AMF RALLYE SPORTING REGULATIONS 2025

Version: 1.0
gültig ab 10.01.2025

AUSTRIA MOTORSPORT

MEMBER OF

PROTOKOLL DER WICHTIGSTEN ÄNDERUNGEN

Dies ist eine nicht erschöpfende Liste und hat keinen regulatorischen Wert.

VERSION VOM 10. JÄNNER 2025

2025 AMF RALLYE SPORTING REGULATIONS

- 2.2.1 Text tw. entfernt
- 2.15 Klarstellung
- 2.27 Definition „Sprintrallye“
- 3.1 Punktewertung entfernt, siehe dazu AMF Meisterschaftstexte ORM, ORM2, HRM
- 9.3 Zusammenfassung von 9.3.1 und 9.3.2
- 10.1.1 Überschrift entfernt
- 10.1.2 Überschrift entfernt
- 10.1.3 Änderung von „Rallye Kommission“ auf „AMF“
- 10.2.2 ORC entfernt, Bezeichnungen geändert
- 10.2.3 ORC entfernt, Bezeichnungen geändert
- 10.4 Hinweis eingefügt
- 11.2 Genauere Übersetzung
- 11.2.3 „FIA Beobachter“ ergänzt
- 12.1 Klasseneinteilung nach Kommissionsbeschluss aktualisiert
- 12.2 Text Kit-Cars und RGT aktualisiert
- 13.1.1 Hinweis auf deutsche Übersetzung des Anh. V zu den RRSR
- 13.1.3 Teilweise neuer Text
- 13.1.4 Entfall „2024“
- 13.1.5 Teilweise neuer Text: Standardluft, Flaschengase, Behälter
- 13.13 Änderung „Wettbewerber“ in „Bewerber“
- 16.1.1 Anpassung an FIA-Text
- 19.3.3 Textanpassung
- 21.2.3 Neuer Text für Versicherung der Besichtigungsfahrzeuge
- 22.1 Änderung von „Teilnehmerlizenz“ auf „Bewerberlizenz“
- 24.2 Ergänzung „Höhere Gewalt“
- 27.1.2 Ergänzung „Veranstaltungswerbung“
- 29.1 Änderung von „Teilnehmern“ auf „Bewerbern“
- 29.4.4 Klarstellung
- 30.2 Führerschein des Beifahrers; neu: „Genehmigung…“
- 33.3 Klarstellung
- 34.1.3 Ergänzung „Donuts“
- 34.2.2 Klarstellung, Textanpassung
- 35.4 Klarstellung
- 36.3 Letzter Satz neu
- 37.4 Art. 37.4 alt entfällt
- 37.4.1 Neuer Text
- 37.5.1 Alter Text entfällt, Artikelnummerierung angepasst

AUSTRIA MOTORSPORT

- 37.7 Alter Text entfällt, Artikelnummerierung angepasst
- 41.3.2 Textanpassung „Sprintrallye“, Konkretisierung
- 41.4 Anpassung an englischen Text
- 42.1 Textanpassung „Stopp“
- 42.3 Textanpassung „Zone“
- 42.4.1 Anpassung an englischen Text
- 44.2 Anpassung an englischen Text
- 44.2.6 Anpassung an englischen Text
- 47.2.4 Letzter Satz neu
- 50. FIA-Anpassung, neu formuliert
- 51.3.4 Ergänzung „Aufwände“
- 51.5 inkl. 51.5.1 entfällt
- 53.1 Anpassung an FIA-Text
- 53.3.2 Textverbesserung
- 53.6 alter Text entfällt, inkl. 53.6.1
- 53.6 Neuer Text „Schikane“
- 53.7 Neuer Text „Virtuelle Schikane“
- 53.8 Neuer Text „Slow Zone“
- 60.5 Absatz „Sind innerhalb…“ entfällt
- 63.4 Textanpassung an FIA-Text
- 63.5.2 Textanpassung an FIA-Text
- 65.1 Textanpassung NSG
- 65.2.4 Textanpassung NSG-AMF
- Anhang: Neue Kontrollstellenschilder und Anhang V (Reifen) in deutscher Sprache

AMF Rallye Sporting Regulations 2025

Die „AMF Rallye Sporting Regulations 2025“ basieren auf den „2025 FIA Regional Rally Sporting Regulations“ und sind das Basisreglement für alle Rallye-Veranstaltungen in Österreich. Sie ergänzen bzw. präzisieren den „International Sporting Code der FIA“, das „Nationale Sportgesetz der AMF“ und die von der AMF verlautbarten Meisterschaftstexte der „Rallye Staatsmeisterschaft 2025 - ORM“, der „Historic Rallye Staatsmeisterschaft 2025 - HRM“ und des „Rallye Cups der AMF 2025 – ORM2“, einschließlich aller von der AMF im Rallyesport 2025 genehmigten Bestimmungen für meisterschaftsähnliche Bewerbe und Cups. Bei FIA-Prädikatsveranstaltungen gelten die aktuellen Bestimmungen der FIA!

SCHWARZ	allgemein gültige Bestimmungen (AMF & FIA Bereich)
BLAU	nationale Ergänzungen und/oder Änderungen abweichend zu den FIA Standards (direkt in den einzelnen Artikeln angeführt)

Die dieses Reglement ergänzenden Daten und zusätzlichen Bestimmungen sind in der jeweiligen „Veranstaltungsausschreibung“ angeführt. Ausschließlich Änderungen bzw. Ergänzungen des vorliegenden Reglements, die durch die AMF vorgenommen und bestätigt wurden, sind gültig!

Inhaltsverzeichnis AMF RSR 2025

1. ALLGEMEINE MEISTERSCHAFTSBESTIMMUNGEN 12
1.1 ANWENDUNG 12
1.2 OFFIZIELLE SPRACHE 12
1.3 AUSLEGUNG 12
1.4 DATUM DER ANWENDUNG 12
2. DEFINITIONEN 13
2.1 BEGINN DER RALLYE 13
2.2 BULLETIN (DF) 13
2.2.1 BEWERBER 13
2.2.2 FAHRERPRÄSENTATION / PRESSEKONFERENZ 13
2.2.3 FAHRERBESPRECHUNG 13
2.3 MITTEILUNG 13
2.4 KONTROLLZONEN 13
2.5 MANNSCHAFT 13
2.6 ENTSCHEIDUNG 13
2.7 FIA / AMF 13
2.8 ENDE DER RALLYE 13
2.9 ETAPPE 13
2.10 MEDIAZONE 14
2.11 NEUTRALISATION 14
2.12 BENACHRICHTIGUNG 14
2.13 PARC FERMÉ 14
2.14 VERBOTENES SERVICE 14
2.15 BESICHTIGUNG 14
2.16 ZEITPLAN FÜR BESICHTIGUNG 14
2.17 SAMMELKONTROLLE / REGROUP 14
2.18 STRASSENABSCHNITT 14
2.19 ABSCHNITT (SEKTION) DER RALLYE 14
2.20 SERVICE 14
2.21 SONDERPRÜFUNG 14
2.22 SUPER SPECIAL STAGE 14
2.23 TEAM 14
2.24 ZEITKARTEN 14
2.25 TECHNISCHE ZONE 14
2.26 AUSNAHMEFREIGABE 15
2.27 SPRINT RALLYE 15
3. MEISTERSCHAFTEN & PUNKTE 15
9. KRITERIEN FÜR PRIORITÄTSFAHRER 15

9.1 FIA PRIORITÄTSFAHRER 15
9.2 UMREIHUNG VON PRIORITÄTSFAHRERN 15
9.3 PRIORITÄTSFAHRER DER AMF 15
10. CHARAKTERISTIK DER RALLYE 15
10.1 RALLYE GESTALTUNG 15
10.2 PROGRAMME FÜR RALLYES (ABLAUF) 16
10.3 EINHALTUNG DES OFFIZIELLEN ZEITPLANS UND SPORTPROGRAMMS 16
10.4 GESCHWINDIGKEIT AUF ETAPPEN 16
11. OFFIZIELLE UND DELEGIERTE 16
11.1 STEWARDS 16
11.2 FIA / AMF DELEGIERTE 16
11.2.1 FIA SPORTING DELEGIERTER 16
11.2.2 FIA / AMF TECHNISCHER DELEGIERTER 17
11.2.3 FIA SICHERHEITSDELEGIERTER 17
11.2.4 FIA MEDIEN DELEGIERTER 17
11.2.5 FIA MEDICAL DELEGIERTER 17
11.2.6 FIA BEOBACHTER 17
11.3 TEILNEHMERVERBINDUNGSLEUTE (CRO) 17
11.4 SCRUTINEERS 17
12. ZUGELASSENE FAHRZEUGE 17
12.1 FAHRZEUGKLASSEN 17
12.2 ZUSÄTZLICHE BESTIMMUNGEN 19
13. REIFEN UND RÄDER ALLGEMEINES 19
13.1 FÜR ALLE FAHRZEUGE / TEILNEHMER 19
13.1.1 ÜBEREINSTIMMUNG 19
13.1.2 FORMGEGOSSENE REIFEN 19
13.1.3 BEHANDLUNG VON REIFEN 19
13.1.4 BARCODES 20
13.1.5 VORRICHTUNGEN ZUR ERHALTUNG DER VOLLEN REIFENLEISTUNG 20
13.1.6 FELGEN 20
13.1.7 REIFENMONTAGE 20
13.1.8 ASPHALTREIFEN (TROCKEN UND NASS) 20
13.1.9 ASPHALTREIFEN FÜR SCHNEE 20
13.1.10 SCHOTTERREIFEN siehe Anhang J. 20
13.1.11 SPIKE/SCHOTTERREIFEN FÜR SCHNEE 20
13.1.12 TYPE DER VERWENDETEN REIFEN 20
13.1.13 RUNDERNEUERTE REIFEN 20
13.7 KONTROLLE 21
13.8 REIFENMARKIERUNGS- / KONTROLLZONEN 21
13.9 STRASSENABSCHNITTE 21

13.10 REIFENDRUCKANPASSUNG 21
13.11 REIFENDRUCK- UND TEMPERATURSENSOREN 21
13.12 ERSATZRÄDER 21
13.13 REIFENLIEFERANT AM STOPP EINER SONDERPRÜFUNG 21
13.14 VERFÜGBARKEIT DER REIFEN 21
13.15 REIFEN FÜR HISTORISCHE FAHRZEUGE 21
16. MECHANISCHE KOMPONENTEN 22
16.1 MOTORENTAUSCH 22
16.2 TURBOLADER 22
16.3 MANUELLE FEUERLÖSCHER 22
18. ZUSÄTZLICHE FAHRZEUGANFORDERUNGEN 22
18.1 ON-BOARD KAMERAS 22
18.2 TRACKING SYSTEM 22
18.3 GERÄUSCHPEGEL AUF SONDERPRÜFUNGEN 22
18.4 KATALYSATOREN / PARTIKELFILTER 23
19. STANDARDDOKUMENTE 23
19.1 ALLGEMEINES 23
19.2 ROAD BOOK/STRECKENPLAN 23
19.3 ZEITKARTEN 24
21. VERSICHERUNGSSCHUTZ 24
21.1 BESCHREIBUNG 24
21.2 HAFTPFLICHTVERSICHERUNG 24
21.3 AUSSCHLUSS VON DER DECKUNG 24
21.4 HAFTUNGSAUSSCHLUSS 25
21.5 SCHIEDSVEREINBARUNG 25
22. NENNVERFAHREN 26
22.1 EINREICHUNG DER NENNFORMULARE 26
22.2 ÄNDERUNGEN AM NENNFORMULAR 26
22.3 ASN GENEHMIGUNG 26
22.4 AUSTAUSCH BEWERBER UND/ODER MANNSCHAFT 26
22.5 PFLICHTEN BEWERBER / MANNSCHAFT 26
23. NENNSCHLUSS 27
23.1 EINHALTUNG DES NENNSCHLUSSES 27
23.2 NENNSCHLUSS 27
23.3 NENNLISTE 27
24. NENNGELDER 27
24.1 ANNAHME EINER NENNUNG 27
24.2 NENNGELDRÜCKERSTATTUNG 27
24.3 TEILWEISE NENNGELDRÜCKERSTATTUNG 27
25. KLASSEN 27

25.1 KLASSENUMSTUFUNGEN 27
27. STARTNUMMERN 27
27.1 ALLGEMEINES 27
27.2 FRONTTÜRSCHILDER 27
27.3 HECKSCHEIBE 27
27.4 SEITENSCHEIBEN / KAROSSERIE 28
27.5 DACHSCHILDER 28
27.6 HAUBENSCHILD / RALLYESCHILD 29
28. FAHRER- UND BEIFAHRERNAMEN 30
28.1 HINTERE SEITENSCHEIBEN 30
28.2 TÜRSCHILDER / NUMMERN / NAMEN 30
29. WERBUNG 31
29.4 FREIWILLIGE VERANSTALTERWERBUNG 31
30. ADMINISTRATIVE ABNAHME 31
30.1 ZEITPLAN 31
30.2 ERFORDERLICHE DOKUMENTE 31
31. TECHNISCHE ABNAHME VOR DEM START 32
31.1 ALLGEMEINES 32
31.1.8 GEWICHTSKONTROLLEN 32
31.2 ZEITPLAN 32
32. KONTROLLEN WÄHREND DER RALLYE 32
32.1 ZUSÄTZLICHE ÜBERPRÜFUNGEN 32
32.2 VERANTWORTLICHKEIT DES BEWERBERS 32
33. SCHLUSSABNAHME 33
33.1 PARC FERMÉ AM ENDE DER RALLYE 33
33.2 AUSWAHL DER FAHRZEUGE 33
33.3 HOMOLOGATIONSBLATT 33
34. FAHRERVERHALTEN 33
34.1 ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN 33
34.2 WÄHREND DES BESICHTIGENS UND/ODER DER VERBINDUNGSETAPPE ZUM SHAKEDOWN 34
34.3 GESCHWINDIGKEITSÜBERSCHREITUNGEN BEI DER RALLYE / STRASSENVERKEHRSBESTIMMUNGEN 34
35. BESICHTIGUNG 35
35.1 BESICHTIGUNGSFAHRZEUGE 35
35.2 REIFEN FÜR BESICHTIGUNGSFAHRZEUGE 35
35.3 BESICHTIGUNGSBESCHRÄNKUNGEN 35
35.4 ABLAUF DER BESICHTIGUNG 35
35.4.1 ZEITPLAN 35
35.4.2 BEACHTUNG DES BESICHTIGUNGSZEITPLANES 36
35.4.3 ANZAHL DER FAHRTEN 36

35.4.4 GESCHWINDIGKEIT WÄHREND DER BESICHTIGUNG 36
35.4.5 SHAKEDOWN 36
35.4.6 ANZAHL DER PERSONEN 36
36. SHAKEDOWN ANFORDERUNGEN 36
36.1 ALLGEMEIN 36
36.2 ABLAUF DES SHAKEDOWN 36
36.3 VERZICHTSERKLÄRUNG / VERSICHERUNG 36
36.4 TECHNISCHE BEDINGUNGEN 37
36.5 AUSFALL WÄHREND DES SHAKEDOWN 37
36.6 AUSRÜSTUNG FAHRER / PASSAGIERE 37
36.7 SERVICE WÄHREND DES SHAKEDOWN 37
37. FREIES TRAINING / QUALIFYING 37
37.1 ALLGEMEIN 37
37.2 ABLAUF DES FREIEN TRAININGS 37
37.3 UNTERBRECHUNG DES FREIEN TRAININGS 37
37.4 ABLAUF DES QUALIFYINGS 37
37.5 NICHTTEILNAHME ODER UNTERBRECHUNG DES QUALIFYINGS 38
37.6 STARTPOSITIONEN FÜR ETAPPE 1 38
37.7 ZU SPÄTE ODER ZU FRÜHE ANKUNFT 38
37.8 FEHLSTART 38
37.9 SERVICE 38
37.10 TECHNISCHE ANFORDERUNGEN 38
39. ZEREMONIENSTART 38
40. RALLYE START 38
40.1 STARTBEREICH 38
40.2 MAXIMALE VERSPÄTUNG AN EINEM START 38
41. STARTREIHENFOLGE UND STARTABSTÄNDE 38
41.1 VORGABEN FÜR ÜBERARBEITUNG DER STARTREIHENFOLGE 38
41.2 UMREIHUNG VON FAHRERN 39
41.3 STARTREIHENFOLGE ZUR 1. ETAPPE 39
41.3.1 ABÄNDERUNG DER STARTREIHENFOLGE BEI „NICHT-ORM-VERANSTALTUNGEN“ 39
41.3.2 „GEMISCHTES FELD“ 39
41.4 STARTREIHENFOLGE DER FOLGEETAPPEN 39
41.5 STARTABSTÄNDE 39
42. KONTROLLSTELLEN - ALLGEMEIN 39
42.1 KENNZEICHNUNG DER KONTROLLSTELLEN UND ZONEN 39
42.2 SCHUTZBARRIEREN 39
42.3 AUFENTHALTSDAUER IN KONTROLLZONEN 39
42.4 ARBEITSBEREITSCHAFT 39
42.5 ABFOLGE UND RICHTUNG 40

42.6 ANWEISUNGEN DES KONTROLLPERSONALS ... 40
42.7 MEDIAZONE (WENN VORHANDEN) ... 40
42.8 MEDIA KAMERAWARTUNGSPUNKTE ... 40
43. DURCHFAHRTS - /PASSIERKONTROLLEN ... 40
44. ZEITKONTROLLEN ... 40
44.1 ABLAUF ... 40
44.2 CHECK IN ABLÄUFE ... 40
44.3 ZEITKONTROLLE VOR EINER SONDERPRÜFUNG ... 41
44.4 REIFENAUFWÄRMZONE (TWZ) ... 41
45. MAXIMAL ZULÄSSIGE VERSPÄTUNGEN ... 41
45.1 MAXIMAL ZULÄSSIGE VERSPÄTUNG ... 41
45.2 ZU FRÜHE ANKUNFT ... 42
45.3 BEKANNTGABE DES ÜBERSCHREITENS DER MAXIMALEN VERSPÄTUNG ... 42
46. SAMMELKONTROLLEN / REGROUP ... 42
46.1 VERFAHREN BEI DER ANKUNFT ... 42
46.2 VERFAHREN BEI DER AUSFAHRT ... 42
47. SONDERPRÜFUNGEN ... 42
47.1 ZEITNAHME ... 42
47.2 MINIMUM-SONDERPRÜFUNGSZEIT ... 42
47.2.3 SONDERPRÜFUNGSGESAMTLÄNGEN ... 42
47.2.4 DURCHSCHNITTGESCHWINDIGKEITEN AUF SONDERPRÜFUNGEN ... 42
48. SONDERPRÜFUNGSSTART ... 43
48.1 STARTPUNKT ... 43
48.2 STARTABLAUF ... 43
48.3 MANUELLES STARTVERFAHREN ... 43
48.4 STARTVERSPÄTUNG DURCH MANNSCHAFTSFEHLER ... 43
48.5 VERSPÄTUNG EINER SONDERPRÜFUNG ... 43
48.6 FEHLSTART ... 43
49. SONDERPRÜFUNGSZIEL ... 43
49.1 ZIELLINIE ... 43
49.2 STOPP KONTROLLE ... 44
50. POWER STAGE ... 44
50.1 ANKÜNDIGUNG ... 44
50.2 EIGENSCHAFTEN DER „POWER STAGE“ ... 44
50.3 STARTREIHENFOLGE ... 44
50.4 ZUERKENNUNG VON „POWER STAGE“ PUNKTEN ... 44
51. SUPER SPECIAL STAGE / RUNDKURS ... 44
51.1 CHARAKTERISTIK EINER SUPER SPECIAL STAGE ... 44
51.2 ABLAUF EINER SUPER SPECIAL STAGE ... 44
51.3 SICHERHEIT ... 45

51.3.3 SICHERHEITSMASSNAHMEN FÜR ELEKTRISCH BETRIEBENE FAHRZEUGE 45
51.4 REGELUNGEN FÜR RUNDKURS SP 45
51.4.1 START 45
51.4.2 ZIEL 45
51.4.3 ABSCHNITTSZEIT 45
51.4.4 RUNDENANZAHL 45
51.4.5 EINSATZ ROTER FLAGGE 46
51.4.6 ABBRUCH 46
52. UNTERBRECHUNG EINER SONDERPRÜFUNG 46
53. TEILNEHMERSICHERHEIT 46
53.1 AUSRÜSTUNG DER MANNSCHAFT 46
53.2 AUSRÜSTUNG DER FAHRZEUGE 46
53.2.2 53.2.2 „SOS / OK“ Schild 46
53.3 ZWISCHENFALL AUF EINER SONDERPRÜFUNG 46
53.4 ZWISCHENFALL AUF EINER SONDERPRÜFUNG MIT EINER PERSON, DIE NICHT FAHRER ODER BEIFAHRER IST 48
53.5 VERWENDUNG ROTER FLAGGEN 48
53.6 SCHIKANE 48
53.7 VIRTUELLE SCHIKANE 49
53.8 SLOW ZONE 49
54. WIEDERAUFNAHME NACH AUSFALL / RESTART 49
54.1 RESTART ALLGEMEIN 49
54.2 STRAFEN 50
55. REPARATUREN VOR EINEM RE-START 50
55.1 SERVICE UND ERLAUBTE ZEIT 50
55.2 ABNAHME REPARIERTER FAHRZEUGE 50
56. SERVICE – ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN 50
56.1 SERVICEARBEITEN 50
56.2 TEAM & SERVICEBESCHRÄNKUNGEN 50
57. SERVICEPARKS 51
57.1 ALLGEMEINES 51
57.2 ZEITPLAN FÜR SERVICEPARKS 51
57.3 KENNZEICHNUNG DER SERVICEPARKS 51
57.4 GESCHWINDIGKEIT IN SERVICEPARKS 51
57.5 EXTERNE UNTERSTÜTZUNG 51
57.6 PLAN DER SERVICEPARKS 51
58. TANK ENTLEEREN / BEFÜLLEN IM SERVICE 52
59. FLEXI SERVICE 52
59.1 ALLGEMEINES 52
59.2 ABLAUF DES FLEXI SERVICE UND ZEITPLÄNE 52

60. REMOTE SERVICE BEREICHE (RSA) 52
60.1 ALLGEMEINES 52
60.2 ANZAHL VON TEAMMITGLIEDERN 52
60.3 ZUGELASSENE AUSRÜSTUNG UND WERKZEUGE 53
60.4 RSA SCHILD FÜR SERVICEFAHRZEUG 53
60.5 REIFEN MONTAGE BEREICH (TFA) 53
61. KRAFTSTOFF - TANKEN UND ABLÄUFE 53
61.1 STANDORT 53
61.2 ABLAUF IN DEM RA 54
61.3 ABLAUF AN TANKSTELLEN 54
61.4 LADEN VON ELEKTRISCH BETRIEBENEN FAHRZEUGEN 55
62. KRAFTSTOFFE 55
63. PARC FERMÉ BESTIMMUNGEN 55
63.1 ANWENDUNG 55
63.2 ZULÄSSIGES PERSONAL IM PARC FERMÉ 55
63.3 SCHIEBEN EINES FAHRZEUGES IM PARC FERMÉ 55
63.4 FAHRZEUGABDECKUNGEN 55
63.5 REPARATUREN IM PARC FERMÉ 55
63.7 PARC FERMÉ NACH DEM ENDE DER RALLYE 56
63.8 LADEN VON ELEKTRISCH BETRIEBENEN FAHRZEUGEN IM PARC FERME 56
64. RALLYE-ERGEBNISSE 56
64.1 ERSTELLUNG DER ERGEBNISSE 56
64.2 VERÖFFENTLICHUNG DER ERGEBNISSE 56
64.3 GLEICHSTAND IN EINER ETAPPE ODER MEISTERSCHAFTSRALLYE 56
64.4 BEKANNTGABE VON ERGEBNISSEN 56
65. PROTESTE UND BERUFUNGEN 56
65.1 EINLEGUNG EINES PROTESTES / EINER BERUFUNG 56
65.2 PROTESTGEBÜHR 56
65.3 KOSTENVORSCHUSS 57
65.3.2 AUFTEILUNG DER KOSTEN 57
65.4 BERUFUNGEN 57
66. RALLYE SIEGEREHRUNGEN 57
66.1 PODIUMSZEREMONIE 57
66.2 SIEGEREHRUNG 57
66.3 ANWESENHEITSPFLICHT 57

ANHANG 1: KONTROLLSTELLENSCHILDER 58

ANHANG 2: FIA ANHANG V REIFENHOMOLOGATIONEN 62

In den folgenden Bestimmungen gelten Begriffe, die sich auf natürliche Personen (er, sie, es) beziehen, für jedes Geschlecht.

1. ALLGEMEINE MEISTERSCHAFTSBESTIMMUNGEN

Die AMF schreibt Rallyemeisterschaften aus, welche Eigentum der AMF sind. Der Begriff „Meisterschaften“ schließt automatisch die AMF Rallyemeisterschaften, die AMF Rallye Cups und AMF Rallye Trophies mit ein. Die Meisterschaften unterliegen den Bestimmungen des aktuellen Internationalen Sportgesetzes der FIA (International Sporting Code - ISC) / AMF und seiner Anhänge (das Gesetz) und den vorliegenden Bestimmungen, deren Artikel sich auf eine oder mehrere der unterschiedlichen Meisterschaften beziehen.

1.1 ANWENDUNG

1.1.1 Alle Fahrer, Bewerber oder Offiziellen, die an Meisterschaften teilnehmen, verpflichten sich in ihrem und im Namen ihrer Mitarbeiter, alle ergänzten und geänderten Bestimmungen des Sportgesetzes, der anzuwendenden technischen Regelungen, der vorliegenden Sporting Regulations (RSR) und der Veranstaltungsausschreibung der jeweiligen Rallye einzuhalten.

