Veranstaltung – 1. Fahrzeug			
Technische Schlusskontrolle			Nach Zielankunft
Aushang der vorläufigen Endergebnisse			
Aushang der Endergebnisse			Nach Ablauf der Protestfristen und gemäß Entscheidung der Spokos
Siegerehrung (optional)			

4. Nennungen

4.1. Nennungsschluss

4.2. Nennungsbedingungen

4.3. Maximal Anzahl von Bewerbern und Klasseneinteilung

4.4. Fahrzeuge gem. Anhang I/ISG

4.5. Fahrzeuge gem. nationalen techn. DMSB-Bestimmungen

4.6. Nenngelder / Nenngeldpakete

4.7. Zahlungsbedingungen
4.8. Nenngelderstattung
5. Versicherung und Haftungsausschluss
5.1. Versicherungsschutz, Service-Fahrzeuge, Haft- pflicht-Versicherung
5.2. Haftungsausschluss
5.3. Freistellung von Ansprüchen des Fahrzeugeigentümers
5.4. Verantwortlichkeit, Änderung der Ausschreibung, Absage der Veranstaltung
6. Startnummern und Werbung
6.1. Verbindliche Veranstalterwerbung
6.2. Freiwillige Veranstalterwerbung
7. Reifen
7.1. Bestimmungen für Reifen, die während der Rallye verwendet werden dürfen.
7.2. Bestimmungen für Reifen, die während der Besichtigung verwendet werden dürfen – falls notwendig
7.3. Gesetzlichen Bestimmungen für Deutschland.
8. Besichtigung der Wertungsprüfungen
8.1. Regelungen für die Anmeldung
8.2. Nationale Regelungen, Maximale Geschwindigkeit auf Wertungsprüfungen
8.3. Ablaufbeschreibung für die Besichtigung
9. Dokumentenabnahme
9.1. Dokumente, die vorgelegt werden müssen:
9.2. Abnahmezeitplan
10. Technische Abnahme, Markierungen und Plombierungen
10.1. Abnahme, Ort und Zeit
10.2. Dokumente, die vorgelegt werden müssen
10.3. Abnahmezeitplan
10.4. Spritzlappen (ISG Anhang J Artikel 252.7.7)
10.5. Fenster (ISG Anhang J Artikel 253.11)
10.6. Fahrersicherheitsausrüstung
10.7. Geräuschbestimmungen
10.8. Spezielle nationale Bestimmungen
10.9. Installation des Safety Tracking System (wenn zu- treffend)
11. Andere Abläufe und Bestimmungen
11.1. Show-Start, Bestimmungen und Reihenfolge
11.2. Zielbestimmungen (nur wenn vom DMSB-Rallye-Reglement abweichend)
11.3. Erlaubte Vorzeit
11.4. Super Special Stage Bestimmung und Reihenfolge (wenn zutreffend)
11.5. Spezielle Abläufe und Aktivitäten
11.6. Offizielle Zeit während der Veranstaltung
12. Kennzeichnung der Offiziellen und der Sport- warte

13. Siegerehrung
14. Schlussabnahme
    14.1. Schlussabnahme, Ort und Zeitpunkt, wer muss vom Team anwesend sein.
    14.2. Protestgebühren
    14.3. Berufungsgebühren

Anhang 1 Strecken- und Zeitplan (außer Rallye 35/70)

2. BULLETINS

Bulletins, sind definiert im Artikel 2.1 des DMSB Rallye Reglements.

Sie werden herausgegeben:

- vom Veranstalter bis zum Beginn der Dokumenten-Abnahme. Sie müssen beim DMSB bzw. bei Rallyes 35 der jeweiligen Sportabteilung (ADAC, AvD, DMV und ADMV) zur Genehmigung eingereicht werden, es sei denn, es handelt sich um Änderungen der Streckenführung oder um Änderungen bezüglich der Besichtigungsmöglichkeiten der Wertungsprüfungen

oder

- von den Sportkommissaren der Veranstaltung während des Wettbewerbs, es sei denn es handelt sich um Änderungen der Streckenführung, für die der Rallyeleiter Bulletins ausgeben kann. Solche Änderungen müssen jedoch den Sportkommissaren mitgeteilt werden.

Die Bulletins müssen nummeriert und datiert sein. Diese Bulletins *sollten* auf gelbem *Hintergrund dargestellt* und an der (den) offiziellen Aushangtafel(n) veröffentlicht werden.

Es ist vorgeschrieben, die Bewerber elektronisch über die Veröffentlichung eines Bulletins zu benachrichtigen.
Unabhängig von der Art der Veröffentlichung müssen die Bewerber (oder die Crew) den Erhalt *elektronisch oder durch ihre Unterschrift* bestätigen.

Ein Bulletin darf nur veröffentlicht werden, nachdem es vom DMSB genehmigt oder von den Sportkommissaren herausgegeben wurde.

Veranstaltung: XYZ Rally — Datum: 08.04.2026 — DMSB Reg.Nr.: RY-16815/24

Bulletin Nr. 1 — Datum/Uhrzeit: 08.04.2026 – 15.00 Uhr

Von: Sportkommissare

An: Alle Teilnehmer

Max Mustermann Vorsitzender der Sportkommissare	XYZ Sportkommissar	ABC Sportkommissar

2. RALLY GUIDE

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

Art.	Überschriften	VA*	RG
1	Einführung und Begrüßung: Vorstellung der wichtigsten Offiziellen	-	X
	„Dieses Dokument hat keine regulative Bedeutung – Nur zur Info“	-	X
2	Kontaktdaten		
	a) **Permanente Kontaktdaten**:	X	-
	Postanschrift, Telefon und Fax	X	-
	E-mail und Internetadresse	X	-
	Name der Offiziellen	X	X
	b) **Rally HQ Kontaktdaten:**	**X**	**X**
	Adresse, Telefon und Fax	X	X
	Rallyebüro, Öffnungszeiten	X	X
	c) **Media Kontaktdaten**	-	X
3	**Programm und wichtige Termine**		
	- Zeitplan vor dem Veranstaltungstermin	X	X
	- Zeitplan am Veranstaltungstermin	X	X
4	**Nennungsdaten**		
	Meisterschaften und Titel zu der die Rallye gewertet wird	X	-
	Nenngelder	X	-
	besondere Nennungspakete	X	-
5	**Serviceparks und Remote Service Zonen**		
	Informationen über die Serviceparks	-	X
	Einrichtungen im Servicepark	-	X
	Servicepark Inhalt – siehe List am Ende dieser Tabelle	-	X
6	**Funk:** Kontaktdaten des Verantwortlichen, ggf. der genehmigenden Behörde	-	X
7	**Reifen:** Informationen über die Bestimmungen / Verfügbarkeit	X	X
8	**Einfuhr von Fahrzeugen und Ersatzteilen:** Nationale Gesetze/Entzollung/Agenturen	-	X
9	**Gästebetreuung**		
	Kontaktdaten des Verantwortlichen	-	X
	Agentur für die Gästebetreuung	-	X
12	**Hotels**		
	Hotelliste	-	X
	Kontaktdetails für Reservierungen	-	X
Art.	**Überschriften**	**VA***	**RG**
11	**Besichtigung der Wertungsprüfungen:** GPS tracking, Startnummer, Bestimmungen	X	X
12	**Technische Abnahme - Plombierung**		
	Datum und Zeitraum, individuelle Abnahmezeiten	X	X
	Notwendige Vorbereitungen von der Abnahme	-	X
	Ggf. Abholung und Rückgabe des Tracking Systems	X	X
	Schlussabnahme, Datum und Zeitpunkt, Örtlichkeiten	X	X
13	**Shakedown**: Allgemeine Information und Zeitplan		
	(Länge, Beschaffenheit, Entfernung zum Servicepark, etc.)	X	X
14	**Startablauf:** Programm und Anweisungen	X	X
15	**Zielablauf:** Program und Anweisungen	X	X
16	**PR Aktivitäten:** Rally Shows etc.	-	X
17	**Presse**		
	Kontakt vor der Rallye	-	X
	Akkreditierungskriterien - Anmeldeschluss	-	X
	Akkreditierung vor Ort – Ort und Öffnungszeiten	-	X
	Presseraum – Ort und Öffnungszeiten	-	X
	Pressekonferenzen – Ort und Zeit	X	X
	Teams' Pressekontaktdetails	-	X
	Zu erwartende Berichterstattung (TV + Radio, Zeiten, Kanal und Frequenzen)	-	X

18	**Ausweise und Durchfahrtsscheine**		
	Beschreibung der verschiedenen Ausweise und Durchfahrtsscheine – welcher Ausweis gewährt welchen Zugang	-	X
19	**Medizinische Hilfe und wichtige Nummern**		
	Notrufnummer	-	X
	Telefonnummern von:	-	X
	- Krankenhäuser im Rallyegebiet	-	X
	- Polizei	-	X
	- Abschleppdiensten	-	X
	- Apotheken	-	X
20	**Liste von nützlichen Fakten und Dienstleistungen**		
	Klima	-	X
	Zeitzone	-	X
	Währung	-	X
	Mietwagenfirmen	-	X
	Fluggesellschaften und nächster Flughafen	-	X
	Copy Shop	-	X
	Mobiltelefon (Miete und Dienstleistungen)	-	X
	Sicherheitsfirmen	-	X
	Taxis	-	X

Anhang:
Der Veranstalter kann sich folgender Formulare bedienen:
Hotelreservierung
Reservierung von Fläche im Servicepark
Presseakkreditierung
Registrierung für das Abfahren der Wertungsprüfungen
Bestellformular für zusätzliches Material
Anmeldung Tankzone
Durchlaufliste Technische Abnahme

Anhänge **Anmerkung: Das Format der Anhänge steht im Ermessen des Veranstalters**	**VA**	**RG**
Titel		
Zeit- und Streckenpläne		
Alle Etappen	X	X
Zeit- und Streckenpläne im Vergleich zum Vorjahr	-	X
Besichtigungszeitplan	X	X
Karten (DIN A4)		
Übersichtskarten (jede Etappe)	-	X
Karten der Wertungsprüfungen und Karten für die Besichtigung	-	(optional)
Karten für das Shakedown (wenn notwendig)	-	X
Stadtpläne mit Markierung des HQ, Servicepark, Krankenhäuser etc)	-	X
Bordbuch oder Straßenkarten, Stadtpläne für die Fahrten:		
Vom Flughafen zum HQ		
Zwischen HQ und Servicepark	-	X
Vom Servicepark zum Shakedown	-	X
Vom Shakedown zum Servicepark	-	X
Zwischen HQ und Technischer Abnahme	-	X
Zwischen Servicepark und Technischer Abnahme	-	X
Zwischen Servicepark und zusätzlichen Tankzonen	-	X
Zwischen Servicepark und Remote Service Zonen	-	X
Zwischen HQ and Pressezentrum	-	X
Zeichnungen und Pläne		
Technische Abnahme und Lautstärkemessung	-	X
Installation des Tracking System	-	X
Remote Service Zonen	-	X
Rally HQ	-	X
Startbereich	-	X
Zielbereichs	-	X
Servicepark mit individuellen Serviceflächen	-	X

3. ZEITPLAN

Start Tag 1					Samstag, 08. April 2017		
ZK TC	Ort Location	WP SS km	Verbindung Liason km	Total km	Sollzeit target time min	1. Fahrzeug 1st car h	
0	START (Service OUT, Laichingen					**08:00**	Sektion 1
TZ 1	Tankzone/Refuel Nächste Tankzone/Distance to next refuel	(25,8)	(41,9)	(67,7)			
1	Reutti		19,5	19,5	**0h30**	08:30	
	WP/SS 1 Amstetten I	13,4			*(0h30)*	***08:33***	
2	Machtolsheim		17,0	30,3	**0h35**	09:08	
	WP/SS 2 Machtolsheim I				*(0h03)*	***09:11***	
2A	Regrouping **IN**		5,4	17,8	**0h15**	09:26	
2B	Regrouping **OUT** - Service **IN**				0h20	09:46	
Service A (EDEKA Service Park, Laichingen					**0h25**		
2C	Service OUT					10:11	

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

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

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

4. ROAD BOOK (BORDBUCH)

Diese Richtlinien für das Bordbuch gelten grundsätzlich für alle internationalen und nationalen Rallyes. Für Veranstalter mit FIA-Prädikaten gelten die entsprechenden FIA-Bestimmungen.

