

DMSB-Berg-Reglement 2019Stand: 22.11.2018 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt**INHALTSVERZEICHNIS**

- Art. 1 Klasseneinteilung/zulässige Fahrzeuggruppen bei DMSB-genehmigten Bergrennen
- Art. 2 Besondere Technische Bestimmungen
- Art. 3 Fahrerbesprechung
- Art. 4 Training
- Art. 5 Startaufstellung und Start
- Art. 6 Startverzögerung
- Art. 7 Signalgebung
- Art. 8 Sicherheitsfahrzeuge
- Art. 9 Fahrvorschriften und Verhaltensregeln
- Art. 10 Abbruch oder Unterbrechung eines Wertungslaufes/Rennens
- Art. 11 Beendigung des Trainings und Rennens
- Art. 12 Parc Fermé
- Art. 13 Platzierung
- Art. 14 Siegerehrung
- Art. 15 Wertungsstrafen
- Art. 16 Demonstrationsläufe

Vom DMSB genehmigte Bergrennen werden nach dem ISG, dem DMSB-Veranstaltungsreglement, dem DMSB-Berg-Reglement, den DMSB-Lizenzbestimmungen, dem Ethikkodex und Verhaltenskodex der FIA und dem Ethikkodex des DMSB, den jeweiligen Veranstaltungsausschreibungen und den sonstigen Bestimmungen der FIA und des DMSB durchgeführt. Für DMSB-Prädikate gelten zusätzlich die Allgemeinen Prädikatsbestimmungen und die besonderen Bestimmungen des jeweiligen Prädikates.

Art. 1 Klasseneinteilung/zulässige Fahrzeuggruppen bei DMSB-genehmigten Bergrennen

1. Ein Fahrer und/ oder ein Fahrzeug kann nur in einer Gruppe/Klasse starten.
2. Bei weniger als 3 Startern in den einzelnen Klassen ist der Veranstalter verpflichtet, diese mit der/den nächsthöheren Klasse(n) zusammenzulegen (maßgebend ist die endgültige Starterliste). Die Erweiterung oder Unterteilung in weitere Klassen durch den Veranstalter ist nicht zulässig.
3. Zulässige Fahrzeuggruppen bei DMSB-genehmigten Bergrennen (zuzüglich DMSB-genehmigte Serien):

Division 1

- Gruppe G
- Gruppe N, R1, CTC/CGT (Div. 1.1, 1.2, 1.3, 6, 6.1, 6.2, 9)
- Gruppe A, R2, R3, F, CTC/CGT (Div. 2.1, 2.2, 2.3, 3.1, 3.2, 3.3, 4.1, 4.2, 4.3, 7, 7.1, 7.2)
- Gruppe E1-Bergrennen, CTC/CGT (Div. 5, 8, 8.1, 10, 11, 12), R4, R5, E1-FIA, H, FS
- Gruppe GT1, GT2, GT3, R-GT

Division 2

- Gruppe E2-SH
- Sportwagen der Gruppe E2-SC nach aktuellem Anhang J (Art. 277)
- Sportwagen der Gruppe C3 nach Anhang J 1998 (Art.260), Baujahr vor 1999
- Sportwagen der Gruppe CN nach Anhang J 2003 (Art. 259) oder nach aktuellem Anhang J
- Sportwagen der Gruppe CSC

- Formelfahrzeuge der Gruppe D (Formel 3 nach aktuellem Anhang J, Art 277)
- Formelfahrzeuge der Gruppe E2-SS ohne Aufladung mit max. 3000 ccm (nach aktuellem Anhang J, Art. 277 und den zusätzlichen DMSB-Vorschriften)
- Historische Formelfahrzeuge nach Anhang K zum ISG (z. B. Formel Junior, Formel 2, Formel 3, Marken-Formel etc.). Diese Fahrzeuge werden beschränkt auf die Perioden F bis inkl. JR und max. 3000 ccm und benötigen einen gültigen internationalen FIA Historic Technical Passport oder einen nationalen DMSB Historic Technical Passport.