Zur Umsetzung der aktuellen RSR werden die Promotoren, Reifenhersteller, Kraftstofflieferanten sowie Zulieferer/Ausrüster, die mit den Wettbewerbsfahrzeugen in Verbindung stehen, als Teilnehmer an der Rallye im Sinne des Art. 1.3 ISC angesehen. Als solche müssen sie ihre Verpflichtungen einhalten und die Entscheidungen der Sporthoheit befolgen.

1.1.2 Ausschließlich die AMF kann Ausnahmegenehmigungen zu diesen Bestimmungen erteilen.

1.1.3 Jedes Ansuchen um eine Ausnahmeregelung zu den vorliegenden AMF RSR muss bei der AMF auf dem dafür vorgesehenen Formular eingereicht werden. Jeder Artikel in der Ausschreibung, der diese Regulations ohne eine solche Ausnahmefreigabe abändern könnte, ist ungültig.

1.1.4 Der Rallyeleiter ist verantwortlich für die Anwendung der RSR und der Veranstaltungs- Ausschreibung vor und während der Rallye. Er muss die Stewards über jeden wichtigen Zwischenfall informieren, der die Anwendung dieser RSR oder der Veranstaltungs- Ausschreibung erfordert. In den Fällen, die in diesem Reglement ausdrücklich genannt sind, und in allen anderen Fällen, in denen er es für angemessen hält, muss er auch den betroffenen Teilnehmer schriftlich über die Anwendung informieren.

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

1.1.6 Jeder Verstoß gegen dieses Reglement wird den Stewards gemeldet, die eine Strafe gemäß dem Internationalen Sportgesetz verhängen können. Jeder Fall, der nicht im Reglement vorgesehen ist, wird von den Stewards untersucht, die allein die Befugnis haben, Entscheidungen zu treffen, wie sie im Internationalen Sportgesetz festgelegt sind.

1.1.7 Alle Bewerber, die an einer FIA-Meisterschaftsveranstaltung teilnehmen, müssen sicherstellen, dass ihre Fahrer und Beifahrer die Erklärung und das Verpflichtungsformular, wie im Anhang XIV dargestellt, unterzeichnen.

1.2 OFFIZIELLE SPRACHE

Die verschiedenen Dokumente und im Besonderen die Veranstaltungsausschreibung und jedes Bulletin müssen in deutscher Sprache verfügbar sein (ausgenommen FIA-Prädikats-Läufe). Im Streitfall über die Auslegung der Bestimmungen ist der deutsche Text, bei FIA Veranstaltungen der englische Text, bindend.

1.3 AUSLEGUNG

In Streitfällen über die Auslegung vorliegender Bestimmungen ist alleine die AMF entscheidungsberechtigt (bei FIA-Prädikats-Läufen - die FIA). Während der Veranstaltung entscheiden die Stewards.

1.4 DATUM DER ANWENDUNG

Diese Bestimmungen treten am 10.01.2025 in Kraft. Der sportliche Teil dieses Reglements gilt bis zur Veröffentlichung der AMF RSR 2026.

2. DEFINITIONEN

2.1 BEGINN DER RALLYE

Die Rallye beginnt mit dem Tag der administrativen Abnahme oder der Besichtigung (je nach dem, was früher beginnt). Der Wettbewerbsteil der Rallye beginnt an der ersten Zeitkontrolle (ZK 0).

2.2 BULLETIN (DF)

Offizielles, schriftliches Dokument, welches die Veranstaltungsausschreibung präzisiert oder vervollständigt (wie in Anhang II der FIA RRSR beschrieben).

Ein Bulletin (DF) kann die AMF RSR nicht abändern oder ergänzen. Das kann ausschließlich über eine Ausnahmefreigabe laut Art. 1.1.3 erfolgen (bei FIA-Prädikatsläufen durch die FIA).

2.2.1 BEWERBER

Verantwortung der Bewerber: Alle mit der Unterstützung einer Mannschaft befassten Personen (Mechaniker, Insassen der Servicefahrzeuge, Zeitnahme, Service, etc.) sind den Anordnungen der Rallyeleitung und der von ihr eingesetzten Offiziellen ebenso unterworfen wie Bewerber und Fahrer. Die Bewerber tragen für das Verhalten dieser Personen während einer Veranstaltung die volle Verantwortung. Verstöße gegen diese Bestimmungen werden von den Stewards geahndet.

2.2.2 FAHRERPRÄSENTATION / PRESSEKONFERENZ

Wenn vom Veranstalter eine Fahrerpräsentation bzw. eine Pressekonferenz organisiert und eine Mannschaft rechtzeitig schriftlich zur Mitwirkung eingeladen wird, ist diese verpflichtet, anwesend zu sein.
Der Zeitaufwand pro Mannschaft darf jedoch nicht länger als 30 Minuten betragen. Sollte die Mannschaft dann nicht anwesend sein, entscheiden die Stewards, ob und welche Strafe verhängt wird.

2.2.3 FAHRERBESPRECHUNG

Vor der Rallye ist eine Fahrerbesprechung durchzuführen. Fahrer oder Beifahrer eines Teams sind verpflichtet, daran teilzunehmen. Bei Nichtteilnahme wird durch den Rallyeleiter eine Geldstrafe von EUR 100,- verhängt, bei wiederholter Nichtteilnahme erfolgt eine Meldung an die Stewards.

2.3 MITTEILUNG

Offizielles schriftliches Dokument informativer Natur, welches entweder vom Rallyeleiter oder den Stewards herausgegeben wird.

2.4 KONTROLLZONEN

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

2.5 MANNSCHAFT

Eine Mannschaft setzt sich aus zwei Personen an Bord jedes Fahrzeugs, einem Fahrer und einem Beifahrer, zusammen. Sofern nicht anders festgelegt, dürfen beide Mannschaftsmitglieder während der Rallye fahren, wobei beide im Besitz einer für das laufende Jahr und für die Rallye gültigen FIA-Fahrerlizenz und eines gültigen Führerscheins sein müssen. Im Bereich der AMF: Zumindest der Fahrer muss einen gültigen Führerschein besitzen. Beifahrer, die keinen gültigen Führerschein besitzen, dürfen das Wettbewerbsfahrzeug in keinem Fall lenken.
Falls auf dem Nennformular kein Bewerber angeführt ist, übernimmt der Fahrer die Verantwortung des Bewerbers und muss dazu über beide Lizenzen verfügen. Bei Wettbewerben außerhalb ihres Landes müssen die Besatzungen eine internationale Versicherung abschließen, die ihre Rückführung, falls erforderlich, im Falle eines Unfalls abdeckt.

2.6 ENTSCHEIDUNG

Ein Dokument, welches von den Stewards herausgegeben wird, um ihre Entscheidung bzw. Erkenntnisse nach einer Anfrage, einer Anhörung oder Untersuchung bekannt zu geben.

2.7 FIA / AMF

Jede Erwähnung der AMF /FIA bezieht sich auf die jeweilige Rallyekommission.

2.8 ENDE DER RALLYE

Die Rallye endet mit dem Aushang der Endergebnisse. Der Wettbewerbsteil der Rallye endet an der letzten Zeitkontrolle.

2.9 ETAPPE

Jeder Wettbewerbsteil der Rallye, welcher durch eine Übernacht-Sammelkontrolle unter parc fermé – Bestimmungen unterbrochen ist. Falls am Abend vor der 1. Etappe eine Super Special Stage durchgeführt wird, so wird dies als Sektion 1 der 1. Etappe angesehen.

2.10 MEDIAZONE
Eine Zone für die Medien vor der Zeitkontrolle am Eingang des Serviceparks, Remote-Servicebereich oder Sammelkontrolle.

2.11 NEUTRALISATION
Zeit, während der die Mannschaften vom Veranstalter angehalten werden, aus welchen Gründen auch immer, wobei die Bestimmungen des parc fermé gelten.

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

2.13 PARC FERMÉ
Ein Bereich, zu dem nur bevollmächtigte Offizielle Zutritt haben und in dem jeder Eingriff, jede Überprüfung, Einstellung oder Reparatur am Fahrzeug verboten ist; ausgenommen es ist ausdrücklich in diesen Regulations oder in der Veranstaltungsausschreibung erlaubt.

2.14 VERBOTENES SERVICE
Die Verwendung oder die Annahme von jeglichen hergestellten Materialien (fest oder flüssig, ausgenommen vom Veranstalter ausgegebenen), Ersatzteilen, Werkzeugen oder Ausrüstungsgegenständen durch die Mannschaft, ausgenommen der an Bord des Rallyefahrzeuges mitgeführten, oder die Anwesenheit eines Teammitglieds wie in diesen Bestimmungen aufgeführt.

2.15 BESICHTIGUNG
Die Anwesenheit eines FIA gesetzten Fahrers und/oder Beifahrers oder eines Manschaftsmitgliedes ohne FIA Priorität, das für die betreffende Rallye nennen möchte, auf einer Sonderprüfung nach Bekanntgabe der Streckenführung, zu welcher Zeit auch immer.

2.16 ZEITPLAN FÜR BESICHTIGUNG
Zeitplan in der Veranstaltungsausschreibung mit den Zeiten, in denen sich die Teams mit der Rallyestrecke vertraut machen können.

2.17 SAMMELKONTROLLE / REGROUP
Vom Veranstalter vorgesehene Pause unter parc fermé-Bestimmungen mit Zeitkontrollen bei der Ein- und Ausfahrt, um einerseits den Zeitplan einzuhalten und andererseits die in Wertung verbliebenen Fahrzeuge wieder zusammenzuführen. Diese Pause kann für die Mannschaften unterschiedlich lang sein.

2.18 STRASSENABSCHNITT
Streckenteile, welche nicht für Sonderprüfungen verwendet werden.

2.19 ABSCHNITT (SEKTION) DER RALLYE
Jeder Teil der Rallye, welcher durch eine Sammelkontrolle (Regroup) getrennt ist.

2.20 SERVICE
Jegliche Arbeiten an einem Wettbewerbsfahrzeug ausgenommen jene, welche lt. diesen Bestimmungen eingeschränkt sind.

2.21 SONDERPRÜFUNG
Geschwindigkeitsprüfung auf für die Öffentlichkeit gesperrten Straßen.

2.22 SUPER SPECIAL STAGE
Jede Variante einer Sonderprüfung, die in diesen Bestimmungen und im Detail in der Veranstaltungsausschreibung beschrieben und als solche im Zeitplan bezeichnet ist.

2.23 TEAM
Ein Team besteht aus dem Bewerber, der Mannschaft und aus dem Betreuungspersonal.

2.24 ZEITKARTEN
Karten für Zeiteinträge an den verschiedenen auf der Strecke vorgesehenen Kontrollstellen.

2.25 TECHNISCHE ZONE
Zone, welche - zur Durchführung von technischen Kontrollen durch die Scrutineers - durch zwei Zeitkontrollen getrennt ist.

2.26 AUSNAHMEFREIGABE
Der Vorgang des absichtlichen Verzichts oder der Änderung eines Teils dieser Vorschriften. Die FIA/AMF kann eine Ausnahmefreigabe nur in einer besonderen, unvermeidlichen und individuellen Situation gewähren. Eine Ausnahmefreigabe kann die allgemeine Bedeutung der Vorschriften nicht ändern.

2.27 SPRINT RALLYE
Ein-Tages-Rallye im Rahmen einer ORM-Rallye, die nicht Teil einer gewerteten Serie ist.

2.27 – 2.28 der FIA-RRSR nicht zutreffend

3. MEISTERSCHAFTEN & PUNKTE

Siehe dazu Meisterschaftstexte der ORM, ORM2, ORM3 und HRM 2025 - www.austria-motorsport.at

3.1 – 8. der FIA-RRSR nicht zutreffend

9. KRITERIEN FÜR PRIORITÄTSFAHRER

9.1 FIA PRIORITÄTSFAHRER

- Fahrer, die in einem der letzten 3 Jahre P1 Fahrer in der FIA-Rallye-Weltmeisterschaft waren.

- Fahrer, welche die WRC 2 Meisterschaft oder die WRC 3 Meisterschaft in den vergangenen drei Jahren gewonnen haben.

- Fahrer, die eine FIA Regional Rallye Meisterschaft in den letzten drei Jahren gewonnen haben.

- Fahrer, die im vergangenen Jahr die FIA European Rally Trophy gewonnen haben.

9.2 UMREIHUNG VON PRIORITÄTSFAHRERN
Die Stewards können einen FIA/AMF Prioritätsfahrer in der ursprünglichen Startreihenfolge so einordnen, wie sie es für gerechtfertigt halten, wenn dieser mit einem Fahrzeug teilnimmt, das nach Meinung der Stewards seinen Vorteil aufgrund seines Status nicht rechtfertigt.

9.3 PRIORITÄTSFAHRER DER AMF
9.3.1 Fahrer (AMF Lizenznehmer), die sich unter den

- ersten Drei im Gesamtklassement der Österreichischen Rallye-Staatsmeisterschaft platzieren konnten,
- ersten Drei im Gesamtklassement bei einem Lauf zur Österreichischen Rallye- Staatsmeisterschaft platzieren konnten,
- ersten Zehn im Gesamtklassement bei einem Lauf zur Rallye-Weltmeisterschaft platzieren konnten,
- ersten Fünf im Gesamtklassement bei einem Lauf zur Rallye-Europameisterschaft platzieren konnten,

sind ab dem Erreichen der o.a. Platzierung und im darauffolgenden Kalenderjahr nach Veröffentlichung der jeweils gültigen Liste durch das AMF - Sekretariat AMF - Prioritäts-Rallyefahrer.

9.3.2 Beim Erreichen einer höheren Priorität (FIA-Fahrer) erhält ein Fahrer ab Erreichen bis Ablauf derselben, den Status eines AMF-Prioritätsfahrers. Nach Ablauf der FIA-Priorität bleibt der Fahrer im darauf folgenden Jahr weiterhin AMF-Prioritäts-Rallyefahrer.

9.3.3 Der Nachweis über die Erfüllung der Qualifikationsbedingungen ist vom Fahrer unaufgefordert selbst schriftlich an das AMF-Sekretariat zu erbringen (offizielle Ergebnisliste).

10. CHARAKTERISTIK DER RALLYE

10.1 RALLYE GESTALTUNG
10.1.1 Die Fahrbahnbeläge aller Sonderprüfungen müssen während einer Rallye gleichbleiben. Es ist ein Antrag auf Ausnahmefreigabe an die FIA/AMF zu stellen, wenn die Asphaltabschnitte bei einer Schotterrallye oder umgekehrt mehr als 10 % einer Sonderprüfungslänge betragen. Eine Super Special Stage kann unterschiedliche Fahrbahnbeläge haben.

Im Bereich der AMF erfolgt die Ausnahmefreigabe durch Genehmigung der Ausschreibung.
10.1.2 Die Dauer einer Rallye kann in den unterschiedlichen Meisterschaften differieren. Die entsprechende Dauer ist in den Varianten und zusätzlichen Bestimmungen der betreffenden Meisterschaft angeführt. Es gibt keine minimale oder maximale Länge der Sonderprüfungen. Im Idealfall soll die Distanz von Sonderprüfungen zu Serviceparks oder außenliegenden Servicebereich nicht mehr als 80 km betragen.
10.1.3 Eine Sonderprüfung darf innerhalb einer Rallye vollständig höchstens dreimal befahren werden. *(**Anmerkung**: Ausnahmen können nach entsprechend begründeten und zeitgerecht eingebrachten Anträgen von der AMF erteilt werden).*

10.2 PROGRAMME FÜR RALLYES (ABLAUF)
Neben der Beachtung der nachfolgend angeführten Kriterien sind die Veranstalter aufgefordert, ihre eigene Rallyecharakteristik zu entwickeln und ihr/e eigene/s Rallyeprogramm / -strecke zu organisieren.

10.2.1 Der Zeitplan einer Rallye muss folgende Reihenfolge haben:

- Besichtigung
- Administration/Abnahme (kann auch schon vor dem Beginn der Besichtigung stattfinden)
- Technische Abnahme,
- Freies Training / Qualifying Sonderprüfung (falls zutreffend),
- Shakedown (falls vorhanden),
- Zeremonien-Start (falls zutreffend),
- Rallye,
- Ziel-Podium Zeremonie

10.2.2 Rallyes zur ORM/ORM2/ORM3/HRM müssen als 2-Tagesveranstaltungen durchgeführt werden.

10.2.3 Veranstaltungen zur ORM/ORM2/ORM3/HRM müssen an einem Samstag oder an einem Sonntag enden.

10.2.4 Die Siegerehrung sollte innerhalb von 2 Stunden nach der Ankunft des letzten Fahrzeuges stattfinden.

10.2.5 Der Besichtigungszeitplan sollte sich bei Zweitagesveranstaltungen über max. 2 Tage (z.B. Do./Fr.) bzw. bei 1-Tagesveranstaltungen über max. 1 Tag (z.B. Fr.) erstrecken. Besichtigungsfahrten am Wochenende vor der Veranstaltung können vom Veranstalter in der Zusatzausschreibung erlaubt werden.

10.3 EINHALTUNG DES OFFIZIELLEN ZEITPLANS UND SPORTPROGRAMMS
10.3.1 Der Rallyeleiter muss die Einhaltung des Ablaufplans, ausgenommen in Fällen von „höherer Gewalt“, sicherstellen.

10.3.2 Unmittelbar vor und während der Durchführung der Rallye werden keine Einwände berücksichtigt, es sei denn, dies wurde vom Chief Safety Officer genehmigt.

10.4 GESCHWINDIGKEIT AUF ETAPPEN
Die Durchschnittsgeschwindigkeit auf Verbindungsetappen darf 55 km/h nicht überschreiten (Toleranz max. +5%).

10.4 der FIA-RRSR nicht zutreffend

11. OFFIZIELLE UND DELEGIERTE

11.1 STEWARDS
Das Kollegium der Stewards (die Stewards) muss bei ORM Läufen aus drei, bei „Nicht-ORM Läufen“ aus mindestens zwei Mitgliedern bestehen. Der Vorsitzende wird von der AMF nominiert. Ein Steward kann vom Veranstalter (spätestens bei der Einreichung der Veranstaltungsausschreibung) vorgeschlagen werden. Es muss eine permanente Kommunikationsverbindung zwischen den Stewards und dem Rallyeleiter gegeben sein. Während des Verlaufes der Rallye muss sich zumindest ein Steward in der Umgebung der Rallyeleitung aufhalten.

11.2 FIA / AMF DELEGIERTE
Die nachfolgenden Delegierten können durch die FIA / AMF nominiert werden, und jeder Delegierte erstellt einen Bericht, über ihr/sein Aufgabengebiet.

11.2.1 FIA SPORTING DELEGIERTER
Der FIA Sporting Delegierte unterstützt den Rallyeleiter und alle anderen nominierten FIA Funktionäre und Delegierten. Er kann auch die Aufgabe des FIA Observers übernehmen.

11.2.2 FIA / AMF TECHNISCHER DELEGIERTER

Der Technische Delegierte arbeitet in Verbindung mit dem Rallyeleiter und ist gleichzeitig Chef der Scrutineers und verantwortlich für alle technischen Angelegenheiten.

11.2.3 FIA SICHERHEITSDELEGIERTER

Dieser ist speziell für die Kontrolle der Zuseher und Media Sicherheit verantwortlich. Er hat die Befugnis, den Start einer Sonderprüfung um maximal 30 Min. zu verzögern, wenn er der Ansicht ist, dass die Sicherheit nicht gewährleistet ist.

Wenn die Sicherheitsbedingungen innerhalb dieses Zeitraums nicht erfüllt werden können, oder wenn festgestellt wird, dass die Sonderprüfung nicht nach dem eingereichten endgültigen Sicherheits-Dossier errichtet wurde (siehe Anhang IX – Art. 19.6.2) und es besteht nach Meinung des FIA Sicherheitsdelegierten (falls nominiert) oder des FIA-Beobachters eine große Gefahr, wird der FIA-Sicherheitsdelegierte den Rallyeleiter auffordern, die Sonderprüfung abzusagen. Für den Fall, dass der Rallyeleiter beschließt, der Aufforderung nicht zu folgen, kann der FIA-Sicherheitsdelegierte oder der FIA-Beobachter die Angelegenheit den Stewards melden. Der Sicherheitsbeauftragte oder der FIA Beobachter behält sich das Recht vor, der Closed Road Commission ein ernstes Sicherheitsproblem zu melden, das dazu führen kann, dass der Veranstaltung eine gelbe Karte verliehen wird.

11.2.4 FIA MEDIEN DELEGIERTER

Dieser ist verantwortlich für alle Medienfragen, einschließlich der Pre- und Post-Rallye Pressekonferenzen.

11.2.5 FIA MEDICAL DELEGIERTER

Dieser stimmt mit dem leitenden (Rallye) Arzt alle medizinischen Aspekte einschließlich der Pre-Rallye-Briefings ab.

11.2.6 FIA BEOBACHTER

Dieser bewertet alle Aspekte der Rallye und erstellt den entsprechenden FIA Bericht.

11.3 TEILNEHMERVERBINDUNGSLEUTE (CRO)

Die grundsätzliche Aufgabe der CRO's ist es, den Bewerbern und Mannschaften Informationen oder Klarstellungen in Zusammenhang mit den Bestimmungen und dem Ablauf der Rallye zu erteilen. Bei jeder Rallye muss mindestens eine Fahrerverbindungsperson anwesend sein. Sie muss/müssen für die Bewerber/Mannschaften leicht erkennbar sein.

11.4 SCRUTINEERS

Diese werden von der AMF nominiert. Ihr Einsatz und die dafür zu schaffenden Voraussetzungen am Veranstaltungsort sind vom Veranstalter mit dem Einsatzleiter der Scrutineers direkt und zeitgerecht im Vorfeld der Veranstaltung abzuklären.

12. ZUGELASSENE FAHRZEUGE

12.1 FAHRZEUGKLASSEN

KLASSEN	Fahrzeuge mit gültiger FIA Homologation oder Homologation einer ASN, Sicherheit laut aktuellem Anhang J
RC2	**Rally2** (lt. FIA Anhang J 2025, Art.261) **Rally2 Kit** (VR4K) (lt. FIA Anhang J 2025, Art.260E) **NR4** über 2000ccm (lt. FIA Anhang J 2019, Art.254) **S2000-Rally**, bis 2000 ccm Saugmotor (lt. FIA Anhang J 2013, Art.254A)
RGT	**RGT** lt. FIA Anhang J 2019, Art.256 **RGT** lt. FIA Anhang J 2025, Art.256 **RGT** mit nationaler Homologation einer FIA Mitglieds-ASN sowie mit abgelaufenem FIA Technical Passport
RC3	**Rally3**, homologiert ab 01.01.2021 & lt. FIA Anhang J 2025, Art 260

RC4	**Rally4** Saugmotor über 1390 bis 2000 ccm und Turbomotor über 927 bis 1333 ccm (Rally4 homologiert ab 01.01.2019 & lt. FIA Anhang J 2025, Art.260) (R2 homologiert vor 31.12.2018 & lt. FIA Anhang J 2018, Art.260) **R3** Saugmotor +1600 bis 2000 ccm und Turbomotor über 1067 bis 1333 ccm (homologiert vor 31.12.2019 & lt. FIA Anhang J 2019, Art.260) **R3** Turbomotor bis 1620 ccm / nominal (homologiert vor 31.12.2019 & lt. FIA Anhang J 2019, Art.260D) **A** bis 2000 ccm (lt. FIA Anhang J 2019, Art.255) **N** bis 2000 ccm (lt. FIA Anhang J 2019, Art. 254)
RC5	**Rally5** Saugmotor bis 1600 ccm und Turbomotor bis 1333 ccm (Rally5 Fzg. homologiert ab 01.01.2019 lt. FIA Anhang J 2025, Art.260) **Rally5** Saugmotor bis 1600 ccm und Turbomotor bis 1067 ccm (R1 Fzg. homologiert vor 31.12.2018 lt. FIA Anhang J 2018, Art.260) **Rally5-Kit** Saugmotor und Turbomotor bis 1600 ccm (Rally5-Kit Fahrzeuge homologiert ab 01.01.2024 lt. FIA Anhang J 2025, Art. 260B)

KLASSEN	Fahrzeuge, die zwischen 01.01.1962 und 31.12.1992 hergestellt und homologiert wurden, einen gültigen FIA HTP (Historic Technical Passport) oder AMF Wagenpass Historic vorweisen können und den Bedingungen des Anhanges K der FIA und des Anhanges J der Periode, sowie dem Homologationsblatt des Fahrzeuges entsprechen.**
6.1	-1600 ccm der FIA Perioden E bis I (1962 – 31.12.1981)
6.2	–2000 ccm der FIA Perioden E bis I (1962 – 31.12.1981)
6.3	+2000 ccm der FIA Perioden E bis I (1962 – 31.12.1981)
6.4*	-1.600 ccm 2WD aus den FIA Perioden J1, J2 (1982 – 31.12.1992)
6.5*	-2500 ccm 2WD aus den FIA Perioden J1, J2 (1982 – 31.12.1992)
6.6*	-2.500 ccm, Allrad und +2.500 ccm aus den Perioden J1, J2 (1982 – 31.12.1992), 2WD und Allrad
KLASSEN	Fahrzeuge mit gültiger bzw. abgelaufener Homologation, Sicherheit laut aktuellem Anhang J, bzw. entsprechend Gruppe H-Reglement der AMF sowie Fahrzeuge laut aktuellem Serien-/M1-Reglement, akt. Reglement Open-N oder dem AMF Reglement für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben:
7.1	**A** +2000 ccm **R4 (VR4)** (lt. FIA Anhang J 2018, Art.260) **HA, HN** (inkl. WRC) +3200ccm (4WD+2WD) **M1-LG1** **Toyota GR Yaris** mit nationaler Homologation einer FIA-Mitglieds-ASN oder aufgebaut gemäß einem nationalem technischen Reglement
7.2	**HA, HN** +2000 -3200 ccm **Kit Car** +1600 **Super1600**
7.3	**Kit Car** bis 1600 ccm **HA, HN** bis 2000 ccm (2WD) **M1-LG2** **Dieselfahrzeuge**
8	**Open N** (mit AMF – Wagenpass)
9	**Fahrzeuge mit alternativen Antrieben** (keine Rally1 Fahrzeuge)

KLASSEN	Zusätzliche startberechtigte Fahrzeuge / Wertungsklassen können in der Veranstaltungsausschreibung, nach Zustimmung und Genehmigung durch die AMF, angeführt werden.
10	Fahrzeuge der Gruppen A und N sowie Fahrzeuge der Gruppe H mit einer FIA ASN Homologation, welche nicht in die Klassen RC2, RC4 oder 7.1 bis 7.3 eingereiht werden können (exklusive WRC 1,6). Diese Klasse wird für die AMF Meisterschafts- und Cup Bewerbe nicht gewertet und ist nur ausländischen Lizenznehmern vorbehalten.