1. Format

- Ein Bordbuch im Format DIN A5 (5 Zeichen pro Seite) ist empfohlen, jedoch ist auch die Größe DIN A4 (bis zu 10 Zeichen pro Seite) zulässig.
- Die Bindung sollte einer starken Beanspruchung standhalten. Es sollte so gebunden sein, dass sich die Seiten um 360° umschlagen lassen.
- Der Druck kann doppelseitig erfolgen. In diesem Fall sollte aber mindestens Papier von 90 g/m² verwendet werden.
- Die Seiten für Verbindungsstrecken und Wertungsprüfungen müssen nicht farblich unterschieden werden. Diese Unterscheidung erfolgt durch eine Schattierung der Spalte „Richtung“. Wahlweise können farbige Seiten verwandt werden.

2. Inhalt des Bordbuches

- Am Anfang des Bordbuches muss eine Seite mit Zeichen- und Abkürzungserklärungen sein. Diese müssen bei internationalen Rallyes mindestens in Deutsch und in Englisch sein.
- Der Strecken-/Zeitplan der gesamten Rallye sowie die Telefonnummern des Rallyezentrums und der Not- dienste müssen in jedem Bordbuch enthalten sein.
- Referenzpunkte zum Einstellen der Wegstreckenzähler müssen angegeben sein.
- Das Bordbuch enthält Skizzen (oder Fotos) vom Rallyezentrum und Servicepark sowie bei Bedarf vom Start-/Zielbereich, Sammelkontrollen, Parc Fermé, Kontrollstellen, WP-Starts usw. Die Wiederholung der Pläne für jeden Service ist nicht notwendig.
- Wenn Strecken wiederholt gefahren werden (z. B. zwei identische Streckenabschnitte) sollte der Veranstalter aus ökonomischen Gründen die Bordbuchseiten nur einmal drucken. In diesem Fall müssen im Kopf der Seiten die alle unterschiedlichen Zeitkontrollen, Wertungsprüfungsnummer und Sektionsnummer angegeben werden. Für die zweite Runde muss eine eindeutige Referenz angeben werden: „zurück zur Seite X“. Jede Abweichung zwischen zwei Passagen (z. B. am Ende eines Tages) müssen eindeutig dargestellt werden.
- Eine Karte pro Wertungsprüfung beinhaltet:
    - den Maßstab
    - die Nordrichtung
    - die Besichtigungsstrecke
    - die Alternativstrecke
    - Standorte von Start und Ziel und allen Rettungs- punkten
    - Alternativstrecken (Umleitung bei Abbruch einer Wertungsprüfung) werden als Kartenskizzen oder Bordbuch-Zeichen angegeben und am Ende des Bordbuchs als Anhang eingeheftet.
- Fotografien der Kontrollstellen können im Bordbuch dargestellt werden.
- Das Bordbuch kann, vorzugsweise auf der Rückseite, ein "SOS"-Zeichen und ein grünes „OK“-Zeichen im Format DIN A4 (eventuell gefaltet) enthalten. Die Einbindung dieser Zeichen in das Bordbuch liegt im Ermessen des Veranstalters.
- Verhalten bei Unfällen

3. Aufbau der Seiten

- Folgende Angaben müssen im Kopf jeder Seite enthalten sein (Kursiv und unterstrichen: freigestellt):
- Abschnitt (Bezeichnung des Abschnitts von ZK/WP "X" bis ZK "Y")
- Etappe/Leg (Nummer der Etappe)
- Sektion/Section (Nummer der Sektion)
- Zeit/Fahrzeit - Time/Time allowed (Fahrzeit für den Abschnitt in Minuten)
- Schnitt/Average (Durchschnittsgeschwindigkeit des Abschnitts in km/h)
- Entfernung/Distance (Länge des Abschnitts in km)
- Seite/Page (Jede Seite muss nummeriert sein; die Seitenzahl ist durchlaufend innerhalb des Bordbuches; kann eventuell auch an einer anderen Stelle des Bordbuchs eingefügt sein)
- eventuell Wertungsprüfung (Nummer, Name, Länge der Wertungsprüfung)

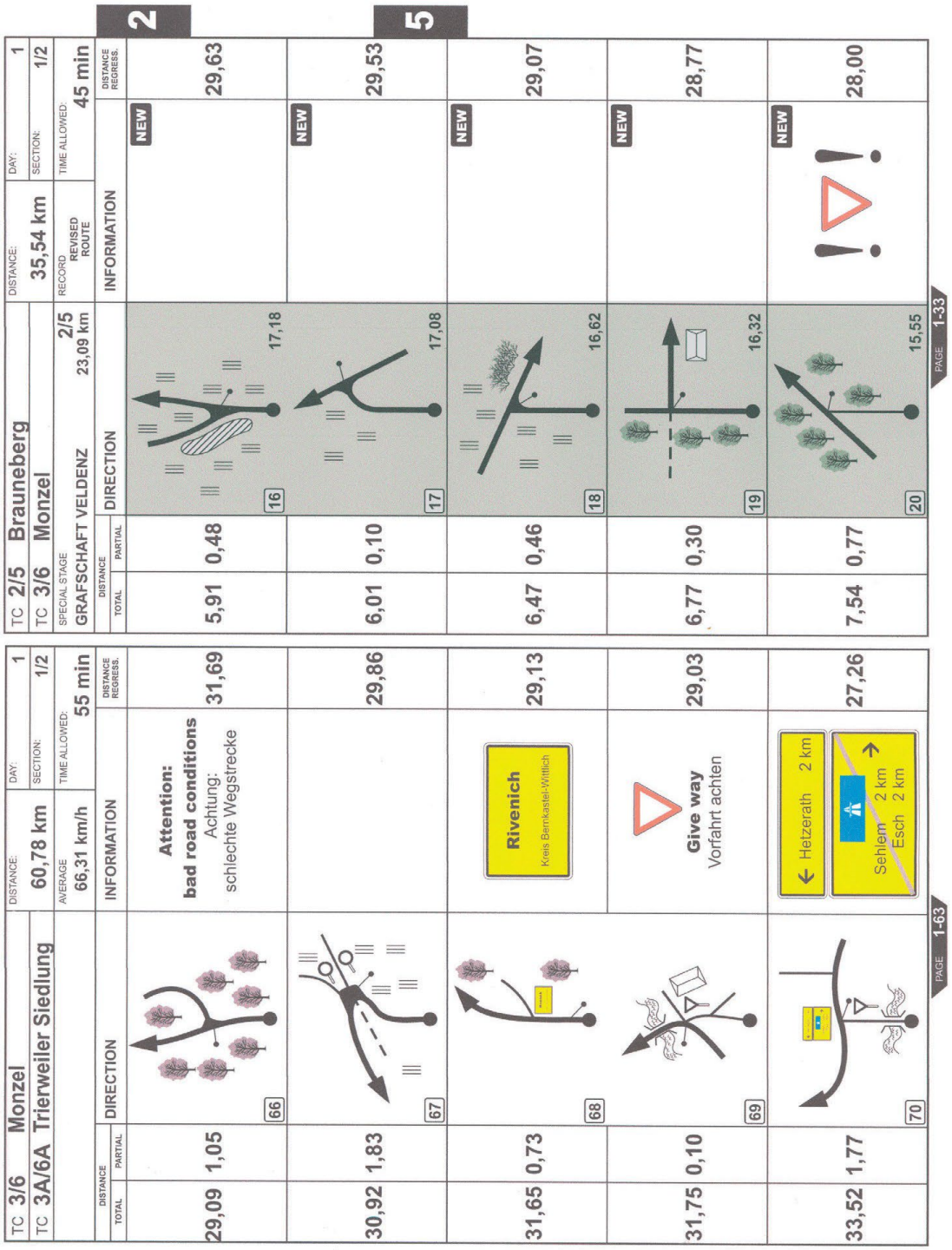
- Die Seite enthält folgende Spalten:
- Entfernung (km) - gesamt (Distance - total)
- Entfernung (km) - Teil (Distance - partial)
- Richtung (Direction)
- Belag (Surface)
- Information (Information)
- verbleibende Kilometer (Distance regressive)
- Die Nummer der Wertungsprüfung soll am Seitenrand gedruckt werden, damit die entsprechenden Seiten schnell gefunden werden können. Wenn doppelseitig gedruckt wird soll die WP-Nummer jeweils am äußeren Rand gedruckt werden. Die WP-Nummer soll nur auf den Seiten erscheinen, die die Symbole für der WP beinhalten.
- Das Bordbuch wird von oben nach unten gelesen.
- Die Nummerierung der Bordbuch-Zeichen beginnt am Beginn jedes Abschnitts wieder bei 1.
- Jeder Abschnitt beginnt auf einer neuen Seite entweder mit der Zeitkontrolle oder mit dem WP-Start. Nach dem WP-STOP Zeichen erfolgt kein Seitenwechsel. Die Kartenskizze der Wertungsprüfung wird als erste Seite eines Abschnitts eingefügt. Diese muss enthalten: Start, Ziel und STOP sowie bei Rundkursen die Fahrtrichtung und die Rundenzahl. Sie sollte enthalten: den Maßstab, die Himmelsrichtung, die Rückführungsstrecke beim Abfahren der Wertungsprüfung, die Hauptfunkposten und eventuelle Rettungsstationen.