Art. 2 Besondere Technische Bestimmungen

1. Abgas- und Geräuschbestimmungen:

Bei Veranstaltungen mit FIA-Prädikat müssen ausschließlich Fahrzeuge der DMSB-Fahrzeuggruppen (G, F, H, E1-Bergrennen, FS, CTC/CGT und CSC) die DMSB-Abgasvorschriften (Katalysatorpflicht) und DMSB-Geräuschvorschriften (siehe DMSB-Handbuch, blauer Teil) einhalten. Bei Veranstaltungen ohne FIA-Prädikat müssen Fahrzeuge aller Gruppen die DMSB-Abgas- und Geräuschvorschriften einhalten.

2. Gruppe CN:

Bei CN-Fahrzeugen muss der Motor von einem Fahrzeug stammen, das von der FIA oder dem DMSB in der Gruppe N homologiert war oder derzeit homologiert ist.

In der Gruppe CN sind auch Turbo-Diesel-Motoren mit einem effektiven Hubraum von max. 2000 ccm zugelassen, welche aus einem in der Gruppe N homologierten oder ehemals in der Gruppe N homologierten Fahrzeug stammen. Bei diesen Fahrzeugen kommt der Hubraumfaktor 1,5 zur Anwendung. Außerdem ist für diese Fahrzeuge ein Luftbegrenzer analog Gruppe N-Rallyebestimmungen mit max. 35 mm Durchmesser vorgeschrieben. Der DMSB behält sich das Recht vor, auch im Laufe der Saison den vorgeschriebenen Durchmesser des Luftbegrenzers zu reduzieren.

3. Gruppe GT1 / GT2:

Diese Fahrzeuge müssen dem Artikel 257 des Anhang J zum ISG des Jahres 2011 entsprechen.

4. Gruppe R3T:

Alle Fahrzeuge der Gruppe R3T werden in der Hubraumklasse bis 2000 cm³ eingestuft.

Art. 3 Fahrerbesprechung

Anstelle der mündlichen Fahrerbesprechung ist auch die Herausgabe einer schriftlichen Fahrerinformation durch den Veranstalter zulässig. In diesem Fall ist sicherzustellen, dass der Erhalt der schriftlichen Fahrerinformation bei der Dokumentenabnahme von jedem Fahrer *persönlich* per Unterschrift beurkundet wird.

1. Bei Veranstaltungen mit FIA-Prädikat ist eine mündliche Fahrerbesprechung durchzuführen.
2. In diesen Besprechungen bzw. Fahrerinformationen sind den Fahrern mindestens folgende organisatorischen Einzelheiten durch den Rennleiter zu erläutern:
 - Besonderheiten der Veranstaltung sowie der zu befahrenden Strecke, ggf. Bremskurven, Schikanen usw.
 - Einrichtung des Vorstarts, Durchführung des Starts
 - Signalgebung (*Flaggenzeichen; Lichtzeichen etc.*)
 - Einsatz von *Medical Intervention Cars (MIC)*
 - Abbruch bzw. Wiederaufnahme von Trainings-/Wertungsläufen
 - Art der Rückführung
 - Parc Fermé
 - Siegerehrung

Art. 4 Training

1. Der Veranstalter legt den Trainingszeitplan in der Ausschreibung fest.
2. Die Rennstrecke darf nur während der in der Ausschreibung oder später mitgeteilten Trainingszeiten und nur von dem für das Fahrzeug genannten Fahrer befahren werden. Alle Trainingsläufe sollten gezeitet werden.
3. Soweit in der Veranstaltungsausschreibung nichts abweichend bestimmt ist, werden mindestens drei Trainingsläufe durchgeführt.
4. Zum Rennen darf grundsätzlich nur zugelassen werden, wer zwei Trainingsläufe absolviert hat. Über Ausnahmeregelungen entscheiden die Sportkommissare nach Anhörung des Rennleiters.
5. Nach dem Training wird eine vorläufige Starterliste veröffentlicht. Die endgültige Starterliste wird spätestens 15 Minuten vor dem Start des 1. Wertungslaufes bekanntgegeben. Sollten bis zu diesem Zeitpunkt Fahrer nicht starten können, haben sie dies der Rennleitung vorab mitzuteilen und sich abzumelden.

