

DMSB-Rallye-Reglement 2003 für Automobil-Rallyes

Änderungen / Ergänzungen / Streichungen gegenüber 2002:

Änderungen / Ergänzungen sind so gekennzeichnet: Änderung in rot
Streichungen sind so gekennzeichnet: ~~Streichung in rot~~

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

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

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

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

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

INHALTSVERZEICHNIS

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

GLOSSAR

Anhang I	Kontrollschilder
Anhang II	Fahrerverbindungsleute
Anhang III	Reifenvorschriften
Anhang IV	Sicherheitsbestimmungen für Automobil-Rallyes
Anhang V	Sicherheitsausrüstung für Fahrer/Fahrzeuge - Zusammenfassung
Anhang VI	Standard-Bordbuch (Road-Book)
Anhang VII	Standardkontrollheft

I. DEFINITIONEN

1.1 Rallye:

Rallyes, im Sinne dieses Reglements, sind Wettbewerbe mit Automobilen, die als Rallyes der 1. Kategorie im Internationalen Sportgesetz der FIA (ISG) Art. 21 a) definiert sind. Sie können als internationale Wettbewerbe (ISG Art. 17), als nationale Wettbewerbe (ISG Art. 18 / DMSB National A) oder als Rallye 200 (DMSB National B) ausgeschrieben werden.

Internationale Wettbewerbe müssen im Internationalen Terminkalender und Nationale Wettbewerbe im Nationalen Terminkalender eingetragen sein. Alle Rallyes müssen vom DMSB genehmigt werden.

1.2 Etappe:

Jeder Teil der Veranstaltung, der durch mindestens 8 Stunden Pause unterbrochen ist, oder durch eine Pause, die mindestens so lange wie die vorausgegangene Etappenfahrzeit ist, falls diese weniger als 7 Stunden betrug.

1.3 Wertungsprüfung:

Eine Geschwindigkeitsprüfung auf eigens für die Veranstaltung abgesperrten Straßen.

1.4 Abschnitt:

Strecke zwischen zwei aufeinanderfolgenden Zeitkontrollen.

1.5 Sektion:

Alle Teile der Veranstaltung zwischen:

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

1.6 Sammelkontrolle (engl: regrouping):

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

1.7 Neutralisation:

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

1.8 Parc Fermé:

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

1.9 Bulletin:

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

Die Bulletins werden verfasst:

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

1.10 Kontrollheft/-karte:

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

1.11 Bewerber:

Eine natürliche oder eine juristische Person

1.12 Team:

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

1.13 Dauer der Rallye:

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

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

II. ALLGEMEINE BEDINGUNGEN

2.1 Zugelassene Fahrzeuge

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

Die Motorleistung der Fahrzeuge, die an Rallyes teilnehmen, ist auf ca. 300 PS limitiert. Die FIA und der DMSB behalten sich das Recht vor, Maßnahmen zu ergreifen, um diese Restriktion durchzusetzen.

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

2.2 Internationale Rallyes

Bei Internationalen Rallyes sind grundsätzlich folgende Fahrzeuge zugelassen:

- Tourenwagen (Gruppe A) gemäß ISG Anhang J
- Produktionswagen (Gruppe N) gemäß ISG Anhang J

Anmerkung: Gemäß ISG dürfen Touren- und Produktionswagen (Gruppen A und N) noch für eine weitere Dauer von vier Jahren nach Ablauf der Homologation an internationalen Rallyes (ausgenommen Rallye-Weltmeisterschaft) teilnehmen (in Übereinstimmung mit den ursprünglichen technischen Bestimmungen, Turbo-Restriktoren und Mindestgewichte müssen jedoch den aktuell gültigen Bestimmungen entsprechen, weitere Details: Siehe ISG Art. 21). Siehe auch analoge Bestimmungen DA und DN!

Klasseneinteilung (die Einteilung in Klassen kann je nach Veranstaltung variieren):

a b) Fahrzeuge der Gruppe N werden grundsätzlich in 4 Hubraum-Klassen eingeteilt:

- | | |
|-------------------------|----------------------------|
| 1 5. Klasse: | bis 1400 ccm |
| 2 6. Klasse: | über 1400 ccm bis 1600 ccm |
| 3 7. Klasse: | über 1600 ccm bis 2000 ccm |
| 4 8. Klasse: | über 2000 ccm |

b a) Fahrzeuge der Gruppe A werden grundsätzlich in 4 Hubraum-Klassen eingeteilt:

- | | |
|-------------------------|----------------------------|
| 5 4. Klasse: | bis 1400 ccm |
| 6 2. Klasse: | über 1400 ccm bis 1600 ccm |

- 7 ~~3~~. Klasse: über 1600 ccm bis 2000 ccm
- 8 ~~4~~. Klasse: über 2000 ccm

2.3 Nationale Rallyes (National A)

Bei Nationalen Rallyes sind folgende Fahrzeuge zugelassen:

- Tourenwagen (Gruppe A) gemäß ISG Anhang J, einschl. DA ~~und DMSB-2000 und DMSB-1600 sowie Gruppe F mit Erstzulassung nach dem 1.1.1992~~ gemäß nationalem technischen DMSB-Reglement
- Produktionswagen (Gruppe N) gemäß ISG Anhang J, einschl. DN und Gruppe F-2005 gemäß nationalem technischen DMSB-Reglement
- Gruppe H gemäß nationalem technischem DMSB-Reglement
- Gruppe G gemäß nationalem technischem DMSB-Reglement
- Gruppe AT-G gemäß nationalem technischem DMSB-Reglement
- Historische Fahrzeuge gemäß Bestimmungen des Anhang K zum ISG sowie Fahrzeuge gemäß Youngtimer-Reglement des ADAC Nordrhein können in separaten Gruppen und Klassen ausgeschrieben werden.

Klasseneinteilung (die Einteilung in Klassen kann je nach Veranstaltung variieren):

a b) Fahrzeuge der Gruppe N (einschl. DN) und Fahrzeuge der Gruppe F-2005 werden in gemeinsamer Wertung grundsätzlich in 4-5 Hubraum-Klassen eingeteilt:

- 1 ~~5~~. Klasse: bis 1400 ccm
- 2 ~~6~~. Klasse: über 1400 ccm bis 1600 ccm
- 3 ~~7~~. Klasse: über 1600 ccm bis 2000 ccm
- 4 ~~8~~. Klasse: über 2000 ccm bis 3000 ccm
- 5. Klasse über 3000 ccm

b a) Fahrzeuge der Gruppe A (einschl. DA ~~und DMSB-2000 und Gruppe F mit Erstzulassung ab dem 1.1.1992~~) werden grundsätzlich in 4 Hubraum-Klassen eingeteilt:

- 6 ~~1~~. Klasse: bis 1400 ccm
- 7 ~~2~~. Klasse: über 1400 ccm bis 1600 ccm
- 8 ~~3~~. Klasse: über 1600 ccm bis 2000 ccm
- 9 ~~4~~. Klasse: über 2000 ccm

c) Fahrzeuge der DMSB-Gruppe H werden grundsätzlich in 5 Hubraum-Klassen eingeteilt:

- 10 ~~9~~. Klasse: bis 600 ccm
- 11 ~~10~~. Klasse: über 600 ccm bis 1300 ccm
- 12 ~~11~~. Klasse: über 1300 ccm bis 1600 ccm
- 13 ~~12~~. Klasse: über 1600 ccm bis 2000 ccm
- 14 ~~13~~. Klasse: über 2000 ccm

d) Fahrzeuge der DMSB-Gruppe G werden grundsätzlich in 4 LG-Klassen eingeteilt:

Leistungsgewicht:

- 15 ~~17~~. Klasse ab 13 (LG 4-7")
- 16 ~~16~~. Klasse ab 11 kleiner 13 ("LG 3")
- 17 ~~15~~. Klasse ab 9 kleiner 11 ("LG 2")
- 18 ~~14~~. Klasse kleiner 9 ("LG 1")

e) Historische Fahrzeuge gem. Anhang K zum ISG:

Im Ermessen des Veranstalters

f) Fahrzeuge gem. Youngtimer-Reglement des ADAC Nordrhein:

Im Ermessen des Veranstalters

g) Fahrzeuge mit alternativem Antrieb gemäß DMSB Gruppe AT-G:

Im Ermessen des Veranstalters

2.4 Rallyes 200 (National B)

Bei Rallyes 200 sind ausschließlich folgende Fahrzeuge zugelassen:

- Produktionswagen (Gruppe N) gemäß ISG Anhang J sowie gemäß DMSB-Bestimmungen "Gruppen N und DN bei Veranstaltungen mit dem Status National B" (siehe DMSB-Handbuch), einschl. DN, und Gruppe F-2005 gemäß nationalem technischem DMSB-Reglement
- Gruppe G gemäß nationalem technischem DMSB-Reglement
- Gruppe F gemäß nationalem technischem DMSB-Reglement
- Fahrzeuge gemäß Youngtimer-Reglement des ADAC Nordrhein

Klasseneinteilung (die Einteilung in Klassen kann je nach Veranstaltung variieren):

a) Fahrzeuge der Gruppe N (einschl. DN) und Fahrzeuge der Gruppe F-2005 werden in gemeinsamer Wertung grundsätzlich in 4-5 Hubraum-Klassen eingeteilt:

- | | | |
|-------------------|----------------------|---------------------|
| 1. Klasse: | | bis 1400 ccm |
| 2. Klasse: | über 1400 ccm | bis 1600 ccm |
| 3. Klasse: | über 1600 ccm | bis 2000 ccm |
| 4. Klasse: | über 2000 ccm | <u>bis 3000 ccm</u> |
| <u>5. Klasse:</u> | <u>über 3000 ccm</u> | |

b e) Fahrzeuge der DMSB-Gruppe F werden grundsätzlich in 5 Hubraum-Klassen eingeteilt:

- | | | |
|---------------------------|---------------|--------------|
| 9 10. Klasse | | bis 600 ccm |
| 10 11. Klasse: | über 600 ccm | bis 1300 ccm |
| 11 12. Klasse: | über 1300 ccm | bis 1600 ccm |
| 12 13. Klasse: | über 1600 ccm | bis 2000 ccm |
| 13 14. Klasse: | über 2000 ccm | |

c b) Fahrzeuge der DMSB-Gruppe G werden grundsätzlich in 4 LG-Klassen eingeteilt:

Leistungsgewicht:

- | | |
|-------------------------|---------------------------|
| 5 15. Klasse | kleiner 9 ("LG 1") |
| 6 16. Klasse | ab 9 kleiner 11 ("LG 2") |
| 7 17. Klasse | ab 11 kleiner 13 ("LG 3") |
| 8 18. Klasse | ab 13 (LG 4-7") |

d) Fahrzeuge gemäß Youngtimer-Reglement des ADAC Nordrhein:

Im Ermessen des Veranstalters

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

2.5. Klassenzusammenlegungen

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

2.65 Zugelassene Bewerber und Fahrer

2.65.1 Internationale Rallyes:

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

2.65.2 Nationale Rallyes (National A):

Nennberechtigt ist jede natürliche oder juristische Person, die Inhaber einer für das laufende Jahr gültigen Internationalen Bewerber/Fahrer-Lizenz oder einer Nationalen EU-Profi-Bewerber-/Fahrer-Lizenz oder einer Nationalen Lizenz Stufe A, ausgestellt vom DMSB, Nationalen DMSB oder Inhaber einer Nationalen EU-Profi Bewerber/Fahrer-Lizenz eines ASN eines EU-Mitgliedsstaates ist. Lizenznehmer eines EU-Mitgliedsstaates (inkl. Zusatz Vereinbarungen gemäß gültiger Veröffentlichungen) mit Aufdruck des EU Logos auf der Lizenz.

Lizenznehmer eines EU-Mitgliedsstaates, ausgenommen Inhaber einer Nationalen EU-Profi-Bewerber-/Fahrer-Lizenz, dürfen nur bei Veranstaltungen mit dem Status NEAFB (National Event with authorized foreign participation) nennen.

Für Beifahrer genügt neben den vorstehend angeführten Lizenzarten auch eine vom DMSB ausgestellte Nationale DMSB-Junioren-Lizenz (Jahrgang 1988 bis 1985).

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

2.65.3 Rallye 200 (National B):

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

Für Beifahrer genügt neben den vorstehend angeführten Lizenzarten auch eine vom DMSB ausgestellte Nationale DMSB EU-Junioren-Lizenz oder Tageslizenz Anmerkung: vormals Beifahrerlizenz (Jahrgang 1988 bis 1985).

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

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

2.76 Mannschaftsnennungen

- a) Als Mannschaften, bestehend aus 3 bis 5 Teams, können schriftlich bis spätestens zum Ende der Abnahme genannt werden:
National-Mannschaften, Club-Mannschaften, Firmen-Mannschaften.
- b) National-Mannschaften können nur von einem in der FIA vertretenen Land genannt werden. Ihre Bewerber und Teams müssen die Lizenz des betreffenden Landes besitzen. Bei Club- und Fabrik-Mannschaften müssen deren Bewerber oder Teams einem Automobilclub oder einer Renngemeinschaft angehören, bzw. vom betreffenden Firmen-Bewerber gemeldet werden (Firmen- oder Club-Bewerber-Lizenz).
Der ADAC, AvD, DMV und ADMV sowie deren Regional- und Ortsclubs/Vereine benötigen für die Nennung einer Mannschaft keine Bewerber-Lizenz.
- c) Ein Team kann nur für eine Mannschaft (ausser National-Mannschaften) genannt werden.
- d) Von jeder Mannschaft werden die drei Teams mit dem besten Ergebnis gewertet. Bei Punktgleichheit gewinnt die Mannschaft, die das im Gesamtklassement am besten platzierte Team hat.
Der Wertungsausschluss eines Teams führt zum Ausschluss der gesamten Mannschaft.
- e) Ein Mannschaftspreis wird vergeben, wenn mindestens drei Mannschaften gestartet sind.

III. RALLYE-AUSSCHREIBUNG

3.1 Bestimmungen zur Veröffentlichung

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

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

- a) Die Ausschreibung von internationalen Rallyes, die zur Deutschen Rallye-Meisterschaft zählen, muss dem DMSB mindestens 3 Monate vor dem Veranstaltungsdatum zur Genehmigung vorliegen.
Die Ausschreibung muss mindestens 2 Monate vor dem Veranstaltungsdatum und mind. 1 Monat vor dem offiziellen Nennungsschluss der Veranstaltung veröffentlicht werden.
Die Ausschreibung dieser Rallyes muss mindestens in Deutsch (maßgebend) und englisch erstellt werden.
- b) Die Ausschreibung der übrigen internationalen und nationalen Veranstaltungen muss dem DMSB mindestens 2 Monate vor dem Veranstaltungsdatum zur Genehmigung vorliegen. Die Ausschreibung muss mindestens 3 Wochen vor Nennungsschluss veröffentlicht werden.
- c) Die Ausschreibungen von Rallyes 200 müssen der jeweiligen Sportabteilung (ADAC, AvD und DMV) mind. 4 Wochen vor der Veranstaltung zur Genehmigung vorliegen.

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

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

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

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

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

3.2 Änderungen Rallye-Ausschreibung - Bulletins

3.2.1 Form der Ergänzungen und Änderungen

- a) Die Bestimmungen dieser Ausschreibung können nur unter Beachtung von Art. 66 und 141 des Internationalen Sportgesetzes abgeändert werden.
- b) Jegliche Änderung oder zusätzliche Bestimmung wird in nummerierten und datierten Bulletins herausgegeben, die Bestandteile vorliegender Ausschreibung werden (siehe auch Punkt 1. Definitionen). Sie müssen in deutsch und in der (den) eventuell gewählten Fremdsprache(n) abgefasst werden.
- c) Diese Bulletins werden am Offiziellen Aushang im Sekretariat (Rallyebüro) ausgehängt und den Teilnehmern direkt bekannt gemacht, die dies durch Unterschrift bestätigen; ausgenommen im Falle tatsächlicher Unmöglichkeit während des Ablaufs der Veranstaltung.
Den Erhalt von mit der Post versandten Bulletins bestätigen die Teilnehmer bei der Dokumentenabnahme.

3.2.2 Erlaubte Änderungen und Ergänzungen

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

3.3 Anwendung und Auslegung der Bestimmungen

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

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

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

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

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

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

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

IV. OFFIZIELLE

4.1 Sportkommissare

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

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

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

4.2 Beobachter

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

4.3 Sicherheits-Beauftragter

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

4.4 Überprüfung der Strecke und der Wertungsprüfungen durch Offizielle

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

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

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

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

4.5 Obmann der Technischen Kommissare

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

V. NENNUNGEN

5.1 Nennformulare - Nennungen

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

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

Wird die Nennung per Fax abgegeben, so muss das Original am gleichen Tag per Post abgeschickt werden.

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

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

5.1.4 Nach Nennungsschluss kann der Bewerber nicht mehr ausgetauscht werden.

Ein Teammitglied kann jedoch ausgetauscht werden mit Zustimmung:

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

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

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

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

5.4 Das Organisationskomitee behält sich das Recht vor, Nennungen eines Bewerbers oder eines Fahrers abzulehnen (Art. 74 ISG). Es muss jedoch einen detaillierten Bericht über die Gründe der Ablehnung an den DMSB senden, wenn der Betroffene innerhalb der letzten 2 Jahre in der Welt- oder Europa-Meisterschaft klassifiziert wurde. Gültige Nennungen für DMSB-Prädikatsveranstaltungen dürfen nur mit Genehmigung des DMSB zurückgewiesen werden (siehe auch Art. 13 der Allgemeinen Ausschreibungsbestimmungen, roter Teil des DMSB-Handbuchs).

Eine gegen die Nennungsablehnung eingelegte Berufung hat keine aufschiebende Wirkung.

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

5.6 Nenngeld

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

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

5.7 Das Nenngeld wird vollständig zurückgezahlt:

5.7.1 an Bewerber, deren Nennung abgelehnt wurde,

5.7.2 wenn die Rallye nicht stattfindet.