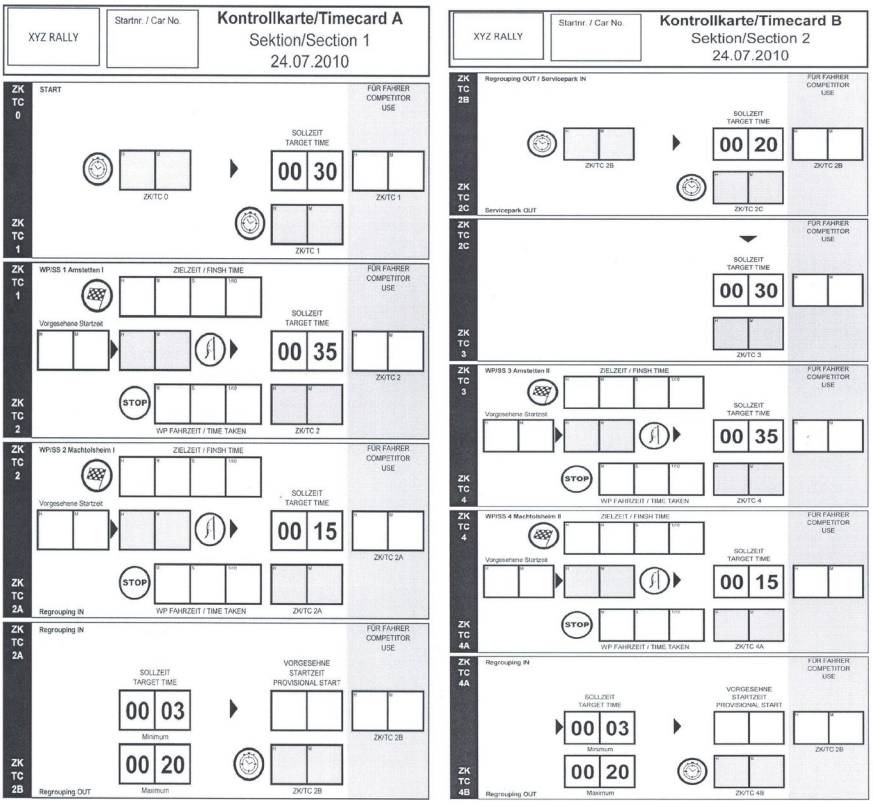
4. Bordbuch-Zeichen und Informationen

- Die einzelnen Bordbuch-Zeichen in der Spalte "Richtung" werden nummeriert und durch einen horizontalen Strich voneinander getrennt. Bei Bordbuch-Zeichen, die nicht weiter als 200 m auseinander liegen, entfällt der horizontale Strich. Die Blickrichtung in jeder Zeichnung ist von unten.
- Werden unterschiedliche Varianten in der Strichstärke der Bordbuch-Zeichen verwendet, so ist darauf zu achten, dass damit nur Haupt- und Nebenstraßen gekennzeichnet werden, nicht die zu folgende Richtung.
- Wechsel in der Straßenoberfläche (von Asphalt auf Schotter, von Schotter auf Asphalt) müssen in der Spalte "Belag" markiert werden.
- Zusätzliche Hinweise zur besseren Orientierung wie
- z.B. Ortseingangsschilder, Straßennamen, einzeln stehende Gebäude usw. sollten in der Spalte „Information“ enthalten sein.
- Die Zeitkontrollen, Start und Ziel von Wertungsprüfungen, STOP und Durchfahrtskontrollen werden in der Spalte „Information“ mit Reproduktionen der Standard-Kontrollstellenschilder gekennzeichnet. Die Position der Schilder (Kontrolle) ist zusätzlich im Bord- buch-Zeichen zu markieren. Gleiches gilt für Servicezonen, Reifenmarkierungszonen und ggf. Tankzonen.
- Wenn ein Abschnitt mit einer Wertungsprüfung beginnt, wird die Entfernung zwischen der Zeitkontrolle und dem Start der Wertungsprüfung in dem Informationsfeld der Zeitkontrolle in der unteren rechten Ecke in Meter angegeben.
- Die GPS Daten vom Start und vom Ziel jeder Wertungsprüfung, der Sammelkontrollen und der Service-parks müssen angeben werden. Sie müssen in Grad, Minuten und Dezimalen einer Minute angeben werden,
- Die Positionen zusätzlicher Krankenwagen bzw. Rettungsstationen sind durch die entsprechenden Symbole in der Spalte "Information" darzustellen.
- Bei Abzweigen müssen die eingezeichneten Schilder in die tatsächliche Richtung zeigen.
- Angegebene Schilder, die nicht in die Richtung zeigen, in die gefahren werden soll, müssen durchgestrichen sein.
- Richtungsangaben, die in natura nicht erkennbar sind, werden in Klammern angegeben.
- Stellen, die besondere Aufmerksamkeit erfordern, werden mit 1, 2 oder 3 Ausrufungszeichen gekennzeichnet.
- Rettungsausfahrten sind im Bordbuch (und in der Natur) zu kennzeichnen.
- Tankstellen gemäß Art. 58 RR müssen im Bordbuch aufgeführt werden
- Hauptfunkposten müssen im Bordbuch-Zeichen und als Information mit folgendem Zeichen angegeben werden.

5. Allgemeines

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





6. STANDARD NENNUNGSFORMULAR

Wird vom DMSB herausgegeben

7. NENNLISTEN

8.1 NENNLISTE

Die Nennliste muss folgende Informationen beinhalten:

- Die zugeteilte Startnummer
- Der vollständige Name des Bewerbers, wie er in der Bewerber-Lizenz steht (keine Nationalität)
- Der vollständige Name des Sponsors, wie er in der Sponsor-Lizenz
- Name des Fahrers/Beifahrers und dessen Nationalität (laut Fahrerlizenz)
- Marke und Modell des gemeldeten Fahrzeugs
- Klasse und Gruppe des gemeldeten Fahrzeugs
- Den Prioritätsstatus des Fahrers bei der FIA. Die Reihenfolge, der nicht prioritären Fahrer bleibt dem Veranstalter überlassen.

8.2 GEÄNDERTE NENNLISTE

Wird eine Nennliste nach der ersten Veröffentlichung, der Dokumentenabnahme und/oder der Technischen Abnahme geändert, muss eine "GEÄNDERTE NENNLISTE" mit Datum und Uhrzeit der Veröffentlichung veröffentlicht werden

8. STARTLISTEN UND ERGEBNISSE DER RALLYE

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

9.1 SHOW START & ETAPPE 1/SEKTION 1

Startliste für den Show-Start

- Erstellt nach der Dokumentenabnahme und der Technischen Abnahme
- Unterzeichnet vom Rallyeleiter nach der Genehmigung durch die Sportkommissare und zur in der Veranstaltungsausschreibung aufgeführten Zeit ausgehängt
- Aufführung der Startzeiten (oder zumindest der Abstände zwischen den Fahrzeugen) für alle Bewerber

oder

Startliste für Etappe 1 - 1 Sektion 1 ZK0 (SSS->Super Special Stage)

- Erstellt nach der Dokumentenabnahme und der Technischen Abnahme
- Unterzeichnet vom Rallyeleiter nach der Genehmigung durch die Sportkommissare und zur in der Veranstaltungsausschreibung aufgeführten Zeit ausgehängt
- Aufführung der Startzeiten für alle Bewerber - diese können paarweise sein
- ggf Fußnote "Vorbehaltlich einer erneuten Technischen Abnahme für Fahrzeug(e) Nr. ..."

und/oder

Startliste für Etappe 1 ZK 0 (keine SSS) oder Starliste für Etappe 1 – Sektion 2

- Erstellt nach der Dokumentenabnahme und der Technischen Abnahme
- Unterzeichnet vom Rallyeleiter bei der 1. Sitzung der Sportkommissare und zur in der Veranstaltungsausschreibung aufgeführten Zeit ausgehängt
- Aufführung der Startzeiten für alle Bewerber
- Ggf. Fußnote "Vorbehaltlich einer erneuten Technischen Abnahme für Fahrzeug(e) Nr. ..."

9.2 JEDE ETAPPE DER RALLYE (ausgenommen letzter Etappe)

Startliste für Etappe 2 / Etappe 3

- Erstellt durch den Rallyeleiter mit Kenntnis der Sportkommissare
- Unterzeichnet vom Rallyeleiter und zur in der Veranstaltungsausschreibung angeführten Zeit veröffentlicht
- Schließt ausgefallene Teams ein, die ihren endgültigen Ausfall nicht gemeldet haben
- Ggf. Fußnote "Vorbehaltlich einer erneuten Technischen Abnahme für alle ausgefallenen Fahrzeuge, die gemäß Art. 55"

9.3 LETZTE ETAPPE DER RALLYE

Vorläufiges Endergebnis

- Beinhaltet alle Bewerber, die die letzte Etappe beendet haben.
- Unterzeichnet vom Rallyeleiter nach Genehmigung durch die Sportkommissare und zur in der Veranstaltungsausschreibung aufgeführten Zeit veröffentlicht.
- Die folgenden Fußnoten müssen hinzugefügt werden (falls zutreffend):
  - „vorbehaltlich der Ergebnisse der Schlussabnahme“ (für die Gesamtwertung)
  - „vorbehaltlich der Ergebnisse der Routine-Kraftstoffanalysen für die folgenden Fahrzeuge: .
  - „vorbehaltlich weiterer Überprüfungen durch den DMSB für Fahrzeug Nr “
  - „vorbehaltlich der Entscheidung der Sportkommissare für Fahrzeug Nr “
  - „vorbehaltlich des Ergebnisses einer vollständigen Motorenüberprüfung für Fahrzeug Nr „

Endergebnis

- Beinhaltet alle Bewerber, die in der Startliste aufgeführt sind
- alle Bewerber, die die Rallye beendet haben,
- alle Bewerber, die nicht gestartet sind mit DNS (did not start) gekennzeichnet sind,
- alle ausgefallenen Bewerber, die mit "DNF" (did not finish) gekennzeichnet sind,
- alle Bewerber, die vom Rallyeleiter aus der Wertung genommen wurden, gekennzeichnet mit "DNC", (did not classify)
- alle disqualifizierten Teilnehmer, die mit "DSQ" (disqualified) gekennzeichnet sind,

- Genehmigt, unterzeichnet von den Sportkommissaren und veröffentlicht nach dem Ende der Protestfrist, abgeschlossener Schlussabnahme und eventuelle Sportkommissars-Entscheidung(en) nach der Veröffentlichung der vorläufigen Endergebnisse (Anm.: Beachten Sie die 60/30-Minuten-Frist, innerhalb derer die Absicht, Berufung einzulegen, eingereicht werden kann).
- Die folgenden Fußnoten müssen hinzugefügt werden (falls zutreffend):
    - „vorbehaltlich der Ergebnisse der Routine-Kraftstoffanalysen für die folgenden Fahrzeuge: . .
    - „vorbehaltlich weiterer Überprüfungen durch den DMSB für Fahrzeug No “
    - „vorbehaltlich einer möglichen Berufung durch den Bewerber des Fahrzeugs Nr…. gegen die Entscheidung der Sportkommissare“
    - „vorbehaltlich des Ergebnisses einer vollständigen Motorenüberprüfung für Fahrzeug Nr „

ANHANG III - SICHERHEIT

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

5.1 Allgemeines

Die Anwendung der nachfolgenden Bestimmungen ist verpflichtend, sie müssen jedoch nicht in der Rallye-Ausschreibung veröffentlicht werden.
Jedem Veranstalter ist es erlaubt, zusätzliche Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit der Zuschauer und der Crews einzuführen.
Der Rallyeleiter ist für die Anwendung dieser Bestimmungen verantwortlich.
Für Läufe zur FIA World Rally Championship ist die Anwesenheit eines FIA-Sicherheitsbeauftragten und eines Medizinischen Beauftragten der FIA vorgeschrieben.
Für alle anderen FIA-Meisterschaftsläufe kann eine FIA-Sicherheitsbeauftragter und/oder ein Medizinischer Beauftragter der FIA benannt werden; in einem solchen Fall entsprechen deren Aufgaben und Rechte denen wie in den Wettbewerbsbestimmungen für die FIA World Rally Championship (nachfolgend „WRC“ bezeichnet).