Art. 5 Startaufstellung und Start

1. Die Teilnehmer sind verpflichtet, sich mit ihrem Wettbewerbsfahrzeug zu den vom Veranstalter vorgegebenen Zeiten in der Startaufstellung einzufinden.

Von der Startaufstellung fahren die Teilnehmer einzeln auf Anweisung eines Sachrichters in den Vorstart ein. Im abgesperrten Vorstartbereich müssen sich immer vier Fahrzeuge befinden. Die Teilnehmer müssen rennfertig in den Vorstartbereich einfahren.

2. Der Vorstartbereich befindet sich ca. 50 Meter vor der eigentlichen Startlinie und ist deutlich erkennbar beschildert. Diese helferfreie Zone wird von einem oder mehreren Sachrichtern überwacht.
3. Im Vorstart- und Startbereich dürfen an den Fahrzeugen keine Arbeiten mehr durchgeführt werden. Motoren der Fahrzeuge müssen in jedem Fall mit Hilfe der eingebauten Anlasser in Gang gesetzt werden. Fremdstarthilfen sind erlaubt, sofern der im Fahrzeug eingebaute Anlasser betätigt wird. Danach stehen gebliebene Fahrzeuge dürfen nur von Sportwarten angeschoben werden.

Jedes Fahrzeug, das innerhalb von 20 Sekunden nach Erteilen des Startsignals nicht von der Startlinie starten kann, wird mit Wertungsverlust für den jeweiligen Lauf belegt und muss den Vorstartbereich unverzüglich verlassen.

4. Die vorgegebene Startreihenfolge gemäß den DMSB-Berg-Prädikatsbestimmungen ist beizubehalten; sie darf nur auf Anordnung des Rennleiters geändert werden. Weitere Serien (GLP, Rahmenprogramm, etc.) dürfen grundsätzlich nur am Ende des Starterfeldes der DMSB-Berg-Prädikate eingegliedert werden.
5. Im Sinne einer zügigen Abwicklung der einzelnen Wertungsläufe ist der Rennleiter berechtigt, Arbeiten im Vorstart- und Startbereich zuzulassen, sofern diese für den einzelnen Fahrer keinen Wettbewerbsvorteil beinhalten *bzw. zur Sicherheit dienen*, z.B.:
 - bei Abbruch und Rückführung innerhalb eines Wertungslaufes,
 - bei veränderten Witterungsbedingungen, z.B. einsetzender Regen
 - etc.

6. Es ist eine Start- und eine Zeitnahmelinie im Abstand von einem Meter vorhanden. Die Teilnehmer haben sich nach Anweisung des Starters aufzustellen. Der Starter gibt das Startzeichen mittels Flagge oder Ampelanlage. Der Start erfolgt stehend mit laufendem Motor im zeitlichen Abstand gemäß DMSB-Streckenlizenz. *Jeder* Fahrer, der *zu einem* Wertungslauf gestartet ist und die Lichtschranke passiert hat, zählt als Starter im Sinne des Reglements.
Ein nicht beendeter Wertungslauf hat kein Teilnahmeverbot an den weiteren Wertungsläufen zur Folge.
7. Das Betreten des Vorstart-/ Startbereiches ist nur autorisierten Personen erlaubt, die mit einem speziellen Ausweis gekennzeichnet sein müssen. Der Ausweis ist gut sichtbar zu tragen und Kontrolleuren des Veranstalters auf Verlangen vorzuzeigen.
8. Personen unter 16 Jahren sowie Tieren ist der Aufenthalt im Vorstart-/ Startbereich untersagt.

Art. 6 Startverzögerung

Bei Bedingungen, die zu einer Startverzögerung führen, sind die Teilnehmer sofort zu informieren. Vom Rennleiter werden folgende Maßnahmen getroffen:

- a) Am Start werden die Rote Flagge und die Tafel „Startverzögerung“ gezeigt.
- b) Die Fahrzeuge verbleiben auf den eingenommenen Plätzen im Startaufstellungs-/ Vorstart- und Startbereich mit ausgeschaltetem Motor.
- c) Der Startvorgang beginnt nach Feststellung der Dauer der Verzögerung mit dem Zeigen der Minutentafeln (5, 3, 1 Minute/n).
- d) Abhängig von der Dauer der Verzögerung, kann der Rennleiter über eine zusätzliche Rückführung entscheiden.

