

## DMSB Autocross Reglement 2018

Stand 23.11.2017 – Änderungen und Ergänzungen sind *kursiv* abgedruckt

### INHALTSVERZEICHNIS

#### 1. Generelle Bestimmungen

- Art. 1.1 Allgemeine Bestimmungen
- Art. 1.2 Wettbewerbe
- Art. 1.3 Veranstaltungsstatus
- Art. 1.4 Organisation
- Art. 1.5 Änderungsvorbehalt

#### 2. Standard Bestimmungen

- Art. 2.1 **Organisation, Programm, Zeitplan**
- Art. 2.2 **Allgemeine Bestimmungen**
  - Art. 2.2.1 Zugelassene Fahrzeuge und Klasseneinteilung
  - Art. 2.2.2 Teilnehmer und Lizenzen
  - Art. 2.2.3 Nennungen, Nenngeld, Nennungsschluss
  - Art. 2.2.4 Sonstige Bestimmungen
- Art. 2.3 **Abnahme, Starter**
  - Art. 2.3.1 Abnahme
  - Art. 2.3.2 Starter
- Art. 2.4 **Durchführung der Veranstaltung**
  - Art. 2.4.1 Sicherheitsbestimmungen
  - Art. 2.4.2 Fahrerinformation
  - Art. 2.4.3 Training, Klassenzusammenlegung
  - Art. 2.4.4 Start und Fehlstart
  - Art. 2.4.5 Startaufstellungen, Vorlauf
  - Art. 2.4.6 Vorläufe, Qualifikationswertung, Klassifikation Finale
  - Art. 2.4.7 Finale
  - Art. 2.4.8 Fahrvorschriften
  - Art. 2.4.9 Beendigung des Rennens, Rennabbruch
  - Art. 2.4.10 Strafen und Wertungsstrafen
- Art. 2.5 **Parc Fermé, Ergebnisse, Proteste**
  - Art. 2.5.1 Parc Fermé
  - Art. 2.5.2 Ergebnisse
  - Art. 2.5.3 Proteste und Berufungen
- Art. 2.6 **Preise, Pokale**

## 1. Generelle Bestimmungen

### Art. 1.1 Allgemeine Bestimmungen

- Autocross-Veranstaltungen werden nach dem Internationalen Sportgesetz der FIA (ISG) mit Anhängen, dem DMSB-Veranstaltungsreglement, dem DMSB-Autocross-Reglement, dem DMSB-Technik-Reglement Autocross den DMSB-Lizenzbestimmungen den allgemeinen und besonderen DMSB-Prädikatsbestimmungen, den DMSB-Umweltrichtlinien, den Dopingbestimmungen der WADA/NADA, den DMSB und FIA-Anti-Doping-Bestimmungen dem Ethikkodex und Verhaltenskodex der FIA und dem Ethikkodex des DMSB sowie den Sportlichen und Technischen Serienbestimmungen (falls zutreffend) durchgeführt und vom DMSB genehmigt. Soweit durch die Veranstaltungs-Ausschreibung keine anderweitige Regelung getroffen ist, gelten die Regelungen der o.a. Reglements. Sind für DMSB-Prädikate vom Autocross-Reglement abweichende Bestimmungen beschrieben, so gelten diese besonderen Bestimmungen für den Ablauf der Veranstaltung. Für andere Serien gelten zusätzlich die Ausschreibungsbestimmungen der jeweiligen Serie, sofern sie dem Autocross-Reglement nicht widersprechen.

### Art. 1.2 Wettbewerbe

1. Autocross-Rennen sind Wettbewerbe, die auf einem flachen bis hügeligen Rundkurs auf unbefestigter Fahrbahn ausgetragen werden. Autocross-Rennen werden auch auf Off-Road-Rennstrecken befestigter und/oder unbefestigter Fahrbahn veranstaltet.
2. Die Rennstrecken sind zertifiziert; für den Bereich des DMSB besteht eine DMSB-Streckenlizenz. Für Veranstaltungen, die auf ausländischen Strecken durchgeführt werden, gilt die jeweilige Streckenlizenz des ASN des Landes oder die FIA-Streckenlizenz.
3. Die Streckenlänge bei jedem Rennen wird von der Rennstrecke bestimmt und in der Ausschreibung des Veranstalters angegeben. Die Streckenlänge der Vorlaufrennen darf maximal 5600 Meter betragen; die Streckenlänge der Finale muss mindestens 5600 Meter und darf maximal 7100 Meter betragen.

### Art. 1.3 Veranstaltungsstatus

1. Autocross-Veranstaltungen haben entweder den Status „National A“ und führen die Zusatzbezeichnung „NEAFP“ oder „NSAFP“ (ausländische Teilnehmer zugelassen) oder „National A“ (ausländische Teilnehmer nicht zugelassen), die Wettbewerbe werden im Terminkalender des DMSB eingetragen. Der Organisationsausschuss des Veranstalters beantragt den entsprechenden Veranstaltungsstatus bei der Anmeldung.

### Art. 1.4 Organisation

1. Das Gremium der Sportkommissare wird aus einem Vorsitzenden (DMSB Sportwart-Lizenzstufe A) und einem zweiten Sportkommissar, (DMSB Sportwart-Lizenzstufe Stufe A oder B), gebildet.
2. Der DMSB kann für jede Prädikatsveranstaltung einen Delegierten ernennen.
3. Die Startnummern teilnehmender Fahrzeuge sind wie folgt festgelegt:

Klasse 1a	101-149	Klasse 3b	351-399
Klasse 1b	151-199	Klasse 4a	401-449
Klasse 2a	201-249	Klasse 4b	451-499
Klasse 2b	251-299	Klasse 5a	501-549
Klasse 3a	301-349	Klasse 5b	551-599

### Art. 1.5 Änderungsvorbehalt

Die FIA hat sich das Recht vorbehalten, das ISG jederzeit zu ändern und von Zeit zu Zeit die Anhänge neu zu fassen.