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

5.2 Sicherheitsplan und Administration

5.2.1
ES MUSS EIN SICHERHEITSPLAN ERSTELLT WERDEN, DER DIE NACHFOLGENDEN PUNKTE BEINHALTET:
- Den Ort des Rallyezentrums (Rallyeleitung)
- Die Namen der verantwortlichen Personen:
  - Rallyeleiter
  - Stellvertretende Rallyeleiter
  - Medizinischer Einsatzleiter
  - Leiter der Streckensicherung
  - Für Sicherheit zuständige Sicherheitsbeauftragte für jede Wertungsprüfung
- Adressen und Telefonnummern der verschiedenen Sicherheitsdienste:
  - Polizei
  - Krankenhäuser
  - Ärztlicher Rettungsdienst
  - Feuerwehren
  - Abschleppdienste
  - Rotes Kreuz (oder ähnliche Einrichtung)
- Die komplette Streckenführung mit detaillierten Verbindungs-Abschnitten.
- Den Sicherheitsplan für jede Wertungsprüfung mit Aufführung aller wichtiger Offiziellen, Rettungsdienste für diese Wertungsprüfung, Telefonnummern usw. sowie eine detaillierte Karte der Wertungsprüfung.
- Der Veranstalter und der Rallyeleiter müssen für jede Wertungsprüfung eine Alternativstrecke vorsehen, die bei einem Abbruch verwendet wird (siehe 5.4.2.6).

ASN-Regelung
Für Rallyes mit dem Status Nat. A und Rallye 70 und 35, wird ein Sicherheitsplan gem. Art. 5.2.1. vorgeschrieben. Der Sicherheitsplan ist durch den Veranstalter im DMSBnet hochzuladen.

5.2.2
IM SICHERHEITSPLAN MÜSSEN INSBESONDERE DIE PROBLEME AUFGEFÜHRT SEIN, DIE SICH IN DEN NACHFOLGENDEN BEREICHEN ERGEBEN KÖNNTEN:
- Sicherheit der Zuschauer
- Sicherheit der teilnehmenden Teams
- Sicherheit der Offiziellen und Sportwarte der Veranstaltung.

Er muss weiterhin beinhalten:

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

5.2.3
Für den Fall eines Massenunfalls oder mehrere Unfälle, welche die Möglichkeiten der Rettungsdienste Vor-Ort überschreiten, sollte vorab Kontakt mit der Person aufgenommen werden, die für den Notfallplan, gemäß gesetzlicher Bestimmungen des betreffenden Landes, verantwortlich ist.
Die ausgewählten Krankenhäuser müssen bis spätestens 15 Tage vor der Rallye schriftlich kontaktiert werden mit der Bitte, dass die Notaufnahmen in Bereitschaft versetzt werden.

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

5.2.4
LEITER DER STRECKENSICHERUNG
In der Rallye-Ausschreibung wird ein Leiter der Streckensicherung benannt. Er ist Mitglied des Organisationskomitees und arbeitet bei der Erstellung des Sicherheitsplanes mit.
Während der Rallye steht er in ständigem Kontakt mit der Rallyeleitung, dem Medizinischen Einsatzleiter und den Starts der verschiedenen Wertungsprüfungen (per Telefon oder Funk).
Er ist für die Anwendung und Ausführung des Sicherheitsplanes verantwortlich.
Bei allen Veranstaltungen müssen zwischen den Wertungsprüfungen und der Rallyeleitung zwei verschiedene Kommunikationsmöglichkeiten z.B. Funk und Telefon vorhanden sein.

5.2.5
SICHERHEITSBEAUFTRAGTER FÜR DIE WERTUNGSPRÜFUNG
Für jede Wertungsprüfung gibt es einen Sicherheitsbeauftragten, der den Leiter der Streckensicherung unterstützt.
Der Sicherheitsbeauftragte für die Wertungsprüfung ist für die Überprüfung der Wertungsprüfung und deren Übereinstimmung mit dem Sicherheitsplan vor Durchfahrt des 0-Fahrzeuges verantwortlich.

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

5.2.6
SICHERHEITSBEAUFTRAGTER FÜR DIE ZUSCHAUER
Der Beauftragte für Zuschauersicherheit sollte zum Sicherheitsplan beitragen, insbesondere zu den Abschnitten welche die Sicherheit der Zuschauer und die Zuschauerlenkung betreffen.

Bei der Veranstaltung wird der Sicherheitsbeauftragte für die Zuschauer jede Wertungsprüfung nach einem festgelegten Zeitplan befahren, um eventuelle Probleme festzustellen/zu beseitigen.

ASN-Regelung: Die Benennung eines Sicherheitsbeauftragten für die Zuschauer ist freigestellt, seine Aufgaben können auch der Leiter der Streckensicherung oder der Sicherheitsbeauftragte für die Wertungsprüfung übernehmen.

5.2.7
OFFIZIELLE UND STRECKENPOSTEN
Der Veranstalter muss sicherstellen, dass die Offiziellen sich in Ausübung ihrer Aufgaben keinerlei Gefahren aussetzen.
Es liegt in der Verantwortung des Veranstalters sicherzustellen, dass die Offiziellen in dieser Beziehung entsprechend geschult sind.
Das Personal sollte entsprechende Kennzeichnungen (Tabards) tragen. Die empfohlenen Farben sind:
* Streckenposten: Orange
* Sicherheitsbeauftragter: Orange mit weißem Streifen und Text
* Kontrollstellenleiter: Blau mit weißem Streifen und Text

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

5.3 Beschreibung der Elemente für Sanitäts- und Rettungsdienste

5.3.1
ALLGEMEINES
Die eingesetzten Sanitäts- und Rettungsdienste sollten den Vorschriften dieses Kapitels entsprechen. Sie müssen weiterhin den gesetzlichen Bestimmungen jedes betroffenen Landes entsprechen. Diese Vorschriften haben für alle internationale Veranstaltungen Gültigkeit. Für die FIA Rallye-Weltmeisterschaft sind die nachfolgend aufgeführten Vorschriften strikt vorgeschrieben. Die Vorschriften finden keine Anwendung für private Tests.
Bei allen internationalen Veranstaltungen hat die FIA das Recht, die Umsetzung der Sanitätsdienst zu jeder Zeit zu überprüfen.

5.3.2

PERSONAL

In der Rallyeleitung

Ein Medizinischer Einsatzleiter oder sein Stellvertreter:
Beide müssen eine Genehmigung des ASN haben und unterliegen der Verantwortung des Rallyeleiters. Ihre Namen müssen in der Rallye-Ausschreibung aufgeführt sein.
Der Medizinische Einsatzleiter ist weisungsbefugt und ist verantwortlich für alle medizinischen Dienste bei der Rallye, einschließlich der Extrication Teams hinsichtlich deren Benennung, regelmäßiger Trainings und Einsätze, und über alle Rettungseinsätze einschließlich der Bergemaßnahmen. Folglich sind alle Ärzte und Sanitäter, einschließlich der Personen, die direkt oder indirekt vom ASN benannt sind, von seinen Entscheidungen betroffen.
Die Veranstalter sind verpflichtet, ihm alle Materialien und Unterlagen zur Verfügung zu stellen, die zur Ausübung seiner Pflichten erforderlich sind. Die notwendigen Unterlagen für das Training des Personals der Rettungsteams ist von der FIA auf Anfrage per E-Mail an **medical@fia.com** erhältlich.
Ein stellvertretender Medizinischer Einsatzleiter kann benannt werden, um ihn zu unterstützen und bestimmte Aufgaben zu übernehmen oder auch um ihn in einem Fall höherer Gewalt zu ersetzen.
Außergewöhnliche Umstände ausgenommen, hält sich der Medizinische Einsatzleiter während einer Veranstaltung immer in der Rallyeleitung auf, um die Absprachen und die Zusammenarbeit mit dem Rallyeleiter bei einem Unfall zu erleichtern. Er kann zeitweise von einem Stellvertreter vertreten werden. Es muss jederzeit möglich sein, mit diesem in Kontakt zu treten.

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

Leiter der Rettungskräfte
Für eine Rallye muss der ASN einen Leiter der Rettungskräfte ernennen, der verantwortlich ist für die Verwaltung und Einteilung der einzelnen Rettungsteams für die entsprechenden Einsatzfahrzeuge. Der Leiter der Rettungskräfte kann auch eine operative Funktion ausüben. Im Falle eines Einsatzes auf einer Wertungsprüfung ist der Leiter der Rettungskräfte und/oder der Leiter des jeweiligen Rettungsteams verantwortlich für die allgemeine Sicherheit an der Unfallstelle sowie die Führung und Kontrolle, Brandbekämpfung und technische Rettung im Rahmen der Einsätze. Der Einsatzleiter und die Leiter der einzelnen Rettungsteams müssen Erfahrung in Einsatzleitung, Führung und Kontrolle, technische Rettung, Brandbekämpfung und Rettung haben und/oder über bedeutende Erfahrung in Motorsport-Rettung verfügen. Der Leiter der Rettungskräfte wird ernannt gemäß den Bestimmungen der Artikel 2.8.2.4 und 2.8.2.5 des Anhangs H.

ASN-Regelung
Bei allen Veranstaltungen ist der Einsatz eines Leiters der Rettungskräfte aufgrund der bereits vorhandenen Hierarchien im Rettungswesen freigestellt.

Vor der Veranstaltung:
Der Medizinische Einsatzleiter ist verantwortlich für den medizinischen Teil des Sicherheitsplanes oder für den Medizinischen Sicherheitsplan, genauso wie der Rallyeleiter und der Leiter der Streckensicherung.
Er muss mit ausreichender Vorlaufzeit zusammen mit dem Leiter der Streckensicherung und/oder dem Rallyeleiter alle Wertungsprüfungen mit einem Fahrzeug besichtigen, das dem Medizinischen Interventionsfahrzeug ähnlich ist, um die entsprechenden Positionen für den Start und die Zwischenpunkte zu bestimmen und um sicherzustellen, dass alle medizinischen Einrichtungen sowie die Sicherheitseinrichtungen korrekt und gemäß Vorschriften positioniert sind.
Er muss die Eignung und die Qualität der Rettungswagen, des Rettungshubschraubers und der Feuerwehreinheiten bestätigen.
Es muss genauestens überprüfen, dass die Ausrüstung und das Material in den medizinischen Fahrzeugen und den Rettungswagen in perfektem betriebsfähigem Zustand sind.
Er muss überprüfen, dass bei keinem Medikament das Ablaufdatum überschritten ist.
Er ist verantwortlich für die Aufnahmefähigkeit und die Qualität der für die Abdeckung der Rallye bestimmten Krankenhäuser. Er muss, falls möglich, höchstens ein oder zwei Krankenhäuser bestimmen, die für die Fahrer und Beifahrer genutzt werden. Diese Krankenhäuser können eine FIA-Genehmigung erhalten und für zukünftige nationale, regionale und FIA-Veranstaltungen einen Bezugspunkt darstellen.