Art. 7 Signalgebung

1. Die Rettungsdienste und die Streckenüberwachung sind nach den Bestimmungen des Anhang H zum Internationalen Sportgesetz organisiert.

Die Fahrer sind verpflichtet, sich mit diesen Bestimmungen vertraut zu machen, die Signalgebung zu beachten und damit erteilte Anweisungen zu befolgen.

Die Flaggenzeichen entbinden die Fahrer nicht von ihrer Pflicht, sich bei erkennbaren Gefahren so zu verhalten, dass andere nicht gefährdet werden.

2. Die Bedeutung der im Anhang H dargestellten Flaggenzeichen:
Bei der Streckenüberwachung verlassen sich der Rennleiter (Vertreter) sowie die Strecken-/Beobachtungsposten in hohem Maße auf die Auswirkungen aus der Signalgebung, um zur Sicherheit beizutragen und die Einhaltung des Reglements durchzusetzen.
Die Erteilung der Signale erfolgt mittels verschiedenfarbiger Flaggen, die durch Lichtzeichen ergänzt oder von ihnen ersetzt werden können.

Flaggen:

Die Mindestgröße für alle Flaggen beträgt 60 x 80 cm. Die Rote Flagge und die Zielflagge müssen jedoch mindestens 80 x 100 cm groß sein.

1. Flaggenzeichen zur Verwendung des Rennleiters *oder durch seinen* Vertreter an der Startlinie:

a) Nationalflagge

Mit dieser Flagge werden die einzelnen Trainings-/ Wertungsläufe gestartet. Das Signal wird durch Senken der Flagge gegeben.

Alternativ ist die Verwendung einer Lichtzeichenanlage (rot/grün oder rot/gelb/grün) möglich.

b) Rote Flagge

Die Rote Flagge wird vom Rennleiter zur Sperrung der Strecke benutzt (*siehe* Anhang H).

Diese Flagge wird ebenfalls am Start durch den Rennleiter bei Unterbrechungen oder Abbruch eines Wertungslaufes gezeigt.

c) Schwarz-weiß karierte Zielflagge

Diese Flagge *muss* geschwenkt oder deutlich sichtbar (möglichst links und rechts der Strecke) befestigt und gezeigt werden. Sie markiert die Ziellinie, also das Ende eines Trainings- oder Wertungslaufes. Alternativ ist die Verwendung einer Zielbänderole möglich.

d) Grüne Flagge

Nach Ende eines Veranstaltungstags befährt der Rennleiter die Rennstrecke mit gezeigter Grüner Flagge. Die Rennstrecke ist geöffnet.

2. Flaggenzeichen zur Verwendung der Beobachtungsposten:

a) Rote Flagge

Diese wird auf Anweisung des Rennleiters geschwenkt gezeigt. Im Übrigen entscheidet der Leiter des jeweiligen Postens vor Ort über den Einsatz (auch geschwenkt!). Der Einsatz erfolgt vom Ort des Geschehens immer bergabwärts Richtung Start. Hierdurch werden die Fahrer aufgefordert, ihr Fahrzeug auf kürzestem Weg am *rechten* Rand der Strecke abzustellen.

b) Gelbe Flagge mit roten Streifen

Diese Flagge wird verwendet, um Fahrer darüber zu informieren, dass sich die Haftungseigenschaften durch Öl oder Wasser auf der Strecke im Abschnitt nach der Flagge verschlechtert haben.

c) Grüne Flagge

Diese wird verwendet, um anzuzeigen, dass die Strecke wieder frei *für Besichtigungen* ist.

Art. 8 Sicherheitsfahrzeuge

Zur Unterstützung bei der Bewältigung der hohen Sicherheitsanforderungen und des schnellen Rettungseinsatzes hat der Veranstalter mindestens ein Medical Intervention Car (MIC) gemäß Streckenlizenz einzusetzen. Diese/s Fahrzeug/e ist/sind entlang der Rennstrecke nach optimalen Einsatzkriterien und entsprechend der Festlegung in der DMSB-Streckenlizenz aufzustellen. Es/sie wird/ werden nach vom Rennleiter zu treffenden Entscheidungen eingesetzt.