Der DMSB behält sich ebenfalls vor, seine Bestimmungen und sportlichen Regeln zu ändern und zu ergänzen. Zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Ordnung im Automobilsport, zur Wahrung der Chancengleichheit sowie bei Erkennen von Regelungslücken können die Bestimmungen in jedem Fall auch im Laufe des Kalenderjahres geändert oder ergänzt

werden. Änderungen und Ergänzungen der Bestimmungen werden in den DMSB Publikationen bekannt gegeben.

## 2. Standard Bestimmungen

### Art. 2.1– Organisation, Programm, Zeitplan

Die vom DMSB genehmigte Ausschreibung der Veranstaltung enthält Angaben über die Organisation und die verantwortlichen DMSB-lizenzierten Sportwarte, sowie zum Programm und den Zeitplan; ebenso vollständige Kontakt-Angaben zum Veranstalter, zu besonderen Wertungen, Beschreibungen der Rennstrecke und zur Örtlichkeit.

Der Einsatz eines Fahrer-Verbindungsmannes wird in der Ausschreibung geregelt.

Die Ausschreibung darf besondere Bestimmungen zum Umweltschutz und zu besonderen Platzbestimmungen, die für alle Teilnehmer verbindlich sind, enthalten.

### Art. 2.2– Allgemeine Bestimmungen

#### Art. 2.2.1 Zugelassene Fahrzeuge und Klasseneinteilung

Für das vom Bewerber oder Fahrer genannte Fahrzeug gelten folgende Zulassungsvoraussetzungen:

1. Die Teilnehmer benötigen einen DMSB-Wagenpass bzw. einen Wagenpass ihres zuständigen ausländischen ASN (für ausländische Teilnehmer).
2. Alternativ zum DMSB-Wagenpass gilt ausschließlich für DMSB-Prädikate die „DACM Fahrzeug ID-Karte“ (wird vor Ort vom TK ausgestellt). *Die Autocross ID-Karte wird bei der technischen Abnahme durch den Technischen Kommissar einbehalten und nach der Veranstaltung wieder an die Teilnehmer ausgegeben. Sollte das Fahrzeug im Laufe der Veranstaltung einen Unfall haben wird dies in der Autocross ID-Karte vermerkt und die Autocross ID-Karte für ungültig erklärt. Nach Reparatur und einer Abnahme durch den zuständigen Technischen Kommissar oder einen DMSB-Sachverständigen wird die ID-Karte nach Vorlage des Abnahmeberichts wieder für gültig erklärt.*
3. Der FIA-Wagenpass ersetzt nicht den DMSB-Wagenpass.
4. Vollständige Übereinstimmung mit dem gültigen DMSB-Technik-Reglement Autocross sowie den weiteren DMSB Bestimmungen.
5. Fahrzeuge, die dem Ansehen des Motorsports schaden, werden nicht zum Start zugelassen. Die diesbezügliche Entscheidung hierüber trifft der Rennleiter.
6. Ein Austausch des Fahrzeugs und jede Umstufung ist nach Nennungsschluss ausgeschlossen. Hiervon ausgenommen sind Fahrzeugfalscheinstufungen oder Klassenzusammenlegungen.
7. Klasseneinteilung:

#### Division 1

Klasse 1a: Junior-Buggy bis 500ccm, leistungsgedrosselt

Klasse 1b: Junior-Buggy bis 500ccm

#### Division 2

Klasse 2a: Autocross-Serientourenwagen *Junioren bis 1400* ccm

Klasse 2b: Autocross-*Serientouren*wagen

#### Division 3

Klasse 3a: Autocross-Spezialtourenwagen, 2-Rad-Antrieb

Klasse 3b: Autocross-Spezialtourenwagen, 4-Rad-Antrieb

#### Division 4

Klasse 4a: Cross-Buggys bis 650ccm, 2-Rad-Antrieb

Klasse 4b: Cross-Buggys über 650ccm, 2-Rad-Antrieb

#### Division 5

Klasse 5a: Spezialcross-Buggy bis 1600ccm

Klasse 5b: Spezialcross-Buggy über 1600ccm

## Art. 2.2.2 Teilnehmer und Lizenzen

1. Jahrgänge **2000** und älter:
  - Gruppen Tourenwagen
  - Klasse 2b: Autocross- **Serientourenwagen**
  - Klasse 3a: Autocross-Spezialtourenwagen, 2-Rad-Antrieb
  - Klasse 3b: Autocross-Spezialtourenwagen, 4-Rad-Antrieb
  - Gruppen Cross-Buggys
  - Klasse 4a: Cross-Buggys bis 650ccm, 2-Rad-Antrieb
  - Klasse 4b Cross-Buggys über 650ccm, 2-Rad-Antrieb
  - Klasse 5a: Spezialcross-Buggy bis 1600ccm
  - Klasse 5b: Spezialcross-Buggy über 1600ccm
2. Jahrgänge **1997-2004**:
  - Klasse 2a: Autocross-Serientourenwagen **Junioren bis 1400 ccm**
3. Jahrgänge **2000- 2002**:
  - Gruppe Cross-Buggys
  - Klasse 4a: Cross-Buggys bis 650ccm, 2-Rad-Antrieb (mit dem Nachweis von 10 Ergebnissen in Wertung in Klasse 1b)
  - Klasse 5a: Spezialcross-Buggy bis 1600ccm (nur mit FIA Junior-Buggys bis 600ccm mit FIA Junior Lizenz)
4. Jahrgänge **1997- 2004**:
  - Klasse 1b: Junior-Buggy bis 500ccmJahrgang **2005**:
  - Klasse 1b: Junior-Buggy bis 500ccm (nur mit FIA Junior-C Offroad Lizenz)
5. Jahrgänge **2004-2008**:
  - Klasse 1a: Junior-Buggy bis 500ccm, leistungsgedrosselt
6. Für die Teilnahme an Autocross-Wettbewerb im Inland mit Status „National A + NEAFP“ - ist mindestens eine Nationale Fahrer-Lizenz der Stufe C **bzw. DMSB Startzulassung (DSZ)** des DMSB, gültig für das jeweilige Kalenderjahr bzw. für die jeweilige Veranstaltung erforderlich; ausländische Teilnehmer sind mit einer entsprechenden Lizenz ihres ASN und einer Auslandsstartberechtigung ihres ASN startberechtigt; erhalten jedoch bei DMSB-Prädikaten keine Punkte (s. DMSB-Prädikatsbestimmungen).

Sind für DMSB-Prädikate vom Autocross-Reglement abweichende Bestimmungen beschrieben, so gelten diese besonderen Bestimmungen für den Ablauf der Veranstaltung gemäß allgemeinen DMSB Prädikatsbestimmungen sowie disziplinbezogenen Prädikatsbestimmungen Autocross.
7. Für die Klasse 5a (mit FIA Junior-Buggy, Jahrgänge **2000-2002**) benötigen deutsche Teilnehmer die FIA Off-Road Junioren Lizenz; ausländische Teilnehmer sind nur mit ihrer FIA Off-Road Junioren Lizenz und einer Auslandsstartberechtigung ihres ASN startberechtigt (nur bei Veranstaltungsstatus National A mit Zusatz NEAFP).
8. Ein Mehrfachstart von Teilnehmern in den Klassen 1a, 1b, 2a bis 3b und 4a bis 5b ist nicht zulässig. Es ist nur ein Fahrer pro Fahrzeug zugelassen.
9. Ein Austausch des Bewerbers ist nach Nennungsschluss ausgeschlossen.
10. Im Fall, dass der Fahrer die Nennung für das Fahrzeug abgibt, hat er auch die Eigenschaft eines Bewerbers.

## Art. 2.2.3 Nennungen, Nenngeld, Nennungsschluss

Gemäß DMSB-Veranstaltungsreglement Art. 6 bis Art. 13

## Art. 2.2.4 Sonstige Bestimmungen

1. Gemäß ISG der FIA wird die vom DMSB genehmigte Ausschreibung nach Beginn der Nennungsannahme nur geändert, wenn alle Bewerber, die bereits genannt haben, einverstanden sind oder wenn die Änderungen von den Sportkommissaren aus Gründen zur Sicherheit oder „höheren Gewalt“ entschieden werden.
2. Jede Änderung der Ausschreibung nach Veranstaltungsbeginn wird als nummeriertes Bulletin von den Sportkommissaren unterzeichnet und am offiziellen Aushang veröffentlicht.
3. Jede Entscheidung der Sportkommissare ist am offiziellen Aushang zu veröffentlichen.
4. Offizieller Aushang: Der Ort der offiziellen Veröffentlichung von Informationen, Ergebnissen und anderen sportrechtlichen und nicht sportrechtlichen Informationen ist in der Ausschreibung des Veranstalters anzugeben.

## Art. 2.3 – Abnahme, Starter

### Art. 2.3.1. Abnahme

1. Die Dokumentenprüfung und Technische Abnahme sind gemäß DMSB-Veranstaltungsreglement Art. 16f durchzuführen.
2. Nach Ablauf der Dokumentenprüfung und der Technischen Abnahme erstellt der Veranstalter eine Liste der zum Start zugelassenen Teilnehmer und Fahrzeuge und veröffentlicht diese vor dem Start zum freien Training am offiziellen Aushang.
3. Die Liste ist vor dem Aushang von den Sportkommissaren zu prüfen.

### Art. 2.3.2 Starter

1. Als Starter gilt jeder Fahrer, der die Dokumentenprüfung und die Technische Abnahme passiert hat und mit der eigenen Motorkraft seines genannten Fahrzeuges zu einem Training gestartet ist oder ohne Training mit Genehmigung des Rennleiters am Ende des Feldes zum ersten Vorlauf starten darf.

## Art. 2.4 - Durchführung der Veranstaltung

### Art. 2.4.1 Sicherheitsbestimmungen

1. Es gelten die allgemeinen Bestimmungen und Erläuterungen des DMSB zu den Sicherheitsvorschriften (*siehe DMSB Handbuch Automobilsport blauer Teil*).
2. Jedes Team hat am zugeteilten Fahrerlagerplatz einen eigenen Feuerlöscher (mind. 6 kg) bereit zu halten. Dem Veranstalter obliegt die Pflicht, dies zu überprüfen.
3. Eine Fahrerlageraufsicht des Veranstalters, die eine Notrufverbindung herstellen kann und die auch nachts besetzt sein muss, ist obligatorisch.
4. *Mitfahrten von Mechanikern o. ä. im oder auf dem Fahrzeug sind strengstens untersagt.*
5. *Die vorgeschriebene Sicherheitsausrüstung inkl. Schutzbrille (falls keine Windschutzscheibe aus Polycarbonat vorhanden ist) muss über die komplette Distanz eines jeden Trainings und Rennens getragen werden.*