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

Nach der Veranstaltung:
Innerhalb von zwei Wochen nach der Rallye muss der Medizinische Einsatzleiter einen Bericht an die FIA, zu Händen des Medizinischen Delegierten und der Medizinischen Kommission, über alle medizinischen Interventionen bei Fahrern, Offiziellen und Zuschauern schicken. In diesem Bericht müssen die Sachverhalte zu den Zwischenfällen oder Unfällen, der zeitliche Ablauf der Interventionen, die vorläufige Diagnose, die Behandlung sowie die ärztliche Weiterversorgung beschrieben sein.

ASN-Regelung
Unfälle mit Personenschäden sind vom betroffenen Teilnehmer umgehend über die Online-Unfallanzeige auf der DMSB-Website www.dmsb.de der zuständigen Versicherung zu melden.
Darüber hinaus muss der vor Ort behandelnde Arzt den medizinischen Unfallbericht vollständig ausgefüllt direkt -oder über den Vorsitzenden der Sportkommissare - per E-Mail an **unfallmeldung@dmsb.de** übermitteln. Nach dem Versand per E-Mail ist der Bericht zu vernichten.
Darüber hinaus ist ein DMSB-Incident-Report anzufertigen.

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

5.3.3
INTERVENTIONSFAHRZEUGE
Ihre Aufgabe ist es, folgendes zum Unfallort zu bringen:
- einerseits, das notwendige medizinische Rettungsgerät;
- andererseits, die notwendige technische Ausrüstung.

Es werden zwei Lösungen empfohlen:

1) Zwei unterschiedliche Fahrzeuge, eines für das „medizinische“ Team, eines für das „technische“ Team.
Das medizinische Interventionsfahrzeug führt mit:
- ein medizinisches Team in Übereinstimmung mit Artikel 5.3.2;
- eine medizinische Ausrüstung in Übereinstimmung mit Anlage 3.

Das technische Interventionsfahrzeug führt mit:
- ein technisches Team, das in den Abläufen und Techniken für die Bergung von Verletzten geschult ist, mit einer Ausrüstung gemäß Anlage 3,
- zwei 4kg Feuerlöscher mit geschultem Bediener,
- geeignete Kommunikationsmittel zur Aufrechterhaltung des Kontakts mit der Rallyeleitung,
- eine Warnsirene,
- geeignete Kennzeichnung,
- ein Satz grundlegender Ausrüstung, wie vom Medizinischen Einsatzleiter in Abstimmung mit dem Obmann der Technischen Kommissare auf Grundlage von Anlage 7 (Extrication) und 3 (Extrication mit Schneidewerkzeug) festgelegt;

2) Ein Fahrzeug, das die „medizinischen“ und „technischen“ Aufgaben in einer Einheit vereint.
Dieses führt an Bord mit:
- die gesamte Ausrüstung, die für eine technische Intervention vorgesehen ist;
- medizinisches Personal (mit mindestens 3 Personen, die in der Bergung und der Bedienung der technischen Ausrüstung geschult sind) und Ausrüstung, wie für eine medizinische Intervention vorgesehen.

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

Die Fahrzeuge sollten dem Gelände angepasst sein und schnell in die Wertungsprüfung einfahren können. Die Anzahl der Fahrzeuge wird aufgrund der Art, der Länge und der Schwierigkeit der betreffenden Wertungsprüfung bestimmt.
Für die Interventionsfahrzeuge kann je nach Art des Geländes ein Sicherheitskäfig empfohlen werden und es wird allen Insassen empfohlen, einen Helm zu tragen.
In allen Fällen sollte der am Start der Wertungsprüfung stationierte Arzt (oder bei Zwischenpunkten der in Wiederbelebungsmaßnahmen geschulte Sanitäter) als erster am Unfallort ankommen.

5.3.4
FÜR WIEDERBELEBUNGSMASSNAHMEN EINGERICHTETER KRANKENWAGEN
Krankenwagen mit Einrichtung für die Behandlung vitaler Beeinträchtigungen, sei es im Bereich neurologischer Probleme, Atmungsproblemen oder Kreislaufproblemen. Das Team besteht aus einem Fahrer, einem in Wiederbelebungsmaßnahmen geübten Arzt und/oder Sanitäter, der auch der Fahrer sein kann.

5.3.5
EINHEIT FÜR DIE BEHANDLUNG/WIEDERBELEBUNGSMASSNAHMEN
Die Auswahl der Ausrüstung unterliegt der örtlichen Vorlieben und Praxis. Das gesamte Personal muss mit der Verwendung der ausgewählten Ausrüstung vertraut und entsprechend geschult sein.
Die Medical Centers und die Einheiten zur Wiederbelebung sind insbesondere gedacht für die Behandlung von Personen, die im Rahmen des betreffenden Motorsport-Wettbewerbs eine Verletzung erlitten haben. Es kann jedoch auch erforderlich werden, einzelne Personen, Fahrer, Teammitglieder, Offizielle und Zuschauer mit allgemein medizinischen Problemen behandeln zu müssen.
Sie müssen demzufolge so ausgestattet sein, dass auch allgemeine Krankheiten behandelt werden können, unabhängig davon, ob diese das Ergebnis einer Verletzung sind oder nicht (Ausrüstung ausgewählt vom und unter der Verantwortung des Medizinischen Einsatzleiters). Besondere

Aufmerksamkeit muss auch den örtlichen medizinischen Bedingungen geschenkt werden, unabhängig davon, egal ob diese mit klimatischen Bedingungen (zum Beispiel ein medizinisches Problem aufgrund von Hitze oder Kälte) zusammenhängen oder nicht.

5.3.6

KRANKENWAGEN

Ein Krankenwagen gemäß gesetzlichen Bestimmungen des entsprechenden Landes mit Ausrüstung zum Transport von Verletzten, mit oder ohne Arzt an Bord. Bei dem Transport eines Verletzten, der beatmet werden muss, wäre die Anwesenheit eines in dieser Disziplin geübten Arztes notwendig.

ASN-Regelung

Bei allen Veranstaltungen wird am Start jeder Wertungsprüfung ein Rettungswagen Typ C nach DIN EN1789 und die Anwesenheit eines in Notfallmedizin geschulten Arztes vorgeschrieben.

5.3.7

RETTUNGSHUBSCHRAUBER

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

In jedem Fall sollte der an der Rettung und Versorgung beteiligte Arzt Kenntnisse in Wiederbelebung beherrschen. Er kann unterstützt werden von einem fähigen Notfallsanitäter. Gegebenenfalls sollte der Hubschrauber für Einsätze in unwegsamem Gelände ausgerüstet sein.

Er sollte für die gesamten Dauer des Wettbewerbs ausschließlich für die Rallye reserviert sein.
Der Veranstalter wird auf die FIA Richtlinien hingewiesen: "Die Organisation von Helikoptern für die Flugsicherheit" sowie Artikel 5.5.3 d.

5.3.8

KOMMUNIKATIONSMITTEL

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

5.4 SICHERHEIT FÜR ZUSCHAUER

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

5.4.1

LEHRFILM (FÜR ALLE VERANSTALTUNGEN EMPFOHLEN)

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

5.4.2

ÜBERWACHUNG DER ZUSCHAUER

a) Es müssen Vorkehrungen gemäß Beschreibung in Artikel 5.4.5 getroffen werden, um die Zuschauer zu warnen und gegebenenfalls sicherzustellen, dass Zuschauer in Gefahrenzonen aus diesen Bereichen entfernt werden.
b) Alle Gefahrenzonen müssen im Sicherheitsplan aufgeführt sein. Der Veranstalter muss lange vor Ankunft der Zuschauer Gefahrenzonen in Übereinstimmung mit dem Sicherheitsplan kennzeichnen und absperren, falls erforderlich in Zusammenarbeit mit den örtlichen Sicherheitskräften.
c) Der Rallyeleiter sollte die Empfehlungen des Leiters der Streckensicherung sowie der Fahrer der 0-Fahrzeuge (und der Sicherheitsbeauftragten der FIA sowie des Medizinischen Delegierten der FIA, wenn vor Ort) in Betracht ziehen, um sicherzustellen, dass eine Wertungsprüfung abgesagt wird, sofern gefährliche Umstände vorhanden sind.
d) Wenn an einer Wertungsprüfung oder einer Super Special Stage eine große Anzahl an Zuschauern erwartet wird, müssen diese durch besondere Sicherheitsvorkehrungen wie zum Beispiel Reifenbarrieren, Strohbällen usw. geschützt werden. Hier sollte eine Zuschauerzone eingerichtet werden.

e) Während der Öffnung der Wertungsprüfung für die Teams (zwischen dem 0-Wagen und vor dem Schlusswagen) müssen die Zuschauer daran gehindert werden, auf den WP-Strecken zu laufen.
f) Gleiches gilt für den Zugang der Zuschauer über den Start oder das Ziel in die Wertungsprüfung.
g) Auf den Wertungsprüfungen und an allen Zugangspunkten müssen Sicherheitshinweise an die Zuschauer ausgegeben werden.
h) Während der Wertungsprüfung muss zur Zuschauersicherheit eine angemessene Zahl an Streckenposten oder örtlichen Sicherheitskräften (Polizei, Militärpersonal, usw.) anwesend sein.
i) Die Streckenposten sollten eine eindeutig erkennbare Jacke gemäß Empfehlungen in Artikel 5.2.6 tragen.
j) Die Wertungsprüfungen und ihr Zeitplan müssen so angelegt sein, dass die Zuschauerbewegungen von einer Wertungsprüfung zu einer anderen sicher erfolgen können.
k) Der Zugang für Zuschauer an die Wertungsprüfung sollte auf die ausgewiesenen Zuschauerzonen beschränkt sein.
l) Zuschauerzonen sollten wie im Sicherheitsplan beschrieben mit Flatterband, Zwiebelsack oder Zaun markiert und begrenz werden. Diese Zonen sollten nur in Bereichen mit ausreichend Abstand zur Wertungsstrecke angelegt werden.
m) Sperrzonen sollten entsprechend gekennzeichnet sein.
n) Rettungswege sollte durch geeignetes Personal im gesamten Bereich freigehalten werden, um die Durchfahrt von Einsatzfahrzeugen zu ermöglichen.
o) Alle Rettungswege sollten entsprechend gekennzeichnet sein.
p) Sollten besondere Media-Parkplätze in der Nähe von Media-Zonen eingerichtet sein, ist geeignetes Personal einzusetzen um die Fotografen bei ihrer Arbeit zu unterstützen und um zu verhindern, dass Zuschauer diese Bereiche betreten.
q) Zuschauerzonen sollten wie im Sicherheitsplan beschrieben mit Flatterband, Zwiebelsack oder Zaun markiert und begrenzt werden. Wo notwendig sollten diese Zonen möglichst weit Weg von der Wettbewerbsstrecke sein um die Zuschauer in sicheren Bereichen zu halten.