Die Fahrzeuge müssen den Ausstattungsrichtlinien Medical Intervention Car (MIC) des DMSB bzw. den Vorgaben des ISG Anhang H der FIA entsprechen.

Art. 9 Fahrvorschriften und Verhaltensregeln

1. Die Fahrer können grundsätzlich die Fahrbahn der Rennstrecke in ihrer gesamten Breite in Anspruch nehmen. Wenn sich jedoch dem Vorausfahrenden ein Fahrzeug nähert, das dauernd oder zeitweilig schneller ist, hat der Fahrer des vorausfahrenden Fahrzeugs dem anderen sofort Platz zu machen. Er hat nach links oder rechts auszuweichen und ist gehalten, wenn notwendig, die Ideallinie freizugeben. Der Fahrer hat darauf zu achten, dass der Überholende ohne jede Behinderung vorbeifahren kann.
2. Während des Einsatzes von Rettungs- und Sicherheitsfahrzeugen ist besonders umsichtig und vorsichtig zu fahren, ihnen ist in jedem Falle Platz zu machen.
3. Fahrer, die auf der Strecke zum Halten kommen, müssen ihr Fahrzeug schnellstmöglich und mit größter Vorsicht am rechten Rand der Rennstrecke abstellen.
4. Es ist verboten, das Fahrzeug entgegen der Fahrtrichtung oder rückwärts zu bewegen, es sei denn bei gegenteiliger Anweisung des Rennleiters über den Sportwart vor Ort.
5. Liegegebliebene Fahrzeuge dürfen nur auf Anweisung des Rennleiters über den Sportwart vor Ort in das Fahrerlager abgeschleppt werden. Das Schieben von Fahrzeugen durch den Teilnehmer ist, außer bei gegenteiliger Anweisung des Rennleiters über den Sportwart vor Ort untersagt. Dem Fahrer darf nur von Sportwarten geholfen werden.
6. Das Mitführen von Reservebehältern im Wettbewerbsfahrzeug ist verboten.
7. In allen Fahrzeuggruppen, Klassen und Serien ist grundsätzlich das Vorwärmen der Räder und Reifen, z.B. durch thermische Behandlung mit thermisch arbeitenden Vorrichtungen (z. B. Heizdecken oder anderen Hilfsmitteln) verboten.
8. Bei der Hin- oder Rückführung zum Start sind folgende Sicherheitsauflagen durch die Teilnehmer zu erfüllen:
 - a) Tourenwagen (geschlossene Fahrzeuge), Sicherheitsgurte angelegt und vollständig geschlossen.
 - b) Rennsportfahrzeuge (offene Fahrzeuge), Sicherheitsgurte angelegt und vollständig geschlossen sowie Helmtragepflicht.
 - c) Die Mitnahme weiterer Personen im Rennfahrzeug ist untersagt.
9. In den [Veranstaltungs](#)-Ausschreibungen können weitere besondere Fahrvorschriften und Verhaltensregeln festgelegt werden.

Art. 10 Abbruch oder Unterbrechung eines Wertungslaufes oder des Rennens

1. Ein Wertungslauf oder das Rennen kann durch Zeigen der Roten Flagge vom Rennleiter an der Startlinie unter- bzw. abgebrochen werden.
2. Sollte der Abbruch eines Wertungslaufes infolge Blockierens der Strecke oder aus anderen Gründen notwendig sein, zeigen die Streckenposten vom Unfallort an streckenabwärts die Rote Flagge, ggf. werden die roten Ampeln eingeschaltet. Bei dieser Zeichengebung haben die Teilnehmer ihre Fahrzeuge unverzüglich am rechten Fahrbahnrand anzuhalten bis weitere Weisung erfolgt.
3. Den Teilnehmern, die vom Abbruch betroffen sind, kann auf Entscheidung des Rennleiters eine Wiederholung des Wertungslaufes gestattet werden. Diese Teilnehmer dürfen im Vorstart unter Kontrolle eines Technischen Kommissars nachtanken und evtl. Technische Schäden reparieren, die diese/r Teilnehmer nach der Unterbrechung erlitten haben/hat.