### Art. 2.4.2 Fahrerinformation

1. Der Veranstalter darf nach Beginn der Veranstaltung zusätzliche Veranstalterinformationen per offiziellen Aushang und bei der Dokumentenprüfung schriftlich an die Teilnehmer ausgeben; sollte es sich um sportrechtlich relevante Informationen handeln, ist die Genehmigung des DMSB oder der Sportkommissare und ein Bulletin erforderlich (*vgl. Art. 2.2.4*).
2. Vor dem freien Training findet eine Fahrerbesprechung statt. Die Teilnahme an der Fahrerbesprechung vom Anfang bis zum Ende ist Pflicht.  
Der Veranstalter hat eine Anwesenheitsliste zu führen. In der Fahrerbesprechung werden die Fahrer über den Startmodus, den Rennablauf und evtl. Besonderheiten der Veranstaltung informiert. Ein Verstoß gegen die Teilnahmepflicht wird durch den



Veranstalter gem. DMSB-Veranstaltungs-Reglement Art. 18 mit einem Bußgeld von € 100,00, zu zahlen an den Deutschen Motor Sport Bund e.V., geahndet.

3. Wenn ausländische Starter an der Veranstaltung teilnehmen, ist die Fahrerbesprechung zusätzlich in englischer Sprache durchzuführen.
4. Zur Sicherstellung der Information der Fahrer muss im gesamten Fahrerlager eine Lautsprecheranlage installiert sein, die von der zur Unterrichtung der Zuschauer vorhandenen Beschallungsanlage separat geschaltet und nutzbar sein muss. Lautsprecherdurchsagen haben keinen sportrechtlichen Status; dieser Service des Veranstalters dient ausschließlich einer zusätzlichen Information der Teilnehmer.

#### **Art. 2.4.3 Training, Klassenzusammenlegung**

1. Die Rennstrecke darf während der Trainingszeiten nur mit dem genannten Fahrzeug und nur von dem für das Fahrzeug genannten Fahrer befahren werden.
2. Pro Veranstaltung ist mindestens ein freies Training von 4 Runden vorgesehen. Bei Zweitagesveranstaltungen können auch zwei freie Trainings mit je 4 Runden durchgeführt werden.
3. Fahrer innerhalb der Division 1, Division 2 bis 3 und Division 4 bis 5 dürfen gemeinsam fahren.
4. Es wird ein Zeittraining über 4 gezeitete Runden, ab Einfahrt des ersten Fahrzeugs auf die Strecke, durchgeführt. Dabei wird in Gruppen mit maximal 6 Fahrzeugen gefahren.
5. Das Zeittraining wird ausschließlich in Reihenfolge der Startnummern aufsteigend durchgeführt. Jeder Teilnehmer ist für die Teilnahme zum richtigen Zeitpunkt allein verantwortlich.
6. Nach dem-Zeittraining wird die Liste der zu den Vorläufen zugelassenen Starter (Def. Art. 2.3.2) erstellt, dabei sind ggf. Klassenzusammenlegungen zu berücksichtigen:
  - a. Bei weniger als drei Startern in der Klasse 1a bzw. Klasse 1b werden diese beiden Klassen zusammengelegt.
  - b. Bei weniger als *drei* Startern in der Klasse 2a bzw. *fünf Startern* in der Klasse 2b werden diese beiden Klassen zusammengelegt.
  - c. Bei weniger als fünf Startern in der Klasse 3a bzw. Klasse 3b werden diese beiden Klassen zusammengelegt.
  - d. Bei weniger als fünf Startern in den Klassen 4a bzw. Klasse 4b werden diese beiden Klassen zusammengelegt.
  - e. Bei weniger als fünf Startern in den Klassen 5a bzw. Klasse 5b werden diese beiden Klassen zusammengelegt.
7. Fahrzeuge in zusammengelegten Klassen fahren Vorläufe und Finale gemeinsam. Die Vorlaufwertung wird getrennt durchgeführt, die Qualifikationswertung und das Finale werden gemeinsam als eine Klasse gewertet.
8. Die Liste der zu den Vorläufen zugelassenen Starter in den Klassen und in den zusammengelegten Klassen ist vor dem Aushang von den Sportkommissaren zu prüfen.

#### **Art. 2.4.4. Start und Fehlstart**

1. Die Fahrzeuge werden zu jedem Rennen stehend und mit laufendem Motor gestartet.
2. Die Startprozedur beginnt mit dem Zeigen einer 5-Sekunden-Tafel. Danach gibt das Aufleuchten des grünen Lichts (Startsignal) den Start frei.
3. Wenn keine elektronische Fehlstartüberwachung vorhanden ist, muss für jede Startlinie ein Fehlstartrichter als Sachrichter eingeteilt werden. Alle Sachrichter sind vom Veranstalter namentlich zu benennen und am offiziellen Aushang bekannt zu geben.
4. Ein Fehlstart liegt vor, wenn ein Fahrzeug nach Beginn der Startprozedur (5-Sekunden-Tafel) seine Startposition in Fahrtrichtung verlässt, bevor das grüne Licht (Startsignal) aufleuchtet. Bei einer elektronischen Fehlstartauslösung ist das Aufleuchten des grünen Lichts automatisch blockiert.
5. Bei einem Fehlstart wird das Rennen auf Veranlassung des Rennleiters durch Zeigen der roten Flagge abgebrochen. Die Teilnehmer an diesem Rennen kehren sofort in