ASN-Regelung
Bei allen Veranstaltungen sind die Maßnahmen freigestellt.

5.4.3
NACHTANKEN UND SERVICE
Bei Nachtanken oder Service muss der Veranstalter sicherstellen, dass entsprechende Maßnahmen ergriffen werden, um die Zuschauer in einem geeigneten Abstand von eventuell gefährlichen Tätigkeiten zu halten. Die Richtlinien des DMSB (www.dmsb.de) zur Einrichtung von Tank-/und Servicezonen sind anzuwenden.

5.4.4
SICHERHEITSFAHRZEUGE
Alle Sicherheitsfahrzeuge, seien es Zuschauer-Sicherheit, 000,00 oder Schlusswagen werden als Sicherheitsfahrzeuge bezeichnet. Das einzige Fahrzeug, was als 0-Fahrzeug bezeichnet wird ist das Fahrzeug mit einer einzelnen 0 auf beiden Seiten. Andere Fahrzeuge werden als Offizielle Fahrzeuge bezeichnet.
a) Alle Sicherheitsfahrzeuge und deren Besatzung müssen klar gekennzeichnet und identifizierbar sein.
b) Jede Besatzung sollte seine Verbindung mit den anderen Sicherheitsfahrzeuge und der Rallyeleitung haben. Es wird ein separater Funkkanal empfohlen, um alle Sicherheitsfahrzeuge mit der Rallyeleitung zu verbinden.
c) Alle Sicherheitsfahrzeuge sollten in einer dem Fahrzeug und der Strecke angemessenen Geschwindigkeit die Wertungsprüfungen befahren. Zu keiner Zeit sollte die Fahrweise dazu führen, dass die Crew, Offizielle oder Außenstehende gefährdet werden.
d) Sicherheitsfahrzeuge sollten ausschließlich die Unterlagen des Veranstalters nutzen (Sie sollten keinen Aufschrieb verwenden).
e) Sicherheitsfahrzeuge sollten sich immer an Ihren Zeitplan halten und sicherstellen, dass dieser eingehalten wird, um eventuelle Verzögerungen im Ablauf der Veranstaltung zu vermeiden.
f) Jedes Sicherheitsfahrzeug muss mit Warnleuchten auf dem Dach, einer Sirene und einer Sprechanlage ausgerüstet sein. Das 0-Fahrzeug kann darauf verzichten, eine Sirene wird jedoch empfohlen.
g) Die Veranstaltungen sollten mindestens ein Zuschauer-Sicherheitsfahrzeug und ein 0-Fahrzeug einsetzen.

h) An den Sicherheitsfahrzeugen des Veranstalters (0-Fahrzeuge) müssen auf der Haube sowie auf den beiden Vordertüren ein jeweils 36x50cm großes Schild mit den Nummern 000, 00 oder 0 und das Wort SAFETY (oder SECURITE) angebracht sein.
i) Die Sicherheitsfahrzeuge müssen mit einer Geschwindigkeit gefahren, die es erlaubt, Probleme zu erkennen, und sie müssen bereit sein anzuhalten und Probleme zu lösen, falls erforderlich.

5.4.4.1
SICHERHEITSFAHRZEUGE 000 / 00
a) Idealerweise sollten die Sicherheitsfahrzeuge 000 und 00 Fahrzeugen sein, die angemessen ausgestattet sind um sicherzustellen, dass sie für diese Aufgabe unter allen Bedingungen erfüllen können. Das gewählte Fahrzeug sollte sich nach dem Einsatzort und den Anforderungen richten.
b) Die Crew sollte keine feuerfeste Kleidung und keine Helme tragen.
c) Die Crew der Sicherheitsfahrzeuge 000 und 00 müssen eine gewissen Rallye-Erfahrung haben.
d) Es muss ein Kommunikationsweg zwischen allen Sicherheitsfahrzeugen und der Rallyeleitung bestehen, um gemeinsam die Geschehnisse hinsichtlich Zuschauerbewegungen und -positionen abarbeiten zu können.
e) Wenn ein Tracking System eingesetzt wird, sollten diese Fahrzeuge ebenfalls damit ausgestattet sein.

5.4.4.2
0-FAHRZEUG
a) Als ein 0-Fahrzeug *ist* ein für Rallye vorbereitetes Fahrzeug *einzusetzen*. Die Sicherheitseinrichtungen sollten im Rahmen der Technischen Abnahme überprüft werden.
b) Die Crew unterliegt den gleichen Bestimmungen wie die Teilnehmer hinsichtlich notwendiger Kleidung, Helm, FHR etc..
c) Das 0-Fahrzeug muss nicht im Ziel sein, wenn das erste Fahrzeug startet.
d) Es sollte nur eine Crew eingesetzt werden, von der mindestens ein Mitglied Erfahrung in der Sicherheit von Rallyeveranstaltungen hat. Der Fahrer des Fahrzeuges sollte eine aktuelle Lizenz besitzen oder in der Vergangenheit im Besitz einer Lizenz gewesen sein.
e) Das 0-Fahrzeug darf weder von einem FIA-gesetzten Fahrer (1./2. Priorität und Priorität A/B) noch von einem zuvor ausgefallenen Teilnehmer gefahren werden
f) Das 0-Fahrzeug sollte ausschließlich die Unterlagen (Bordbuch, Sicherheitsplan u.a.) des Veranstalters nutzen. Die Crew sollten keinen Aufschrieb verwenden. Sie sollten jederzeit in der Lage sein anzuhalten um Abweichungen und Probleme mit Zuschauern zu erkennen.

5.4.4.3 Schlusswagen
Nach dem letzten Bewerber muss ein Schlusswagen jede Wertungsprüfung durchfahren. Auf diesen Fahrzeugen muss auf der Haube und den beiden Türen jeweils ein 36 cm x 50 cm großes Schild mit einer Zielflagge angebracht sein.

ASN-Regelung
Die Beifahrer der Sicherheitsfahrzeuge 00 – 000 müssen im Besitz einer Sportwartelizenz LS-B oder LS-A bzw. Rallyeleiter sein. Die Namen der Beifahrer inkl. entsprechende Sportwarte-Lizenznummer sind in der Ausschreibung zu veröffentlichen.
Die Fahrer müssen mindestens im Besitz einer DMSB Nationalen Lizenz der Stufe C oder RaceCard sein.
Fahrer und Beifahrer des 0-Fahrzeuges müssen im Besitz einer gültigen DMSB Fahrer- oder Sportwartlizenz – möglichst Leiter der Streckensicherung (Rallye) Stufe A oder B bzw. Rallyeleiter - sein.
Fahrerlizenzen müssen mindestens die gleiche Lizenzstufe haben, wie sie für die Teilnahme an der Veranstaltung erforderlich wäre.
Schwerwiegende Verstöße und Unfälle von Fahrern der Sicherheitsfahrzeuge werden von den Sportkommissaren dem DMSB gemeldet.
Bei allen Veranstaltungen ist die Kennzeichnung des Schlusswagens freigestellt.

5.4.5
INFORMATION
Hauptsächlich an die Zuschauer gerichtete Informationen werden über verschiedene Mittel erteilt:
- Printmedien, Radio und Fernsehen,

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

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

5.4.6
SANITÄTSDIENST
Wenn der Veranstalter Zuschauerzonen einrichtet, muss ein Sanitätsdienst vorgesehen werden. Auch wenn der Sanitätsdienst für die Zuschauer von einer anderen Organisation durchgeführt wird, unterliegt er der Verantwortung des Medizinischen Einsatzleiters der Veranstaltung.

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

5.5 SICHERHEIT DER TEILNEHMENDEN TEAMS

5.5.1
EINSATZ DER SICHERHEITSDIENSTE

a) Am Start einer jeden Wertungsprüfung (einschließlich Shakedown, wenn durchgeführt):
- Ein oder mehrere Medizinische Interventionsfahrzeug/e sollte/n an jedem Posten direkt bei dem technischen Interventionsfahrzeug (Extrication Team, Befreiung, Brandbekämpfung, usw.) stationiert sein.
- Jedes technische Interventionsfahrzeug sollte mit einem Leiter der Rettungskräfte oder Teamleiter besetzt sein.
- 1 Rettungswagen mit Einrichtung für Wiederbelebungsmaßnahmen.
- Gegebenenfalls ein Krankenwagen für den Transport.
- ein Arzt mit Kenntnissen in Wiederbelebung, mit Erfahrung in der prähospitalen Behandlung von Unfallopfern und ausgebildet in der Bergung von Verunglückten,
- ein oder sogar zwei Rettungsassistenten, die in Bergung ausgebildet sind,
- zwei 4 kg Feuerlöscher mit geschultem Feuerwehrmann,
- angemessene Ausrüstung für eine ständige Verbindung mit der Rallyeleitung.

Die vorgenannten Fahrzeuge sollten nach dem Startpunkt, in Sichtweite und in einem Abstand von höchstens 150 Metern zum Startpunkt. Der Startpunkt selbst sollte geändert werden, wenn dies erforderlich ist, um die korrekte Positionierung Positionierung dieser Fahrzeuge zu ermöglichen.

ASN-Regelung
Bei Rallyes mit dem Status Nat. A muss am Start jeder Wertungsprüfung ein Medical Intervention Car (MIC) mit der medizinisch/technischen Ausrüstung gemäß Ausstattungsrichtlinie MIC (veröffentlicht unter www.dmsb.de vorhanden sein. Bei Rallye 70 und Rallye 35 muss am Start jeder Wertungsprüfung ein mit mindestens zwei im Bergen aus Fahrzeugen geschulten Personen besetztes, geeignetes Fahrzeug mit folgender Ausrüstung vorhanden sein
- Rundumleuchte
- Funk-/Kommunikationsmittel
- mind. 4 x 6 kg Feuerlöscher
- Abschleppseil
- Brechstange
- Gurtmesser
- Ölbindemittel
- Besen

Für alle Veranstaltungen gilt:
Bei Wertungsprüfungen, die überwiegend durch Waldgebiete führen, muss am Start ein Fahrzeug mit zusätzlichen Löschmitteln vorhanden sein.
Wenn Fahrzeuge mit Elektroantrieb zugelassen sind, hat der Veranstalter mindestens ein Fahrzeug mit HV geschultem Personal (mind. 2 Personen, davon mindestens ein Sportwart mit Zusatzbefugnis Stufe orange und ein Sportwart mit Zusatzbefugnis Stufe gelb) gemäß der Ausstattungsrichtlinie für Streckensicherungsfahrzeuge Elektro, veröffentlicht unter www.dmsb.de oder alternativ die DMSB E-Staffel) einzusetzen. Das Fahrzeug sollte sich jeweils in der Nähe derjenigen Wertungsprüfung befinden, auf der sich die Elektrofahrzeuge bewegen, es muss ein ständiger Funk-/Telefon Kontakt mit der Rallyeleitung vorhanden sein.
Bei Wertungsprüfungen mit einer Länge von mehr als 15 km, bzw. sobald der Anfahrtsweg der Interventionsfahrzeuge vom Start mehr als 15 km beträgt, sind Zwischenpunkte einzurichten. An Zwischenpunkten auf der Strecke sind identische Sicherheitsdienste wie am Start der Wertungsprüfung vorzuhalten.