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

VI. VERSICHERUNGEN

6. VERSICHERUNGSSCHUTZ:

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

Des Weiteren gelten die nachfolgenden Bestimmungen:

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

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

6.3 Haftungsausschluss

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

- die FIA, DMSB, die Mitgliedsorganisationen des DMSB, die Deutsche Motor Sport Wirtschaftsdienst GmbH, deren Präsidenten, Organe, Geschäftsführer, Generalsekretäre,
- die ADAC-Gaue, den Promotor/Serienorganisator,
- den Veranstalter, die Sportwarte, die Streckeneigentümer,
- Behörden, Renndienste und alle anderen Personen, die mit der Organisation der Veranstaltung in Verbindung stehen,
- den Straßenbaulastträger, soweit Schäden durch die Beschaffenheit der bei der Veranstaltung zu benutzenden Straßen samt Zubehör verursacht werden und
- die Erfüllungs- und Verrichtungsgehilfen aller zuvor genannten Personen und Stellen,

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

gegen

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

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

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

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

Stillschweigende Haftungsausschlüsse bleiben von vorstehender Haftungsausschlussklausel unberührt.

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

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

6.4 Freistellung von Ansprüchen des Fahrzeugeigentümers

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

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

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

6.5 Verantwortlichkeit, Änderung der Ausschreibung, Absage der Veranstaltung

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

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

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

VII. TEAMS

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

7.2 Seit Ab 1.1.2002 ist keine „Identitätskarte“ mehr vorgeschrieben.

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

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

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

VIII. STRECKE, ROAD BOOK und KONTROLLKARTE

8.1 Bordbuch (Road Book)

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

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

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

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

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

8.1.3 Bei internationalen und nationalen Rallyes sollte das Bordbuch den Vorgaben des Anhang 1 oder 1a dieses Reglements entsprechen. Für Rallyes 200 werden die Vorgaben des Anhang 1 oder 1a empfohlen.

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

8.2 Strecke

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

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

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

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

8.3 Rallye 200:

Zur Lösung evtl. im Rahmen von Orientierungsprüfungen gestellten Aufgaben benötigen die Teams die in der Rallye-Ausschreibung aufgeführten Karten. Ausschnitte von weiteren Karten können als Kopien den Unterlagen beigelegt werden. Die Nichteinhaltung der Streckenführung bei diesen Prüfungen wird nicht mit Wertungsverlust, sondern gemäß Auflistung in der Rallye-Ausschreibung bestraft.

IX. RALLYESCHILDER UND STARTNUMMERN

9.1 Der Veranstalter händigt jedem Team die folgenden Kennzeichnungen aus

9.1.1 Mindestens 1 Rallyeschild für die Frontseite des Fahrzeugs, welches in ein Rechteck mit der Breite von 43 cm und einer Höhe von 21,5 cm passen muss.

9.1.2 Das Rallyeschild für die Rückseite des Fahrzeuges muss durchsichtig sein (Klarsichtfolie) und in ein Rechteck mit der Breite von 28 cm und einer Höhe von 15 cm passen. Die Ausgabe eines Rallye-Schildes für die Rückseite ist dem Veranstalter freigestellt. Ist es gemäß Rallye-Ausschreibung vorgesehen, so muss es den vorstehenden Bestimmungen entsprechen. Für die Startnummern in den Rallyeschildern ist eine Fläche von 15 cm x 8 cm vorzusehen.

9.1.3 2 Satz Startnummern:

Die Startnummern (5 cm breit und 28 cm hoch) sind schwarz auf einem weissen rechteckigen Untergrund in maximal der Größe 50 cm breit und 38 cm hoch.

9.2 Das Rallyeschild (ggf. die Rallyeschilder) muss während der gesamten Veranstaltung gut sichtbar vorn (und hinten) am Fahrzeug angebracht sein. Das vordere Rallyeschild darf auf keinen Fall - auch nicht teilweise - das amtliche Kennzeichen verdecken. Bei Verstoß erfolgt eine Geldstrafe in Höhe von 100 EURO für das verdeckte Kennzeichen.

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

9.4 Wird zu irgendeinem Zeitpunkt der Veranstaltung festgestellt, dass

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

9.5 Jedes Team ist verpflichtet, nach der Veranstaltung alle Kennzeichen als Teilnehmer der Rallye zu entfernen, wenn das Fahrzeug am öffentlichen Straßenverkehr teilnimmt.

X. WERBUNG

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

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

10.2 Verbindliche Veranstalterwerbung

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

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

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

10.3 Weitergehende Werbung

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

Die Bekanntgabe erfolgt gemäß der verbindlichen Veranstalterwerbung.

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

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

XI. VERKEHR

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

11.1.1 1. Verstoß = eine Geldstrafe in Höhe von 100 EURO

11.1.2 2. Verstoß = 5 Minuten Zeitstrafe

11.1.3 3. Verstoß = Wertungsverlust

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

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

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

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

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

11.3.3 der Sachverhalt keine andere Auslegung zulässt.

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

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

11.5.1 Konkurrenten mutwillig zu blockieren oder beim Überholen zu hindern.

11.5.2 sich unsportlich aufzuführen.

XII. SERVICE - NACHTANKEN - REPARATUREN

12.1 Service und Reparaturen

12.1.1 Allgemeines:

- Unter Service ist das unbeschränkte Arbeiten an einem Wettbewerbsfahrzeug zu verstehen.
- Während der gesamten Veranstaltung dürfen Servicearbeiten nur in den Serviceparks/-zonen durchgeführt werden. Das Team darf jedoch unter ausschließlicher Verwendung der an Bord mitgeführten Ausrüstung und ohne jegliche fremde Hilfe jederzeit Servicearbeiten am Fahrzeug durchführen, es sei denn, dies ist ausdrücklich verboten (z.B. Parc fermé).

12.1.2 Definition des verbotenen Service

- Die Verwendung oder die Annahme von irgendwelchen Materialien (fest oder flüssig), Ersatzteilen, Werkzeugen oder Ausrüstungsgegenständen durch das Team, ausgenommen der an Bord des Rallyefahrzeugs mitgeführten. Die Übergabe von Informationen, Nahrung und Getränken von und zu dem Team ist erlaubt. Nicht unter diese Regelung fällt das Nachtanken, das Nachfüllen von Öl, Luft und Wasser an öffentlichen Tankstellen bei Rallyes mit dem Status National B.
- Das Parken von Servicefahrzeugen, ~~und~~ die Lagerung oder das Aufstellen von irgendwelchen Materialien, Ersatzteilen, Werkzeugen oder Ausrüstungsgegenständen auf oder an der Strecke, Serviceparks/-zonen ausgenommen, ist verboten.
- Abweichungen des Rallyefahrzeugs von der Rallyestrecke sind verboten.

12.1.3 Serviceparks/-zonen

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

12.1.4 Zulässige Fahrzeuge in den Serviceparks/-zonen

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

12.1.5 Abweichende Bestimmungen für Rallyes 200 (National B)

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

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

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

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

Da die Sicherheitsüberwachung der Veranstaltung über diese Frequenzen erfolgt, müssen diese unbedingt freigehalten werden. Verstöße gegen diese Bestimmungen durch Teams bzw. Service-Fahrzeuge werden von den Sportkommissaren bis zum Wertungsausschluss bestraft.

XIII. REIFEN

13.1 Verbot der Verwendung von Slick-Reifen

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

XIV. ABFAHREN DER WERTUNGSPRÜFUNGEN

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

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

XV. TECHNISCHE ABNAHME - DOKUMENTENABNAHME

15.1 Technische Abnahme vor dem Start und während der Veranstaltung

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

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

15.1.3 Das Team muss das Homologationsblatt des betreffenden Fahrzeuges (nur für Gruppen A/DA und N/DN, G-Datenblatt für Gruppe G Fahrzeuge) sowie gegebenenfalls Zusatzhomologationsblätter vorweisen. Bei Nichtvorlage dieser Unterlagen können die Sportkommissare eine Strafe bis zur Nichtzulassung zum Start aussprechen.

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

Bestehen Zweifel hinsichtlich der Übereinstimmung eines Fahrzeuges mit den Bestimmungen des Anhang J zum ISG oder den DMSB-Fahrzeugbestimmungen während der Veranstaltung, erhält der Teilnehmer eine formelle Abmahnung durch die Sportkommissare auf der Grundlage eines Berichts des zuständigen Technischen Kommissars. Die Sportkommissare legen ausserdem den Zeitpunkt fest, zu dem das Fahrzeug mit den Bestimmungen des Anhang J bzw. mit den DMSB-Fahrzeugbestimmungen wieder übereinstimmen muss.

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

15.1.6 Die Technische Abnahme vor dem Start hat allgemeinen Charakter (Prüfung der Lizenzen, Marke und Modell des Fahrzeugs, dessen offensichtliche Übereinstimmung mit der Gruppe, für die es gemeldet ist, grundlegende Sicherheitsausrüstungen, Übereinstimmung mit den Straßenverkehrsvorschriften, usw.).

Bei Läufen zur Deutschen Rallyemeisterschaft ist die Prüfung und anschließende Plombierung der Turbolader durch die Technischen Kommissare vorgeschrieben.

15.1.7 Dies beinhaltet:

- die Identifizierung des Teams durch
 - a) die gültigen Lizenzen beider Fahrer und die Lizenz/oder Vollmacht des Bewerbers
 - b) die gültigen Führerscheine beider Fahrer (siehe auch 1.12 Team / Nationale DMSB-Junioren-Lizenz)
 - c) Visa/Auslandsstartgenehmigung des ASN, wo erforderlich
- Identifizierung des Fahrzeugs, dessen Chassis und Zylinderblock jederzeit markiert werden kann.