- langsamer Fahrt zu ihrem ursprünglichen Startplatz zurück, dabei sind die Anweisungen der Sportwarte zu befolgen.
- a. Nach einem Fehlstart ist Service und Nachtanken nur nach einer Entscheidung des Rennleiters erlaubt.
  - b. Der Fahrer, welcher den Fehlstart verursacht hat, wird auf Veranlassung des Rennleiters durch Zeigen der schwarz-weißen Flagge verwarnt, danach wird neu gestartet.
6. Wenn ein Rennen aufgrund einer Entscheidung des Rennleiters nicht sofort wiederholt wird, verkündet der Rennleiter den Zeitpunkt des Neustarts schriftlich am offiziellen Aushang.
  7. Bei einem zweiten Fehlstart desselben Teilnehmers in demselben Vorlauf wird dem Teilnehmer nach Rennabbruch durch Zeigen der schwarzen Flagge die Teilnahme an diesem Rennen verwehrt.
  8. Bei einem Fehlstart im Finale wird der Teilnehmer verwarnt. Bei einem zweiten Fehlstart desselben Teilnehmers in einem Finale wird der Teilnehmer vom Start ausgeschlossen und als Letztplatzierte in diesem Finale, gewertet; vor den übrigen Teilnehmern, die nicht zu dem Finale gestartet sind.
  9. *Im Startbereich dürfen an den Fahrzeugen keine Arbeiten mehr durchgeführt werden. Die Motoren der Fahrzeuge müssen in jedem Fall mit Hilfe der eingebauten Anlasser in Gang gesetzt werden. Fremdstarthalphen sind erlaubt, sofern der im Fahrzeug eingebaute Anlasser betätigt wird. Stehengebliebene Fahrzeuge dürfen nur von Sportwarten bewegt werden. Stellt ein Teilnehmer im Startbereich fest, dass an seinem Fahrzeug ein schnell zu behebbender Mangel vorliegt, kann er dies einem Sportwart mitteilen. Dieser wird dann in Absprache mit dem Rennleiter und ggf. einem Technischen Kommissar entscheiden, ob der Mangel im Startbereich behoben werden darf.*

#### **Art. 2.4.5. Startaufstellung, Vorlauf**

1. Jeder Teilnehmer ist für die Teilnahme zum richtigen Zeitpunkt allein verantwortlich
2. Die Zeitnahme erfolgt per Transponder; die Zeitmessung und die Zeitangabe erfolgt in 1/100 Sekunden.  
*In den Protokollen der Zeitnahme (Ergebnislisten) müssen folgende Abkürzungen verwendet werden:*
  - DNS = Teilnehmer ist nicht gestartet.*
  - DNF = Teilnehmer hat Wettbewerbsteil nicht beendet (Im Vorlaufrennen weniger als zwei gezeitete Runden absolviert, im Finale Ziel nicht erreicht).*
  - DNQ = Teilnehmer ist nicht qualifiziert (30 oder mehr Punkte in Vorlauf- oder Qualifikationswertung).*
  - DNC = Teilnehmer ist für das Ergebnis nicht klassifiziert (gem. Wertungsstrafe durch den Rennleiter oder die Sportkommissare, Wertung mit 25 Punkten für die Qualifikationswertung).*
  - DSQ = Teilnehmer wurde disqualifiziert (Ausschluss von der Vorlaufwertung, der Finalwertung oder der gesamten Veranstaltung, kann nicht als Streichresultat für die Meisterschaftswertung herangezogen werden).*
3. Ein Teilnehmer, der im Zeittraining keine gezeitete Runde gefahren ist, oder der im ersten und/oder zweiten Vorlauf kein Ergebnis erzielt hat, darf mit Genehmigung des Rennleiters zu den Vorläufen am Ende des Feldes aufgestellt werden. Trifft dies für mehrere Teilnehmer einer Klasse zu, dürfen sie am Ende des Feldes in Reihenfolge der Startnummern aufsteigend aufgestellt werden.
4. Sollte sich ein für die Startaufstellung qualifizierter Teilnehmer beim Veranstalter (Rennsekretariat) abmelden, so dient dies nur der zeitlichen Information des Veranstalters, z.B. beim Vorstart. Die Startaufstellung ändert sich dadurch nicht.
5. Nach dem offiziellen Zeittraining und nach dem ersten, zweiten und dritten Vorlaufrennen erstellt der Veranstalter/Auswerter/Zeitnehmer eine Liste aller Starter vom ersten bis zum letzten Platz (Klassifikation) einschließlich der Wertungen: Platzierung, nicht gestartet, gefahrene Runden, gefahrene Zeit, Rennen nicht beendet, nicht gewertet, Wertungsstrafen, Strafen; diese Liste ist von den Sportkommissaren zu prüfen:

Der erste Fahrer erhält 1 Punkt, der zweite 2 Punkte, der dritte 3 Punkte und so weiter. Für Fahrer aus unterschiedlichen Startgruppen (Pkt. 7) mit gleicher Punktezahl im Rennen sind die Rundenzahl und dann die Zeit des Überquerens der Ziellinie entscheidend.

Fahrer die nicht gestartet sind (*DNS*) oder weniger als zwei gezeitete Runden absolviert haben (*DNF*) erhalten 15 Punkte.

Fahrer die nicht gewertet wurden (*DNC*) erhalten 25 Punkte.

Die beste Rundenzeit aus dem Zeittraining bestimmt die Startaufstellung im ersten Vorlauf. Bei Zeitgleichheit ist die nächstbeste Zeit dieser Fahrer für die Startposition ausschlaggebend. Die Klassifikation des ersten/zweiten Vorlauf bestimmt die Startaufstellung für den zweiten/dritten Vorlauf. Sofern ein Startplatz frei bleibt, wird nicht aufgerückt.