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

b) An Zwischenpunkten auf der Strecke
- Ein oder mehrere Medizinische/s Interventionsfahrzeug/e
- Ein Krankenwagen
- ein Arzt mit Kenntnissen in Wiederbelebung, mit Erfahrung in der prähospitalen Behandlung von Unfallopfern und ausgebildet in der Bergung von Verunglückten, oder möglicherweise ein in Wiederbelebungsmaßnahmen entsprechend geübter Sanitäter
- angemessene Ausrüstung für eine ständige Verbindung mit der Rallyeleitung.

Die Anzahl der Zwischenpunkte richtet sich nach der Art, Länge und Schwierigkeit der betreffenden Wertungsprüfung. Sie sind in jedem Fall erforderlich bei Wertungsprüfungen, die 15 km oder länger sind, wobei die Entfernung zwischen zwei medizinischen Zwischenpunkten diese Entfernung niemals überschreiten darf. Sie sollten immer an einem Funkposten stationiert sein.
Die Anzahl und die Standorte der Zwischenpunkte sollte auf Basis der empfohlenen Zeit für die Fahrt vom WP-Start zum ersten Punkt und zwischen allen nachfolgenden Punkten sowie dem letzten Punkt und dem Stopp festgelegt werden, wobei diese Fahrdauer in den für die Rallye eingesetzten Interventionsfahrzeugen jeweils nicht mehr als 10 Minuten betragen soll.
Wenn es weiterhin aufgrund der Art des Geländes, der Witterungsbedingungen oder besonderer Umstände erforderlich ist, kann die Entfernung auf gemeinsamen Vorschlag des Medizinischen Einsatzleiters und des Leiters der Streckensicherung (Medizinischer Beauftragter der FIA und Sicherheitsbeauftragter der FIA bei Rallyes der FIA World Rally Championship) bei Genehmigung des Sicherheitsplanes geändert werden.
Sowohl am Start als auch an den Zwischenpunkten sollten die Interventionsfahrzeuge direkt auf die Strecken der Wertungsprüfungen einfahren können und in einem abgesicherten Bereich untergebracht sein.

c) Am STOP jeder Wertungsprüfung:
- (Mindestens) 2 4kg Feuerlöscher mit Bedienpersonal.

d) Im Servicepark (vorgeschrieben für WRC Veranstaltungen) oder an einem zentralen Punkt, der weniger als 15 km Wegestrecke von den entsprechenden Wertungsprüfungen entfernt ist,
- 1 Abschleppwagen,
- Angemessene Ausrüstung für eine ständige Verbindung mit der Rallyeleitung.
- Eine Einheit für die Behandlung/ Wiederbelebungsmaßnahmen gemäß Artikel 5.3.5,
- Ein Krankenwagen.

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

5.5.2 EINSATZ DER RETTUNGSFAHRZEUGE

5.5.2.1
Alle Rettungsaktionen mit Einsatz eines Medizinischen Fahrzeugs werden vom Rallyeleiter in Abstimmung mit dem Medizinischen Einsatzleiter eingeleitet, soweit der WP-Leiter vor Ort noch keine Maßnahmen getroffen hat. Jeder Abtransport über Land oder per Hubschrauber zu den ausgewählten Krankenhäusern muss über die zuvor bestimmten Wege erfolgen (5.2.2 und 5.5.3 a).

5.5.2.2
Am Unfallort erfolgen der Einsatz und die Leitung der medizinischen Intervention ausschließlich durch den Arzt des betreffenden Interventionsfahrzeugs (gegebenenfalls durch den qualifizierten Sanitäter bei einem Fahrzeug von einem Zwischenpunkt). Das medizinische Personal muss mit der korrekten Anwendung der sich an Bord ihres Medizinischen Interventionsfahrzeug befindlichen Ausrüstung sowie mit Bergemaßnahmen von Verletzten vertraut und darin geschult sein.

5.5.3 RETTUNG

a) Für jede Wertungsprüfung sollten Rettungswege eingeplant werden. Sie müssen im Sicherheitsplan deutlich gekennzeichnet werden (durch Karte oder Zeichnungen).

b) Die Notaufnahmen aller Krankenhäuser entlang der Strecke müssen in Alarmbereitschaft sein (siehe vorstehenden Artikel 5.2).

c) Egal ob der Abtransport über Land oder per Hubschrauber erfolgt, so muss jeder Verletzte, dessen Zustand eine Intensivbehandlung erforderlich macht, auf dem Weg in das Krankenhaus von einem in Wiederbelebungsmaßnahmen geübten Arzt begleitet werden.

d) Wenn der Abtransport per Rettungshubschrauber vorgesehen ist, so müssen die nachfolgenden Punkte erfüllt sein:
   - Wenn aufgrund der Witterungsbedingungen und nach gemeinsamer Entscheidung des Rallyeleiters mit dem Leiter der Streckensicherung der Einsatz eines Hubschraubers nicht möglich ist, so kann die Wertungsprüfung zeitlich verschoben oder ganz abgesagt werden, wenn die Zeit für einen Krankentransport zu dem ausgewählten Krankenhaus länger ist als sie in Abstimmung mit dem Medizinischen Einsatzleiter für angemessen erachtet wird.
   - Die Anwesenheit eines Hubschraubers entbindet nicht von der Verpflichtung, ein Rettungssystem für den Abtransport per Land zu planen, einschließlich der Anwesenheit eines in Wiederbelebungsmaßnahmen geübten Arztes für einen Verletzten, für den während des Transports eine Intensivbehandlung notwendig ist, wobei dieser gegebenenfalls durch einen entsprechend geübten Sanitäter unterstützt werden kann.
   - Die Transportzeit per Hubschrauber oder per Rettungswagen sollte nicht mehr als etwa 60 Minuten betragen. Siehe auch vorstehenden Artikel 5.3.7.

5.5.4 STRECKENÜBERWACHUNG UND ZEICHENGEBUNG

5.5.4.1
ABSPERRUNG DER WERTUNGSPRÜFUNGEN
Auf die Wertungsprüfungen einmündende Straßen und Wege müssen abgesperrt sein. Dies muss folgendermaßen geschehen:

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

b) Kurze Straßen, die keine Durchgangsstraßen sind (z.B. zu Höfen), müssen abgesperrt werden, zum Beispiel mit Absperrband. An der Barriere oder dem Band muss ein Hinweis auf den Verlauf der Veranstaltung und auf die Gefahr beim Weitergehen angebracht sein.
   Die 0-Fahrzeuge haben zu überprüfen, ob die entsprechende Absperrung vorhanden ist. Sie müssen die Rallyeleitung sofort über eventuell fehlende Absperrungen informieren, die dann vor Beginn der Wertungsprüfung angebracht werden müssen.
   Es wird empfohlen sog. „Holz-Dächer“ zu verwenden, um die Richtungsänderung der Wertungsprüfung anzuzeigen.

5.5.4.2
Entlang der Strecke sind Streckenposten positioniert, um
- die Zuschauer aus Sperrzonen fernzuhalten mit der Hilfe von Schildern, Barrieren oder Seilen, Pfeifen und Lautsprechern,
- soweit wie möglich die Crews vor eventuellen Hindernissen auf der Wertungsprüfung zu warnen.

5.5.4.3
Wenn die Verwendung der roten Flagge erforderlich ist, muss die folgende Verfahrensweise angewendet werden;
a) An jedem Funkposten muss eine rote Flagge verfügbar sein (die in etwa 5-km-Abständen positioniert sind),
b) Die rote Flagge darf den Teams nur an Funkposten gezeigt werden.
Sie dürfen nur von einem Streckenposten gezeigt werden, der eine klar erkennbare Weste wie in vorstehendem Artikel 5.2.6 aufgeführt mit dem Funksymbol trägt. Die Dauer des Zeigens der roten Flagge wird festgehalten und den Sportkommissaren durch den Rallyeleiter mitgeteilt.
c) Während der Besichtigung der Wertungsprüfungen muss ein Schild mit Funksymbol wie in nachstehendem Artikel 5.5.4.4 aufgeführt an jedem Funkposten aufgestellt sein. Dieses Schild kann kleiner sein, muss aber für alle Teams während der Besichtigung der Wertungsprüfungen gut sichtbar sein, so dass sie diese Positionen in ihren Aufschrieben eintragen können.
d) Ein Fahrer, dem die rote Flagge gezeigt wird, muss sofort seine Geschwindigkeit herabsetzen und diese bis zum Ende der Wertungsprüfung beibehalten. Er muss den Anweisungen der Streckenposten oder eines Sicherheitsfahrzeugs folgen. Die Flaggen werden an allen Funkposten vor dem Zwischenfall gezeigt. Nichtbeachtung dieser Vorschriften führt zu einer Bestrafung durch die Sportkommissare.
e) An keinem Punkt der Wertungsprüfung darf eine andere als die rote Flagge gezeigt werden.
f) Bei Super Special Stages kann eine andere Zeichengebung erfolgen (z.B. Blinklichter). Diese müssen dann in der Veranstaltungsausschreibung aufgeführt sein.

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

5.5.4.4
Ein Funksystem (mit Posten im Abstand von ca. 5km) muss speziell für jede Wertungsprüfung aufgebaut werden, um die Fahrzeuge verfolgen zu können und den Ablauf der Rallye zu überwachen.
Jeder Hauptfunkposten muss im Road-Book aufgeführt sein und durch ein Schild mit einem Mindest-Durchmesser von 70cm mit dem Funksymbol, ein schwarzer Blitz auf blauem Hintergrund, gekennzeichnet werden.
Jeder Krankenwagen innerhalb der Wertungsprüfung muss an einem Funkposten stehen. Ein zusätzliches Zeichen (grünes oder rotes Kreuz auf blauem Hintergrund) sollte an einem solchen Punkt neben dem Funkpostenschild aufgestellt werden.
Zusätzlich muss in einem Abstand von ca. 100m bis 200m vor dem SOS Funkposten und der Rettungsstation eine Vorkennzeichnung aufgestellt werden mit gleicher Gestaltung, jedoch auf gelbem Hintergrund.

5.5.4.5
Die Verfolgung der Fahrzeuge muss entweder im Rallyezentrum (Rallyeleitung) oder durch den Sicherheitsbeauftragten für diese Wertungsprüfung durchgeführt werden. Ein entsprechendes Formular muss entweder an der Wertungsprüfung vom Sicherheitsbeauftragten für die Wertungsprüfung oder im Rallyezentrum geführt werden. Jeder Veranstalter muss das Verfahren zur Verfolgung der Fahrzeuge aufzeigen und im Sicherheitsplan aufführen. Er muss außerdem das Verfahren im Falle eines vermissten Bewerbers auflisten.

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

5.5.5 SOS/OK-SCHILDER – SICHERHEIT DER BEWERBER
a) Jedes Wettbewerbsfahrzeug muss ein rotes reflektierendes Warndreieck mit sich führen. Wenn das Fahrzeug auf einer Wertungsprüfung anhält, muss dieses Warndreieck von einem Teammitglied an

gut sichtbarer Stelle in einem Abstand von mindestens 50 m vor dem Wettbewerbsfahrzeug aufgestellt werden, um die nachfolgenden Fahrer zu warnen. Jeder Verstoß kann nach Ermessen der Sportkommissare bestraft werden.
Dieses Warndreieck muss auch aufgestellt werden, wenn sich das liegengebliebene Fahrzeug abseits der Strecke befindet.