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

15.1.9 Die Teams sind alleine dafür verantwortlich, dass die vom Veranstalter evtl. angebrachten Markierungen (siehe Art. 15.1.7) bis zum Ende der Rallye erhalten bleiben. Das Fehlen einer Markierung führt zum Wertungsausschluss.

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

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

15.1.11 Zulassungsbestimmungen

a) Sicherheitseinrichtungen

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

b) Vorschriften über die Lautstärke der Auspuffanlage

Die Lautstärke der Auspuffanlage darf während der Veranstaltung den in den jeweils gültigen DMSB-Bestimmungen festgelegten Höchstwert in keinem Fall überschreiten. Die jeweiligen Höchstwerte für die verschiedenen Gruppen sind im DMSB-Handbuch ("DMSB-Geräuschvorschriften 2003 ~~2~~") im Einzelnen aufgeführt. Der Veranstalter kann Lautstärkemessungen vornehmen. Zu laute Fahrzeuge werden nicht zum Start zugelassen bzw. von der weiteren Teilnahme ausgeschlossen, wenn die Reparatur nicht gem. Art. 20.2 erfolgt.

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

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

Die gesamte Fahrtstrecke der Veranstaltung muss mit dem gleichen Satz Reifen befahren werden, der bei der Technischen Abnahme auf dem Fahrzeug montiert ist. Es dürfen höchstens 2 Reservereifen (gleiche Reifengröße, Typ und Beschaffenheit wie die montierten Reifen) mitgeführt werden. Wird eine Einführungsrunde gefahren, so erfolgt die Registrierung der Reifen nach dieser Einführungsrunde. Das Serviceverbot (Art. 12.1) gilt infolgedessen erst ab der ZK, die der Markierung durch die Technische Abnahme folgt.

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

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

Die Reifen werden gekennzeichnet.

Jeglicher Verstoß gegen diese Bestimmungen führt zum Wertungsverlust.

15.2 Schlusskontrolle

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

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

15.2.2 Das Fehlen einer der Markierungen gemäß Artikel 15.1.7 führt zum Wertungsausschluss.

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

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

15.2.5 Die detaillierte Schlussabnahme betrifft mindestens die nachfolgenden Fahrzeuge:

- die ersten zwei der Gesamtwertung unterschiedlicher Marken
- sowie die Gruppensieger.

Die Technischen Kommissare haben keine Entscheidungsbefugnis, ob ein Fahrzeug den Bestimmungen entspricht oder nicht. Nur die Sportkommissare treffen die Entscheidung anhand eines Berichts bzw. einer Meldung der Technischen Kommissare.

15.2.6 Hinweise für die Schlussabnahme bei Rallyes 200

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

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

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

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

XVI. START UND RESTART

Vor dem Start kann der Veranstalter alle Wettbewerbsfahrzeuge unter den in der Rallye-Ausschreibung aufgeführten Voraussetzungen in einem Startpark versammeln. In diesem Fall müssen die Strafen (nur Geld-

strafen) für ein verspätetes Einbringen des Fahrzeugs in den Startpark in der Rallye-Ausschreibung aufgeführt sein.

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

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

16.2 Die exakten Startzeiten werden durch Aushang gemäß Zeitplan veröffentlicht.

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

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

16.5 Die ursprüngliche Startreihenfolge bleibt solange unverändert, bis mindestens 10 % der Wertungsprüfungsstrecken gefahren wurden.

Das Mischen von Teilnehmern in Wettbewerben mit verschiedenem Status (international, national, Rallye 200), auch für eine nachfolgende Etappe, ist unzulässig.

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

XVII. KONTROLLHEFT/-KARTE

17.1 Wird durch den Veranstalter ein Startpark eingerichtet, so erhalten die Teams ihre Kontrollhefte/-karten mit den Fahrzeiten zwischen zwei aufeinanderfolgenden Zeitkontrollen am Eingang zum Startpark 10 Minuten vor ihrer Startzeit. Ist kein Startpark eingerichtet, so erhalten die Teams ihre Kontrollhefte/-karten bei der Dokumentenabnahme/Technischen Abnahme. Das Kontrollheft/-karte wird an der Ankunfts-Zeitkontrolle einer Sektion abgegeben und vor dem Start zur nächsten Sektion durch ein neues ersetzt. Mehrere Kontrollkarten können zusammengefasst und für jede Sektion oder Etappe der Rallye in Form eines Buches gebunden werden.

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

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

Stunden und Minuten werden immer folgendermaßen angegeben: 00.01 - 24.00; nur die abgelaufenen Minuten werden gezählt. Während der gesamten Dauer der Rallye entspricht die offizielle Veranstalterzeit der Zeitansage der Deutschen Telekom, Tel.: (0) 1191.

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

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

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

Fehlende Eintragungen von Sonderkontrollen (SK) im Kontrollheft/-karte werden mit Strafsekunden belegt, führen aber nicht zum Wertungsverlust (nur für Rallye 200).

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

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

XVIII. ABLAUF AN DEN KONTROLLSTELLEN

18.1 Allgemeine Bestimmungen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

18.2 Kennzeichnungen

18.2.1 Es müssen die im Anhang I aufgeführten Schilder verwendet werden.

18.2.2 Alle Kontrollstellen, d.h. Zeitkontrollen, Durchfahrtskontrollen, Start- und Zielkontrollen von Wertungsprüfungen und Stop-Kontrollen, werden durch standardisierte Schilder gemäß Zeichnungen im Anhang I gekennzeichnet.

18.2.3 Die Kennzeichnung der Kontrollzone erfolgt mittels der drei nachfolgend beschriebenen Schilder: (siehe Anhang I).

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

18.2.4 Zeitkontrolle

18.2.4.1 Der Beginn der Kontrollzone wird durch das Zeichen No. 1 auf einem Schild mit gelbem Hintergrund gekennzeichnet.

18.2.4.2 Die Kontrollstelle selbst wird durch das Zeichen No. 1 auf einem Schild mit rotem Hintergrund und das Ende der Kontrollzone durch Zeichen No. 5 (beiger Hintergrund) gekennzeichnet.

18.2.5 Durchfahrtskontrolle

Die Zeichen werden in gleicher Art wie die Zeitkontrollen aufgestellt, für den Beginn der Kontrollzone und die Kontrollstelle selbst wird jedoch das Zeichen No. 2 und das Zeichen No. 5 für das Ende der Kontrollzone verwendet.

18.2.6 Wertungsprüfungen

18.2.6.1 Der Start selbst wird durch das Zeichen No. 3 auf rotem Hintergrund angezeigt.

18.2.6.2 Die Vorankündigung des Ziels wird durch das Zeichen No. 4 auf gelbem Hintergrund gekennzeichnet. Die Ziellinie, auf der die Zeitnahme erfolgt, wird durch das Zeichen No. 4 auf rotem Hintergrund gekennzeichnet.

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

18.3 Kontrollzone

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

18.4 Durchfahrtskontrollen

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

- Sonderkontrollen (SK) - Nur für Rallye 200:

In Orientierungsprüfungen wird das Einhalten der vorgeschriebenen Strecke durch besondere Durchfahrtskontrollen, sogenannte Sonderkontrollen, überwacht. Auslassen oder Anfahren in falscher Reihenfolge wird mit Strafsekunden gemäß Auflistung in der Rallye-Ausschreibung geahndet, wobei ein Teilnehmer für einen einmal gemachten Fehler nur einmal bestraft werden kann. Das Anfahren einer bereits ordnungsgemäß angefahrenen SK wird bei wiederholtem Anfahren nicht mehr bestraft.

18.5 Zeitkontrollen

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

18.6 Ankunft an Zeitkontrollen:

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

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

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

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

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

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

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

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

18.6.9 Beispiel:

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

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

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

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

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

18.6.12 Wenn festgestellt wird, dass ein Team die Regeln für den Ablauf an Zeitkontrollen nicht beachtet hat (insbesondere durch Einfahren in die Kontrollzone mehr als 1 Minute vor der Sollzeit), muss der Kontrollstellenleiter dies über den Rallyeleiter sofort schriftlich dem Kollegium der Sportkommissare melden, die eine angemessene Strafe aussprechen.

18.7 Startzeit an Zeitkontrollen:

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

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

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

18.8 Wertungsverlust

Die Teams sind unter Strafe des Wertungsverlustes verpflichtet, alle Kontrollstellen jederzeit in der richtigen Reihenfolge und in Fahrtrichtung der Rallyestrecke anzufahren (ausgenommen SKs bei Rallyes 200). Ein erneutes Einfahren in die Kontrollzone ist ebenfalls verboten.

18.8.1 Jede Verspätung von mehr als 15 Minuten gegenüber der Sollzeit zwischen zwei Zeitkontrollen und/oder am Ende einer Sektion oder eine Gesamtverspätung von mehr als 30 Minuten am Ende einer Etappe sowie eine Gesamtverspätung von mehr als 60 Minuten für die gesamte Rallye hat den Wertungsverlust des Teams zur Folge.