** In Abänderung zum Anhang XI des Anhang K gilt:*

- *abnehmbares Lenkrad empfohlen, aber nicht vorgeschrieben.*
- *Entnahmekupplung für Kraftstoff empfohlen, aber nicht vorgeschrieben.*
- *Beschaffenheit der Kraftstoff- und Ölleitungen laut Bestimmungen des FIA-Anhang J der Periode.*

***In Abänderung zum Anhang K gilt:*

- *Es dürfen Zusatzscheinwerfer (max. 6 Stück) montiert werden, die nicht den Bestimmungen des FIA Anhang K entsprechen müssen.*

Für alle Fahrzeuge gilt:

Die Ausrüstungen der Fahrzeuge müssen den aktuell gültigen Sicherheitsbestimmungen der FIA laut ISC/Anhang J (Ausgenommen Sicherheitstanks siehe Art. 61.3.4) bzw. den von der AMF veröffentlichten Reglements entsprechen.

Die Verwendung eines FHR-Systems (z.B. HANS®) ist für die Teilnehmer aller Klassen vorgeschrieben.

Fahrzeuge mit Probe- oder Überstellungskennzeichen werden nicht zum Start zugelassen.

12.2 ZUSÄTZLICHE BESTIMMUNGEN

- Fahrer, die ein Rally2 Auto entsprechend Anhang J 2025, Art. 261, einsetzen, dürfen alte Teile verwenden, wenn sie um einen sog. Joker dafür angesucht haben (ausgenommen Betriebssicherheits- und Sicherheitsjoker).
- Fahrer mit einem Super2000-Rally Auto entsprechend dem Anhang J 2013, Art. 255A, dürfen abgelaufene Errata ohne Bestrafung einsetzen.
- Für S2000, Rally2 und RGT-Autos ist ein FIA Technical Passport vorgeschrieben (optional für Fahrzeuge, die in einem FIA-Cup oder –Trophy genannt sind).
- RGT-Autos laut Anhang J 2019, Art. 256 müssen einen gültigen oder abgelaufenen FIA RGT Technical Passport haben.
- Zweiradangetriebene Fahrzeuge mit einem Turbo-Dieselmotor mit einem nominellen Hubraum von weniger als 2000 ccm werden in den Gruppen A und N akzeptiert (FIA- und AMF-Homologationen).

12.3 der FIA-RRSR nicht zutreffend

13. REIFEN UND RÄDER ALLGEMEINES

13.1 FÜR ALLE FAHRZEUGE / TEILNEHMER

13.1.1 ÜBEREINSTIMMUNG

Alle Reifen müssen mit diesem Artikel in Zusammenhang mit den Punkten A bis D des aktuellen Anhang V der FIA RRSR, soweit zutreffend, übereinstimmen.
Bei FIA Prädikatsveranstaltungen zur FIA ERC oder FIA ERT gelten für alle internationalen Klassen und die nationalen Klassen die Reifenbestimmungen der aktuellen FIA RRSR mit dem dazugehörigen Anhang V.
Fahrzeuge der historischen Klassen (HRM, Klassen 6.1 bis 6.6) sind davon ausgenommen.

13.1.2 FORMGEGOSSENE REIFEN

Händisches Schneiden des Laufflächenprofils ist erlaubt, allerdings muss dabei das aktuelle Schnittmuster der Hersteller eingehalten werden. Siehe FIA website „List of Cut Wet Patterns for Asphalt Tyres“

13.1.3 BEHANDLUNG VON REIFEN

Jede chemische Behandlung von Reifen ist verboten. Jede Vorrichtung zum Erhitzen der Reifen und/oder der Felgen über 35°C ist verboten. Sowohl montierte als auch nicht montierte Reifen dürfen in einem künstlich beheizten Bereich aufbewahrt werden, solange die Umgebungstemperatur 35°C nicht übersteigt.

13.1.4 BARCODES

Jeder Reifen muss entweder:

- 2 gleiche aufvulkanisierte Barcode-Nummern aufweisen, die von FIA-zugelassenen Barcode-Lieferanten geliefert wurden (einer auf jeder Seite des Reifens / jeder Barcode mit verschiedener Farbe wie von der FIA vorgegeben), oder
- 1 einzelne aufvulkanisierte Barcode-Nummer aufweisen, die von der FIA zugelassenen Barcode-Bereitsteller zugeteilt wurde.

Die Barcodes dienen der Kontrolle, dass diese Reifen nach Reifentausch auf einem bestimmten Fahrzeug verbleiben und dass Teilnehmer die maximal zugelassene Anzahl an Reifen nicht überschreiten. Der Barcode muss von der Außenseite des Fahrzeugs aus immer sichtbar sein. Serienreifen mit E-Prüfzeichen sind weiterhin ohne Barcode zugelassen.

13.1.5 VORRICHTUNGEN ZUR ERHALTUNG DER VOLLEN REIFENLEISTUNG

Die Verwendung jeglicher Mittel, die es dem Reifen ermöglicht, seine Leistung bei einem im Vergleich zum atmosphärischen Druck gleichen oder geringeren Innendruck beizubehalten, ist verboten. Die Reifeninnenseite (der Platz zwischen der Felge und dem inneren Teil des Reifens) darf nur mit Luft gefüllt sein.

Die Luft muss natürlich vorkommende Standardluft sein, die aus der Erdatmosphäre entnommen wird, ohne dass ihre Zusammensetzung verändert wird. Die Verwendung von Trocknereinheiten ist erlaubt, um lediglich den Feuchtigkeitsgehalt zu reduzieren.

Die Verwendung aller künstlich gereinigten Flaschengase ist verboten, außer zum alleinigen Zweck der Druckanpassung durch die Verwendung von Behältern, die im Auto mitgeführt werden. Diese dürfen von den Mannschaftsmitgliedern außerhalb des Serviceparks, aber auf der offiziellen Rallyeroute verwendet werden, wobei das Maximalgewicht von 250 Gramm (maximales Gesamtgewicht des Inhaltes des Behälters) pro Abschnitt (Sektion) nicht überschritten werden darf.

13.1.6 FELGEN

Jede Einrichtung, um die Reifen an die Felge zu klemmen, ist nicht zulässig.

13.1.7 REIFENMONTAGE

Der Maximaldruck für die Montage des Reifens auf die Felge beträgt 8 bar bei 20° C; dieser Druck muss dem Reifen ermöglichen, an der äußeren Wand der Felge zu halten.

13.1.8 ASPHALTREIFEN (TROCKEN UND NASS)

Zu jeder Zeit der Rallye muss die Profiltiefe der auf dem Fahrzeug montierten Asphaltreifen über mindestens 3/4 der Lauffläche wenigstens 1,6 mm aufweisen. Der Reifenhersteller muss dafür sichtbare Kontrollmarkierungen anbringen.

Bei FIA-Prädikatsläufen: Asphaltreifen müssen FIA Anhang V entsprechen und von der FIA homologiert sein. Wichtig: Es sind keine Reifen zulässig, die vor dem 05.01.2013 homologiert wurden. Fahrer dürfen weiterhin die zuvor homologierten Spezifikationen verwenden, solange das Profilmuster Anhang V entspricht.

Bitte beachten Sie die Liste der in Frage kommenden Asphaltreifen, die auf der FIA-Website veröffentlicht ist (siehe Link – Related Documents).

13.1.9 ASPHALTREIFEN FÜR SCHNEE

Wenn bei einer Rallye Spike Asphaltreifen erlaubt sind, müssen das Spikereglement und die Art der Überprüfung in der Veranstaltungsausschreibung angeführt sein.

13.1.10 SCHOTTERREIFEN siehe Anhang J.

13.1.11 SPIKE/SCHOTTERREIFEN FÜR SCHNEE

Wenn bei einer Rallye Spike Schotterreifen erlaubt sind, müssen das Spikereglement und die Art der Überprüfung in der Veranstaltungsausschreibung angeführt sein.

13.1.12 TYPE DER VERWENDETEN REIFEN

Die Marke der Reifen ist freigestellt.

13.1.13 RUNDERNEUERTE REIFEN

Bei allen Rallyes in Österreich ist die Verwendung von runderneuerten Reifen (auch rund-erneuerte Spikereifen) verboten.

13.2 – 13.6 DER FIA-RRSR nicht zutreffend

13.7 KONTROLLE

Zu jeder Zeit während der Rallye können Kontrollen zur Übereinstimmung der Reifen durchgeführt werden. Ein Reifen, der den Bestimmungen nicht entspricht, wird mit einer speziellen Markierung versehen und darf nicht mehr verwendet werden.

13.8 REIFENMARKIERUNGS- / KONTROLLZONEN

Bei der Ausfahrt aus einem genehmigten Servicepark oder einem außenliegenden Servicebereich sowie am Start des Shakedown kann eine Rad-/Reifen-Markierungs/Barcodelesezone eingerichtet werden. Ausschließlich zum Zweck der Hilfestellung bei den Reifenmarkierungen hat ein Mitglied je Team Zugang zu dieser Zone.

Die Fahrer müssen ihr Fahrzeug anhalten und auf die Anweisungen der Scrutineers/Funktionäre warten. Sollten keine Srutineers/Funktionäre anwesend sein, so kann die Mannschaft die Zone ohne stehen zu bleiben wieder verlassen. Eine Zone für die Überprüfung der Reifenmarkierungen kann bei Einfahrt in einen genehmigten Servicepark und bei außenliegenden Servicebereichen eingerichtet werden.

13.9 STRASSENABSCHNITTE

Wenn in einem Abschnitt (Sektion) keine Sonderprüfungen befahren werden, können auf Straßenabschnitten nicht registrierte Reifenprofile verwendet werden.

13.10 REIFENDRUCKANPASSUNG

Die Anpassung des Reifendrucks ist erlaubt:

- Wenn die Wartezeit zwischen der ZK und dem Start zu einer Sonderprüfung für einen Teilnehmer mehr als 13 Minuten beträgt.
- Im Regroup mit einer Dauer von mehr als 10 Minuten für jeden Bewerber, wenn darauf eine Sonderprüfung oder eine Super Special Stage folgt.

13.11 REIFENDRUCK- UND TEMPERATURSENSOREN

Sensoren zur Messung des inneren Luftdrucks und der Temperatur der Reifen während der Fahrt sind erlaubt und werden dringend empfohlen. Wenn diese Sensoren verwendet werden, muss mindestens eine Warnleuchte vorhanden sein, um die Besatzung über einen wahrscheinlichen Defekt zu informieren. Sensoren zur Messung von Reifenkarkasse, Reifenmischung oder Felgentemperatur sind verboten.

13.12 ERSATZRÄDER

Die Fahrzeuge dürfen höchstens zwei Ersatzräder mitführen und müssen mindestens ein Ersatzrad mitführen, wenn dies im entsprechenden Artikel des Anhanges J für die betreffende Gruppe vorgesehen ist.
Jedes komplette, beim Service am Fahrzeug montierte oder im Fahrzeug mitgeführte Rad muss bis zum nächsten Servicepark oder dem nächsten Reifenwechselbereich am bzw. im Fahrzeug verbleiben. Kein komplettes Rad darf anderswo ein- bzw. ausgeladen werden, als in den Serviceparks und Reifenwechselbereichen.

13.13 REIFENLIEFERANT AM STOPP EINER SONDERPRÜFUNG

Die Anwesenheit von Vertretern des/der von der FIA benannten Reifenlieferanten ist am Stopp von Sonderprüfungen erlaubt. An diesem Punkt können Sichtkontrollen und Temperaturmessungen durchgeführt werden und Daten in Bezug auf die Produkte des Unternehmens gesammelt werden. In Österreich dürfen Vertreter von Reifenlieferanten und Teamvertreter am Stopp Sichtkontrollen oder berührungslose Temperaturmessungen durchführen, sofern in der Veranstaltungsausschreibung keine andere Regelung getroffen wird.
Wenn ein Reifenlieferant, der in der Liste der zugelassenen Asphaltreifen aufgeführt ist, auch ein Bewerber oder eine bedeutende Unterstützung eines Bewerbers ist, müssen sich seine Vertreter, die zum Stopp gehen, von den Mitgliedern des Wettbewerbsteams unterscheiden (die gemäß Art. 9.15.3 des ISC aufgeführt werden sollten).

13.14 VERFÜGBARKEIT DER REIFEN

Alle verwendeten Reifen bei Rallyes in Österreich müssen handelsüblich erhältlich sein.

13.15 REIFEN FÜR HISTORISCHE FAHRZEUGE

Bei allen österreichischen Rallyes gelten die Bestimmungen gemäß Anhang K der FIA (E oder DOT Zeichen).

14.-15. FIA RRSR nicht zutreffend

16. MECHANISCHE KOMPONENTEN

16.1 MOTORENTAUSCH

16.1.1 Im Falle eines Motorschadens zwischen der technischen Abnahme und der ersten Zeitkontrolle darf der Motor gewechselt werden. Allerdings wird dafür vom Rallyeleiter eine Zeitstrafe von 5 Minuten verhängt.

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

16.2 TURBOLADER

16.2.1 Turbolader und Kompressor werden nachfolgend „Kompressor“ genannt.

16.2.2 Die gültigen Bestimmungen in Bezug auf den Luftbegrenzer und die Markierung (Art. 254-6.1 und 255-5.1.8.3 des Anhang J) sowie die entsprechenden Definitionen / Reglements der AMF sind anzuwenden.

16.2.3 Bei der technischen Abnahme vor dem Start werden der im Fahrzeug eingebaute Kompressor und ein Ersatzkompressor für das Fahrzeug überprüft und verplombt.

16.2.4 Die Kompressoren werden zur ausschließlichen Verwendung in diesem Fahrzeug mit der Startnummer gekennzeichnet.

16.2.5 Alle verwendeten Kompressoren müssen von der technischen Abnahme vor dem Start bis zum Ende der Rallye verplombt bleiben, sodass die Scrutineers ihre Übereinstimmung überprüfen können.

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

16.2.7 Für Rally2-Fahrzeuge muss das FIA „Boost Control System“ (Pop-off Ventil nach FIA Technical List Nr.43) bei der technischen Abnahme überprüft und verplombt werden (Anhang J, Art. 261). Es muss bis zum Ende der Rallye verplombt bleiben und darf nur auf Anweisung des FIA Technical Delegate / Einsatzleiters der Scrutineers geöffnet werden.

16.3 der FIA RRSR nicht zutreffend

16.3 MANUELLE FEUERLÖSCHER

(ausgenommen bis 31.12.2025)

Im Fall eines Brandes außerhalb des Fahrzeuges des Bewerbers kann mit einem der beiden manuellen Feuerlöscher das Feuer bekämpft werden. Dieser Feuerlöscher muss so schnell wie möglich beim nächsten Service oder Parc Ferme ausgetauscht werden (siehe Art. 63.5.1).

17. der FIA RRSR nicht zutreffend

18. ZUSÄTZLICHE FAHRZEUGANFORDERUNGEN

18.1 ON-BOARD KAMERAS

18.1.1 – 18.1.3 der FIA-RSR nicht zutreffend

18.1.4 Mit vorheriger Zustimmung des Bewerbers kann der Rallyeleiter dem offiziellen Fernsehen die Erlaubnis erteilen, den parc fermé über Nacht zu betreten, um die Bordkameras zu warten, vorausgesetzt, dass sie von einem Funktionär oder Offiziellen der Rallye begleitet werden.

18.1.5 Jede Störung des Systems/der Systeme während der Rallye führt dazu, dass der Teilnehmer den Stewards gemeldet wird.

18.2 TRACKING SYSTEM

Für ORM Veranstaltungen muss ein entsprechendes Tracking-System verwendet werden. Bei FIA-Meisterschaftsrallyes müssen alle Fahrzeuge mit einem vom Rallye-Veranstalter bereitgestellten Tracking-System ausgestattet sein. Die Verwendung eines Tracking-Systems, das aus der FIA Technical List Nr. 98: „Rallye-Auto-Tracking-Systeme“ stammt, ist obligatorisch. Der Einbau wird bei der technischen Abnahme überprüft. Anweisungen bezüglich der Abholung, der Rückgabe und des Einbaus werden von jedem Veranstalter herausgegeben. Jeder Eingriff an der/den Anlage(n) während der Rallye führt zu einer Meldung des betroffenen Bewerbers an die Stewards.

18.3 GERÄUSCHPEGEL AUF SONDERPRÜFUNGEN

Aus Sicherheitsgründen ist eine Umgehungsleitung des Abgas-Schalldämpfers empfohlen, jedoch nur auf Sonderprüfungen, sofern dabei der Austritt der Auspuffgase gemäß Anhang J erfolgt und sofern bei Fahrzeugen mit einem Katalysator diese Gase durch diesen Katalysator geleitet werden. Auf Verbindungsetappen muss der Geräuschpegel jederzeit den Bestimmungen des Anhang J entsprechen.

Die Grenzwerte gelten für nationale, Zonen- und internationale Veranstaltungen in Österreich. Die angeführten Grenzwerte gelten in jedem Fall (d.h. auch für FIA-Prädikatsveranstaltungen) bei Rallyes. Die höchst zulässigen Geräuschpegelwerte sind während der Dauer des gesamten Wettbewerbes einzuhalten.

Für alle Fahrzeuge gilt der maximale Grenzwert von 98+2 dB (Grenzwert dbA).

Die Messung wird entsprechend der Nahfeld Messmethode gemäß der „Allgemeinen Technischen Bestimmungen der AMF Art 3.4.1“ durchgeführt.

18.4 KATALYSATOREN / PARTIKELFILTER

Fahrzeuge österreichischer Lizenznehmer und der Teilnehmer an der Österreichischen Rallye- Staatsmeisterschaft der AMF müssen mit einem Katalysator ausgerüstet sein (ausgenommen historische Fahrzeuge). Dieselbetriebene Fahrzeuge müssen mit einem Partikelfilter nach aktuellem Stand der Technik ausgerüstet sein. Diese Filter müssen für eine Plombierung vorbereitet sein.

19. STANDARDDOKUMENTE

19.1 ALLGEMEINES

Die Veranstaltungsausschreibung ist vom Veranstalter unter Verwendung der aktuell gültigen AMF-Vorlage zu erstellen und spätestens 8 Wochen vor der Veranstaltung bei der AMF zur Genehmigung einzureichen. Eine verspätete Einreichung hat die Verrechnung einer zusätzlichen Kalendergebühr zur Folge. Wird die Ausschreibung weniger als 30 Tage vor der Veranstaltung eingereicht, verdreifacht sich die Kalender - Lizenzgebühr. Die Ausschreibung muss ausdrücklich alle zusätzlichen Vorschriften und Bedingungen für die betreffende Rallye enthalten, welche wiederum mit den verschiedenen Reglementtexten vereinbar sein müssen. Jedes Dokument, das vor seiner Veröffentlichung die Genehmigung der AMF benötigt, darf ohne dieselbe nicht ausgegeben bzw. geändert werden.

Nur für FIA-Prädikatsläufe:

Das Format und die Vorgehensweise betreffend die folgenden Dokumente laut Anhang II der FIA RRSR müssen befolgt werden:

- Veranstaltungsausschreibung (elektronisches und/oder gedrucktes Format)
- Bulletins (elektronisches und/oder gedrucktes Format)
- Rally Guide 1 und / oder 2 (elektronisches Format)
- Zeitplan (elektronisches und/oder gedrucktes Format)
- Roadbook (elektronisches und/oder gedrucktes Format)
- Zeitkarte (gedrucktes Format)
- Nennformular (elektronisches und/oder gedrucktes Format)
- Nennlisten (elektronisches Format)
- Starterlisten und Ergebnisse der Rallye (elektronisches und/oder gedrucktes Format)
- Mediensicherheitsbuch (elektronisches und/oder gedrucktes Format), optional

Offizielle Dokumente wie vorläufige und endgültige Klassifikationen und Ergebnisse, Bulletins und Entscheidungen müssen auf einer digitalen und/oder physischen offiziellen Aushangtafel zusammen mit dem Zeitpunkt der Veröffentlichung veröffentlicht werden.

Dokumente, die digital veröffentlicht wurden, dürfen nach Veröffentlichung auf der Homepage des Veranstalters nicht abgeändert/angepasst werden, solange Teilnehmer und Offizielle nicht informiert sind und die Änderungen/Anpassungen nicht gekennzeichnet sind. Alle Dokumente, die vor Veröffentlichung eine Genehmigung der FIA/AMF erfordern, dürfen ohne Freigabe durch die FIA/AMF nicht abgeändert werden.

19.2 ROAD BOOK/STRECKENPLAN

Alle Mannschaften erhalten ein Road Book, das die einzuhaltende vorgeschriebene Strecke genau beschreibt. Die Strecke im Road Book wird durch Streckenrichtungsdiagramme beschrieben. Zwischen den Diagrammen ist die verbindliche Streckenführung durch die vorhandenen Straßen und Wege bestimmt. Auf Sonderprüfungen kann der Veranstalter zu jeder Zeit Absperrungen oder Hindernisse an Stellen platzieren, an denen Teilnehmer während dem Besichtigen oder bei der ersten Durchfahrt von der Strecke wesentlich abgewichen sind. Alle durchgeführten

Veränderungen sind den Teilnehmern vor dem Start der betroffenen Sonderprüfung bekannt zu geben. Das Roadbook kann ganz oder teilweise in elektronischer Form (PDF-Format) zur Verfügung gestellt werden. Die Verwendung eines elektronischen Roadbooks muss in der Veranstaltungsausschreibung erwähnt werden und muss spätestens bei der Veröffentlichung der Nennliste verfügbar sein.

Jede Abweichung von der einzuhaltenden Strecke führt zur Meldung an die Stewards.

19.3 ZEITKARTEN

19.3.1 Jede Mannschaft ist verantwortlich:

- Für ihre Zeitkarten.
- Ihre Zeitkarte an jedem Kontrollpunkt vorzulegen und für die Richtigkeit der Eintragungen.
- Für alle Eintragungen in der Zeitkarte.

19.3.2 Nur der zuständige Funktionär ist berechtigt, die Zeiten auf der Zeitkarte einzutragen, mit Ausnahme der Felder, die mit „zur Verwendung durch den Teilnehmer“ gekennzeichnet sind.

19.3.3 Fehlt der Stempel die Markierung oder die Unterschrift einer Kontrollstelle oder der Zeiteintrag einer Zeitkontrolle oder wird die Zeitkarte den Funktionären nicht an jeder Kontrolle vorgelegt, so kann der Rallyeleiter in Ausnahmefällen eine Untersuchung unter Verwendung der elektronischen Aufzeichnungen (GPS), der offiziellen Dokumente und/oder anderer ihm zur Verfügung stehender Ressourcen durchführen. Wenn er feststellt, dass die betreffende Mannschaft die Kontrolle dennoch korrekt passiert hat, hat er, abgesehen vom oben genannten, eine Zeitstrafe von 1 Minute auszusprechen. Falls zutreffend, wird zusätzlich eine Strafe gemäß Art. 44.2.10 verhängt. Andernfalls wird von dieser Mannschaft angenommen, dass sie an dieser Kontrollstelle aufgegeben hat. Diese Information wird vom Rallyeleiter am Ende des nächsten Abschnittes (Sektion), spätestens jedoch vor dem overnight regroup, der Mannschaft mitgeteilt. Alternativ hat der Rallyeleiter bei Unsicherheiten über die Umstände den Fall an die Stewards zu melden.

19.3.4 Jede Abweichung zwischen der Zeiteintragung in der Zeitkarte der Mannschaft einerseits und den offiziellen Rallyeunterlagen andererseits wird vom Rallyeleiter untersucht.

19.3.5 Es bleibt dem jeweiligen Veranstalter überlassen, für die Zeitkarten auch ein von den FIA Vorgaben abweichendes Format (z.B. A5 o.ä.) zu verwenden.

20. FIA RRSR nicht zutreffend

21. VERSICHERUNGSSCHUTZ

21.1 BESCHREIBUNG

Die Veranstaltungsausschreibung muss Einzelheiten zur vom Veranstalter abgeschlossenen Versicherungsdeckung enthalten. Die Polizze muss Bewerber, Promotor (*falls zutreffend*), Teilnehmer, die FIA- und AMF-Offiziellen und Offizielle der Rallye einschließen (Beschreibung der Risiken und Deckungssummen). Die Deckungssumme sollte in USD oder Euro angegeben werden. In Österreich sind die Versicherungs-Vorgaben der AMF einzuhalten.