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

5.5.6 GEFAHREN VORSORGE
Der Veranstalter sollte zusammen mit seinem Sicherheitsteam und einem erfahrenen Rallye-Teilnehmer eine Risikoanalyse jeder Wertungsprüfung durchführen. Sie sollten alle Gefahren für die Teilnehmer identifizieren und einen Plan zur Risikominimierung erarbeiten.

5.5.7 IM FALLE EINES UNFALLS
Wenn sich ein Unfall ereignet, muss der Sportwart der Streckensicherung sofort die Rallyeleitung informieren, um die Sicherheitsvorkehrungen zu treffen.

Unverzüglich muss mindestens ein Sportwart der Streckensicherung mit einem Feuerlöscher bereitstehen, um:
- beim Löschen des Brandes zu helfen;
- die Besatzung zu unterstützen, wo immer dies möglich ist,

Dabei ist stets zu beachten, dass die erste medizinische Intervention durch das medizinische Team durchzuführen ist und dass der Fahrer oder Beifahrer bei Verletzungen nicht bewegt werden darf, wenn er verletzt ist. Jeder Fahrer oder Beifahrer der Schwierigkeiten hat, sein Fahrzeug ohne fremde Hilfe zu verlassen, darf nicht versuchen, das Fahrzeug allein zu verlassen, sondern sollte das Eintreffen der spezialisierten Rettungsdienste abwarten. In allen Fällen dürfen die Sportwarte der Streckensicherung nicht einen Fahrer oder Beifahrer, der in einen Unfall verwickelt war selbständig aus dem Fahrzeug befreien (außer in Ausnahmefällen: Feuer, unmittelbare Gefahr), sondern sollten vorrangig für seine Sicherheit sorgen, bis die spezialisierten Rettungsdienste eintreffen. Diese Information muss an alle betroffenen (Besatzung und Sportwart der Streckensicherung) während der Einweisung mitgeteilt werden.

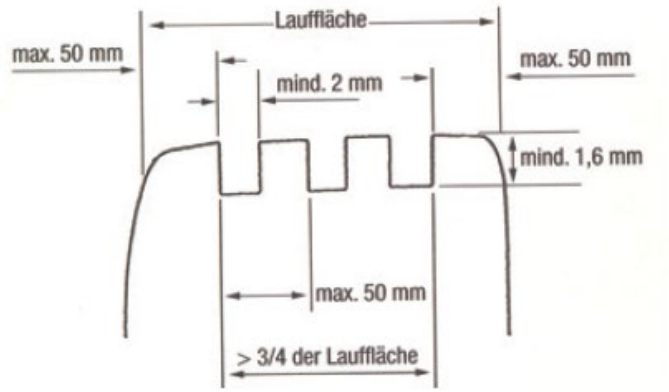
ASN Regelung: Das Bereithalten von Feuerlöschern durch Sportwart der Streckensicherung ist freigestellt, es finden die im Wettbewerbsfahrzeug mitgeführten Löscher Verwendung.

5.6 Unfallmeldung
5.6.1
UNFALL MIT BETEILIGUNG EINES ZUSCHAUERS
Wenn ein Rallyeteilnehmer in einen Unfall verwickelt wird, bei dem ein Zuschauer verletzt wurde, muss der betreffende Fahrer dies gemäß Bestimmungen wie im Road-Book aufgeführt melden.
In Zusammenhang mit den Verfahrensweisen bei Unfällen müssen außerdem die nationalen gesetzlichen Bestimmungen des Landes, in dem die Veranstaltung stattfindet, beachtet werden.

5.6.2
UNFALL-UNTERSUCHUNGEN
Über jeden Unfall mit Todesfolge oder mit einer ernsthaften Verletzung muss ein Bericht an den ASN an **unfallmeldung@dmsb.de** erfolgen, der die FIA entsprechend informieren muss. Darüberhinaus ist ein DMSB-Incident-Report anzufertigen,

Anhang IV REIFENBESTIMMUNGEN

Nachfolgende Regelungen zu Reifen gelten im DMSB-Bereich im Internationalen (ohne FIA-Prädikat) und Nationalen-A Rallyesport sowie für Rallye 35 und 70:
Profillose Reifen (Slicks) sind bei DMSB - genehmigten Rallyes nicht zugelassen. Die Reifen, müssen wie nachfolgend beschrieben profiliert sein:
Profiltiefe: mind. 1,6 mm
Profilbreite: mind. 2 mm
Profilabstand: max. 50 mm
Profilabstand zur Reifenflanke: max. 50 mm
Anzahl der Profilrillen: variabel
Die Breite zwischen den beiden äußeren Profilrillen eines Reifens darf 3/4 der Lauffläche nicht unterschreiten.
Zu keinem Zeitpunkt während der Veranstaltung darf die Profiltiefe der am Fahrzeug montierten Reifen weniger als 1,6 mm betragen. Dies gilt für mindestens 3/4 der gesamten Profilfläche.



Ein Protest gegen die Profiltiefe und/oder das ECE-Genehmigungszeichen ist in allen Gruppen nicht zulässig.
Für FIA-homologierte Reifen (gem. FIA-Veröffentlichung: „List of Asphalt Eligible Tyres“) ist eine nachträgliche Profilierung der Reifen nur zulässig, wenn. (1) Diese Möglichkeit in der Veranstaltungsausschreibung erlaubt ist. (2) Die nachträgliche Profilierung muss in Übereinstimmung mit den vom Reifenhersteller bei der FIA eingereichten Mustern erfolgen. (gem. FIA-Veröffentlichung: „Asphalt Cut Wet Patterns“.

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 V SCHIKANE

Schikanen sind wirkungsvoll den örtlichen Gegebenheiten anzupassen; sie dienen zur Temporeduzierung insbesondere vor Gefahrenstellen und vor Rundkurs-Ausfahrten. Schikanen können aus zwei, drei oder vier Elementen bestehen, die von links oder von rechts angefahren werden können. Die Elemente dürfen nicht aus massivem Material (Beton, Naturstein, Metallkonstruktion) bestehen, sondern möglichst aus Kunststoff-Baken errichtet werden. 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 zwei Elementen einer Schikane ist mindestens 10m.

Art. 1 Aufgabenstellung bei einer SCHIKANE

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

Art. 2 Wertungsstrafen

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

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

Auslassen eines oder mehrerer Elemente der 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.

Anhang VI Einsatz von Elektrofahrzeugen im Rallyesport

Für den Einsatz von Elektrofahrzeugen im Rallyesport ist grundsätzlich die Richtlinie für die Durchführung von Veranstaltungen mit Hochvoltfahrzeugen zu beachten.

1. Sportwarte und Teilnehmer

Bei der Teilnahme von Elektrofahrzeugen sind folgende DMSB-Sportwartlizenzen obligatorisch:

Der Rallyeleiter sowie die WP-Leiter (LS-Stufe B) benötigen mindestens die Zusatzbefugnis Hochvolt des DMSB Stufe Gelb.

Mind. ein Technischer Kommissar benötigt die Zusatzbefugnis Hochvolt des DMSB Stufe Orange.

Mind. ein Teammitglied des Teams, dessen Fahrzeug eingesetzt wird. muss im Besitz der Zusatzbefugnis Hochvolt des DMSB Stufe Orange oder einer vergleichbaren Hochvolt-Schulungen für Arbeiten an Fahrzeugen mit HV-Systemen nach DGUV Information 209-093 der Stufe 2S- oder 3S bzw. 2E oder 3E sein. Dieses Teammitglied muss in der Lage sein, bei einem Zwischenfall mit dem Elektrofahrzeug entsprechende Maßnahme am Ort des Zwischenfalls einzuleiten. Die Anforderungen an das notwendige Sicherheitsequipment gem. Richtlinie für die für die Durchführung von Veranstaltungen mit Hochvoltfahrzeugen sind dabei zu beachten.

Bei mehr als fünf Elektrofahrzeugen im Rahmen einer Veranstaltung ist ein entsprechendes Interventionsfahrzeug gem. Ausstattungsrichtlinie für Streckensicherungs-Fahrzeuge Elektro oder die DMSB e-Staffel einzusetzen.

Die von der FIA angebotene HV-Schulung (M1-FIA e-Safety core module, zu finden unter: https://elearning.fia.com/learn/register, branch code: eSafetySRG) ist für jeden Teilnehmer sowie alle Teammitglieder verpflichtend durchzuführen.
Nach bestandenem Abschluss bekommt jeder Teilnehmer ein Zertifikat zum Ausdrucken, welches im Rahmen der Dokumentenabnahme vorgelegt werden muss.

Des Weiteren nutzt der Veranstalter alle Möglichkeiten (Programmheft, Öffentlichkeitsarbeit, Einweisung der Sportwarte und Marshalls ec.) um auf die Risiken von HV und HEV hinzuweisen

2. Nachladen der HV-Batterie

2.1 Ort

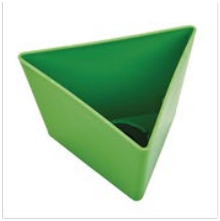
Die Bewerber dürfen während der Veranstaltung nur in den vom Veranstalter im Road Book und in der Veranstaltungsausschreibung vorgesehenen Ladezonen oder im Servicepark laden. Jede vor Ort eingerichtete Ladezone ist für alle Teilnehmer bindend und wird vor der jeweiligen Veranstaltung bekannt gegeben. Jegliches Nachladen darf nur in den definierten Ladezonen durchgeführt werden. Ein Fahrzeug darf durch das Team, Offizielle und/oder die beiden Fahrer aus der Zone herausgeschoben werden.

2.2 Ablauf des Nachladens

Während des Ladevorgangs sind Tätigkeiten erlaubt, die nicht in direktem Zusammenhang mit Arbeiten am HV-System stehen. In allen Ladezonen gilt eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 5 km/h. Mechanikern wird das Tragen von feuerfester Kleidung empfohlen.

Die Dauer des Ladevorgangs kann vom Veranstalter per Bulletin zeitlich begrenzt werden.

Die Kennzeichnung des Fahrzeugzustands im Servicepark erfolgt über Dachnummernträger, die vom Teilnehmer zur Verfügung zu stellen sind. Der Zustand des Fahrzeugs / HV-Systems ist dabei wie folgt zu kennzeichnen:



Hochvolt System abgeschaltet, geprüft und gegen Wiedereinschalten gesichert

Servicearbeiten am Fahrzeug möglich

Servicearbeiten am HV-System für Fachpersonal möglich

Laden NICHT möglich

Fahrzeug ausgeschaltet, Hochvolt System aktiv

Servicearbeiten am Fahrzeug möglich

Servicearbeiten am HV-System NICHT möglich

Laden möglich

Systemfehler Hochvolt System Untersuchung durch Fachpersonal erforderlich

Servicearbeiten am Fahrzeug NICHT möglich

Servicearbeiten am HV-System NICHT möglich

Laden NICHT möglich