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

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

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

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

GESAMTSTRAFZEITEN ABSCHNITTE A + B + C:

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

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

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

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

18.9 Sammelkontrollen

18.9.1 Im Verlauf der Strecke können Sammelkontrollen eingerichtet sein. Ihre Eingangs- und Ausgangskontrollen entsprechen den allgemeinen Regeln für Kontrollstellen (siehe Art. 18.1, 18.2 und 18.3).

Innerhalb dieser Sammelkontrollen können die Motoren mit einer Fremdbatterie gestartet werden. ~~Diese Batterie darf anschließend nicht an Bord des Fahrzeugs mitgeführt werden.~~

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

18.9.3 Beispiel:

120 Wagen sind am Start der Veranstaltung.

Die erste Sammelkontrolle hat 4 Stunden.

Startzeit von der Sammelkontrolle ist 12.01 Uhr.

18.9.3.a Sollzeit für die Ankunft Fahrzeug Nr. 1 an der Sammelkontrolle: 08.01 Uhr

Sollzeit für die Ankunft Fahrzeug Nr. 120 an der Sammelkontrolle: 10.00 Uhr.

18.9.3.b Tatsächliche Ankunftszeit des Fahrzeugs Nr. 1 an der Sammelkontrolle: 08.45 Uhr.

Tatsächliche Ankunftszeit des Fahrzeugs Nr. 120 an der Sammelkontrolle: 11.50 Uhr

(60 Fahrzeuge sind auf der Etappe ausgefallen).

18.9.3.c Startzeit des Teilnehmers Nr. 1: 12.01 Uhr

Startzeit des Teilnehmers Nr. 120: 13.00 Uhr

Die tatsächlichen Pausenlängen sind dann gewesen:

- 3:16 Stunden für Fahrzeug Nr. 1

- 1:10 Stunden für Fahrzeug Nr. 120.

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

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

XIX. WERTUNGSPRÜFUNGEN

Vorbemerkungen:

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

Bei Rallyes 200 darf die Gesamt-WP-Länge 35 km nicht überschreiten. Die Länge einer Wertungsprüfung auf Bestzeit darf 6 km + 5 % Toleranz nicht überschreiten. 1 Wertungsprüfung, die auch mehrfach befahren werden darf, kann als Rundkurs bis zu max. 10 km (jedoch max. 2 Runden + Auslauf), als A-E-Prüfung (kein Rundkurs) bis zu max. 7,5 km (+ 5 % Toleranz) betragen. Unter Einhaltung der maximalen Distanzen ist die Anzahl der Wertungsprüfungen freigestellt.

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

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

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

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

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

Rallyes mit dem Status National-A (~~Anwendung ab 1.6.2002~~) und International (~~Anwendung ab 1.1.2002~~):
In allen Gruppen ist auf den Wertungsprüfungen das Tragen von FIA-homologierten Overalls bzw. Anzügen einschließlich einer Gesichtshaube, Socken, Schuhe und Handschuhe gemäß FIA-Prüfnorm 8856-2000 oder 1986 vorgeschrieben. Lediglich dem Beifahrer ist das Tragen von Handschuhen freigestellt.
Des Weiteren ist das Tragen von langer Unterwäsche gemäß FIA-Prüfnorm 8856-2000 oder 1986 dringend empfohlen.

Für die Fahrer von historischen Fahrzeugen gemäß Anhang K sind für Fahrer und Beifahrer flammenabweisende Overalls bzw. Anzüge einschließlich langer Unterwäsche, Gesichtshaube, Socken, Schuhe und Handschuhe, die die FIA-Prüfnorm 8856-2000 oder 1986 erfüllen, vorgeschrieben.

Rallyes mit dem Status National-B:

FIA-homologierte Overalls bzw. Anzüge sowie die sonstige flammenabweisende Bekleidung werden dringend empfohlen. Sie können auch vom Veranstalter über die Ausschreibung vorgeschrieben werden.

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

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

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

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

19.5 Starts an Wertungsprüfungen werden folgendermaßen durchgeführt:

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

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

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

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

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

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

19.8 Fehlstarts, insbesondere die, die vor Erteilen des Startzeichens durch den Starter erfolgen, werden wie folgt bestraft:

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

Weitere Verstöße: Nach Ermessen der Sportkommissare.

Dies schließt jedoch nicht schwerere Strafen aus, die von den Sportkommissaren verhängt werden können, wenn sie dies für erforderlich halten.

19.9 Bei Wertungsprüfungen ist das Ziel fliegend zu durchfahren, ein Anhalten zwischen dem gelben Hinweisschild und dem Stoppzeichen ist bei Strafe des Wertungsverlustes verboten. Die Zeitnahme erfolgt an der Ziellinie mit Zeitdrucker und zusätzliche einer geeigneten Stoppuhr, die mit den Systemen am Start und untereinander synchron laufen. Die Zeitnahmesysteme müssen unabhängig voneinander betätigt werden. Am Ziel einer Wertungsprüfung müssen die Zeitnehmer in Höhe der Ziellinie, die durch ein Zeichen mit Zielflagge auf roten Hintergrund gekennzeichnet ist, positioniert sein.

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

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

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

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

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

19.14 Service ist im Verlauf von Wertungsprüfungen verboten.

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

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

19.16 Vorzeitiges Beenden einer Wertungsprüfung:

19.16.1 Falls eine Wertungsprüfung aus irgendeinem Grund unterbrochen oder endgültig abgebrochen wird, werden muss, bevor das letzte Team sie beendet hat, kann für diese Prüfung eine Wertung dadurch erstellt werden, dass den Teams, die die Prüfung infolge dieses Abbruchs nicht beenden konnten, die langsamste vor dem Abbruch gefahrene Zeit angerechnet wird können die Sportkommissare jedem betroffenen Team eine Zeit zuordnen, die sie als die fairste ansehen.

~~19.16.2 Diese Wertung kann auch dann erstellt werden, wenn nur ein Team die Prüfung unter normalen Wettbewerbsbedingungen fahren konnte.~~

~~19.16.3 Die Anwendung dieser Bestimmung liegt allein bei den Sportkommissaren, nachdem sie vom Rallyeleiter über die Gründe, die zum Abbruch geführt haben, unterrichtet wurden.~~

~~19.16.4 Falls die Sportkommissare die langsamste gefahrene Zeit als anormal ansehen, können sie als Wertungszeit unter den vier langsamsten Zeiten die auswählen, die ihnen am angemessensten erscheint.~~

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

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

19.17 Schnelle Vorauswagen (siehe auch Anhang IV)

Die schnellen Vorauswagen werden zur Kontrolle der Zuschauersicherheit und des ordnungsgemäßen WP-Aufbaus eingesetzt. Es sollen mindestens 2 dieser Fahrzeuge eingeplant werden. Sie werden mit 000, 00 bzw. 0 gekennzeichnet.

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

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

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

19.18 Sicherheitsplan

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

19.19 Sicherheit der Bewerber

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

19.20 Rundkurse

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

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

Es werden drei Startarten bei Rundkursen unterschieden:

a) Fliegender Start mit Einzelaufstellung:

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

Bei Rallyes 200 kann der zuständige, genehmigende Verband (ADAC, AvD, ADMV und DMV) **nach sorgfältiger Prüfung in begründeten Ausnahmefällen** eine Erhöhung der Rundenzahl um maximal eine weitere Runde genehmigen, wenn die Beschaffenheit und die Streckenbreite der WP-Strecke dies zulässt, eine Streckenabnahme die Erhöhung der Anzahl der auf der Strecke befindlichen Fahrzeuge erlaubt und eine andere Startart nicht möglich ist.

b) Fliegender Start mit Gruppeneinstellung:

Hierbei handelt es sich um eine Sonderform der Rundkursdurchführung (z.B. Zuschauer-Rundkurs), die jedoch nur einmal pro Veranstaltung verwendet werden soll.

Die Zeitnahme (Start) erfolgt nicht bei dem tatsächlichen Start des Fahrzeuges (Vorstart), sondern erst nach Zurücklegen einer kurzen Distanz von nicht mehr als ca. 2 m. Der Abstand zwischen zwei Teilnehmern muss mindestens 10 Sekunden betragen und für alle Teilnehmer in etwa gleich sein. Die Zeitnahme am Start muss mittels Lichtschranke und Drucker erfolgen. Die Rundenzahl ist auf 5 plus Auslauf begrenzt. Wichtigstes Kriterium bei der Planung der Rundenzahl ist es, diese auf die Beschaffenheit und die Straßenbreite der WP-Strecke abzustimmen. Eine sorgfältige Streckenabnahme soll die max. Anzahl der für die Strecke zulässigen Fahrzeuge festlegen.

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

c) Stehender Start mit Gruppeneinstellung:

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

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

Im Übrigen gelten für den Vorstart beim Verfahren mit fliegendem Start die gleichen Bestimmungen wie für den Start bei Start-Zielprüfungen (siehe 19.4).

Abweichungen von den beschriebenen Startarten bedürfen der ausdrücklichen Genehmigung durch den DMSB bzw. bei Rallyes 200 der genehmigenden Verbände (ADAC, AvD, DMV und ADMV).

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

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

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

- Bei Rundkursen wird die doppelte Zeit des schnellsten Teams als Maximalzeit angerechnet.

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

- Bei Unterschreiten der Rundenzahl erfolgt Wertungsverlust wird die Maximalzeit angerechnet.