21.2 HAFTPFLICHTVERSICHERUNG

21.2.1 Die im Nenngeld enthaltene Versicherungsprämie muss eine angemessene Deckung der Haftpflicht gegenüber Dritten garantieren (Haftpflichtversicherung).

21.2.2 Die Haftpflichtversicherung muss zusätzlich und unbeschadet eines jeden persönlichen Versicherungsschutzes, eines Bewerbers oder juristischer Person, der/die an der Rallye teilnimmt, bestehen.

21.2.3 Der Versicherungsschutz muss mindestens während:

- des Besichtigens, wenn nicht vollständig den örtlichen Straßenverkehrsvorschriften entsprechende, aber erlaubte, Besichtigungsfahrzeuge verwendet werden (inkl. Reifen und zusätzliche Ausrüstung).
- des Shakedowns oder dem Freien Training und des Qualifyings bestehen.
- Weiters für Teilnehmer, die sich innerhalb der Rallyestrecke bewegen, vom Beginn der ersten Sonderprüfung bis zum Ende der Rallye oder bis zum Ausfall oder Disqualifikation. Fahrzeuge, die ausgefallen sind und die Rallye wiederaufgenommen haben, gelten nicht als endgültig ausgefallen.

21.3 AUSSCHLUSS VON DER DECKUNG

Servicefahrzeuge und Fahrzeuge für das Besichtigen der Sonderprüfungen werden, auch wenn sie besondere, vom Veranstalter herausgegebene Schilder tragen, nicht als Teilnehmer der Rallye betrachtet und sind daher durch die Versicherungspolizze der Veranstaltung nicht gedeckt.

21.4 HAFTUNGSAUSSCHLUSS

Die Teilnehmer verstehen und kennen alle Risiken und Gefahren des Motorsports und akzeptieren sie völlig. Sollte ein Teilnehmer während einer Veranstaltung verletzt werden, erklärt er durch Abgabe seiner Nennung zu dieser Veranstaltung ausdrücklich, dass er jede medizinische Behandlung, Bergung, Beförderung zum Krankenhaus oder anderen Notfallstellen gutheißt. All diese Maßnahmen werden durch vom Veranstalter dafür abgestelltes Personal in bestem Wissen sowie in deren Abschätzung des Zustandes des Teilnehmers ergriffen. Die Teilnehmer verpflichten sich, alle damit verbundenen Kosten zu übernehmen, sofern diese nicht durch die Lizenz-Unfallversicherung bzw. Andere Versicherungsverträge abgedeckt sind.

Die Teilnehmer verzichten für sich und ihre Rechtsnachfolger daher auch für jede Versicherungsgesellschaft, mit der sie eventuell zusätzliche Verträge abgeschlossen haben, auf jegliche direkte und indirekte Schadenersatzforderungen gegen die AMF, deren Funktionäre, den Veranstalter bzw. Organisator oder Rennstreckenhalter, sowie jede weitere Person oder Vereinigung, die mit der Veranstaltung zu tun hat (einschließlich aller Funktionäre und für die Veranstaltung Genehmigungen erteilender Behörden oder Organisationen) sowie andere Bewerber und Fahrer, insgesamt „Parteien“ genannt.

Die Teilnehmer erklären durch Abgabe ihrer Nennung zu dieser Veranstaltung, dass sie unwiderruflich und bedingungslos auf alle Rechte, Rechtsmittel, Ansprüche, Forderungen, Handlungen und/oder Verfahren verzichten, die von ihnen oder in ihrem Namen gegen die „Parteien“ eingesetzt werden könnten. Dies im Zusammenhang mit Verletzungen, Verlusten, Schäden, Kosten und/oder Ausgaben (einschließlich Anwaltskosten), die den Teilnehmern aufgrund eines Zwischenfalls oder Unfalls im Rahmen dieser Veranstaltung erwachsen. Die Teilnehmer erklären durch Abgabe ihrer Nennung zu dieser Veranstaltung unwiderruflich, dass sie auf alle Zeiten die „Parteien“ von der Haftung für solche Verluste befreien, entbinden, entlasten, die Parteien schützen und sie schadlos halten.

Die Teilnehmer erklären mit Abgabe ihrer Nennung zu dieser Veranstaltung, dass sie die volle Bedeutung und Auswirkung dieser Erklärungen und Vereinbarungen verstehen, dass sie freien Willens diese Verpflichtungen eingehen und damit auf jedes Klagerecht aufgrund von Schäden gegen die „Parteien“ unwiderruflich verzichten, soweit dies nach der österreichischen Rechtslage zulässig ist. Die Teilnehmer verzichten für sich und ihre Rechtsnachfolger jedenfalls gegenüber den „Parteien“, daher insbesondere gegenüber der AMF, deren Funktionären, dem Veranstalter, Organisator oder Rennstreckenbetreibern, bzw. gegenüber den für diese Veranstaltung Genehmigungen ausstellenden Behörden oder Organisationen auf sämtliche Ansprüche betreffend Schäden welcher Art auch immer, die mit dem typischen Sportrisiko verbunden sind, insbesondere alle typischen und vorhersehbaren Schäden. Dies auch für den Fall leichter Fahrlässigkeit der „Parteien“.

21.5 SCHIEDSVEREINBARUNG

a) Alle Streitigkeiten zwischen den Teilnehmern und der AMF bzw. deren Funktionären, sowie dem Veranstalter und Organisator, sowie zwischen der AMF bzw. deren Funktionären mit dem Veranstalter oder Organisator aus Schadensfällen (Personen-, Sach-, oder Vermögensschäden) im Zusammenhang mit dieser Motorsportveranstaltung, Trainings oder Rennen sind unter Ausschluss der ordentlichen Gerichte endgültig durch ein Schiedsgericht zu entscheiden.

b) Das Schiedsgericht besteht aus drei Schiedsrichtern, nämlich dem Obmann und zwei Beisitzern. Der Obmann muss Rechtsanwalt oder ehemaliger Richter und in Haftungsfragen im Zusammenhang mit dem Motorsport erfahren sein.

c) Jede Partei ernennt binnen zwei Wochen ab Bekanntgabe der Absicht, einen Schiedsstreit zu beginnen, einen Beisitzer. Wird der Streit von mehreren Klägern anhängig gemacht oder richtet er sich gegen mehrere Beklagte, erfolgt die Benennung des Schiedsrichters im Einvernehmen zwischen den Streitgenossen. Die Beisitzer wählen den Obmann. Können sie sich über die Person des Obmannes nicht binnen zwei Wochen einigen, so ist der Obmann auf Antrag eines Beisitzers unter Bedachtnahme auf Punkt b) vom Präsidenten der Rechtsanwaltskammer Wien zu ernennen. Die Beisitzer können den so ernannten Obmann aber jederzeit einvernehmlich durch einen anderen ersetzen.

d) Ernennt eine Partei nicht binnen zwei Wochen nach Erhalt der schriftlichen Aufforderung der Gegenseite ihren Beisitzer, oder können sich mehrere Streitgenossen binnen dieser Frist nicht auf einen Beisitzer einigen, so ist der Beisitzer auf Antrag der anderen Partei vom Präsidenten der Rechtsanwaltskammer Wien zu ernennen. Gleiches gilt,

wenn ein Beisitzer aus dem Amt ausscheidet und binnen zwei Wochen die betroffene Partei keinen Nachfolger bestimmt.

e) Wenn ein Schiedsrichter das Amt nicht annimmt, die Ausübung verweigert oder ungebührlich verzögert oder handlungsunfähig wird, gilt für die Ersatznennung das Vorhergesagte sinngemäß. Zugleich ist der betroffene Schiedsrichter abzuberufen.

f) Das Schiedsgericht gestaltet sein Verfahren unter Bedachtnahme auf die subsidiären gesetzlichen Bestimmungen grundsätzlich frei. Das Schiedsgericht tagt in Wien. Das Schiedsgericht kann die von ihm zur Klärung des Sachverhaltes erforderlich gehaltenen Umstände auch ohne Antrag ermitteln und Beweise aufnehmen.

g) Das Schiedsgericht entscheidet mit einfacher Mehrheit. Der Schiedsspruch ist eingehend zu begründen. Das Schiedsgericht entscheidet auch über die Kostentragung sowohl der Kosten des Schiedsverfahrens als auch der anwaltlichen Vertretung. Die Schiedsrichter sind nach den Bestimmungen des österreichischen Rechtsanwaltstarifs zu entlohnen.

h) Das Schiedsgericht ist unter Ausschluss der ordentlichen Gerichte auch berechtigt, einstweilige Verfügungen zu erlassen, sofern vorher dem Gegner Gelegenheit zur Äußerung gegeben wurde. Eine einstweilige Verfügung kann über Antrag bei wesentlicher Änderung der Umstände auch aufgehoben werden.

i) Die Sportgerichtsbarkeit bleibt von dieser Schiedsvereinbarung unberührt.

22. NENNVERFAHREN

22.1 EINREICHUNG DER NENNFORMULARE

Jeder FIA / ASN Lizenznehmer, welcher an einer Rallye teilnehmen will, muss das Nenngeld und das komplett ausgefüllte Nennformular vor dem Nennschluss, welcher in der Veranstaltungsausschreibung angeführt ist, an den Veranstalter senden. Stellt ein Veranstalter ein online Nennsystem zur Verfügung, entfällt die Übersendung des Originalnennformulars. Die Unterschriften von Bewerber, Fahrer und Beifahrer sind in jedem Fall bei der administrativen Abnahme zu leisten. Durch die Übermittlung einer (online) Nennung an den Veranstalter entsteht zwischen Teilnehmer und Veranstalter ein bindender Vertrag über die Teilnahme, welcher u.a. die gleichzeitige Fälligkeit des Nenngeldes zur Folge hat. Eine online Nennung kann nur dann akzeptiert werden, wenn sie nach dem in der Veranstaltungsausschreibung beschriebenen System übermittelt wird. Dem Nennformular muss eine Kopie der gültigen Bewerberlizenz beigefügt werden.

22.2 ÄNDERUNGEN AM NENNFORMULAR

Ein Teilnehmer kann das auf dem Nennformular angeführte Fahrzeug bis zum Beginn der technischen Abnahme gegen ein Fahrzeug derselben Klasse ersetzen.

22.3 ASN GENEHMIGUNG

Ausländische Bewerber, Fahrer und Beifahrer, benötigen eine Genehmigung ihrer ASN gemäß Art. 3.9.4 ISC.

22.4 AUSTAUSCH BEWERBER UND/ODER MANNSCHAFT

Ein Wechsel des Bewerbers ist bis zum Nennschluss erlaubt. Nur ein Bewerber, der bereits eine Nennung für diese Veranstaltung abgegeben hat, darf dieses Ersuchen einbringen.
Nach dem Nennschluss kann ein Mannschaftsmitglied ausgetauscht werden mit Zustimmung:

- des Veranstalters: bis zum Beginn der Dokumentenabnahme
- der Stewards: ab Beginn dieser Abnahme bis zum Aushang der Startliste

Nach Nennschluss kann nur die FIA / AMF den Austausch beider Mannschaftsmitglieder oder des Bewerbers genehmigen.

22.5 PFLICHTEN BEWERBER / MANNSCHAFT

Durch die Unterzeichnung auf dem Nennformular unterwerfen sich sowohl der Bewerber als auch die Mannschaftsmitglieder der Sportgerichtsbarkeit, die im ISC der FIA bzw. im NSG der AMF und dessen Anhängen aufgeführt ist, sowie den vorliegenden Bestimmungen und den Bestimmungen der Veranstaltungsausschreibung.

23. NENNSCHLUSS

23.1 EINHALTUNG DES NENNSCHLUSSES

Der Nennschluss für jede einzelne Rallye ist einzuhalten, unabhängig von Einschreibefristen für Meisterschaften.

23.2 NENNSCHLUSS

Der reguläre Nennschluss darf nicht später als 2 Wochen vor dem Start der Rallye liegen.

23.3 NENNLISTE

Die Nennliste muss mindestens 48 Stunden vor dem Start der Rallye veröffentlicht und an die AMF übermittelt werden, um die Versicherungsdeckung zu aktivieren.

24. NENNGELDER

24.1 ANNAHME EINER NENNUNG

Eine Nennung wird nur angenommen, wenn sie vom Nenngeld in voller Höhe begleitet ist.

24.2 NENNGELDRÜCKERSTATTUNG

Das Nenngeld wird vollständig zurückgezahlt:

- an Bewerber, deren Nennung abgelehnt wurde;
- wenn die Rallye nicht stattfindet:
- im Falle höherer Gewalt für den Bewerber, nach Untersuchung durch die Stewards

24.3 TEILWEISE NENNGELDRÜCKERSTATTUNG

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

25. KLASSEN

25.1 KLASSENUMSTUFUNGEN

Wenn bei der Technischen Abnahme festgestellt wird, dass ein Fahrzeug nicht der Gruppe und/oder Klasse entspricht, für die es genannt wurde, kann dieses Fahrzeug auf Vorschlag des FIA Technical Delegate oder des Einsatzleiters der Scrutineers durch die Stewards in die passende Gruppe und/oder Klasse eingereiht werden.

26. FIA RRSR nicht zutreffend

27. STARTNUMMERN

27.1 ALLGEMEINES

27.1.1 Der Veranstalter stellt jeder Mannschaft Startnummern zur Kennzeichnung zur Verfügung, die vor der Technischen Abnahme wie vorgeschrieben am Fahrzeug angebracht werden müssen.

27.1.2 Jede Werbung innerhalb dieser Kennzeichnung (Veranstaltungswerbung) ist zwingend vorgeschrieben und kann von den Teilnehmern nicht abgelehnt werden. An diesen Schildern sind keine Veränderungen erlaubt.

27.2 FRONTTÜRSCHILDER

27.2.1 Zwei Startnummernschilder für die Vordertüren, 15 x 15 cm / neben Veranstaltungsschild 50 x 15 cm.

27.2.2 Jedes Startnummernschild muss horizontal an der Vorderkante jeder Vordertür angebracht werden, mit der Nummer auf der vorderen Seite. Die Oberseite des Schildes muss sich zwischen 7 cm und 10 cm unterhalb der Fenster-Unterkante befinden.

27.2.3 In einem Bereich von 10 cm rund um dieses Schild darf keine weitere Beschilderung außer dem Farbschema des Fahrzeuges, angebracht werden.

27.3 HECKSCHEIBE

Optional kann ein Heckscheibenschild mit max. 30 cm Breite und 10 cm Höhe in der Mitte der Unterseite der Heckscheibe angebracht werden.

Eine angrenzende Fläche von 15x15 cm beinhaltet eine orangefarbige (PMS 804), fluoreszierend 14 cm hohe Startnummer auf einem klaren Hintergrund (schwarze Umrandung optional). Diese Nummern können reflektierend sein und müssen von hinten in Augenhöhe lesbar sein.

27.4 SEITENSCHEIBEN / KAROSSERIE

Zwei Startnummern seitlich am Fahrzeug, vorzugsweise auf der hintersten Seitenscheibe, welche eine Höhe von mindestens 20 cm und eine Strichstärke von 2,5 cm aufweisen und orangefarbig (z.B. RAL 2003) sein müssen. Eine fluoreszierende Ausführung wird empfohlen. Diese Nummern können auch schwarz unterlegt sein.

27.5 DACHSCHILDER

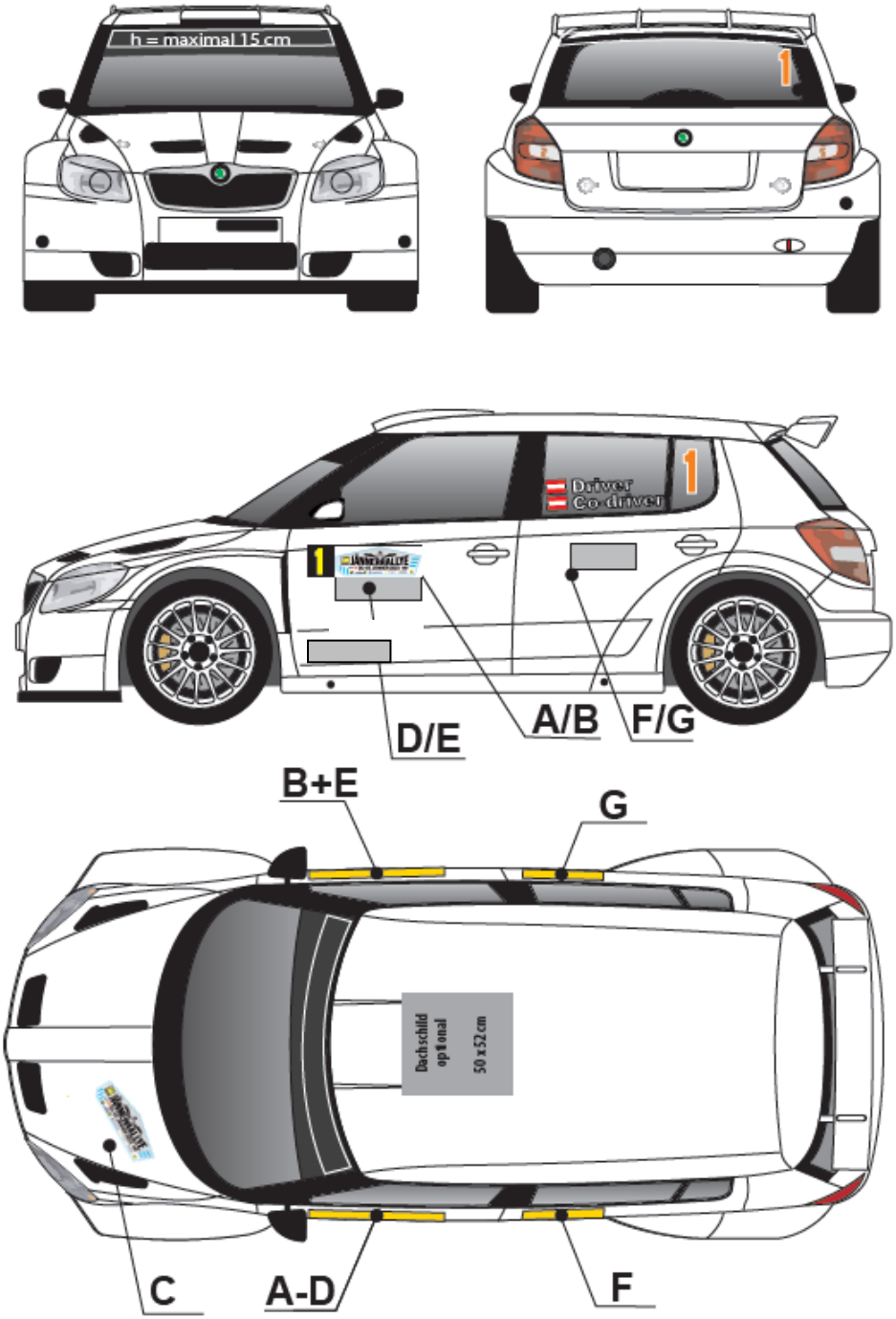
27.5.1 Ein 50 cm breites und 52 cm hohes Schild für das Dach, wobei das obere Ende zur Vorderseite des Fahrzeuges zeigen muss. Auf diesen Schildern sind matt-schwarze Startnummern, 5 cm breit und 28 cm hoch, auf einem matt weißen Hintergrund, der 50 cm breit und 38 cm hoch ist, angebracht.

27.5.2 Jede Veranstalterwerbung muss auf einer Fläche von 50 cm (Breite) und 14 cm (Höhe) oder zweimal 7 cm Höhe oberhalb oder unterhalb dieser Startnummer angebracht sein.

27.5.3 Es liegt im Ermessen des Veranstalters, den Teilnehmern Dachschilder zur Verfügung zu stellen.

27.6 HAUBENSCHILD / RALLYESCHILD

Ein Rallyeschild, das in ein 43 cm breites und 21,5 cm hohes Rechteck passt und auf dem mindestens die Startnummer und der vollständige Name der Rallye angeführt sind. Es liegt im Ermessen des Veranstalters, den Teilnehmern Haubenschilder zur Verfügung zu stellen.

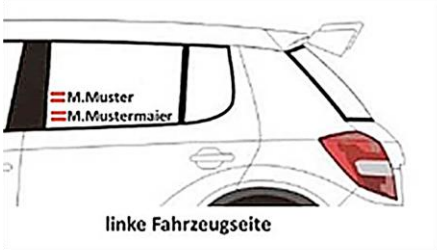


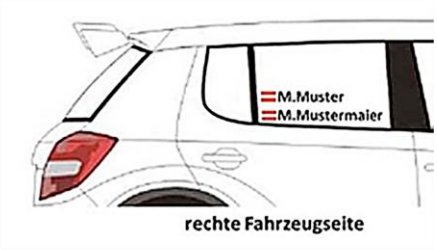
A+B Startnummer + Veranstalterwerbung Größe 15 x 15 + 50 x 15 cm
C Rallyeschild (optional) maximal 43 x 21,5 cm
D+E zusätzliche Veranstalterwerbung maximal 50 x 15 cm
F+G zusätzliche Veranstalterwerbung 30 x 15

28. FAHRER- UND BEIFAHRERNAMEN

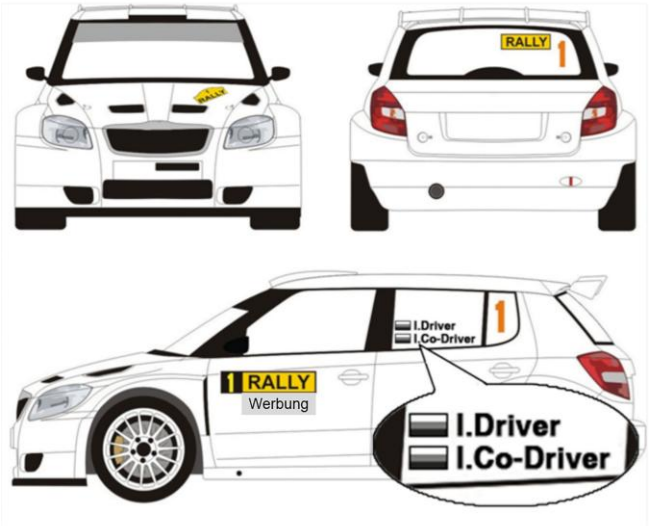
28.1 HINTERE SEITENSCHEIBEN

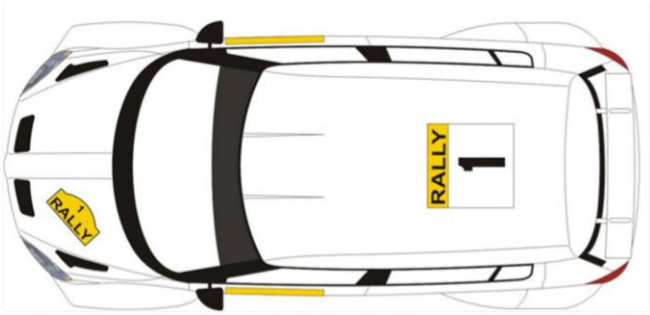
Der jeweils erste Buchstabe des Vornamens und die Nachnamen des Fahrers und des Beifahrers, zusammen mit den Nationalflaggen der ASN, von welcher er seine Lizenz erhalten hat, müssen auf den hinteren Seitenscheiben unter folgenden Richtlinien angebracht sein: In weiß, Helvetica, Anfangsbuchstaben großgeschrieben, restliche Buchstaben in Kleinschrift. Höhe 6 cm (Großbuchstaben), Strichstärke: 1,0 cm. Der Fahrername muss der obere Name auf beiden Seitenscheiben sein.





28.2 TÜRSCHILDER / NUMMERN / NAMEN





29. WERBUNG

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

- sie muss nach den nationalen gesetzlichen und sportrechtlichen Bestimmungen sowie nach den FIA Bestimmungen erlaubt sein,
- sie darf nicht anstößig sein,
- sie darf nicht politischer oder religiöser Natur sein,
- sie muss den Startnummernbestimmungen entsprechen
- darf die Sicht der Fahrer durch die Scheiben nicht behindern
- sie muss mit den Vorgaben des Artikels 10.6.2 des ISC übereinstimmen.

In Abänderung des Art.16.7 ISG ist bei österreichischen Rallyes an der Frontscheibe ein 15 cm breiter Streifen für Werbung zulässig.

29.2 Der Name eines Automobilherstellers darf im AMF Bereich Teil des Veranstaltungsnamens und/oder der verbindlichen Veranstaltungswerbung sein (ausgenommen FIA-Prädikatsveranstaltungen). In der Veranstaltungsausschreibung ist im Anhang der Veranstaltungswerbung folgender Satz hinzuzufügen: Sollte ein Team den im Veranstaltungsnamen beinhalteten Automobilhersteller als Gegenwerbung zu der von ihm genannten Fahrzeugmarke sehen, ist es berechtigt, diesen mittels eines vom Veranstalter zur Verfügung gestellten Aufklebers abzudecken.

29.3 Der Text jeder vorgeschriebenen Veranstaltungswerbung muss in der Veranstaltungsausschreibung oder in einem offiziellen Bulletin spätestens mit der Nennbestätigung der Rallye deutlich erkennbar bekanntgegeben werden.

29.4 FREIWILLIGE VERANSTALTERWERBUNG

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

29.4.2 Das Geschäftsfeld eines Sponsors für eine freiwillige Veranstalterwerbung muss vom Veranstalter immer bekanntgegeben werden. Für eine freiwillige Veranstalterwerbung, die sich auf eine Automobilmarke, Reifen, Kraftstoff oder Öl bezieht, kann dem Bewerber kein zusätzliches Nenngeld in Rechnung gestellt werden, wenn dieser diese Werbung ablehnt.

29.4.3 Bewerber, die eine freiwillige Veranstalterwerbung akzeptieren, müssen die in einem Anhang zur Veranstaltungsausschreibung aufgeführte Fläche dafür freihalten, diese darf aber nicht mehr als doppelt so groß wie die Fläche für die verpflichtende Werbung sein. An der Werbung sind keine Veränderungen erlaubt.