6. Innerhalb der Startreihen dürfen die Fahrer in Reihenfolge der Klassifikation den Startplatz wählen. Wenn eine Klasse aus mehr als zehn Fahrzeugen besteht, werden zwei oder mehr Startgruppen mit der gleichen Anzahl an Fahrzeugen, plus/minus ein Fahrzeug, gebildet, z.B. bei zwei Gruppen:
  - der Erstplatzierte des Zeittrainings bzw. des ersten / zweiten Vorlauf erhält Startplatz eins in der ersten Gruppe;
  - der Zweitplatzierte erhält Startplatz eins in der zweiten Gruppe;
  - der Drittplatzierte erhält Startplatz zwei in der ersten Gruppe;
  - der Viertplatzierte erhält Startplatz zwei in der zweiten Gruppe,
  - usw. bis zum letzten Teilnehmer.
  - die Höchstzahl der Starter in einer Gruppe beträgt 10.
  - die Gruppen mit gleicher Anzahl Teilnehmer starten die Gruppen mit dem erstplatzierten Teilnehmer zuerst.
  - die Gruppe mit der geringeren Anzahl an Fahrzeugen ist die Letzte.
  - die Anzahl der Gruppen wird für die drei Vorläufe beibehalten.
7. Für die Anordnung der Startaufstellung der Vorläufe gilt Zeichnung 1, s. letzte Seite.

#### **Art. 2.4.6. Vorläufe, Qualifikationswertung, Klassifikation Finale**

1. Es werden drei Vorläufe mit je mindestens vier Runden pro Klasse durchgeführt. Die Fahrer einer Klasse (auch einer zusammengelegten Klasse) fahren gemeinsam oder in Startgruppen (vgl. Art. 2.4.5 Absatz 6).
2. Durch Addition der Punkte aus den zwei besten Vorlauf-Ergebnissen wird eine Qualifikationswertung erstellt, bei einem Gleichstand ist das Punkte-Ergebnis aus dem Vorlauf, der nicht zur Wertung gezählt wurde, entscheidend. Besteht dann noch immer Gleichstand, entscheidet die schnellste Gesamtzeit (bei voller Rundenzahl) eines der drei Vorlaufrennen.
3. Teilnehmer die weniger als 30 Punkte in zwei Vorläufen erreicht haben, sind für die Finale qualifiziert. Eine *Nichtwertung bzw. Wertungsstrafe (DNC)* im Vorlaufrennen kann nicht als Streichresultat *für die Qualifikationswertung* herangezogen werden.
4. Durch die Addition der Punkte aus den drei Vorläufen wird eine Vorlaufwertung erstellt. Bei einem Gleichstand entscheidet die schnellste Gesamtzeit (bei voller Rundenzahl) aus einem der drei Vorläufe. Die besten 10 Teilnehmer einer Klasse erhalten Meisterschaftspunkte, sofern sie in drei Wertungsläufen weniger als 30 Punkte erreicht haben.
5. Nach den Vorläufen veröffentlicht der Veranstalter die Qualifikationswertung mit den Startaufstellungen für die Finale und die Vorlaufwertungen. Bei Zusammenlegungen werden die Ergebnisse mit den tatsächlich erreichten Positionen für die Vorlaufwertung Klassenweise getrennt veröffentlicht. Diese sind von den Sportkommissaren zu prüfen.

#### **Art. 2.4.7. Finale**

1. Kann ein startberechtigter Teilnehmer an einem Finale nicht teilnehmen, wird nicht aufgerückt.
2. Finale finden mit je mindestens sechs Runden mit bis zu 18 Teilnehmern pro Klasse statt.



3. Bei weniger als vierzehn qualifizierten Teilnehmern in einer Klasse oder zusammengelegten Klasse sind die zehn erstplatzierten Fahrer für das A-Finale dieser Klasse/Klassen zugelassen.
4. Bei vierzehn und mehr qualifizierten Teilnehmern in einer Klasse oder zusammengelegten Klasse sind die acht Erstplatzierten für das A-Finale und die folgenden max. zehn für das B-Finale dieser Klasse/Klassen zugelassen. Die zwei Erstplatzierten des B-Finales rücken auf die beiden letzten Startplätze des A-Finales auf.
5. Die A- und ggf. B-Finale finden in folgender Reihenfolge statt:
  1. Junior-Buggys Klasse 1a
  2. Junior-Buggys Klasse 1b
  3. *Autocross-Serientourenwagen*  
*Junioren bis 1400 ccm* Klasse 2a
  4. *Autocross* Serientourenwagen Klasse 2b
  5. Spezialtourenwagen 2WD Klasse 3a
  6. Spezialtourenwagen 4WD Klasse 3b
  7. Cross-Buggys bis 650ccm Klasse 4a
  8. Cross-Buggys über 650ccm Klasse 4b
  9. Spezialcross-Buggy bis 1600ccm Klasse 5a
  10. Spezialcross-Buggy über 1600ccm Klasse 5bAbweichungen von oben genannter Startreihenfolge kann der Rennleiter nach Absprache mit den Sportkommissaren vornehmen
6. Für die Anordnung der Startaufstellung der Finale gilt Zeichnung Nr. 1, s. letzte Seite. Die Startaufstellung erfolgt in der Reihenfolge der Qualifikationswertung, Platz eins erhält den ersten Startplatz und Platz zehn den letzten Startplatz. Innerhalb der Startreihen dürfen die Fahrer nacheinander ihren Startplatz wählen.