19.21 Wertungsprüfungen auf Sollzeit (Orientierungsprüfungen) - Nur für Rallye 200

1. Wertungsprüfungen auf Sollzeit sind Orientierungsprüfungen mit mindestens 5 km und maximal 20 km Streckenlänge. Im Kontrollheft wird eine Sollfahrzeit (Abschnittsfahrzeit) für die Strecke zwischen der ZK am Start und der ZK am Ende der Prüfung festgelegt, bei der der Schnitt nicht über 40 km/h liegen darf.

2. Aufgabenstellung

Die Fahrtunterlagen sind so gestaltet, dass durch die zeichnerische Darstellung kein Zweifel an der zu fahrenden Strecke aufkommt.

Fahrtunterlagen in Form von Skizzen müssen unverwechselbare Anlegehilfen (z. B. volle Namenszüge) aufweisen.

Jedes neue Skizzenstück ist am Anfang mit einer durchlaufenden Nummer in der Reihenfolge der Aufgabenstellung versehen. Sofern zwischen den Skizzenstücken zusätzliche Skizzenpunkte gezeichnet sind, sind diese in die fortlaufende Nummerierung einbezogen.

Bei Aufgabenstellungen, die nicht nach Karte gefahren werden (Chinesenrallye usw.), ist mindestens alle 10 km ein Anhaltspunkt laut Karte bekannt zu geben. Das Ende dieser Aufgabenstellung ist ebenfalls zusätzlich laut Karte bekannt zu geben.

Die Idealstrecke ist am Ziel ausgehängt.

19.22 Parkende Fahrzeuge

Das Parken eines nicht zulässigen Fahrzeugs an der Strecke einer Wertungsprüfung wird als gefährlich betrachtet und kann zur Absage der betreffenden Wertungsprüfung führen.

XX. PARC FERME

20.1 Allgemeines

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

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

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

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

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

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

20.1.6 Die Teams dürfen den Parc fermé 10 Minuten vor ihrer Startzeit betreten.

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

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

Innerhalb eines Parc fermé können die Motoren mit einer zusätzlichen Fremdbatterie gestartet werden.

Diese Batterie darf anschließend nicht an Bord des Fahrzeugs mitgeführt werden. Diese zusätzliche Batterie darf an Bord des Fahrzeugs mitgeführt oder genommen werden entweder:

- durch das Team bei Eingang in den Parc fermé, oder

- im Servicepark vor dem Parc fermé vorausgesetzt, dazwischen findet keine Wertungsprüfung statt.

Nachdem das Fahrzeug gestartet wurde, kann die zusätzliche Batterie entweder

- bei der ZK OUT deponiert werden, wo das Team sie abholen kann, nachdem alle Fahrzeuge die ZK verlassen haben, oder

- im Fahrzeug mitgeführt werden, jedoch nur bis zum nächsten Servicepark und vorausgesetzt, dass dazwischen keine Wertungsprüfung stattfindet. Diese zusätzliche Batterie muss innerhalb des Fahrzeugs sicher an einem Ort befestigt werden, der eigens zu diesem Zweck bestimmt wurde. Sobald das Fahrzeug angesprungen ist, muss sie abgeklemmt werden.

20.2 Reparaturen im Parc fermé

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

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

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

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

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

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

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

XXI. ERGEBNISSE

21.1 Ermittlung der Ergebnisse

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

21.2 Veröffentlichung der Ergebnisse

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

21.2.1

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

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

XXII. GLEICHSTAND BEI EINER RALLYE

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

XXIII. PROTOKOLLE - SCHLUSSBERICHTE

23.1 Protokolle

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

23.2 Schlussberichte

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

23.3 Abgabe der Protokolle und Schlussberichte

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

XXIV. PROTESTE UND BERUFUNGEN

24.1 Alle Proteste müssen gemäß Bestimmungen des Internationalen Sportgesetzes eingereicht werden (Art. 171 ff.).

Zusammenfassung einiger wichtiger Punkte:

1. Form des Protestes

Alle Proteste müssen in schriftlicher Form dem Rallyeleiter eingereicht werden mit gleichzeitiger Übergabe der Protestgebühr in Höhe von 300 EURO (100 EURO bei Rallye 200) zzgl. der gültigen Mehrwertsteuer (per 1.1.2002 ~~3~~: 7 %).

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

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

2. Unzulässigkeit eines Protestes

Ein Protest ist unzulässig, wenn

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

3. Protestfristen

Die Protestfristen sind im ISG im Einzelnen geregelt.

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

- a) Proteste gegen Zwischenfälle während der Veranstaltung müssen innerhalb von 30 Minuten nach Zielankunft des Protestführers eingelegt werden.
- b) Proteste gegen die Aufgabenstellung auf Orientierungsprüfungen müssen binnen 30 Minuten nach Ausgang der Idealstrecke und der Musterbordkarte oder nach Zielankunft, je nach dem, welcher Zeitpunkt später liegt, eingereicht werden.

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

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

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

24.5 Berufungen

24.5.1 Die Bewerber können gegen Entscheidungen der Sportkommissare entsprechend den Vorschriften des Artikel 180 ff. des ISG Berufung einlegen.

24.5.2 Abweichende Frist der Berufung bei Rallyes 200 (National B):

Die Berufung ist innerhalb von **30 Minuten** (anstatt 60 Minuten) nach Verkündung der Entscheidung oder der Maßnahmen bei den Sportkommissaren schriftlich anzukündigen.

24.5.3 Berufungsgebühren

Die Berufungsgebühr bei Internationalen und National-A-Rallyes beträgt 800 EURO, zuzüglich Mehrwertsteuer (per 1.1. 2002 ~~3~~: 7 %).

Die Berufungsgebühr bei Rallyes 200 (National-B) beträgt 300 EURO, zuzüglich Mehrwertsteuer (per 1.1. 2002 ~~3~~: 7 %).

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

24.7 Protest- und Berufungsvollmacht

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

Sie bevollmächtigen sich insbesondere gegenseitig zur

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

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

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

24.8 Anwendung und Auslegung der Vorschriften

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

GLOSSAR

Abfahren der Strecke durch Offizielle	4.4
Abfahren der Wertungsprüfungen	14.1/14.2
Ablehnung von Nennungen	5.4
Abschleppen, Transport, Schieben von Fahrzeugen	11.4
Abweichung zwischen Eintragung Kontrollheft/-karte und offiziellen Rallyeunterlagen	17.6
Anerkennung der Vorschriften	5.3
Angaben über Beifahrer	5.1.1
Anwendung und Auslegung der Vorschriften	3.3.1/3.3.4/24.8
Auslandsstartgenehmigungen	5.1.2
Austausch Bewerber	5.1.4
Austausch Fahrzeug	5.1.3
Austausch Teammitglied/er	5.1.4
Begrenzung der Bewerber	5.5
Bekleidungs Vorschriften	19.2
Beobachter	4.2
Berufungen - Form, Fristen, Gebühren	24.5
Bewerber	3.3.5
Blockierung, Behinderung beim Überholen	11.5.1
Bordbuch/Road-Book	8.1
Bremskurven/Schikanen	8.1.1
Bulletins	3.2
Definitionen	I. (1.1 - 1.13)
Dokumentenabnahme	15.1
Durchfahrtskontrollen - Ablauf	18.4
Einhaltung der Sollzeiten	18.1.5 - 18.1.6
Einzuhaltende Strecke	8.1.1/8.3 (Rallye 200)
Entfernung der Rallye-Kennzeichen	9.5
Ergebnisse - Aushang	3.1.6
Ergebnisse - endgültig	21.2
Ergebnisse - Veröffentlichung	21.2
Fahrberechtigung beider Fahrer	1.12
Funkverkehr	12.2
Gemeinsame Durchführung von Rallyes mit unterschiedlichem Status	3.1.4
Gleichstand	22
Karenzen	18.8.1 - 18.8.4
Kennzeichnung der Kontrollen	18.1.1 - 18.1.2
Kennzeichnung der Sportwarte	18.3
Klasseneinteilungen	2.2 - 2.4
<u>Klassenzusammenlegungen</u>	<u>2.5</u>
Kontrollheft/-karte - Ausgabe	17.1
Kontrollheft/-karte - Berichtigungen	17.3
Kontrollheft/-karte - Fehlende Eintragung	17.4
Kontrollheft/-karte - Richtigkeit der Einträge	17.1
Kontrollheft/-karte - Vorzeigen	17.1 - 17.2/17.4
Kontrollstellen - Einfahrt	18.8
Kontrollstellen - Öffnungszeiten	18.1.7 - 18.1.8
Kontrollzonen - Aufenthaltsdauer	18.1.4
Kontrollzonen - Kennzeichnung	18.2
Kostenvorschuss	15.2.4/24.2
Lautstärke des Fahrzeugs	15.1.11.b)
Mannschaftsnennungen	2.7
Maximalzeit	19.20
Missachtung der Anweisungen von Sportwarten	18.1.9
Missachtung der Regeln für Ablauf an Zeitkontrollen	18.6.12
Namen und Staatsflaggen	7.3
Nenngeld	5.6 - 5.8
Nennungsbestätigung	5.1.1