Art. 11 Beendigung des Trainings und Rennens

1. Das Ziel ist fliegend zu durchfahren. Mit Überfahren der Ziellinie oder Abwinken mit der Zielflagge ist der jeweilige Lauf beendet.
2. Unmittelbar nach der Zieldurchfahrt ist die Geschwindigkeit drastisch zu verringern und das Fahrzeug auf einem von Ordnern zugewiesenen Platz abzustellen. Die Rückführung der Fahrzeuge zum Fahrerlager erfolgt auf Weisung des Rennleiters.

Art. 12 Parc Fermé

Nach dem Ende der Wertungsläufe je Fahrzeugklasse bzw. nach der Rückführung der jeweiligen Fahrzeugklasse unterliegen alle in Wertung befindlichen Fahrzeuge bis zum Ende der Protestfrist den Parc Fermé-Bestimmungen (grundsätzlich 30 Minuten nach Aushang des jeweiligen Klassenergebnisses). Während dieser Zeit dürfen an den Fahrzeugen keinerlei Arbeiten vorgenommen werden. Wenn sich das Parc-Fermé im Fahrerlager befindet, hat der Rennleiter die Teilnehmer über die Aufhebung des Parc Fermé zu informieren (z. B. Lautsprecherdurchsage).

1. Der Veranstalter hat Örtlichkeiten auszuweisen, zu denen er oder die Sportkommissare Fahrzeuge verbringen lassen können. Für alle anderen Fahrzeuge gilt das Veranstaltungsgelände als Parc Fermé.
2. Die betroffenen Fahrzeuge sind unmittelbar nach Beendigung des Rennens im Parc Fermé abzustellen. Sie dürfen erst nach Freigabe durch den Rennleiter daraus entfernt werden.
3. Nach dem Rennen und bis zur Aufhebung des Parc Fermé dürfen abgestellte Fahrzeuge nur noch von Beauftragten des Veranstalters berührt werden.
4. Die nicht im ausgewiesenen Parc Fermé abgestellten Fahrzeuge müssen bis zum Ablauf der Protestfrist im Fahrerlager für Nachuntersuchungen bereitstehen. Über die Freigabe dieser Fahrzeuge entscheidet ebenfalls der Rennleiter.

Art. 13 Platzierung

Sieger ist der Fahrer, der die vorgeschriebene Gesamtdistanz in der kürzesten Gesamtzeit zurückgelegt hat.

Bei ex-aequo wird die schnellste Zeit im ersten Wertungslauf zur Ermittlung des Gesamtergebnisses herangezogen.

Art. 14 Siegerehrung

Die Siegerehrung ist Bestandteil einer Veranstaltung. Die zu ehrenden Teilnehmer sind verpflichtet, an der Zeremonie teilzunehmen.

Die Veranstalter sind angehalten, zeitnah nach Ablauf der Protestfristen die Siegerehrungen durchzuführen.

Art. 15 Wertungsstrafen

Im *DMSB*-Veranstaltungsreglement sind Tatbestände, die die Disqualifikation zur Folge haben, aufgeführt. Weitere zu einer Wertungsstrafe der Disqualifikation führende Tatbestände sind:

- Teilnahme am Rennen ohne Erfüllung der Qualifikationsbedingungen,
- unerlaubtes Bewegen des Fahrzeuges entgegen der Fahrtrichtung,
- *Verstöße gegen Parc Fermé-Bestimmungen,*
- *etc.*

Der Veranstalter kann mit Genehmigung des DMSB in der Ausschreibung weitere Tatbestände für Wertungsstrafen festlegen.

Art. 16 Demonstrationsläufe

Falls im Rahmen einer Veranstaltung Demonstrationsläufe durchgeführt werden, ist der Art. 6 des ISG einzuhalten. Insbesondere wird darauf hingewiesen, dass die betreffenden Fahrzeuge einer Technischen Abnahme unterzogen werden müssen und dass die Zeitnahme verboten ist. Weiterhin muss der Veranstalter in der Veranstaltungsausschreibung die Sicherheitsstandards für Fahrer/Fahrzeuge von Demonstrationsläufen definieren.