29.4.4 Die Flächen der freiwilligen Veranstalterwerbung müssen in der Veranstaltungsausschreibung definiert sein. Angaben der Werbepartner sind spätestens mit der Nennbestätigung mittels Durchführungsbestimmung zu veröffentlichen.

29.5. FIA RRSR nicht zutreffend

30. ADMINISTRATIVE ABNAHME

30.1 ZEITPLAN

Fahrer und Beifahrer, die an der Rallye teilnehmen, müssen sich bei der administrativen Abnahme entsprechend dem Zeitplan in der Veranstaltungsausschreibung einfinden. Geldstrafen für Verspätungen sind in der Veranstaltungsausschreibung detailliert angeführt.

30.2 ERFORDERLICHE DOKUMENTE

Bei der administrativen Abnahme werden die folgenden gültigen Originaldokumente geprüft:

- Lizenzen: von Bewerber, Fahrer- und Beifahrer
- Führerscheine: von Fahrer und Beifahrer, soweit zutreffend
- Personaldokumente: von Fahrer und Beifahrer
- Fahrererklärungen und Verpflichtungsformulare, unterzeichnet von Fahrer und Beifahrer
- ASN-Startgenehmigung (Auslandsstartgenehmigung): für ausländische Bewerber, Fahrer und Beifahrer
- Nennformular: Vervollständigung und Überprüfung der Angaben
- Fahrzeugpapiere (Typenschein & Zulassungsschein).
- Genehmigung des Fahrzeugeigentümers, falls nicht mit dem Bewerber identisch

Weitere Dokumente, die ein Veranstalter überprüfen möchte, müssen in der Veranstaltungsausschreibung definiert sein (z.B. Fahrzeugversicherung).

31. TECHNISCHE ABNAHME VOR DEM START

31.1 ALLGEMEINES

31.1.1 Die Fahrzeuge können von einem Repräsentanten des Teams vorgeführt werden, sofern dies nicht in der Veranstaltungsausschreibung anders festgelegt wurde.

31.1.2 Bei der techn. Abnahme müssen die Teilnehmer die Helme und FIA geprüften FHR Systeme vorlegen. Die Kleidungsstücke, die dem FIA Standard 8856-2000 oder 8856-2018 entsprechen müssen, werden in Übereinstimmung mit dem Anhang L zum ISC, Kapitel III, während der Veranstaltung stichprobenartig überprüft.

31.1.3 Wenn es in den relevanten Regional Championship Regulations vorgegeben ist, sind die Fahrzeuge mit demontiertem Unterfahrschutz zum Anbringen der Plomben an Getriebe und Differential vorzuführen. Zur Gewichtsfeststellung ist der Unterfahrschutz mitzuführen.

31.1.4 Die Mannschaft muss das vollständige original FIA- oder AMF-Homologationsblatt des betreffenden Fahrzeuges vorweisen.
Anmerkung: Seit 2020 AMF Wagenpass oder FIA Goldbook oder Wagenpass einer ausländischen ASN für alle Fahrzeuge erforderlich.

31.1.5 Die Scrutineers werden vorraussetzen, dass das Fahrzeug identifiziert werden kann und Fahrgestell und Zylinderkopf markieren.

31.1.6 Wenn bei der technischen Abnahme von den Scrutineers Plomben an Bauteilen angebracht wurden, dürfen während der gesamten Rallye nur diese verplombten Bauteile verwendet werden. Alle verplombten Teile müssen in diesem versiegelten Zustand verbleiben.

31.1.7 Falls bei der technischen Abnahme festgestellt wird, dass ein Fahrzeug nicht den technischen und/oder Sicherheitsbestimmungen entspricht, muss das Fahrzeug reglementkonform gemacht werden und zu der Zeit und an dem Ort, wie es in der Veranstaltungsausschreibung festgelegt ist, neuerlich zur Abnahme vorgeführt werden.

Sollte das Fahrzeug weiterhin nicht entsprechen, können die Stewards auf Vorschlag des FIA Technical Delegate oder Einsatzleiters der Srutineers den Start verweigern.

31.1.8 GEWICHTSKONTROLLEN

Bei jeder Veranstaltung zur Österreichischen Rallye Staatsmeisterschaft (ORM) sind Gewichtskontrollen an den Wettbewerbsfahrzeugen durchzuführen. Bei der technischen Abnahme steht den Teilnehmern eine Waage zur Verfügung. Die Gewichtskontrollen werden stichprobenartig bei der technischen Abnahme und während der Veranstaltung durchgeführt. Der Veranstalter hat im Einvernehmen mit dem Einsatzleiter der Scrutineers die dazu notwendige Fläche sowie die Infrastruktur (Stromanschluss, Beleuchtung, etc.) zur Verfügung zu stellen. Sollten die örtlichen Gegebenheiten oder technische Probleme eine oder mehrere Gewichtskontrollen nicht möglich machen, sind die Stewards darüber vom Einsatzleiter der Scrutineers rechtzeitig zu informieren.

31.2 ZEITPLAN

Ein Zeitplan für die technische Abnahme, einschließlich Verplomben von Bauteilen und Kontrolle der Fahrzeuggewichte, muss in der Veranstaltungsausschreibung oder in einer Durchführungsbestimmung (DF) ausgegeben werden.

32. KONTROLLEN WÄHREND DER RALLYE

32.1 ZUSÄTZLICHE ÜBERPRÜFUNGEN

Überprüfungen der Sicherheitseinrichtungen einschließlich Kleidung sowie an den Fahrzeugen selbst können zu jeder Zeit während der Rallye inkl. Shakedown, freiem Training-, Qualifikation-Sonderprüfung (wenn vorhanden) nach freiem Ermessen und unter Anleitung des FIA Technical Delegate oder des Einsatzleiters der Scrutineers mit Wissen der Stewards durchgeführt werden.

32.2 VERANTWORTLICHKEIT DES BEWERBERS

32.2.1 Der Bewerber ist für die technische Übereinstimmung seines Fahrzeugs während der gesamten Veranstaltung verantwortlich und muss die relevanten offiziellen Fahrzeugdokumente vorweisen können.

32.2.2 Der Bewerber ist dafür verantwortlich, dass angebrachte Markierungen (siehe Artikel 31.1.6, 16) von der technischen Abnahme vor dem Start bis zum Ende der Rallye, oder bis es erlaubt wird, diese Markierungen zu entfernen, erhalten bleiben. Das Fehlen einer Markierung führt zu einer Meldung an die Stewards.

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

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

33. SCHLUSSABNAHME

33.1 PARC FERMÉ AM ENDE DER RALLYE

33.1.1 Nach den Zielformalitäten müssen die Fahrzeuge in einen parc fermé eingebracht werden und dort verbleiben, bis dieser durch die Stewards geöffnet wird.

33.1.2 Die provisorischen Ergebnisse sollen zu dem Zeitpunkt, der in der Veranstaltungsausschreibung (oder in einer Durchführungsbestimmung) festgelegt ist, ausgehängt werden. Der Zeitpunkt des Aushanges soll sobald wie möglich nach Durchfahrt des letzten Fahrzeuges durch die letzte Zeitkontrolle gewählt werden. Die Schlussabnahme muss zu diesem Zeitpunkt noch nicht beendet sein.

33.2 AUSWAHL DER FAHRZEUGE

Eine vollständige und eingehende Untersuchung eines Fahrzeugs bei der Schlusskontrolle, einschließlich dessen Zerlegung, kann nach alleinigem Ermessen der Stewards von Amts wegen oder infolge eines Protests oder auch durch Empfehlung des Rallyeleiters und/oder des Einsatzleiters der Scrutineers an die Stewards veranlasst werden.

33.3 HOMOLOGATIONSBLATT

Das vollständige original FIA-Homologationsblatt und andere notwendige Zertifikate müssen bei der Schlusskontrolle verfügbar sein. Bei Fahrzeugen aus Nicht-FIA-Klassen oder mit einer nationalen Homologation müssen die originalen ASN Dokumente bereitgehalten werden.

34. FAHRERVERHALTEN

34.1 ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

34.1.1 Die Mannschaften müssen sich zu jeder Zeit sportlich verhalten.

34.1.2 Solange die Fahrzeuge den parc fermé Bestimmungen (Art. 63.1) unterliegen, dürfen sie nur durch die Mannschaft und Offizielle bewegt werden. Zu allen anderen Zeiten darf ein Fahrzeug durch jede Person per Hand geschoben werden. Anders als aus eigener Kraft und mit der Hand, ist jede andere Form der Bewegung eines Fahrzeuges verboten oder wie in diesen Bestimmungen anderweitig erlaubt. Ausnahmsweise darf ein Fahrzeug auf Sonderprüfungen geschoben oder gezogen werden, um es auf die Strecke zurückzubringen oder die Strecke frei zu machen.

34.1.3 „Showfahrten“ (Donuts, durchdrehende Reifen, etc.) dürfen nur durchgeführt werden, wenn dies in der Veranstaltungsausschreibung erlaubt ist.

34.1.4 Die Fahrer müssen immer in Fahrtrichtung der Sonderprüfung fahren (ausgenommen ist lediglich das Wenden des Fahrzeuges).

34.1.5 Auf Streckenabschnitten auf öffentlichen Straßen und am Start einer Sonderprüfung darf ein Wettbewerbsfahrzeug nur auf vier frei drehenden Rädern und Reifen gefahren werden. Fahrzeuge, die dieser Bestimmung nicht entsprechen, werden als „ausgefallen“ gemäß Art. 54 angesehen. Darüber hinaus können die Stewards weitere Strafen verhängen.

34.1.6 Das Fahren während des Wettbewerbs mit einer stark beschädigten Windschutzscheibe, die die Sicht des Fahrers erheblich beeinträchtigt, ist verboten. Der betreffenden Mannschaft kann nach Anordnung der Stewards die Fortsetzung des Bewerbs untersagt werden. Nach Reparatur kann die Mannschaft unter Art. 54 wieder starten, falls anwendbar.

Das Fahren ohne eingebaute Windschutzscheibe ist auf Sonderprüfungen erlaubt, wenn beide Mannschaftsmitglieder Schutzbrillen laut EN 1938-Spezifikation oder Vollvisierhelme mit geschlossenem Visier verwenden.

In jedem Fall kann die Polizei ein Fahrzeug entsprechend der nationalen Verkehrsbestimmungen anhalten und an der Weiterfahrt hindern.

34.1.7 Jede Mannschaft (Fahrzeug), die von einer anderen eingeholt wird, muss zur Seite fahren, um sich überholen zu lassen. Dies gilt insbesondere, wenn sie auf Grund eines technischen Defektes Zeit verloren hat oder vor der Weiterfahrt von der Straße abgekommen ist. Die Bereitschaft überholt zu werden, sollte durch entsprechende Blinkzeichen angezeigt werden (z.B. links blinken bedeutet, dass das überholte Auto auf der linken Straßenseite bleibt). Die überholte Mannschaft muss alle Anstrengungen übernehmen, um das Überholmanöver zu erleichtern, einschließlich des Anhaltens an einem sicheren Ort. Wenn die Fahrzeuge mit einer Car-to-Car Kommunikationseinrichtung ausgestattet sind, gilt dies ab dem ersten Überholantrag. Die Mannschaften sind dafür verantwortlich, dass durch den Überholvorgang keine Gefahr entsteht.

34.2 WÄHREND DES BESICHTIGENS UND/ODER DER VERBINDUNGSETAPPE ZUM SHAKEDOWN

34.2.1 Es wird eindringlich darauf hingewiesen, dass das Besichtigen der Sonderprüfung kein Training ist. Alle Straßenverkehrsbestimmungen des Landes, in welchem die Rallye stattfindet, müssen strikt beachtet werden, und die Sicherheit und die Rechte der anderen Verkehrsteilnehmer müssen berücksichtigt werden - auch während der Zeitfenster des Besichtigens und des Shakedown.

34.2.2 Ein Überschreiten der Geschwindigkeitsbeschränkungen während des Besichtigens der Sonderprüfungen/Shakedown und auf allen Verbindungsetappen, festgestellt durch Polizei, Offizielle oder ein Trackingsystem, führt zu einer Geldstrafe durch den Rallyeleiter wie folgt:
Pro km/h über der erlaubten Geschwindigkeit: Alle Fahrer: € 10.-
Jede derartige Anwendung des Reglements durch den Rallye-Leiter wird dem betroffenen Teilnehmer mitgeteilt.
Darüber hinaus werden bei Rallyes in Österreich Geschwindigkeitsüberschreitungen während des Besichtigens und/oder auf den Verbindungsetappen mit Disqualifikation der Mannschaft geahndet, wenn diese das Tempolimit um

- mehr als 20 km/h im Ortsgebiet und
- mehr als 40 km/h außerhalb des Ortsgebietes überschreitet.

34.2.3 Andere Verkehrsübertretungen während des Besichtigens werden mit einer Strafe durch die Stewards gemäß Art. 34.3.4 geahndet.

34.2.4 Die Höhe dieser Geldstrafen ist unabhängig von einer von der Polizei auferlegten Geldstrafe.

34.2.5 Im Falle eines zweiten Verkehrsverstoßes während der Besichtigung bei derselben Rallye wird die Geldstrafe verdoppelt.

34.2.6 Weitere Verstöße gegen die Besichtigungsbestimmungen wie folgt geahndet:

a) 1. Verstoß gegen das Besichtigungsverbot außerhalb der in der Veranstaltungsausschreibung / Nennbestätigung angeführten Besichtigungszeiten:
3 Minuten Zeitstrafe, ausgesprochen durch den Rallyeleiter:

b) 2. Verstoß gegen das Besichtigungsverbot außerhalb der in der Veranstaltungsausschreibung / Nennbestätigung angeführten Besichtigungszeiten: Disqualifikation, ausgesprochen durch die Stewards

34.2.7 Wird für die Besichtigung vom Veranstalter ein „Tracking System“ zur Verfügung gestellt, so muss dieses permanent aktiv geschaltet sein. Ein inaktiv geschaltetes System führt zu einer Zeitstrafe von 20 Sekunden für den ersten Verstoß und 40 Sekunden für den 2. Verstoß, ausgesprochen durch den Rallyeleiter und zusätzlich Meldung an die Stewards.

34.3 GESCHWINDIGKEITSÜBERSCHREITUNGEN BEI DER RALLYE / STRASSENVERKEHRSBESTIMMUNGEN

34.3.1 Während der gesamten Rallye müssen beide Besatzungsmitglieder die nationalen Verkehrsregeln einhalten. Darüber hinaus muss zumindest der Fahrer einen gültigen Führerschein besitzen. Beifahrer, die keinen gültigen Führerschein besitzen, dürfen das Wettbewerbsfahrzeug in keinem Fall (auch nicht auf Sonderprüfungen) lenken. Verstöße werden dem Rallyeleiter gemeldet.

34.3.2 Bei Verstoß einer Mannschaft gegen die Verkehrsbestimmungen muss der Polizeibeamte oder der Offizielle, der den Verstoß festgestellt hat, den Betroffenen auf dieselbe Art und Weise informieren, entsprechend der Vorgangsweise für „normale“ Verkehrsteilnehmer.

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

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

34.3.4 Strafen für Übertretungen während des Wettbewerbsteils der Rallye

a) Erster Verstoß: Geschwindigkeitsüberschreitung: Geldstrafe von € 10,- pro km/h über der zulässigen Geschwindigkeit, ausgesprochen durch den Rallyeleiter.
Andere Übertretungen als Geschwindigkeitsüberschreitungen: Strafe nach Ermessen der Stewards.

b) Zweiter Verstoß: Geschwindigkeitsüberschreitung: Geldstrafe von € 20,- pro km/h über der zulässigen Geschwindigkeit, ausgesprochen durch den Rallyeleiter.
Andere Übertretungen als Geschwindigkeitsüberschreitungen: Strafe nach Ermessen der Stewards.

c) Dritter Verstoß: Zeitstrafe von 5 Minuten, ausgesprochen durch den Rallyeleiter.

d) Vierter Verstoß: Disqualifikation durch die Stewards.

Eine solche Anwendung des Reglements durch den Rallye-Leiter wird dem betroffenen Teilnehmer mitgeteilt.

Darüber hinaus werden Geschwindigkeitsüberschreitungen auf den Verbindungsetappen der Rallye mit Disqualifikation der Mannschaft geahndet, wenn diese das Tempolimit um

- mehr als 20 km/h im Ortsgebiet und
- mehr als 40 km/h außerhalb des Ortsgebietes überschreitet.

34.4 Neben den Strafen gemäß Art. 34.2 und 34.3 können die Stewards zusätzliche Strafen verhängen, wenn sie dies für notwendig erachten.

35. BESICHTIGUNG

35.1 BESICHTIGUNGSFAHRZEUGE

35.1.1 Besichtigungsfahrzeuge sind freigestellt, ausgenommen sie sind in der Veranstaltungs-ausschreibung definiert.Besichtigungen mit in der Veranstaltung eingesetzten Wettbewerbsfahrzeugen sind nicht erlaubt. Verstöße werden von den Stewards geahndet, die Strafen bis zur Disqualifikation verhängen können.

35.1.2 Registrierung der Besichtigungsfahrzeuge > siehe Veranstaltungsausschreibung.

35.1.3. FIA RRSR nicht zutreffend

35.2 REIFEN FÜR BESICHTIGUNGSFAHRZEUGE

Zugelassene Reifen der Besichtigungsfahrzeuge:

a) straßenverkehrszugelassene Serienreifen für Asphalt.
b) freie Schotterreifen, sofern sie nicht in der Veranstaltungsausschreibung detailliert angeführt sind.

35.3 BESICHTIGUNGSBESCHRÄNKUNGEN

Ab dem Zeitpunkt der Veröffentlichung der Veranstaltungsausschreibung ist es keinem Fahrer, Beifahrer oder Teammitglied, der für die Veranstaltung genannt hat oder beabsichtigt, eine Nennung abzugeben, erlaubt, Sonderprüfungsstrecken zu befahren, außer er hat dafür eine schriftliche Genehmigung des Veranstalters. Zuwiderhandlungen werden den Stewards gemeldet.

35.4 ABLAUF DER BESICHTIGUNG

35.4.1 ZEITPLAN

Das Besichtigen der Sonderprüfungen muss innerhalb eines Zeitplanes, wie vom Veranstalter vorgegeben, stattfinden. Die Teilnahme an der Besichtigung ist freigestellt.

35.4.2 BEACHTUNG DES BESICHTIGUNGSZEITPLANES

Personen, die mit einer an der Rallye teilnehmenden Mannschaft in Verbindung stehen, ist es nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Rallyeleiters erlaubt, Sonderprüfungsstrecken der Rallye zu befahren (Ausnahme: Besichtigung zu Fuß). Dies gilt ab dem Zeitpunkt der Veröffentlichung der Veranstaltungsausschreibung bis zum Ende der Sonderprüfung und der Öffnung derselben für den öffentlichen Verkehr, so dass diese nicht mehr innerhalb der Rallye befahren wird. Die Bestimmungen des Art. 35.3 müssen darüber hinaus befolgt werden. Die Besichtigung einer Super Special Stage (als Teil der Rallye) gilt nicht als Teil des Besichtigungszeitplanes.

35.4.3 ANZAHL DER FAHRTEN

Die Anzahl der Fahrten für jede Sonderprüfung ist pro Mannschaft auf drei (3) beschränkt. Sonderprüfungen, welche mehrmals befahren werden, gelten als eine Sonderprüfung. Während der Besichtigung stellen Funktionäre am Start und Stopp jeder Sonderprüfung die Anzahl der Durchfahrten fest. Die Teams dürfen nur bei der Startkontrolle in Sonderprüfungen einfahren und diese nur über die Zielkontrolle verlassen. Weitere Kontrollen können innerhalb der Sonderprüfung vorgenommen werden. Wenn ein vorgeschriebenes Tracking-System zur Untersuchung von Verstößen verwendet wird, dann ist die Überwachung durch Streckenposten freigestellt.

35.4.4 GESCHWINDIGKEIT WÄHREND DER BESICHTIGUNG

Der Veranstalter kann Geschwindigkeitsbeschränkungen auf den Sonderprüfungen festlegen. Diese Geschwindigkeitsbeschränkung muss in der Veranstaltungsausschreibung aufscheinen und kann während der Besichtigung jederzeit überprüft werden. Um die Geschwindigkeit während der Besichtigung zu überwachen, wird empfohlen, dass jedes Besichtigungsfahrzeug mit einem Tracking-System aus der FIA Technical List Nr. 98 der FIA ausgestattet ist.

Für FIA Meisterschaftsläufe gilt:

Um die Geschwindigkeit während der Besichtigung zu überwachen, ist es obligatorisch, dass jedes Besichtigungsfahrzeug mit einem Tracking-System ausgestattet ist, das aus der FIA Technical List Nr. 98 „Rally Car Tracking Systems“ der FIA stammt.

Übertretungen der Besichtigungsvorgaben werden den Stewards gemeldet.

35.4.5 SHAKEDOWN

Es ist nicht vorgeschrieben, den Shakedown in den Besichtigungszeitplan aufzunehmen.

35.4.6 ANZAHL DER PERSONEN

Während des Befahrens einer Sonderprüfung darf sich nur die Mannschaft an Bord des Fahrzeuges befinden.

36.SHAKEDOWN ANFORDERUNGEN

36.1 ALLGEMEIN

Ein Shakedown kann zu Medien- und Promotion Zwecken sowie für Bewerber zum Testen ihrer Fahrzeuge organisiert werden. Dem Veranstalter ist die Durchführung eines Shakedown freigestellt.

36.2 ABLAUF DES SHAKEDOWN

36.2.1 Der Shakedown muss wie eine reguläre Sonderprüfung aufgebaut und organisiert werden, inkl. aller notwendigen Sicherheitsmaßnahmen. Die Sonderprüfung sollte für die Rallye repräsentativ sein.

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

36.2.3 In Anwendung des Art. 34.2 ist der Shakedown Teil der Besichtigungsstrecke.

36.2.4 Die Fahrbahnoberfläche des Shakedown sollte eine Beschaffenheit aufweisen, welche den meisten Sonderprüfungen der Veranstaltung entspricht.

36.3 VERZICHTSERKLÄRUNG / VERSICHERUNG

Jeder Passagier an Bord des Fahrzeugs während des Shakedown, der nicht für die betreffende Rallye genannt ist, muss im Besitz einer Shakedown – Gastbeifahrer Tageslizenz sein (Entfall Rallye Erste Hilfe Kurs und Untersuchung nach Medical Code) oder eine Verzichtserklärung unterzeichnen, die vom Veranstalter zur Verfügung gestellt werden muss. Im Falle einer Verzichtserklärung muss der Veranstalter für diesen Personenkreis, der in der Zusatzausschreibung definiert ist, eine gesonderte Versicherung abschließen. Der Passagier muss alle Sicherheitsausrüstungen gemäß der Veranstaltungsausschreibung der Rallye und dem Anhang L des ISC/NSG tragen.

36.4 TECHNISCHE BEDINGUNGEN

Vor dem Shakedown müssen die Fahrzeuge die technische Abnahme absolvieren. Bei den Fahrzeugen, wo es zutrifft, müssen der Motor, das Getriebe und jene mechanischen Teile, welche in diesen Bestimmungen angeführt sind, plombiert werden.

36.5 AUSFALL WÄHREND DES SHAKEDOWN

Im Falle eines Ausfalls beim Shakedown muss der Teilnehmer dennoch am Zeremonien-Start teilnehmen.

36.6 AUSRÜSTUNG FAHRER / PASSAGIERE

Während des Shakedown muss jede an Bord befindliche Person einen homologierten Helm, die vorgeschriebene Sicherheitskleidung und -ausrüstung gemäß Anhang L, Kapitel III – Fahrerausrüstung, tragen und ordnungsgemäß angeschnallt sein. Jedes Vergehen wird bestraft.

36.7 SERVICE WÄHREND DES SHAKEDOWN

Service darf nur im Hauptservicepark durchgeführt werden, außer es ist in der Veranstaltungs-ausschreibung anders geregelt.

37. FREIES TRAINING / QUALIFYING

37.1 ALLGEMEIN

37.1.1 Wenn dies in den Vorschriften der betreffenden Meisterschaft nicht vorgesehen ist, liegt die Organisation des Freien Trainings/Qualifying zur Bestimmung der Startreihenfolge für die 1. Etappe im Ermessen des Veranstalters. Es muss dann aber in der Veranstaltungsausschreibung festgelegt werden.

37.1.2 Mindestens alle Fahrer mit FIA/AMF-Priorität und/oder Anspruch auf Meisterschaftspunkte mit einem Auto der RC2-Klasse müssen am Qualifying teilnehmen.

37.1.3 Das Freie Training / Qualifying muss:

- wie eine Sonderprüfung während der Rallye durchgeführt werden und alle geeigneten Sicherheitsmaßnahmen umfassen,
- Teil des Rallye-Programms, aber nicht Teil der Rallye-Ergebnisse sein,
- repräsentativ für die Rallye sein,
- idealerweise eine Länge zwischen 3 km und 5 km haben.

37.1.4 Ein Bewerber, dessen Auto während des Freien Trainings oder des Qualifyings ausfällt, muss dennoch am Zeremonienstart teilnehmen.

37.2 ABLAUF DES FREIEN TRAININGS

37.2.1 Ein Freies Training wird mit dem Ziel organisiert, sowohl eine Medien- als auch eine Werbemöglichkeit darzustellen und den Bewerbern die Möglichkeit zu geben, ihre Autos zu erproben.

37.2.2 Die zugelassenen Fahrer können maximal 2 Durchfahrten innerhalb des von den Veranstaltern festgelegten Zeitrahmens absolvieren.