Nennungsformular	5.1.1/5.1.3
Nennungsschluss	3.1.5
Nicht vorgesehene Fälle	3.3.3
Offizielle Veranstalterzeit	17.1
Orientierungsprüfungen Rallye 200	8.3
Parc fermé - Aufenthalt vom Personen	20.1.4/20.1.6
Parc fermé - Betreten	16.1/20.1.6
<u>Parc fermé - Fahrzeugabdeckungen</u>	<u>20.3</u>
Parc fermé - Gültigkeit der Parc fermé Bestimmungen	20.1.1 - 20.1.3
Parc fermé - Reparaturen	20.2
Parc fermé - Schieben von Fahrzeugen/Starten des Motors	20.1.7
Parc fermé - Strecke nach Ausfahrt	8.2.4
Parc fermé	18.1.3/18.9.4
Proteste - Form, Fristen, Gebühren	24.1 - 24.4
Rallye-Ausschreibung - Fristen	3.1.2
Rallyeschilder	9.1 - 9.2/9.4/10.2
Regrouping/Sammelkontrollen	18.9
Reifen	13.1/15.1.11.c)
Sammelkontrollen/Regrouping	18.9
Schlusskontrolle	15.2
Schnelle Vorauswagen (0-Fahrzeuge)	19.17
Service - Reparaturen/Nachtanken	12.1
Service - Verbotszonen	12.1
<u>Serviceparks-/zonen</u>	<u>12.1.3</u>
Sicherheitsplan	19.18
Sonderkontrollen (Rallye 200)	18.4
Sportkommissare	4.1
Start - Verspätung	16.3 - 16.4
Startnummern	9.1/9.3 - 9.4/10.2
Startpark	XVI.
Startreihenfolge	16.5 - 16.6/18.9.5
Startzeiten	16.2
Straßenverkehrsbestimmungen	11.1 - 11.3
Streckenführung	8.2
Teammitglieder - Anzahl	7.1
Technische Abnahme	15.1
Technische Kommissare	4.5
Umstufung eines Fahrzeugs	5.2
Unkorrektes, betrügerisches, unsportliche Verhalten	3.3.6/11.5.2
Veranstalterwerbung	10.2 - 10.4
Verantwortung für Teammitglieder	12.1.6
Versicherungen	6
Werbung an Fahrzeugen	10.1
Wertungsprüfung - Eintragung der Start-/Zielzeit	19.11 - 19.12
Wertungsprüfungen - Abbruch	19.16
Wertungsprüfungen - Anzahl der Wiederholungen	XIX.
Wertungsprüfungen - Bremskurven/Schikanen	8.1.1/XIX.
Wertungsprüfungen - Durchschnittsgeschwindigkeiten	XIX.
Wertungsprüfungen - Fahrvorschriften (Fahrtrichtung, Überholen)	11.5.1/19.3
Wertungsprüfungen - Fehlstart	19.8
Wertungsprüfungen - Längen	XIX.
<u>Wertungsprüfungen - Maximalzeit</u>	<u>19.20</u>
<u>Wertungsprüfungen - Parkende Fahrzeuge</u>	<u>19.22</u>
Wertungsprüfungen - Rundkurse	19.20
Wertungsprüfungen - Service	19.14
Wertungsprüfungen - Sollzeit (Rallye 200)	19.21
Wertungsprüfungen - Start	19.4 - 19.7
Wertungsprüfungen - Start/Verspätung durch Teamverschulden	19.7
Wertungsprüfungen - Startverweigerung	19.10
<u>Wertungsprüfung - Unterbrechung</u>	<u>19.16</u>
Wertungsprüfungen - Warndreieck	19.19

Wertungsprüfungen - Ziel/STOP-Kontrolle	19.11
Zeitkontrollen - Ablauf	18.5 - 18.7
Zeitkontrollen - Bestrafungen	18.6.9
Zugelassene Bewerber und Fahrer	2.6
Zugelassene Fahrzeuge	2.1 - 2.4
Zulassungsbestimmungen	15.1.11

A N H A N G I - KONTROLLSCHILDER

A N H A N G II - FAHRERVERBINDUNGSLEUTE

Grundlegende Aufgabenstellung:

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

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

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

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

Anwesenheit während der Veranstaltung:

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

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

Aufgaben:

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

Aufgaben als Verbindungsleute:

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

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

A N H A N G III - REIFENVORSCHRIFTEN

Profillose Reifen (Slicks) sind bei DMSB-genehmigten Rallyes nicht zugelassen.

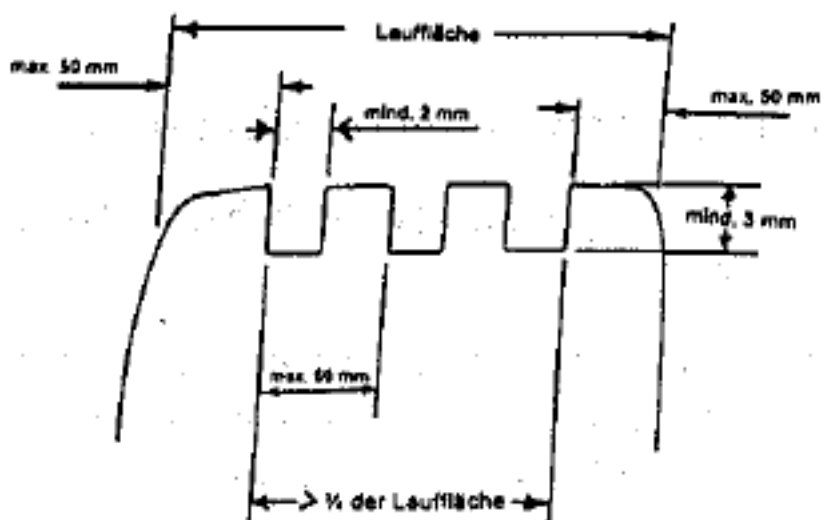
Die Reifen müssen wie nachfolgend beschrieben profiliert sein:

- Profiltiefe: mind. 1,6 mm
- Profilbreite: mind. 2 mm
- Profilabstand: max. 50 mm
- Profilabstand zu Reifenflanke: max. 50 mm
- Anzahl der Profilrillen: variabel
- Die Breite zwischen den beiden äusseren Profilrillen eines Reifens darf 3/4 der Lauffläche nicht überschreiten.

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.

Fahrzeuge der **Gruppen G, F 2005 und F** unterliegen den jeweils gültigen Reifenbestimmungen (**siehe DMSB-Handbuch**).

Ein Protest gegen die Profiltiefe ist nicht zulässig.



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

Reifen bei Rallyes ab 2003

Ab dem 01.01.2003 sind ~~analog zum Bereich National B, im nationalen A-Bereich des DMSB~~ im nationalen B-Bereich des DMSB nur noch Reifen mit ECE-Kennzeichnung in erhabener Schrift (d.h. formgeheizte Reifen) zulässig, welche uneingeschränkt der StVZO entsprechen.

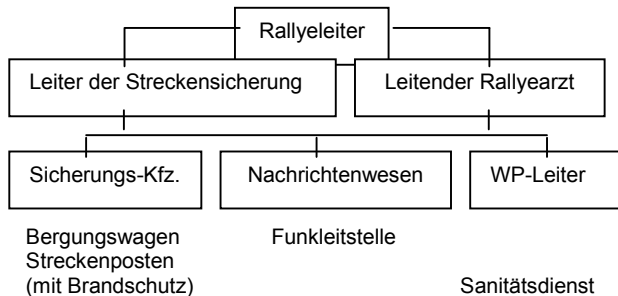
ANHANG IV - SICHERHEITSBESTIMMUNGEN FÜR AUTOMOBIL-RALLYES

Gliederung der Mindestanforderungen für die Sicherheitsbelange bei Automobil-Rallyes:

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

Art. 1 Vorbereitung der Veranstaltung

Der Veranstalter erstellt einen vorbereitenden Organisationsplan für die Sicherheit bei einer Veranstaltung nach folgendem Beispiel:



Die Auswahl der Wertungsprüfungen wird vom Rallyeleiter oder dessen Beauftragten, dem Leiter der Streckensicherung und dem Wertungsprüfungsleiter vorgenommen. In manchen Bundesländern wird von den Genehmigungsbehörden ein Gutachten über die Eignung einer Wertungsprüfung verlangt. Der Sportwart, der dieses Gutachten anfertigt, sollte ebenfalls in diesen Kreis einbezogen werden. Für jede Wertungsprüfung wird ein Funktionsplan nach dem beiliegenden Muster erstellt, der folgende Angaben enthalten sollte:

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

Außerdem wird ein Streckenplan erstellt, auf dem die Standorte der unbedingt notwendigen Strecken- und Funkposten mit fortlaufender Nummer einzuzeichnen sind. Bei vom Veranstalter gewollten Zuschauern sind die dafür vorgesehenen Zuschauerplätze in den Streckenplan einzuzeichnen und im Programmheft mit Verhaltensregeln abzudrucken. Kritische Stellen sind mit Warnschildern und mit Trassierband zu kennzeichnen. Für Veranstalter, die keine Zuschauer wollen, genügt es, die kritischen Stellen mit Warnschildern und Trassierband zu kennzeichnen. Vor der Veranstaltung instruiert der Leiter der Streckensicherung die WP-Leiter und die Streckenposten. Der Sicherheitsplan gem. Anhang H ISG muß bei internationalen und nationalen Rallyes vom DMSB registriert werden. Bei allen anderen Veranstaltungen stellt der Sportkommissar das Vorhandensein des Sicherheitsplanes fest. Die Erstellung des Sicherheitsplanes obliegt immer dem Leiter der Streckensicherung.