#### **Art. 2.4.8. Fahrvorschriften**

1. Flaggenzeichen müssen dem Internationalen Sportgesetz - Anhang H – entsprechen. Ausnahmen:
  - a) Die gelbe(n) Flagge(n) wird/werden nur an einem Streckenposten geschwenkt gezeigt. Sie gilt/gelten bis zum Passieren des Hindernisses. Es wird keine grüne Flagge gezeigt.
  - b) Eine gelbe Flagge bedeutet: Hindernis auf der Fahrbahn;
  - c) Zwei gelbe Flaggen bedeuten: Zwischenfall auf der Ideallinie, Strecke vollständig oder zu großen Teilen blockiert. So lange sich noch ein Fahrer in einem liegen gebliebenen Fahrzeug oder auf der Strecke befindet, werden unabhängig von der Situation auf der Rennstrecke immer zwei gelbe Flaggen geschwenkt gezeigt.
  - d) Die schwarz-weiße Flagge wird zusammen mit der Startnummer gezeigt: Verwarnung, Teilnehmer unter Beobachtung, ggf. Disqualifikation nach Ende des Rennens.
  - e) Die schwarze Flagge wird über zwei Runden zusammen mit einer Startnummerntafel angezeigt. Der Teilnehmer muss sofort in das Fahrerlager oder in den Parc Fermé (im Finale) fahren.
  - f) Die rote, die schwarz-weiße und die schwarze Flagge werden nur auf Anweisung des Rennleiters gezeigt.
2. Teilnehmer, denen in einem Rennen die schwarze Flagge gezeigt wurde, werden für dieses Rennen nicht gewertet (*DNC*), der betreffende Teilnehmer wird vom Rennleiter mit Angabe des Grundes schriftlich informiert.
3. Bei Nichtbeachten von Flaggenzeichen erfolgt eine Meldung des Rennleiters an die Sportkommissare.
4. Im Übrigen gelten die Bestimmungen des Anhangs L des ISG.
5. Es ist verboten, das Fahrzeug entgegen der Fahrtrichtung zu bewegen oder zu schieben, außer bei Anweisung durch offizielle Sportwarte. Hilfe auf der Rennstrecke darf nur durch die offiziellen Sportwarte geleistet werden.
6. Liegen gebliebene Fahrzeuge dürfen nur auf Anweisung des Rennleiters von der Strecke entfernt werden.

7. Der Fahrer eines liegen gebliebenen Fahrzeugs hat, sofern ihm dies möglich ist, das Fahrzeug unverzüglich zu verlassen und hinter einer Absperrung Schutz zu suchen.
8. Fahrer, die von der Strecke abkommen, müssen das Rennen an der Stelle fortsetzen, an welcher die Strecke verlassen wurde, es sei denn, das Wiederauffahren auf die Strecke erfolgt ohne Abkürzung bzw. ohne Wettbewerbsvorteil.
9. Das Wässern der Rennstrecke erfolgt nur auf Veranlassung des Rennleiters nach Absprache mit den Sportkommissaren. Die Fahrer sind über das Wässern zu informieren: am Start wird die „gelb/rote Flagge“ gezeigt. Nach dem Wässern darf auf Veranlassung des Rennleiters eine Einführungsrunde durchgeführt werden.

#### **Art. 2.4.9. Beendigung des Rennens, Rennabbruch**

1. Das Ende des Rennens wird jedem Fahrer durch Zeigen der schwarz-weißen Zielflagge bei Überfahren der Ziellinie angezeigt. Bei Erreichen der vorgeschriebenen Rundenzahl wird der Zeitschnellste und dann alle Nachfolgenden, unabhängig von deren bis dahin erreichten Rundenzahl, abgewinkt. Wird das Zielzeichen erst nach der vorgeschriebenen Rundenzahl gegeben, so gilt für die Wertung der Zeitpunkt, zu welchem der Wettbewerb hätte enden müssen.
2. Falls der Abbruch eines Rennens erforderlich ist, zeigt der Rennleiter am Start die rote Flagge. Danach zeigen alle Sportwarte der Streckensicherung entlang der Rennstrecke die rote Flagge. Die Teilnehmer des Rennens müssen sofort anhalten; danach erst nach Anweisungen der Sportwarte in langsamer Fahrt zum Start zurückfahren. Verstöße werden vom Rennleiter den Sportkommissaren gemeldet. *Stellt ein Teilnehmer im Startbereich fest, dass an seinem Fahrzeug ein schnell zu behebender Schaden vorliegt, kann er beim Rennleiter eine Reparaturzeit von max. 10 Minuten beantragen. Dieser wird ggf. in Absprache mit dem Technischen Kommissar entscheiden, ob der Schaden behoben werden darf, um am Neustart teilzunehmen.*
3. Wird ein Vorlauf vor Beendigung der vorgeschriebenen Renndistanz abgewinkt oder mit der roten Flagge abgebrochen, muss das Rennen über die gesamte Distanz wiederholt werden.
4. Nur die Teilnehmer vom ersten Start sind bei der Wiederholung startberechtigt. Kann ein Teilnehmer beim Wiederholungsstart nicht mehr starten, gilt er als Starter dieses Rennens. *Zum Neustart des Rennens dürfen die Fahrer ihren Startplatz innerhalb der Startreihen gemäß der Klassifikation neu wählen.*
5. Wenn ein Rennen aufgrund einer Entscheidung des Rennleiters nicht sofort wiederholt wird, *dürfen maximal 2 andere Gruppen bis zum Zeitpunkt des Neustarts vorgezogen werden. Die Fahrer sind durch den Startrichter, über die Lautsprecheranlage oder schriftlich am offiziellen Aushang zu informieren.*
6. Wird ein Finale vor Beendigung der vorgeschriebenen Runden abgewinkt oder mit der roten Flagge abgebrochen, gilt:
  - a. Bei Erreichen von weniger als 75% der vorgeschriebenen Renndistanz, abgerundet zur nächsten vollen Rundenzahl:  
Das Rennen muss über die gesamte Distanz wiederholt werden.
  - b. Mehr als 75% der Renndistanz wurde erreicht, abgerundet zur nächsten vollen Rundenzahl:  
Die Fahrzeuge werden direkt in den Parc Fermé geleitet; das Rennen gilt zu dem Zeitpunkt als beendet, als das führende Fahrzeug das vorletzte Mal vor Rennabbruch die Ziellinie überquerte.