37.3 UNTERBRECHUNG DES FREIEN TRAININGS

Ein Bewerber, dessen Auto das Freie Training nicht beenden kann, muss warten, bis der Veranstalter nach Abschluss des Freien Trainings das Auto bis zum Ende der Strecke transportiert.

37.4 ABLAUF DES QUALIFYINGS

37.4.1 Nach den 2 Durchfahrten, die für das freie Training zugelassen sind, beginnen berechtigte Fahrer das Qualifying in der Reihenfolge des aktuellen Meisterschaftstandes mit einem 1-Minuten-Intervall zwischen jedem Auto für Asphalt-Rallyes und einem 2-Minuten-Intervall für Schotter-Rallyes.

37.4.2 Während des Qualifyings dürfen nur der genannte Fahrer und Beifahrer an Bord des Autos sein.

37.4.3 Die Stewards entscheiden über die Reihenfolge der Fahrer, die nicht in der aktuellen Meisterschaft klassiert sind.

37.4.4 Eine Startliste wird zu dem Zeitpunkt veröffentlicht, der in den Veranstaltungsausschreibung angegeben ist. Es gelten die für den Start einer Sonderprüfung festgelegten Startabläufe.

37.4.5 Im Falle gleicher Zeiten im Qualifying werden die betroffenen Teilnehmer in der Reihenfolge ihrer Startpositionen im Qualifying klassiert.

37.5 NICHTTEILNAHME ODER UNTERBRECHUNG DES QUALIFYINGS

37.5.1 Jeder Fahrer, der nicht teilnimmt oder das Qualifying nicht richtig abschließt, wird als Letzter gewertet. Wenn mehr als ein Fahrer nicht abschließen, dann erfolgt die Wertung nach der Reihenfolge auf der Startliste des Qualifyings.

37.6 STARTPOSITIONEN FÜR ETAPPE 1

37.6.1 Wenn dies in den Regulations der betreffenden Meisterschaft nicht vorgesehen ist, bilden die 10 schnellsten Fahrer des Qualifyings eine Gruppe, die gemäß dem Klassement im Qualifying vor den anderen Fahrern startet.

37.6.2 Die Gruppe der Fahrer nach Art.37.6.1 wird in der Startliste einer Asphaltrallye in der Reihenfolge des Klassements des Qualifyings oder, im Falle einer Schotterrallye, in umgekehrter Reihenfolge der Klassifizierung im Qualifying, an den Beginn gesetzt. Alle anderen Fahrer, die das Qualifying absolviert haben, werden entsprechend dem Klassement in die Startliste aufgenommen.

37.7 ZU SPÄTE ODER ZU FRÜHE ANKUNFT

Jede zu späte oder zu frühe Ankunft an der Zeitkontrolle vor dem Start des Qualifyings (ZK QS) wird als inkorrekte Teilnahme angesehen und Art. 37.5.1 angewendet.

37.8 FEHLSTART

Jeder Fehlstart während des Qualifyings, insbesondere jeder Frühstart, wird als inkorrekte Teilnahme angesehen und Art. 37.5.1 angewendet.

37.9 SERVICE

Vom Beginn des Zeitplanes für das Freie Training bis zur individuellen Startzeit im Qualifying darf das Service nur im Haupt-Service Park oder in einem vom Veranstalter für diesen Zweck bestimmten Service Park durchgeführt werden.

37.10 TECHNISCHE ANFORDERUNGEN

Wo anzuwenden, müssen bei den Fahrzeugen der Motor, das komplette Getriebe und die mechanischen Teile, die in den FIA RRSR erwähnt werden, plombiert werden.

38. FIA RRSR nicht zutreffend

39. ZEREMONIENSTART

Zur Erhöhung des öffentlichen und medialen Interesses an der Rallye kann ein Zeremonien-Start durchgeführt werden. Die Startabstände und Reihenfolge für einen Zeremonien-Start liegen im Ermessen des Veranstalters. Zeitplan und Ort jeder Zeremonie müssen in der Veranstaltungsausschreibung aufgeführt sein. Wenn es einer Mannschaft nicht möglich ist, mit ihrem Rallye-Fahrzeug am Zeremonien-Start teilzunehmen, so darf sie an der 1. Etappe zu ihrer vorgesehenen Zeit starten, vorausgesetzt, die Stewards werden hierüber informiert und vorbehaltlich der notwendigen technischen Kontrollen. Die betreffende Mannschaft muss dennoch zur vorgesehenen Zeit am Zeremonien-Start teilnehmen und ihre Overalls tragen.

40. RALLYE START

40.1 STARTBEREICH

Vor dem Start des Wettbewerbsteils der Rallye kann der Veranstalter alle Wettbewerbsfahrzeuge in einem Startbereich versammeln, in welchem die Fahrzeuge vor der Startzeit wie in der Veranstaltungsausschreibung angeführt, eingebracht werden müssen. Die Strafe (nur Geldstrafe) für ein verspätetes Einbringen des Fahrzeugs in den Startbereich muss in der Veranstaltungsausschreibung angeführt sein. Servicearbeiten in den Startbereichen sind verboten.

40.2 MAXIMALE VERSPÄTUNG AN EINEM START

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

41. STARTREIHENFOLGE UND STARTABSTÄNDE

41.1 VORGABEN FÜR ÜBERARBEITUNG DER STARTREIHENFOLGE

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

41.2 UMREIHUNG VON FAHRERN

Der Rallyeleiter kann aus Sicherheitsgründen und mit Wissen der Stewards Fahrer umreihen oder den Zeitabstand zwischen Fahrzeugen ändern.

41.3 STARTREIHENFOLGE ZUR 1. ETAPPE

Die Startreihenfolge für die 1. Etappe ist wie folgt:

1. FIA Prioritätsfahrer
2. ASN Prioritätsfahrer
3. Alle anderen Teilnehmer starten in einer Reihenfolge nach Ermessen des Veranstalters

41.3.1 ABÄNDERUNG DER STARTREIHENFOLGE BEI „NICHT-ORM-VERANSTALTUNGEN“

Bei „Nicht-ORM Veranstaltungen“ können einzelne Fahrzeuggruppen auf Antrag des Veranstalters in einem Block vor dem Hauptfeld geführt werden, dies muss jedoch die gesamte Gruppe betreffen. Ein ausreichender Sicherheitsabstand ist sicherzustellen. Die Abänderung der Startreihenfolge ist in der Zusatzausschreibung anzuführen und bedarf der Genehmigung durch die AMF.

41.3.2 „GEMISCHTES FELD“

Sollten bei einem ORM-Lauf Bewerber einer anderen genehmigten Rallye-Serie oder einer „Sprint-Rallye“ teilnehmen, die nur einen Teil der Rallye absolvieren, so kann dies am Beginn einer Etappe erfolgen und es ist eine gemischte Start-Liste für diese Etappe zu erstellen. Einzelheiten für die Startreihenfolge und die Startpositionen der „Gast-Starter“ können in der Veranstaltungsausschreibung festgelegt werden.

41.4 STARTREIHENFOLGE DER FOLGEETAPPEN

Die Startreihenfolge für die folgenden Etappen wird durch das Klassement gemäß den Sonderprüfungszeiten am Ende der letzten Sonderprüfung der vorhergehenden Etappe bestimmt unter Ausschluss von Strafzeiten auf Verbindungsetappen und unter Ausschluss einer eventuellen Super Special Stage, wenn diese die letzte Sonderprüfung der vorangehenden Etappe war. Für die Verbesserung von TV-Liveübertragungen kann der Meisterschaftspromotor oder der Veranstalter, um eine Änderung der Startreihenfolge am Ende einer Etappe ersuchen.

41.5 STARTABSTÄNDE

Die Fahrzeuge starten in 1-Minutenabstand, ausgenommen in den Meisterschaftsbestimmungen oder der Veranstaltungsausschreibung ist etwas anderes angeführt.

42. KONTROLLSTELLEN - ALLGEMEIN

42.1 KENNZEICHNUNG DER KONTROLLSTELLEN UND ZONEN

Alle Kontrollen und Zonen, z.B. Durchfahrts- und Zeitkontrollen, Start- und Ziel-Kontrollen von Sonderprüfungen, inklusive Stopp-Kontrollen, Sammelkontrollen, Tankbereiche, Reifenmarkierungszonen und Mediazonen müssen durch FIA/AMF Standard Kontrollschilder in Übereinstimmung mit den Zeichnungen und Entfernungen laut Anhang I gekennzeichnet und im Road Book dargestellt sein.

42.2 SCHUTZBARRIEREN

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

42.3 AUFENTHALTSDAUER IN KONTROLLZONEN

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

42.4 ARBEITSBEREITSCHAFT

42.4.1 Die Kontrollstellen müssen mindestens 30 Minuten vor der Soll-Ankunftszeit des ersten Wettbewerbsfahrzeugs einsatzbereit sein.

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

42.5 ABFOLGE UND RICHTUNG

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

42.5.2 Ein erneutes Einfahren in die Kontrollzone ist verboten.

42.6 ANWEISUNGEN DES KONTROLLPERSONALS

42.6.1 Die Mannschaften sind verpflichtet, den Anweisungen der Funktionäre der Kontrollstellen Folge zu leisten. Missachtung der Anweisung führt zu einer Meldung an die Stewards.

42.6.2 Alle Funktionäre an den Kontrollstellen müssen gekennzeichnet sein.

An jeder Kontrolle muss der Kontrollstellenleiter eine besondere Weste tragen, sodass er sofort erkennbar ist.

42.7 MEDIAZONE (WENN VORHANDEN)

Vor den gelben Schildern der Zeitkontrollen vor Serviceparks, außenliegenden Servicebereichen, Sammelkontrollen und in der Wartezone vor dem Ziel sind abgesperrte Medienzonen einzurichten. Der Zutritt zu diesen Zonen ist nur mit Zutrittsberechtigung (Ausweis) gestattet.

42.8 MEDIA KAMERAWARTUNGSPUNKTE

Der Veranstalter kann Datenaustauschpunkte für Onboard Kameras entlang der Strecke festlegen.

Solche Punkte müssen in einem Bulletin (ausgegeben vom Rallyeleiter) bekanntgegeben werden und dienen ausschließlich zum Austausch von Videodaten und der Justierung/Wartung der Kameras. Mit Genehmigung des Rallyeleiters dürfen Videodaten auch in Medienzonen, Sammelkontrollen oder im parc fermé und an der Ausfahrt von außenliegenden Tankbereichen ausgetauscht, sowie Kamerawartung durchgeführt werden. Sollten diese Arbeiten nur im Beisein eines Teammitgliedes durchgeführt werden können, muss ein Vertreter des Bewerbers den Rallyeleiter vor dem Start der Veranstaltung darüber informieren.

Alle diese Arbeiten müssen unter Aufsicht eines Funktionärs oder eines Offiziellen der Rallye durchgeführt werden.

43. DURCHFAHRTS - /PASSIERKONTROLLEN

Die Funktionäre an diesen Kontrollen, die wie in Anhang I angeführt gekennzeichnet sind, bestätigen auf der Zeitkarte, sobald sie von der Mannschaft übergeben wird, lediglich die Durchfahrt durch Stempel und/oder Unterschrift ohne Zeiteintrag.

44. ZEITKONTROLLEN

44.1 ABLAUF

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

44.2 CHECK IN ABLÄUFE

44.2.1 Der Ablauf beginnt in dem Moment, in dem das Fahrzeug das Zeichen für den Kontrollzonenbeginn passiert.

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

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

44.2.4 Die Einfahrtzeit entspricht dem genauen Zeitpunkt, zu dem eines der beiden Mannschaftsmitglieder dem verantwortlichen Funktionär die Zeitkarte aushändigt.

44.2.5 Dieser trägt dann entweder von Hand oder durch den Drucker die Zeit, zu der die Zeitkarte ausgehändigt wurde, in die Karte ein und nichts weiter.

44.2.6 Die Soll-Einfahrtszeit ergibt sich aus der Addition der vorgegebenen Fahrzeit und der Startzeit an der Sonderprüfung oder der vorherigen Zeitkontrolle. Diese Zeiten werden auf die Minute genau angegeben

44.2.7 Die Soll-Einfahrtzeit liegt in der alleinigen Verantwortung der Mannschaft, die die offizielle Uhr an dem Kontrolltisch einsehen darf. Die Funktionäre an den Kontrollen dürfen ihnen keine Auskunft über die Soll-Stempelzeit geben.

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

44.2.9 Die Mannschaft wird für zu spätes Eintreffen nicht bestraft, wenn sie die Zeitkarte an den verantwortlichen Funktionär innerhalb der Minute der Sollzeit aushändigt.

44.2.10 Jede Abweichung der Stempelzeit von der Soll-Ankunftszeit wird wie folgt bestraft:

a) Für Verspätung: 10 Sekunden pro Minute bzw. Bruchteil einer Minute.
b) Für zu frühe Ankunft: 1 Minute pro Minute bzw. Bruchteil einer Minute.

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

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

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

44.3 ZEITKONTROLLE VOR EINER SONDERPRÜFUNG

Folgt auf eine Zeitkontrolle ein Start für eine Sonderprüfung, so wird wie folgt verfahren:

44.3.1 An der Zeitkontrolle am Ende eines Abschnittes trägt der verantwortliche Funktionär sowohl die Ankunftszeit der Mannschaft als auch die vorläufige Startzeit für die Sonderprüfung in die Zeitkarte ein. Diese muss eine Zeitspanne von 3 Minuten berücksichtigen, damit die Mannschaft sich auf den Start vorbereiten und zur Startlinie vorfahren kann.

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

44.3.3 Nach der Zeitkontrolle muss das Fahrzeug in die Startzone der Sonderprüfung gefahren werden. Dort erfolgt der Start gemäß diesen Bestimmungen.

44.3.4 Besteht ein Unterschied zwischen den beiden Eintragungen, so gilt die vom Funktionär eingetragene Startzeit zur Sonderprüfung als bindend, sofern die Stewards nicht anders entscheiden.

44.3.5 Diese Sonderprüfungsstartzeit ist dann die Startzeit für die Berechnung der Einfahrtzeit an der nächsten Zeitkontrolle.

44.4 REIFENAUFWÄRMZONE (TWZ)

44.4.1 Das Einrichten einer Reifenaufwärmzone zwischen der Zeitkontrolle und dem Start einer Sonderprüfung ist dem Veranstalter freigestellt. Um als TWZ genutzt zu werden, muss die Strecke wie die Sonderprüfung aufgebaut sein, mit Ausnahme der Rettungsfahrzeuge, die nach dem Start der Sonderprüfung in Position bleiben.
44.4.2 Um eine Reifenaufwärmzone vorzusehen, muss die Entfernung zwischen der Zeitkontrolle und dem folgenden Start der Sonderprüfung mindestens 500 m betragen. Die TWZ muss im Roadbook markiert sein.
44.4.3 Die TWZ beginnt nach der Zeitkontrolle mit der Tafel "TWZ" und endet mit der Tafel "TWZ Ende". Die Fahrer müssen jederzeit in der Lage sein, das Fahrzeug bei Gefahr anzuhalten. Das absichtliche Anhalten in der TWZ oder das Fahren in die entgegengesetzte Richtung ist strengstens untersagt. Zwischen der Tafel "TWZ Ende" und dem Start der Sonderprüfung müssen mindestens 100 m liegen, wo die Besatzungen im Schritttempo zur Startlinie fahren müssen.
44.4.4 Das Startverfahren für die Sonderprüfung ist in Art. 48 festgelegt. Der Abstand von 3 Minuten kann in Anbetracht der Länge der TWZ vergrößert werden, damit die Besatzung die Reifen aufwärmen und sich auf den Start der Sonderprüfung vorbereiten kann.
44.4.5 Vor der Fahrt in der TWZ muss die Besatzung gemäß Artikel 53.1 ausgerüstet sein.
44.4.6 Alle nicht durch diesen Artikel geänderten Bestimmungen bleiben unverändert und gültig.
44.4.7 Die Veranstalter können dieses Reglement durch die Veranstaltungsausschreibung ergänzen, die jedoch die oben genannten Bestimmungen nicht ändern darf.

45. MAXIMAL ZULÄSSIGE VERSPÄTUNGEN

45.1 MAXIMAL ZULÄSSIGE VERSPÄTUNG

Jede Verspätung von mehr als 30 Minuten gegenüber der Sollzeit oder eine kumulierte Verspätung von 30 Minuten am Ende einer Sektion oder einer Etappe führt zu der Annahme, dass das betroffene Team an dieser Kontrollstelle aufgegeben hat. Die Gesamtstrafzeit beträgt in diesem Fall nach Artikel 44.2.10a 30 Minuten. Die Mannschaft darf

jedoch entsprechend der Bestimmungen für die jeweilige Meisterschaft wieder starten. Für die Berechnung einer Verspätung gilt die tatsächliche Zeit und nicht die Strafzeit (10 Sekunden pro Minute).

45.2 ZU FRÜHE ANKUNFT
Das Unterschreiten einer Sollzeit führt in keinem Fall zur Verringerung der maximal erlaubten Verspätungen.

45.3 BEKANNTGABE DES ÜBERSCHREITENS DER MAXIMALEN VERSPÄTUNG
Die Überschreitung der Karenzzeit nach Art. 45.1 kann nur am Ende einer Sektion bekanntgegeben werden.

46.SAMMELKONTROLLEN / REGROUP

46.1 VERFAHREN BEI DER ANKUNFT
46.1.1 Bei Ankunft an Sammelkontrollen erhalten die Fahrer Anweisungen über ihre Startzeit. Daraufhin stellen sie ihre Fahrzeuge nach Anweisung der Funktionäre ab.

46.1.2 Alle Mannschaften müssen darauf vorbereitet sein, bis zu 5 Minuten in einer Autogrammzone, welche sich neben der Zeitkontrolle befindet und für die Öffentlichkeit zugänglich ist, zu verbringen.

46.2 VERFAHREN BEI DER AUSFAHRT
Außer nach dem overnight regroup und vor dem Start der Power Stage (falls zutreffend), starten die Fahrzeuge in der Reihenfolge ihrer Ankunft an der Sammelkontrolle neu. Aus bestimmten Gründen kann der Rallyeleiter jedoch mit Wissen der Stewards anordnen, dass bestimmte Fahrzeuge neu positioniert werden.

47.SONDERPRÜFUNGEN

47.1 ZEITNAHME
Die Zeitnahme für die Sonderprüfungen erfolgt auf Zehntel-Sekunden. Für Sonderprüfungen mit freiem Training und Qualifikations-Sonderprüfungen erfolgt die Zeitnahme auf 1/1000 Sekunden.

47.2 MINIMUM-SONDERPRÜFUNGSZEIT
47.2.1 Die Veranstalter können Minimum-Sonderprüfungszeiten anwenden, wenn dies durch nationale Gesetze für internationale Rallyes notwendig ist. Kein Teilnehmer darf auf einer Sonderprüfung eine Zeit fahren, die einer Durchschnittsgeschwindigkeit entspricht, die höher ist als die vom nationalen Gesetz für internationale Rallyes festgelegte Durchschnittsgeschwindigkeit. Für jede Sonderprüfung wird eine Mindestfahrzeit in Minuten und Sekunden angegeben. Die Mindestfahrzeiten werden auf den entsprechenden Abschnitten der Zeitkarten und im Zeit- und Streckenplan angegeben.
47.2.2 Die Zeit auf dieser Sonderprüfung wird wie folgt gewertet:

- Ein Teilnehmer, der weniger als die Mindestzeit für die Sonderprüfung fährt, erhält die Mindestzeit für die Sonderprüfung.
- Ein Teilnehmer, der die Mindestzeit überschreitet, erhält seine gefahrene Zeit.

47.2.3 SONDERPRÜFUNGSGESAMTLÄNGEN
Wenn eine Rallye auf Grund der Beschaffenheit der Sonderprüfungen als “Schotterrallye” bezeichnet werden soll, so ist dies vom Veranstalter vorzuschlagen und bedarf der Bestätigung durch die AMF.

Mindest-/Maximalkilometer bei AMF Rallye Veranstaltungen:

- ORM/HRM-Veranstaltungen(*) — 120 km bis 180 km +/- 5% Toleranz (120 bis 150 km +/- 5% Toleranz für AMF bestätigte Schotterrallyes)
- Alle anderen Rallyes: — maximal 100 km

*) ausgenommen davon sind FIA-Prädikatsveranstaltungen (ERC, ERT) - hier gilt das FIA Reglement bzw. FIA Waivers.

47.2.4 DURCHSCHNITTGESCHWINDIGKEITEN AUF SONDERPRÜFUNGEN
Es wird empfohlen Sonderprüfungen auszuwählen, bei denen die Durchschnittsgeschwindigkeit des schnellsten Fahrzeuges unter 130km/h liegt. Sollte diese Durchschnittsgeschwindigkeit überschritten werden, darf diese Prüfung bei der nächsten Veranstaltung in dieser Form nicht mehr gefahren werden.

48.SONDERPRÜFUNGSSTART

48.1 STARTPUNKT

Die Sonderprüfungen beginnen mit einem stehenden Start, wobei das Fahrzeug auf der Startlinie positioniert ist.

48.2 STARTABLAUF

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

48.2.2 Es muss eine permanente Startlinie vorhanden sein (auch bei Schotter oder Schnee) und die Fehlstart-Lichtschranke muss 50 Zentimeter hinter der Startlinie positioniert sein.

48.2.3 Nachdem die aktuelle Startzeit auf der Zeitkarte eingetragen wurde, muss die Zeitkarte so schnell wie möglich an die Mannschaft zurückgegeben werden.

48.2.4 Sobald ein Fahrzeug an der Startlinie eintrifft, sollte es vor einem von einem Funktionär platzierten Stock positioniert werden, um die genaue Startposition festzulegen. 1 Minute vor der Startzeit entfernt der Funktionär den Stock, allerdings nicht bevor das Fahrzeug in der korrekten Position steht. Die Mannschaft wendet sich dann der automatischen Countdown-Uhr zu. Jede nachfolgende Änderung der Startposition des Fahrzeuges bis zu seiner Startzeit ist verboten und wird den Stewards gemeldet.

48.3 MANUELLES STARTVERFAHREN

Wenn nach Rückgabe der Zeitkarte an die Mannschaft ein manuelles Startverfahren angewendet werden muss, zählt der Starter laut: 30“, 15“, 10“ und die letzten 5 Sekunden einzeln. Nach Ablauf der letzten 5 Sekunden wird das Startzeichen gegeben.

48.4 STARTVERSPÄTUNG DURCH MANNSCHAFTSFEHLER

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

48.4.2 Jede Mannschaft, die den Start einer Sonderprüfung zu der ihr zugeteilten Zeit verweigert, wird den Stewards gemeldet, egal ob die Sonderprüfung durchgeführt wurde oder nicht.

48.4.3 Jedes Fahrzeug, das innerhalb von 20 Sekunden nach Erteilen des Startsignals nicht von der Startlinie starten kann, wird als ausgefallen gewertet und sofort an einen sicheren Platz geschoben. Diesem Fahrzeug ist aber ein Re-Start am nächsten Tag gemäß den Bestimmungen des Artikels 54 erlaubt.

48.5 VERSPÄTUNG EINER SONDERPRÜFUNG

Wenn mehr als 20 Minuten lang kein Teilnehmerfahrzeug startet, müssen die Zuschauer darauf hingewiesen werden, dass die Sonderprüfung mit der Durchfahrt eines Safety Cars wieder aufgenommen wird. Andernfalls muss die Sonderprüfung abgebrochen werden.

48.6 FEHLSTART

Ein Fehlstart, insbesondere einer, der vor Erteilen des Startzeichens erfolgt, wird wie folgt bestraft:

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

Weitere Verstöße: nach Ermessen der Stewards.

Dieser Strafenkatalog hindert die Stewards nicht daran, höhere Strafen zu verhängen, wenn sie dies für erforderlich halten. Für die Berechnung der Fahrzeit wird die tatsächliche Startzeit berücksichtigt.

49.SONDERPRÜFUNGSZIEL

49.1 ZIELLINIE

Bei Sonderprüfungen muss das Ziel fliegend durchfahren werden. Das Ziel muss sich an einer Stelle befinden, von der angenommen werden kann, dass die Fahrzeuge langsamer fahren, und muss sich mindestens 200 Meter vor der Stopp-Linie befinden. Der Bereich zwischen dem fliegenden Ziel und der Stopp-Linie soll frei von Straßenbiegungen, scharfen oder irreführenden Kurven oder Gefahrenstellen, wie Eingangstoren oder anderen gefährlichen Hindernissen, sein. Ein Anhalten zwischen dem gelben Hinweisschild und dem Stopp Zeichen ist verboten und führt

zu einer Meldung an die Stewards. Die Zeitnahme erfolgt an der Ziellinie mit Lichtschranke und einer zusätzlichen Stoppuhr als Backup. Die Zeitnehmer müssen auf Höhe der Ziellinie, die durch ein Zeichen mit Zielflagge auf roten Hintergrund gekennzeichnet ist, positioniert sein.

49.2 STOPP KONTROLLE

Die Mannschaft muss an der durch das rote STOPP-Schild gekennzeichneten STOPP-Kontrolle anhalten, damit ihre Zielzeit in die Zeitkarte eingetragen wird (Stunden, Minuten, Sekunden und Zehntel-Sekunden). Falls die Zeitnehmer die genaue Ziel Zeit an den Kontrollposten nicht sofort übermitteln können, wird dieser in der Zeitkarte nur die Durchfahrt bestätigen. Die Zeit wird bei der nächsten Sammelkontrolle eingetragen.

50. POWER STAGE

50.1 ANKÜNDIGUNG

Die Durchführung einer Power Stage ist in den Regulations der jeweiligen Meisterschaft festgelegt.