Art. 2 – Verantwortlichkeit und Kompetenzbereich der Sportwarte

Der Rallyeleiter ist für die Veranstaltung verantwortlich. Er delegiert das Aufgabengebiet Sicherheit an den Leiter der Streckensicherung (LS). Der LS koordiniert den Einsatz der Wertungsprüfungsleiter (WP-Leiter), die medizinische Versorgung, das Sanitätswesen und die Bergungsfahrzeuge. Er ist verantwortlich für die Schulung der WP-Leiter und der Streckenposten/Sportwarte der Streckensicherung.

Der WP-Leiter ist während des Ablaufs der Veranstaltung für die betreffende Wertungsprüfung verantwortlich. Der LS und der WP-Leiter stellen nach ihrem Ermessen die Streckenposten an gefährlichen Stellen auf, insbesondere an auf die WP-Strecken einmündenden Straßen. Die gelbe Flagge kann an besonders gefährlichen Stellen zur Warnung der Wettbewerbsfahrzeuge eingesetzt werden.

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

3.1 Funküberwachung

Der Rallyeleiter muß eine Funkverbindung zum LS und zu den WP-Leitern haben. Es wird empfohlen, eine Funkverbindung zwischen Rallyeleiter und Vorauswagen und zum Schlußwagen herzustellen. Eine Funkverbindung vom Start zum Stop der Wertungsprüfung muß gewährleistet sein. Mindestens alle 5 km sind weitere Hauptfunkposten auf der WP einzurichten.

3.2. Sicherungsfahrzeuge

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

3.2.1. Arzt und Sanitätsdienst

Ein Arzt muß anwesend sein, der an einer für die Veranstaltung günstigen Stelle platziert ist. An jeder Wertungsprüfung muß entweder ein Arzt mit Notfallkoffer und ein KTW oder ein RTW nach DIN 75080, Teil 2, sein. Bei Wertungsprüfungen mit einer Länge von mehr als 15 km muß an einer geeigneten Stelle ein weiterer Arzt mit Notfallkoffer und ein KTW oder ein RTW nach DIN 75080, Teil 2, vorhanden sein. Den Fahrern der Sanitätsfahrzeuge ist die Anfahrt zum nächstgelegenen Krankenhaus in schriftlicher Form mitzuteilen.

3.2.2. Bergungsfahrzeuge

Es sind nur solche Fahrzeuge einzusetzen, die durch ihre Ausstattung geeignet sind, Personen aus verunfallten Fahrzeugen zu bergen und über entsprechende Einrichtungen für den Brandschutz verfügen. Empfohlen wird u.a. folgende Ausrüstung:
 2 x 6 kg Handfeuerlöscher Ölbindemittel Besen
 Abschleppseil Bolzenschneider Rundumleuchte
 Rettungsschere Brechstange Funkeinrichtung
 Bei WPs durch Waldgebiete ist dafür Sorge zu tragen, daß die eingesetzten Fahrzeuge genügend Löschkapazität mit sich führen.

Art. 4 - Ablauf der Veranstaltung

4.1. Sperrung der Strecke

Mindestens eine Stunde vor dem Start des ersten Fahrzeuges kontrolliert ein Beauftragter des LS den Aufbau der Wertungsprüfung. Mindestens eine halbe Stunde vor dem Start wird die Strecke durch ein Organisationsfahrzeug mit roter Flagge (hilfsweise nachts durch rote Rundumleuchte) gesperrt. Nach Schließung der Strecke dürfen nur noch autorisierte Fahrzeuge die WP befahren.

4.2 Information der Zuschauer

Falls Zuschauer bei den Wertungsprüfungen gewollt sind, sind sie in geeigneter Weise (z.B. Lautsprecherdurchsagen, persönliche Ansprache) über das Kommen der Wettbewerbsfahrzeuge zu informieren. Informationsfahrzeuge, die die Wertungsprüfungsstrecken vor den Teilnehmern befahren (RCvD-Fahrzeuge), müssen auf beiden vorderen Türen mit „INFO“ gekennzeichnet sein.

4.3. Schnelle Vorauswagen

Die schnellen Vorauswagen werden wie Teilnehmer gekennzeichnet sein. Sie werden mit Nullen gekennzeichnet, wobei die Anzahl der Nullen absteigend sein muß. Beispiel: 1. Vorauswagen „000“, 2. Vorauswagen „00“, 3. Vorauswagen „0“. Nach dem Vorauswagen mit der Nummer „0“ folgt der erste Teilnehmer. Bei internationalen und nationalen Veranstaltungen sollten mindestens 2 dieser Fahrzeuge eingesetzt werden.

4.4. Schlußwagen

Die Strecke wird frühestens nach der Durchfahrt des Schlußwagens wieder für den Straßenverkehr frei.

**A N H A N G V -
SICHERHEITSAUSRÜSTUNG FÜR FAHRER/FAHRZEUGE -
ZUSAMMENFASSUNG**

ANHANG VI - STANDARD-BORDBUCH (ROAD-BOOK)

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

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

1. Das Bordbuch sollte im Aufbau (5 bis 10 Zeilen pro Seite) den nachfolgenden Beispielen entsprechen.
Entsprechende Muster können beim DMSB angefordert werden.
Ein Bordbuch im Format DIN A 5 ist wünschenswert, jedoch ist auch die Größe DIN A 4 wahlweise zulässig.
2. Das Bordbuch wird von oben nach unten gelesen.
3. Es sollte so gebunden sein, dass die Seiten um 360° umgeklappt werden können. Die Bindung sollte einer starken Beanspruchung standhalten.
4. Am Anfang des Bordbuches muss eine Seite mit Zeichen- und Abkürzungserklärungen sein. Diese müssen bei internationalen Rallyes mindestens in deutsch und in englisch oder französisch sein.
5. Referenzpunkte zum Erstellen der Wegstreckenzähler müssen angegeben sein.
6. Folgende Informationen müssen im Kopf jeder Seite enthalten sein:
 - die Nummer des Fahrtabschnitts
 - die Sollfahrtzeit in Minuten
 - die Entfernung in km zwischen den beiden Zeitkontrollen
 - eventuelle Durchfahrtskontrollen
7. Jede Seite muss nummeriert sein; die Seitenzahl ist aufsteigend innerhalb des Bordbuches
8. Die einzelnen Bilder (Informationen) werden nummeriert und durch einen horizontalen Strich voneinander getrennt. Die Nummerierung beginnt bei jeder Zeitkontrolle wieder bei 1.
9. Bei Bildern, die nicht weiter als 200 m auseinander liegen, entfällt der horizontale Strich.
10. Richtungsangaben, die in natura nicht erkennbar sind, werden in Klammern angegeben.
11. Die Zeitkontrollen, Start und Ziel von Wertungsprüfungen, Stops und Durchfahrtskontrollen werden auch im Bordbuch mit Reproduktionen der Standard-Kontrollstellenschilder gekennzeichnet.
12. Die Position der Schilder (Kontrolle) ist im Kreuzungs-/Straßensymbol markiert.
13. Bei Abzweigen müssen die eingezeichneten Schilder in die tatsächliche Richtung zeigen.
14. Angegebene Schilder, die nicht in die Richtung zeigen, in die gefahren werden soll, müssen durchgestrichen sein.
15. Die Lage der verschiedenen Kontrollen muss genau beschrieben sein.
16. Jeder Fahrtabschnitt beginnt auf einer neuen Seite.
17. Die Seiten für Wertungsprüfungen sollten sich von den übrigen Seiten abheben. Beispiel: unterschiedliche Farbe, Schraffur, anderer Rahmen usw.
18. Die Blickrichtung in jeder Zeichnung ist von unten.
19. Stellen, die besondere Aufmerksamkeit erfordern, werden mit 1, 2 oder 3 Ausrufungszeichen gekennzeichnet.
20. Auf jeder Seite sollte ausreichend Platz sein, damit die Fahrer ihre eigenen Kommentare einfügen können.
21. Alle Angaben müssen gut lesbar sein, auch unter der Berücksichtigung, dass das Bordbuch bei Nacht und in einem fahrenden Fahrzeug gelesen werden muss.
22. Hauptfunkposten müssen im Bordbuch mit folgenden Zeichen angegeben werden:



Der Veranstalter kann weiterhin noch folgende und zusätzliche Angaben vorsehen:

- Im Kopf jeder Seite soll die Durchschnittsgeschwindigkeit angegeben werden
- Bei Wertungsprüfungen, die genau gleich wie im Vorjahr gefahren werden, kann die schnellste gefahrene Zeit aus den Vorjahren angegeben werden
- Zusätzliche Hinweise zur besseren Orientierung wie z.B. Ortseingangsschilder, einzelne stehende Gebäude usw., sollten im Bordbuch enthalten sein.
- Wechsel in der Straßenoberfläche (von Asphalt auf Schotter, von Schotter auf Asphalt) sollten an der mittleren Linie markiert werden.

ANHANG VII - STANDARDKONTROLLHEFT