#### **Art. 2.4.10. Strafen und Wertungsstrafen**

Für Strafen gelten vollständig die betreffenden Artikel des DMSB Veranstaltungsreglements Art. 19 bis Art. 22.

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

Bei allen Vorfällen, die nicht explizit in diesem Reglement erwähnt, geregelt oder aufgeführt sind, oder die ggf. vom Rennleiter berichtet werden, entscheiden für die Strafzuweisung die Sportkommissare.

Dabei sind die Bestimmungen des Internationalen Sportgesetzes der FIA und die DMSB Prädikats- und weiteren Bestimmungen zu beachten

## **Art. 2.5 - Parc Fermé, Ergebnisse, Proteste**

### **Art. 2.5.1. Parc Fermé**

1. Der Veranstalter bestimmt in der Ausschreibung eine geeignete Örtlichkeit als Parc Fermé, in dem alle Fahrzeuge der Finale durch die Fahrer persönlich und direkt nach Beendigung der Finale bis zum Ablauf der Protestfrist abzustellen sind, ausgenommen die Fahrzeuge, die das Finale nicht beendet haben, für diese gilt das Veranstaltungsgelände (Fahrerlager) bis zum Ablauf der Protestfrist auf Anweisung des Rennleiters als Parc Fermé.
2. Der Parc Fermé Bereich ist vom Veranstalter in Abstimmung mit den Technischen Kommissaren zu überwachen. An Fahrzeugen, für die das Finale beendet ist, darf bis zur Aufhebung des Parc Fermé nicht mehr gearbeitet werden. Die Fahrer bzw. deren Helfer, und/oder Zuschauer haben während der Parc Fermé Zeiten keinen Zutritt zum Parc Fermé-Bereich, Ausnahme nach Anordnung durch den Rennleiter oder durch die Sportkommissare und nur in Anwesenheit der Technischen Kommissare.
3. Die Anweisung zum Öffnen des Parc Fermé und damit die Erlaubnis zum Entfernen der Fahrzeuge aus dem Parc Fermé gibt nur der Rennleiter nach vorheriger Rücksprache mit den Sportkommissaren.

### **Art. 2.5.2. Ergebnisse**

1. Der Veranstalter bestimmt in der Ausschreibung eine geeignete Örtlichkeit für den Aushang.
2. Die Veröffentlichung der Startaufstellung der Finale muss rechtzeitig vor Beginn der Finale erfolgen.
3. Die vorläufigen und offiziellen Ergebnisse aller Rennen müssen den Bestimmungen gemäß Veranstaltungsreglement Art. 23 entsprechen und werden sofort nach Vorlage durch Veröffentlichung am offiziellen Aushang mit Angabe der Aushangzeit bekannt gegeben.
4. Der Vorsitzende der Sportkommissare unterzeichnet nach Prüfung und nach Ablauf der sportrechtlichen Protestfristen – und nach dem Ergebnis der technischen Nachuntersuchungen - die offiziellen Endergebnisse der Veranstaltung.

### **Art. 2.5.3. Proteste und Berufungen**

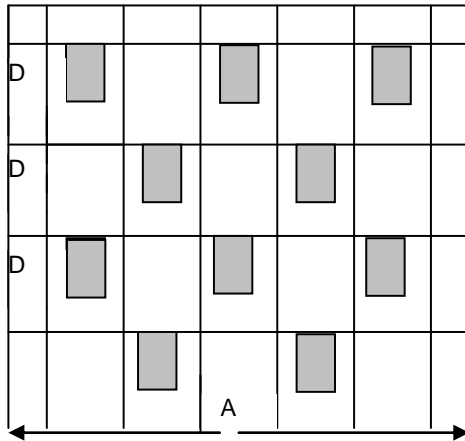
1. Proteste und Berufungen unterliegen den Bestimmungen des Internationalen Sportgesetzes und den DMSB Bestimmungen.
2. Proteste sind unzulässig, wenn
  - a. die Bestimmungen des DMSB Veranstaltungsreglements zutreffen
  - b. diese sich gegen die Entscheidungen des Rennarztes richten.

## **Art. 2.6- Preise, Pokale**

Eine Podiumszeremonie direkt nach Beendigung der A-Finale ist obligatorisch. Der Zeitpunkt und Ort der Preisverteilung und der Siegerehrung sowie die Art der Tagespreise werden in der Ausschreibung des Veranstalters bekannt gegeben. Die Siegerehrung ist Bestandteil der Veranstaltung. Fahrer, die bei der Siegerehrung nicht anwesend sind, erhalten keine Preise. Mediengerechte Kleidung aller Fahrer ist obligatorisch.

## ZEICHNUNG Nr. 1 –Vorlaufrennen und Finale

C B B B B B C



A = Minimum 12 m  
B = 2 m  
C = Minimum 1 m  
D = 8 m

↑  
Fahrtrichtung