50.2 EIGENSCHAFTEN DER „POWER STAGE“

Diese Sonderprüfung soll:

- normalerweise die letzte Sonderprüfung der Rallye sein.
- als normale Sonderprüfung der Veranstaltung für alle klassifizierten Teilnehmer durchgeführt werden.
- bei der Startreihenfolge jener des letzten Abschnitts entsprechen.
- repräsentativ für die gesamte Rallye sein.
- eine Länge von mindestens 10 Kilometer haben.

50.3 STARTREIHENFOLGE

Die Startreihenfolge und die Startabstände der Fahrzeuge werden entweder in der Veranstaltungsausschreibung oder einem Bulletin beschrieben oder auf Vorschlag des Rallyeleiters und mit Genehmigung der Stewards festgelegt. Wenn die Startreihenfolge und/oder die Startintervalle von denen am Start dieser Sektion mit der Power Stage abweichen, dann muss der Rallyeleiter diese Informationen den Crews im Regroup vor der Power Stage mitteilen.

50.4 ZUERKENNUNG VON „POWER STAGE“ PUNKTEN

Die Titel, für die die Power Stage Punkte vergeben werden, sind in den Meisterschaftsbestimmungen festgelegt.

50.4.1

- Die Punkte werden nach den AMF-Meisterschaftsbestimmungen vergeben;
- Für die Punktevergabe wird das Ergebnis der Power Stage inkl. aller auf dieser Sonderprüfung erhaltenen Zeitstrafen (inkl. Fehlstart) herangezogen;
- Um Punkte zu erhalten, muss ein Fahrer im offiziellen Endergebnis der Veranstaltung klassifiziert sein.
- Wenn ein Fahrer im Power-Stage-Ergebnis aufscheint, aber nicht im Endergebnis der Rallye klassifiziert wird, entscheiden die Stewards, ob der nächste Teilnehmer in der Power Stage Wertung aufrückt.
- Jede Crew, die in die Power Stage nicht in der angegebenen Reihenfolge startet, ist nicht berechtigt, Power Stage Punkte zu erzielen. Eine solche Besatzung darf auch keine Punkte von anderen Fahrern abziehen.

50.4.2 Wenn die Power Stage endgültig gestoppt wird, bevor alle Besatzungen, die in der Meisterschaft Punkte sammeln können, die Möglichkeit hatten, diese Sonderprüfung zu beenden, können die Stewards entscheiden, dass für die Power Stage keine Punkte vergeben werden.

50.5 Für die Zwecke der Medienberichterstattung können die Organisatoren jedes Auto und seine Crew auf der Verbindungsetappe unmittelbar nach der STOPP-Kontrolle anhalten. Diese Crews werden von Offiziellen zur STOPP-Kontrolle begleitet, wo bei Bedarf die Zeit für den folgenden Abschnitt geändert werden kann.

51. SUPER SPECIAL STAGE / RUNDKURS

51.1 CHARAKTERISTIK EINER SUPER SPECIAL STAGE

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

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

51.2 ABLAUF EINER SUPER SPECIAL STAGE

Die besonderen Bestimmungen bzgl. Ablauf, Startreihenfolge und Startzeitabständen einer Super Special Stage obliegen dem Veranstalter und müssen in der Veranstaltungsausschreibung aufgeführt sein.

51.3 SICHERHEIT

51.3.1 Es ist ein System von roten Flaggen, die von Funktionären gezeigt werden, oder von roten Lichtzeichen zu errichten, um den Bewerbern Zeichen zum Stehenbleiben oder Langsamfahren zu geben. Das Verfahren nach Artikel 53.5 muss befolgt werden.

51.3.2 Um die Sicherheit zu gewährleisten, können ausgefallene Fahrzeuge vom Veranstalter abtransportiert oder an eine sichere Stelle verbracht werden.

51.3.3 SICHERHEITSMASSNAHMEN FÜR ELEKTRISCH BETRIEBENE FAHRZEUGE

HV-Sicherheitsfahrzeuge müssen sich im Bereich der übrigen Sicherheitsfahrzeuge am Start befinden, solange die elektrisch betriebenen Rallyefahrzeuge auf der Sonderprüfung (bzw. Shakedown, Freies Training, Qualifying) sind.

51.3.4 Alle organisatorischen Aufwände und anfallenden Kosten für die HV-Sicherheitsfahrzeuge, Personalschulungen und Zubehör (Werkzeuge, Handschuhe, Isolierdecken, Flyer, Handouts,...) müssen von dem /den Bewerbern der Elektrofahrzeuge getragen werden.

51.4 REGELUNGEN FÜR RUNDKURS SP

Eine Rundkurs-SP ist eine Prüfung, bei der die Strecke wieder beim Start vorbeiführt und somit Streckenteile innerhalb einer Sonderprüfung mehrmals befahren werden. Die Runde ist der Teil der Strecke vom Start weg bis zu dem Punkt, an dem erneut beim Start vorbeigefahren wird. Rundkurse dürfen max. 2 (zwei) Runden mit anschließender Ausfahrt im ersten Drittel der Rundenlänge aufweisen. Abweichungen von den nachstehend angeführten Bestimmungen müssen in der Veranstaltungsausschreibung angeführt und von der AMF genehmigt werden.

Bei einer Meisterschaftsveranstaltung sind maximal zwei verschiedene Rundkurssonderprüfungen, welche jeweils maximal zweimal befahren werden dürfen, zulässig. Von dieser Regelung ausgenommen sind Super Special Stages und Rundkurse mit Runden kürzer als 1 (ein) Kilometer, wenn maximal 1 Runde gefahren wird.

51.4.1 START

Nach der Zeiteintragung an der ZK ist unverzüglich zum Vorstart der Sonderprüfung „Rundkurs“ vorzufahren, wo der Zeitnehmer das Teilnehmerfahrzeug ca. 2 bis 10 Meter vor dem Lichtschranken an der Startlinie und der eingerichteten Ampelanlage anhalten wird. Wenn die Eintragung der Startzeit am Start erfolgt, wird hier die für die Mannschaft „vorgesehene“ Startzeit in die Startkarte eingetragen.

Die Ampel zeigt ROT:

Die Mannschaft muss sich binnen 30 Sekunden auf den Start vorbereiten.

Dann folgt GRÜNES LICHT. Das Teilnehmerfahrzeug hat sofort den Start zu absolvieren, die gedachte Linie des Lichtschrankens zu überqueren und in die Sonderprüfung einzufahren. Das Grünlicht leuchtet maximal 5 Sekunden. Sollte das jeweilige Fahrzeug bis zu diesem Zeitpunkt den Lichtschranken nicht passiert haben, wird der Start als Fehlstart gewertet.

Ein Startabbruch wird mit neuerlichem ROTEN LICHT angezeigt. Wird die Startzeit am Start eingetragen und dauert die Unterbrechung länger als 5 Minuten, erhält die Mannschaft eine neue Startzeit für den Abschnitt. Optional kann der Start auch mit entsprechenden Flaggensignalen durchgeführt werden.

51.4.2 ZIEL

Am „STOPP“ werden die Startzeit - wenn sie am Start nicht eingetragen wurde - und die tatsächlich gefahrene (berechnete) Zeit in die Zeitkarte eingetragen.

51.4.3 ABSCHNITTSZEIT

Für die Berechnung der Fahrzeit für den an einen Rundkurs anschließenden Abschnitt gilt die in der Zeitkarte eingetragene Startzeit ohne Berücksichtigung eventueller Sekundeneintragung.

51.4.4 RUNDENANZAHL

Bei den Rundkursen sind die Mannschaften selbst für die Einhaltung der vorgeschriebenen Rundenanzahl, die eindeutig aus dem Road Book hervorgeht, verantwortlich. Bei Überschreiten der Rundenanzahl zählt die tatsächlich gefahrene Zeit, einschließlich der zu viel gefahrenen Runde(n). Bei Unterschreiten der vorgeschriebenen Rundenanzahl gelten sinngemäß die Strafzeiten des Artikels 54.2 für eine nicht ordnungsgemäß absolvierte Sonderprüfung. Diese Zeit darf jedoch nicht unter jener Zeit liegen, die vom Team tatsächlich auf der Sonderprüfung zum Erreichen des Ziels benötigt wurde. Der Veranstalter kann Sachrichter einsetzen, welche das Teilnehmerverhalten auf der Strecke, wie z.B. Behinderungen beim Überholen etc. feststellen. Eventuelle Beanstandungen sind vom Sachrichter schriftlich festzuhalten und dem Rallyeleiter zur weiteren Bearbeitung zu übergeben.

51.4.5 EINSATZ ROTER FLAGGE

Auf Rundkursen sind wie auf normalen Sonderprüfungen alle Funkposten mit roten Flaggen auszurüsten und hinsichtlich der Verwendung und des Einsatzzeitpunktes entsprechend zu schulen. Wird die rote Flagge von einem Funkposten gezeigt, so hat dieser den SP Leiter darüber sofort zu informieren, welcher den Start sofort stoppen muss. Für die Teilnehmer gilt Artikel 53.5 dieser Bestimmungen mit folgendem Zusatz: nachdem der Fahrer seine Geschwindigkeit herabgesetzt hat, muss er den Rundkurs an der Ausfahrt sofort verlassen, auch wenn er die vorgeschriebene Rundenanzahl noch nicht absolviert hat.

51.4.6 ABBRUCH

Erfolgt ein Abbruch mit roter Flagge durch den Rallyeleiter, den SP Leiter oder einen Funkposten, ist vom Startzeitnehmer am Protokoll ausdrücklich die Zeit (in Std., Min. und Sek.) zu vermerken, zu der erstmals die rote Flagge angeordnet bzw. gezeigt wurde. Vom Ziel-Funkposten sind jene Teilnehmer schriftlich festzuhalten, die vor Anordnung des Abbruchs noch gestartet sind und nach Anordnung der roten Flagge noch das Ziel passiert haben. Dieses Protokoll ist auf dem schnellsten Weg in die Rallyeleitung zu bringen bzw. sind dem Rallyeleiter die in Betracht kommenden Teilnehmer zu melden.

Wenn Rettungsdienste und/oder Bergedienste in den Rundkurs einfahren müssen, wird wie folgt verfahren:

- Es wird kein Teilnehmer mehr gestartet.
- Die nachfolgenden Teilnehmer werden (falls möglich) am START von der Strecke geholt.
- Die Entscheidung, ob erneut gestartet werden kann, trifft der SP Leiter im Einvernehmen mit dem Rallyeleiter.

52. UNTERBRECHUNG EINER SONDERPRÜFUNG

52.1 Falls eine Sonderprüfung aus irgendeinem Grund unterbrochen oder endgültig abgebrochen werden muss, wird jeder betroffenen Mannschaft durch den Rallyeleiter eine angenommene Zeit zugeordnet, welche als fair beurteilt werden kann. Eine entsprechende Benachrichtigung wird dazu vom Rallyeleiter veröffentlicht. Jedoch darf keine Mannschaft, die ganz oder teilweise für den Abbruch der Sonderprüfung verantwortlich ist, Vorteile aus dieser Maßnahme ziehen.

52.2 Wird eine Mannschaft/ein Fahrzeug durch ein vorausfahrendes Fahrzeug erheblich und offensichtlich behindert, kann der Rallyeleiter eine Zeitgutschrift (fiktive Zeit) erteilen.

53. TEILNEHMERSICHERHEIT

53.1 AUSRÜSTUNG DER MANNSCHAFT

Sobald sich ein Fahrzeug auf einer Sonderprüfung jeder Art in Bewegung befindet und dies bis zur Stopp-Kontrolle, müssen die Fahrzeuginsassen homologierte Helme tragen und die komplette vorgeschriebene Kleidung und Ausrüstung gemäß ISG, Anhang L, Kapitel III – Fahrerausrüstung, so wie vom Hersteller vorgesehen, tragen. Dabei müssen die Sicherheitsgurte korrekt angelegt sein. Jeder Verstoß wird durch die Stewards bestraft.

53.2 AUSRÜSTUNG DER FAHRZEUGE

53.2.1 Wenn von der Organisation ein Tracking System vorgesehen ist, muss die Konsole für Fahrer und Beifahrer, wenn beide in den Sitzen durch Gurte gesichert sind, leicht erreichbar sein.

53.2.2 53.2.2 „SOS / OK“ Schild

In jedem Wettbewerbsfahrzeug muss sich ein rotes „SOS“ Schild und auf der Rückseite ein grünes „OK“ in Minimalgröße 42cm x 29,7 (A3) befinden. Das Schild muss im Fahrzeug so aufbewahrt werden, dass es für beide Fahrer leicht erreichbar ist.

53.2.3 Jedes Wettbewerbsfahrzeug muss ein Warndreieck mitführen.

53.3 ZWISCHENFALL AUF EINER SONDERPRÜFUNG

53.3.1 Bei einem Unfall, bei dem dringend ärztliche Hilfe erforderlich ist, gilt Folgendes:

- Der SOS Knopf auf der Notfallkonsole muss so rasch wie möglich gedrückt werden (falls zutreffend).
- Wenn möglich, soll das rote „SOS“ Schild unmittelbar den darauf folgenden Fahrzeugen und jedem eventuell zur Hilfe kommenden Hubschrauber gezeigt werden.
- So rasch wie möglich muss das Warndreieck an gut sichtbarer Stelle, auf der Straßenseite, an der das Fahrzeug steht und in einem Abstand von mindestens 50 m vor dem Wettbewerbsfahrzeug aufgestellt werden, um die nachfolgenden Fahrer zu warnen. Das Gleiche gilt, wenn sich das Fahrzeug neben der Straße befindet.

53.3.2 Jede Mannschaft, der das rote „SOS“ Schild gezeigt wird oder die ein Fahrzeug sieht, das in einen Unfall verwickelt ist und das OK-Schild nicht gezeigt wird, muss sofort und ohne Ausnahme anhalten, um Hilfe zu leisten. Alle nachfolgenden Fahrzeuge müssen ebenfalls anhalten. Das zweite Fahrzeug an der Unfallstelle muss weiterfahren um den nächsten Funkposten zu informieren.

Die nachfolgenden Fahrzeuge müssen die Straße für Einsatzfahrzeuge freihalten. Allen dadurch gestoppten Mannschaften wird eine Zeit gemäß Art. 52 zugewiesen.

53.3.3 Bei einem Unfall, bei dem eine unmittelbare ärztliche Hilfe nicht erforderlich oder ein Fahrzeug auf oder neben der Sonderprüfungsstrecke kurzzeitig oder länger stehengeblieben ist, gilt Folgendes:

- Der OK-Knopf auf der Notfallkonsole muss binnen einer Minute gedrückt werden (falls zutreffend).
- Das grüne OK-Schild muss unverzüglich den nachfolgenden Fahrzeugen und einem eventuell zu Hilfe kommenden Hubschrauber gezeigt werden. Wenn die Mannschaft das Fahrzeug verlässt, muss das „OK“-Schild so aufgestellt werden, dass es für alle folgenden Teilnehmer gut sichtbar ist.
- Das Warndreieck muss an gut sichtbarer Stelle auf der Straßenseite, an der das Fahrzeug steht, und in einem Abstand von mindestens 50 m vor dem Wettbewerbsfahrzeug, aufgestellt werden, um die nachfolgenden Fahrer zu warnen. Das Gleiche gilt, wenn sich das Fahrzeug neben der Straße befindet.

53.3.4 Sollte auf der Anzeige der Notfallkonsole das SOS-, OK- oder Gefahrensignal angezeigt werden, so entspricht dieses Signal der Anzeige der SOS/OK-Tafel oder des roten reflektierenden Dreiecks.

53.3.5 Sollte es, aus welchen Gründen auch immer, nicht möglich sein, die OK/SOS-Tafel in einer der oben genannten Situationen anzuzeigen, kann dies durch eine offensichtliche und klar verständliche Zeichensprache ersetzt werden, die von der Besatzung außerhalb des Fahrzeugs gezeigt wird:

- einen Arm und Daumen nach oben, um "OK" anzuzeigen
- gekreuzte Arme über dem Kopf, um "SOS" anzuzeigen.

53.3.6 Jede Mannschaft, die den v.a. Bestimmungen nicht nachkommt, aber dazu in der Lage wäre, wird vom Rallyeleiter den Stewards gemeldet.

53.3.7 Das Road Book muss eine Seite mit dem Verfahren bei Unfällen enthalten.

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

53.3.9 Aus Sicherheitsgründen kann zur Warnung der Teams vor einer Unfall- oder Ausfallstelle auf einer SP durch den vorgelagerten Streckenposten eine gelbe Flagge oder rotes Warndreieck gezeigt werden, bis die Absicherung gemäß Art. 53.3.3 hergestellt ist.

HINWEIS: Bei Einsatz gelber Flaggen oder Warndreieck erfolgt keine Zeitgutschrift.

53.3.10 Ab dem Verlassen des Service-Parks, auf allen Verbindungsetappen, auf Sonderprüfungen (Shakedown, Freies Training, Qualifying) und im Park Ferme muss das Feuerlöschsystem des Rallyefahrzeuges eingeschaltet sein.

53.4 ZWISCHENFALL AUF EINER SONDERPRÜFUNG MIT EINER PERSON, DIE NICHT FAHRER ODER BEIFAHRER IST
Wenn eine Mannschaft in einen Unfall verwickelt wird, bei dem eine Person verletzt wird, die nicht Fahrer oder Beifahrer ist, muss der Fahrer das Fahrzeug sofort stoppen. Die weiteren Abläufe richten sich nach Artikel 53.3.1.

53.5 VERWENDUNG ROTER FLAGGEN
53.5.1 Elektronische rote Flaggen (wenn zutreffend)
Elektronische rote Flaggen werden in allen Wettbewerbsfahrzeugen eingesetzt. Auf der Notfallkonsole erscheinen eine rote Anzeige und die Mitteilung „RED FLAG“, wenn dies von der „RALLY CONTROL“ (Rallye-Leitung) aktiviert wird. Die Mannschaften müssen unverzüglich die elektronischen roten Flaggen durch Drücken des Knopfes „ACKNOWLEDGE“ bestätigen und sich gemäß Artikel 53.5.3 verhalten.

53.5.2 Rote Flaggen bei den Funkposten
Mit Ausnahme auf Rundkursen wird die rote Flagge den Mannschaften nur auf Anweisung durch den Rallye-Leiter gezeigt. Die Flaggen dürfen nur an den Standorten der Funkposten, die im Road Book eingezeichnet sind, gezeigt werden. Die Funkposten müssen eine auffällige Jacke (Latz) gemäß Anhang H Artikel 5.2.7, mit dem Funkposten-Symbol tragen. Die roten Flaggen werden an allen Funkposten vor der Stelle des Zwischenfalls gezeigt. An jedem Standort eines Funkpostens muss eine rote Flagge bereitgehalten werden (Standorte im Abstand von etwa 5 km).

53.5.3 Bedeutung der roten Flagge
Ein Fahrer muss bei Passieren der roten Flagge und/oder bei Eintreffen einer elektronischen roten Flagge, je nachdem was früher zutrifft, seine Geschwindigkeit sofort herabsetzen und mit dieser verringerten Geschwindigkeit bis zum Ende der Sonderprüfung weiterfahren und den Anweisungen eines jeden Streckenpostens oder Fahrers eines Sicherheitsfahrzeugs folgen.

Jeder Verstoß gegen diese Bestimmungen führt zu einer Bestrafung nach Ermessen der Stewards.

53.5.4 Jede Mannschaft, der die rote Flagge gezeigt wurde, erhält für die Sonderprüfung eine fiktive Zeit gemäß Artikel 52.

53.5.5 Wenn andere Signalsysteme (z.B. Blitzleuchten, Blinkleuchten) bei Super Special Stages verwendet werden, müssen diese in der Veranstaltungsausschreibung detailliert beschrieben werden.

53.5.6 Wenn eine Sonderprüfung unterbrochen oder abgebrochen wurde und die Teams diese Sonderprüfungstrecke befahren müssen, so ist am Start eine rote Flagge zu zeigen, um die Fahrer über die Vorgangsweise zu informieren.

53.5.7 Standorte der roten Flaggen während der Besichtigung
Während der Besichtigung müssen an den Standorten der einzelnen Funkposten Hinweisschilder mit dem Funkposten-Symbol aufgestellt sein. Die Schilder können kleiner sein als die während der Rallye verwendeten, müssen jedoch für die Teams klar sichtbar sein, um beachtet werden zu können.

53.6 SCHIKANE
53.6.1 Eine Schikane kann eingerichtet werden, um eine Situation sicherheitsmäßig zu ändern. Die Teilnehmer müssen eine Abfolge von künstlichen Kurven fahren, die ihre Geschwindigkeit reduzieren sollen.
53.6.2 Jede Schikane muss im Entwurf des Sicherheitsdossiers und im Roadbook angeführt werden und muss mit den in Anhang I definierten Zeichen errichtet werden. Beschilderung und Markierungen, die die vollständige Position der Schikanenelemente zeigen, müssen vor Beginn der Besichtigung errichtet sein.

53.6.3 Ein Sachrichter muss an der Schikane eingesetzt werden, um Verstöße zu melden. Die Einfahrt in die Schikane kann von der linken oder von der rechten Seite erfolgen. Die Schikane besteht aus 3 Hindernissen. Der Abstand zwischen diesen Hindernissen beträgt mindestens 10 Meter. Sollte die Schikane mit Kunststoffschranken errichtet werden, ist das Ende jeder Schikane auf der Fahrbahn durch ein Quadrat von ca. 60 x 60 cm markiert.

Die obligatorische Strecke der Rallye sowie die Schikanen sind im Roadbook durch die Straßenführungspläne definiert. Diese Route und die Straßenführungspläne müssen befolgt werden, auch wenn Teile der Schikane nicht mehr vorhanden sind. Sachrichter werden die Einhaltung der Aufgabe überwachen. Die Namen der Sachrichter werden in einem Bulletin veröffentlicht.

Jede Nichteinhaltung der Schikanenbestimmungen wird durch den Rallyeleiter wie folgt geahndet:

- Umstoßen oder Verschieben der Schranke/des Elementes aus einer Fahrbahnmarkierung: 10 Sekunden Zeitstrafe
- Auslassen einer oder mehrerer Schranken in der Schikane: 30 Sekunden Zeitstrafe
- Nichtbeachtung der Fahrbahnmarkierung: 30 Sekunden Zeitstrafe

53.7 VIRTUELLE SCHIKANE

53.7.1 Eine virtuelle Schikane kann eingerichtet werden, um eine Situation sicherheitsmäßig zu ändern, wenn die Umsetzung einer Schikane gemäß Art. 53.6 eine zusätzliche Gefahr bringen würde. Die Teilnehmer müssen dann kurz ihre Geschwindigkeit auf unter 50 km/h reduzieren, dies gilt innerhalb einer definierten Zone von 150 bis 250 Metern.

53.7.2 Jede virtuelle Schikane muss im Entwurf des Sicherheitsdossiers und im Roadbook angeführt werden und muss mit den in Anhang I definierten Zeichen errichtet werden. Die Beschilderung muss vor Beginn der Besichtigung aufgestellt sein.

53.7.3 Der Veranstalter muss im Besitz einer schriftlichen Bestätigung des Trackingsystem-Anbieters sein, womit nachgewiesen wird, dass das System geeignet ist, die Einhaltung der virtuellen Schikane durch die Teilnehmer zu überwachen. Die Konsole in den Rallyefahrzeugen muss der Besatzung visuell bestätigen, dass in der VS eine Geschwindigkeit von weniger als 50 km/h aufgezeichnet wurde und dass sie wieder beschleunigen können.

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

53.7.5 Jede Geschwindigkeitsüberschreitung in der VS wird wie folgt bestraft:
- 51 bis 55 km/h: 10 Sekunden
- 56 bis 60 km/h: 20 Sekunden
- 61 km/h und mehr: 1 Minute

53.8 SLOW ZONE

53.8.1 Eine Slow Zone kann eingerichtet werden, um eine außergewöhnliche Situation im Zusammenhang mit der öffentlichen Sicherheit zu beheben. Die Teilnehmer müssen dann ihre Geschwindigkeit unter der für die gesamte Slow Zone festgelegten Höchstgeschwindigkeit halten.

53.8.2 Jede Slow Zone muss im Entwurf des Sicherheitsdossiers und im Roadbook angeführt werden und muss mit den in Anhang I definierten Zeichen errichtet werden. Die Beschilderung muss vor Beginn der Besichtigung aufgestellt sein.

53.8.3 Der Veranstalter muss im Besitz einer schriftlichen Bestätigung des Trackingsystem-Anbieters sein, womit nachgewiesen wird, dass das System geeignet ist, die Bewegung der Wettbewerber in der SZ zu überwachen.

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

53.8.5 Für den Fall einer Fehlfunktion des Tracking-Systems wird dringend empfohlen, dass ein Backup-System (Zeitüberwachung oder Zeitstempel-Kameras) die Zeit misst, die ein Bewerber in der SZ verbringt.

53.8.6 Die Geschwindigkeit der Teilnehmer wird alle 100 Meter aufgezeichnet. Jede Geschwindigkeitsüberschreitung wird wie folgt bestraft:
- Von 1 bis 5 km/h: 10 Sekunden pro Feststellung
- 6 bis 10 km/h: 20 Sekunden pro Feststellung
- 11 km/h und mehr: 1 Minute pro Feststellung

54. WIEDERAUFNAHME NACH AUSFALL / RESTART

54.1 RESTART ALLGEMEIN

54.1.1 Sofern in der Veranstaltungsausschreibung nicht anders angegeben, wird jede Crew, die eine Sektion nicht vollständig absolviert hat, zum Start der nächsten Sektion nach einem Übernachtungs-regroup zugelassen, außer sie teilt dem Rallyeleiter schriftlich mittels dem im Road Book dafür vorgesehenen Formular („endgültiges Ausscheiden“) mit, dass sie auf den Re-start verzichtet. Dieses Formular muss so bald wie möglich dem Veranstalter übermittelt werden, falls möglich vor Veröffentlichung der Re-Startliste.

54.1.2 Nachdem der Rallyeleiter über das Ausscheiden informiert worden ist, muss die Mannschaft ihre Zeitkarte abgeben. Wenn die Mannschaft auf einer Sonderprüfung oder einem STOPP-Kontrollpunkt ausscheidet, wird deren SP-Zeit nicht berücksichtigt und Art. 54.2 kommt zur Anwendung.

54.1.3 Falls ein Bewerber die maximal zulässige Verspätung laut Art. 45 dieser Bestimmungen überschreitet, ist es ihm gestattet, nach dem nächstem Übernachtungs-Regroup zu starten. Die Zeitstrafe laut Art. 54.2 gilt ab der Zeitkontrolle, an der der betroffene Bewerber die max. zulässige Verspätung überschritten hat.

54.1.4 Eine Mannschaft, die im Laufe einer Sektion des letzten Tages ausgeschieden ist, wird nicht gewertet.
54.1.5 Eine Mannschaft, die vorsätzlich mit der erkennbaren Absicht, einen Vorteil zu erreichen, ausscheidet, wird von den Stewards bestraft, und diese dürfen auch keinen Re-Start erlauben. Die Stewards können dem betreffenden Bewerber und/oder der Mannschaft Sanktionen laut Art. 11.9 des ISC auferlegen.

54.2 STRAFEN

54.2.1 Für jede Crew mit Re-Start Zeit oder bei einem Verstoß gemäß Art. 51.4.4 (Unterschreiten der Rundenanzahl) werden Zeitstrafen wie folgt vergeben:

Für jede nicht absolvierte Sonderprüfung oder Super Special Stage: 5 Minuten.

54.2.2 Die Strafzeit wird zur schnellsten Zeit der betreffenden Fahrergruppe/Klasse für jede fehlende SP oder Super Special Stage inklusive der SP, auf der die Crew ausgefallen ist, addiert.

54.2.3 Bei Ausfall nach der letzten Sonderprüfung oder Super Special Stage vor einem Übernachtungs-Regroup gilt die letzte Sonderprüfung oder Super Special Stage als nicht absolviert. Wenn eine ausgefallene Mannschaft die schnellste Zeit ihrer Fahrergruppe/Klasse auf dieser letzten Sonderprüfung erreicht hat, wird diese Zeit für die Festlegung ihrer Zeitstrafe herangezogen.

55. REPARATUREN VOR EINEM RE-START

55.1 SERVICE UND ERLAUBTE ZEIT

Jedes Fahrzeug, das eine Etappe nicht in Übereinstimmung mit den vorgenannten Bestimmungen beendet, kann nach Ermessen des Teilnehmers repariert werden. Wenn das Fahrzeug aufgrund eines Unfalls ausgeschieden ist, können die Fahrzeuge vor einer Reperatur direkt in ihren Servicebereich gebracht werden und unter parc ferme Bedingungen warten, bis der Technische Delegierte der FIA oder der Einsatzleiter der Scrutineers die Genehmigung zur Reparatur erteilt oder nicht. Das Fahrzeug muss jedoch vor der nächsten Etappe, spätestens eine Stunde vor dem geplanten Start des ersten Fahrzeuges, in den Übernachtungs-Regroup (parc ferme) gebracht werden.

55.2 ABNAHME REPARIERTER FAHRZEUGE

Das Fahrzeug muss mit der bei der Technischen Abnahme vorgeführten Karosserie, Motor & Plomben ausgestattet sein. Der Bewerber muss bei dem Nach-Abnahmetermin, der vom Veranstalter vorgegeben wird, persönlich anwesend sein.

56. SERVICE – ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

56.1 SERVICEARBEITEN

56.1.1 Ab der ersten Zeitkontrolle dürfen Servicearbeiten an einem Rallyefahrzeug nur in den Serviceparks und wie unter Artikel 60 erlaubt durchgeführt werden. Ausgenommen sind Reparaturen an ausgefallenen Fahrzeugen für einen beabsichtigten Re-Start.
56.1.2 Die Mannschaft 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.

56.2 TEAM & SERVICEBESCHRÄNKUNGEN

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

- in Serviceparks und außenliegenden Servicebereichen(RSA),
- während sich die Fahrzeuge in einer Sammelkontrolle befinden,
- in Tankbereichen,
- in Reifen-Montagebereichen,
- für 1 Teammitglied pro Fahrzeug auf offiziellen Autowaschplätzen,
- wo es gemäß einer Durchführungsbestimmung erlaubt ist,
- auf Sonderprüfungen (ab der gelben Vorankündigung vor der Zeitkontrolle bis zum Stopp-Schild am Ende der Sonderprüfung),
- während die Fahrzeuge in der Medien-Zone stehen,
- wenn die Wettbewerbsfahrzeuge der gemäß Road Book vorgeschriebenen Strecke folgen und dabei die gleiche/n Strecke/n zur gleichen Zeit befahren müssen wie Mannschaftsmitglieder, sofern sie nicht gleichzeitig an der gleichen Stelle anhalten.

56.2.2
a) Das Überreichen von Essen, Getränken, Bekleidung und Informationen (Datenkarten, Road Book, etc.) an die oder von der Mannschaft ist nur erlaubt:

- in Reifenservice Bereichen von/an Personen mit Zutrittsberechtigungen in diese Bereiche;
- in Serviceparks, außenliegenden Servicebereichen, Regroup Zonen oder während die Fahrzeuge in einer Medienzone stehen.

b) Wenn eine Sammelkontrolle neben einem Service-Park eingerichtet ist und während die Mannschaft am Ende einer Straßensektion darauf wartet, einzuchecken, ist es ihr nach Erfüllung ihrer Media-Verpflichtungen erlaubt, zu ihrem Service-Bereich zu gehen.

56.2.3 Sollte ein Fahrzeug nicht mit eigener Kraft vom parc fermé in den Servicebereich gefahren werden können, ist es den Teammitgliedern und/oder den Offiziellen/Funktionären erlaubt, das Fahrzeug an den entsprechenden Serviceplatz zu schieben oder zu ziehen.

57.SERVICEPARKS

57.1 ALLGEMEINES

Während der Rallye soll es einen Haupt-Servicepark geben. Organisatoren können aber mit entsprechender Begründung bei der FIA/AMF um Standortwechsel während der Rallye ansuchen. Jeder Bewerber ist dafür verantwortlich, seinen Service-Bereich mit einer Bodenmatte zu schützen.

57.2 ZEITPLAN FÜR SERVICEPARKS

Der Zeitplan für jedes Fahrzeug im Servicepark richtet sich nach der Strecke der Rallye mit folgendem Vorschlag:

57.2.1 **15 Minuten vor der ersten Sonderprüfung** nach einer Sammelkontrolle über Nacht.
- Technische Überprüfungen können im parc fermé durchgeführt werden.

57.2.2 **30 Minuten zwischen zwei Gruppen von Sonderprüfungen.**
- Beginnend mit einer 3-minütigen technischen Zone, welche auch innerhalb des Regroup sein kann.

57.2.3 **45 Minuten am Ende jeder Sektion vor einer Sammelkontrolle über Nacht**.
- 10 Minuten technische Kontrollen können im parc fermé durchgeführt werden.

57.2.4 **10 Minuten vor dem Ziel der Rallye.**
- Beginnend mit einer 10 minütigen technischen Zone.

57.3 KENNZEICHNUNG DER SERVICEPARKS

Serviceparks sind im Zeit- und Streckenplan der Rallye mit je einer ZK bei der Ein- und Ausfahrt gekennzeichnet (Der Abstand der Zeittafeln von 25 m nach Anhang I kann auf 5 m verringert werden).

57.4 GESCHWINDIGKEIT IN SERVICEPARKS

Die Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge innerhalb eines Serviceparks beträgt höchstens 30 km/h oder weniger, falls dies in der Veranstaltungsausschreibung angeführt ist. Jeder Verstoß gegen diese Geschwindigkeitsbegrenzung führt zu der folgenden Bestrafung durch den Rallyeleiter:

€ 25.- pro km/h über dem Geschwindigkeitslimit.

Jede derartige Anwendung des Reglements durch den Rallyeleiter wird dem betroffenen Teilnehmer mitgeteilt.

57.5 EXTERNE UNTERSTÜTZUNG

Innerhalb des Service-Parks ist es den Offiziellen/Funktionären und/oder Mitgliedern des Teams erlaubt, ein Fahrzeug zu ziehen, zu transportieren oder zu schieben.

57.6 PLAN DER SERVICEPARKS

57.6.1 Der Veranstalter muss innerhalb des Serviceparks für jedes Team eine Servicefläche (definiert durch Länge, Breite und Ort) bereitstellen. Alle Team-Fahrzeuge müssen durch „Service"- oder „Auxiliary"- Schilder gekennzeichnet sein und innerhalb der vorgesehenen Fläche geparkt werden.

57.6.2 Alle Fahrzeuge, welche nicht gänzlich in dem zugeteilten Servicebereich geparkt werden können, müssen auf einem benachbarten Parkplatz mit Zugang zum Servicepark untergebracht werden. Diese Fahrzeuge erhalten „Auxiliary"-Schilder.

57.7 FIA RRSR nicht zutreffend

58. TANK ENTLEEREN / BEFÜLLEN IM SERVICE

Sofern es als Teil der Servicearbeiten notwendig ist, den Tank, die Kraftstoffpumpe, den Kraftstofffilter oder jeden anderen Teil des Kraftstoffkreislaufs auszuwechseln, ist das Entleeren und/oder Wiederauffüllen in einem Servicepark unter den folgenden Bedingungen erlaubt:

- Die Arbeiten werden mit Wissen des Veranstalters durchgeführt;
- Feuerlöscher mit Bedienpersonal sind vom Bewerber zur Verfügung zu stellen;
- es dürfen keine anderen Arbeiten am Fahrzeug durchgeführt werden, während der Kraftstoffkreislauf geöffnet ist und/oder während des Betankens und/oder Entleerens;
- um das Fahrzeug herum wird ein angemessener Sicherheitsabstand vorgesehen;
- es wird nur so viel Kraftstoff nachgefüllt, damit der nächste Tankbereich erreicht werden kann.

59. FLEXI SERVICE

59.1 ALLGEMEINES

Das Flexi-Service von 45 Minuten erlaubt das Entfernen der Wettbewerbsfahrzeuge aus einem parc fermé zum angrenzenden Servicepark mit gemeinsamen Einfahrts- und Ausfahrts-Zeitkontrollen. Etwaige Abweichungen sind in die Veranstaltungsausschreibung aufzunehmen. Technische Überprüfungen von 10 Minuten sind im parc fermé vor dem Flexi-Service und der Sammelkontrolle über Nacht durchzuführen.

59.2 ABLAUF DES FLEXI SERVICE UND ZEITPLÄNE

59.2.1 Zur Durchführung eines 45‘ Flexi-Service fahren die Fahrzeuge in den parc fermé. Die Mannschaften fahren anschließend entweder in den Servicepark ein oder lassen ihr Fahrzeug im parc fermé.

59.2.2 Das Wettbewerbsfahrzeug kann dann durch einen bevollmächtigten Vertreter des Bewerbers nur einmal vom parc fermé zum Service Park und wieder zurück gefahren werden. Hierbei müssen alle Formalitäten in Bezug auf Vorlage der Kontrollkarten und damit zusammenhängende Bestrafungen beachtet werden.

59.2.3 Sollte ein Fahrzeug nicht mit eigener Kraft vom parc fermé in den Servicebereich gefahren werden können, ist es den Teammitgliedern und/oder den Funktionären erlaubt, das Fahrzeug an den entsprechenden Serviceplatz zu schieben oder zu ziehen.

59.2.4 Das Wettbewerbsfahrzeug kann, bevor die 45 Minuten abgelaufen sind, ohne Bestrafung in den parc fermé zurückgebracht werden.

59.2.5 Der Zeitraum, in dem Flexi Service durchgeführt werden kann, liegt im Ermessen des Veranstalters, muss jedoch im Rallye Zeitplan angeführt sein, siehe FIA RRSR App II Art. 4.5.

60. REMOTE SERVICE BEREICHE (RSA)

60.1 ALLGEMEINES

Remote (außenliegende) Service Bereiche können unter folgenden Bedingungen eingerichtet werden:

- Die Bereiche sind durch eine Zeitkontrolle jeweils am Ein- und Ausgang definiert.
- Die Servicezeit darf nicht länger als 15 Minuten pro Fahrzeug sein.
- Erlaubnis zum Wechseln von Reifen, die von einem Servicefahrzeug angeliefert wurden, und andere Servicearbeiten nach diesen RSA-Bestimmungen.
- Kann mit einer 3-minütigen technischen Zone vor der Einfahrts- Zeitkontrolle beginnen.
- Nach der Ausfahrts- Zeitkontrolle der RSA wird eine Reifenmarkierungszone eingerichtet.
- Nur Teammitglieder (lt. diesen RSA Bestimmungen), Offizielle der Rallye und Medienvertreter mit entsprechenden Ausweisen dürfen die RSA betreten.

- Um die öffentliche Wirksamkeit zu erhöhen, wird den Veranstaltern empfohlen, RSA in Innenstädten oder auf öffentlichen Plätzen zu organisieren.

60.2 ANZAHL VON TEAMMITGLIEDERN

60.2.1 In einer RSA können folgende Teammitglieder an ihrem(n) Fahrzeug(en) arbeiten:

- Für ein Fahrzeug: die Mannschaft und bis zu 4 weitere Teammitglieder. Diese Teammitglieder müssen dieselben bleiben, während sich das Fahrzeug innerhalb der RSA befindet.

- Für Bewerber von Prioritätsfahrern oder Bewerber mit mehreren Fahrzeugen: die Mannschaft und bis zu 4 weitere Teammitglieder. Diese Teammitglieder können ausgetauscht werden, während sich die jeweiligen Fahrzeuge innerhalb des Bereichs befinden.

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

60.2.3 Kein Teampersonal, außer wie in Art. 60.2.1/60.2.2/60.3.3 beschrieben, darf sich in diesem Bereich aufhalten.

60.3 ZUGELASSENE AUSRÜSTUNG UND WERKZEUGE

60.3.1 In einem Remote Service Bereich ist folgendes zugelassen:

- Die Benutzung von Wagenhebern, Böcken, Rampen, Radschlüsseln, Drehmomentschlüsseln, Handwerkzeugen und Leitungswasser.
- Die Benutzung von Ausrüstung, Teilen und Werkzeugen, die sich im Wettbewerbsfahrzeug befinden.
- Die Benutzung von batterieversorgten Werkzeugen inklusive jeder notwendigen Beleuchtung.
- Die Befüllung des Fahrzeugs mit Leitungswasser mit den dazu notwendigen Hilfsmitteln.
- Die Verwendung von Bremsentlüftungs- und Fahrzeugreinigungsgeräten / -material.

60.3.2 Bodenmatten müssen verwendet werden.

60.3.3 Es ist erlaubt, ein Wettbewerbsfahrzeug mit einem Computer mittels Kabel zu verbinden, welcher in dem außenliegenden Servicebereich positioniert ist und von einer zusätzlichen Person bedient wird (zusätzlich zu den erlaubten 4 Personen). Diese Person darf weder das Fahrzeug noch Teile, die am Fahrzeug montiert sind, berühren.

60.3.4 Die Montage von Zusatzscheinwerfern am oder im Fahrzeug ist erlaubt. Die Zusatzscheinwerfer, Reifen und die notwendigen Montagewerkzeuge können mit einem Servicefahrzeug zum RSA gebracht werden.

60.3.5 Alle Ausrüstungen oder Teile des Fahrzeuges können in dem RSA verbleiben und nach der Abfahrt des Fahrzeuges entfernt werden.

60.4 RSA SCHILD FÜR SERVICEFAHRZEUG

Pro Wettbewerbsfahrzeug wird ein Fahrzeugschild für Servicefahrzeuge ausgegeben, um Teampersonal, notwendige Ausrüstung und Werkzeug in die RSA zu bringen.

60.5 REIFEN MONTAGE BEREICH (TFA)

In jedem Reifenmontagebereich:

- Muss an der Ein- und Ausfahrt eine Zeitkontrolle errichtet werden.
- Die Sollzeit für den TFA soll 15 Minuten betragen.
- Alle Arbeiten innerhalb des TFA dürfen nur von der Besatzung allein plus zwei Teammitgliedern pro Besatzung durchgeführt werden, jedoch nur mit der Ausrüstung, die an Bord des Wettbewerbsfahrzeugs mitgeführt wird, sowie mit einem Handcomputer, einem zusätzlichen Wagenheber und vier Achsständern, die vom Teammitglied mitgebracht werden können.
- Die Extra Reifen dürfen in einem Service-Fahrzeug zur TFA gebracht werden und von Team-Mitgliedern zur Montage vorbereitet werden.
- Es ist verpflichtend, dass alle Teilnehmerfahrzeuge durch die TFA fahren und im Reifenmarkierungsbereich anhalten, auch wenn die Räder nicht gewechselt werden.
- Eine Reifen-/Rädermarkierungs- und Barcode-Lese-Zone, an der alle Teilnehmerfahrzeuge anhalten müssen, wird am Ausgang jeder TFA errichtet.
- Der Transport der Reifen zur TFA wird in der Veranstaltungsausschreibung spezifiziert.
- Wenn der TFA eine Sammelkontrolle vorausgeht, muss vor der ZK Ausfahrt Sammelkontrolle eine technische Zone von 3 Minuten eingerichtet werden.

61. KRAFTSTOFF - TANKEN UND ABLÄUFE

61.1 STANDORT

61.1.1 Außer wie für den Wechsel eines Kraftstofftanks beschrieben, dürfen die Teilnehmer nur in den ausgewiesenen Tankbereichen (RA) oder an den im Roadbook angegebenen gewerblichen Tankstellen tanken, sofern in der Veranstaltungsausschreibung nicht anders beschrieben.

Die Tankbereiche können sich befinden an:

- der Ausfahrt von Service-Parks
- der Ausfahrt von außenliegenden Servicebereichen
- abgelegenen Orten auf der Rallye-Route.

61.1.2 Jeder Tankbereich ist im Streckenplan und im Road Book anzuführen. Nicht mehr als drei verschiedene RAs zwischen zwei Übernachtungs-regroups von denen eine am Servicepark ist, können geplant werden. So weit möglich und aus Sicherheitsgründen wird den Veranstaltern empfohlen, die Länge der Sektionen so anzupassen, dass außenliegende Tankbereiche vermieden werden. Die FIA / AMF kann die Überarbeitung eines Organisationsplans anfordern, wenn dieser ungerechtfertigte außenliegende Tankbereiche vorsieht.
61.1.3 Die Einfahrt/Ausfahrt eines Tankbereiches ist mit einem Schild mit einem blauen Kanister/Zapfsäule zu kennzeichnen, ausgenommen öffentliche Tankstellen.

61.1.4 Der Veranstalter hat für das Vorhandensein einer Brandschutzvorrichtung und / oder geeigneter Schutzmaßnahmen in jedem Tankbereich zu sorgen (entfällt bei öffentlichen Tankstellen).

61.1.5 Wenn es entlang der Rallyestrecke keine Tankstellen gibt, kann der Veranstalter für die Teilnehmer eine einheitliche Tankgelegenheit mit einer zentralen Kraftstoffzufuhr, in Übereinstimmung mit dem Anhang J, organisieren. Solche Tankpunkte müssen jedoch denselben Sicherheitsvorschriften wie bei Tankbereichen entsprechen.

61.2 ABLAUF IN DEM RA

61.2.1 Innerhalb eines Tankbereiches sind ausschließlich Handlungen, die in direktem Zusammenhang mit dem Nachtanken des Wettbewerbsfahrzeuges stehen, erlaubt.

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

61.2.3 Für den Zutritt zum Tankbereich muss das gesamte an der Betankung beteiligte Personal Kleidung tragen, die ausreichenden Schutz gegen Feuer bietet und mindestens Folgendes umfasst: lange Hosen, langärmeliges Oberteil, geschlossene Schuhe, Handschuhe und eine Balaclava (Sturmhaube).

61.2.4 Der Kraftstofflieferant oder der Veranstalter, der für die Abläufe in dem Tankbereich verantwortlich ist, ist verpflichtet, den Boden mit einer Umwelt-Schutzmatte, die aus einem absorbierenden oberen Teil und einer undurchlässigen unteren Seite besteht, zu schützen. In der Veranstaltungsausschreibung ist anzuführen, falls diese Anforderung an den Bewerber übertragen wird.

61.2.5 Die Verantwortung für das Nachtanken liegt ausschließlich und alleine beim Bewerber.

61.2.6 Während des Nachtankens muss der Motor abgeschaltet werden.

61.2.7 Die Besatzung muss sich während des Betankens außerhalb des Fahrzeugs aufhalten.

61.2.8 Zum ausschließlichen Zweck der Hilfestellung beim Betanken ihres Fahrzeuges haben 2 Teammitglieder Zutritt zum Tankbereich.

61.2.9 Ein Fahrzeug darf ohne Strafe aus dem RA durch die Besatzung, die beiden Teammitglieder und / oder Offizielle geschoben werden.

61.3 ABLAUF AN TANKSTELLEN

61.3.1 Die Mannschaft darf handelsüblichen Pumpenkraftstoff aus Pumpen und bereitgestellten Kanistern/Fässern bei öffentlichen Tankstellen oder an vom Veranstalter im Road Book angegebenen Verteilungspunkten verwenden. Dieser Kraftstoff ist unmittelbar in den Tank des Wettbewerbsfahrzeuges einzufüllen.

61.3.2 Die Mannschaft darf lediglich die Ausrüstung an Bord und nur die Pumpen und bereitgestellten Kanister/Fässer ohne externe physische Unterstützung (fremde Hilfe) verwenden.

61.3.3 Fahrzeuge mit FIA Tank-Kupplungen, die Kraftstoff auf öffentlichen Tankstellen aufnehmen möchten, müssen den Adapter im Fahrzeug mitführen und bei der technischen Abnahme vorweisen.

61.3.4 Im nationalen Bereich der AMF sind Sicherheitstanks für Fahrzeuggruppen A/N und R mit einer gültigen Homologation (ausgenommen Fahrzeuge auf der 8 Jahresliste der FIA) verpflichtend vorgeschrieben. Für nationale Fahrzeuggruppen HA/HN/M1 sowie Fahrzeuge auf der FIA 8 Jahresliste ist auch weiterhin kein Sicherheitstank vorgeschrieben. Fahrzeuge der Kategorie Kitcars und OPEN N benötigen ab der Saison 2023 einen FIA Sicherheitstank.

Hinweis: Bei FIA Veranstaltungen bzw. auch internationalen Rallyes gelten aber auch bezüglich Sicherheitstanks die aktuellen Bestimmungen des Anhang J.

61.4 LADEN VON ELEKTRISCH BETRIEBENEN FAHRZEUGEN

Das Laden der Batterien von elektrisch betriebenen Wettbewerbsfahrzeugen ist während der Zeit erlaubt, in der sich diese im Service-Park, in einem außenliegenden Servicebereich, in einer Sammelkontrolle oder in einer Sammelkontrolle über Nacht befinden. Darüber hinaus können in der Veranstaltungsausschreibung weitere Ladeörtlichkeiten (Charging Points) festgelegt werden. An den Charging points auf den Verbindungsetappen dürfen sich maximal drei Teammitglieder bei dem Fahrzeug aufhalten, wobei maximal zwei den Ladevorgang am Fahrzeug durchführen dürfen. Während des Ladevorganges sind ausschließlich Handlungen der Teammitglieder, die in direktem Zusammenhang mit dem elektrischen Laden des Wettbewerbsfahrzeuges stehen, erlaubt.

62. KRAFTSTOFFE

Hinweis: Kraftstoffe müssen den aktuellen Spezifikationen nach FIA-Anhang J, Artikel 252-9 entsprechen. Bioethanol E85 nach ÖNORM C 1114 ist nicht mehr als „handelsüblicher Treibstoff“ im österr. Rallyesport zugelassen. Fahrzeuge, die mit Alternativkraftstoffen (das sind andere als Benzin oder Diesel) oder elektrischer Energie betrieben werden, müssen dem entsprechenden AMF-Reglement entsprechen.

63. PARC FERMÉ BESTIMMUNGEN

63.1 ANWENDUNG

Die Fahrzeuge unterliegen den parc fermé Bestimmungen:

63.1.1 Vom Zeitpunkt der Einfahrt in eine Sammelkontrolle bis sie diese verlassen.

63.1.2 Vom Zeitpunkt der Einfahrt und/oder Check-in in eine Kontrollzone bis zum Verlassen derselben.

63.1.3 Ab dem Ende des Wettbewerbsteils der Rallye bis zur Öffnung des parc fermé nach Bestätigung durch die Stewards.

63.2 ZULÄSSIGES PERSONAL IM PARC FERMÉ

63.2.1 Nach Abstellen des Fahrzeugs im parc fermé müssen die Fahrer den Motor abstellen und den parc fermé sofort verlassen. Außer den Funktionären und Offiziellen der Rallye, die eine entsprechende Aufgabe ausüben, darf sich niemand im parc fermé aufhalten.

63.2.2 Die Mannschaften dürfen den parc fermé 10 Minuten vor ihrer Startzeit betreten.

63.3 SCHIEBEN EINES FAHRZEUGES IM PARC FERMÉ

Nur den diensthabenden Funktionären / Offiziellen im parc fermé und/oder den Mannschaftsmitgliedern ist es erlaubt, ein Wettbewerbsfahrzeug innerhalb eines parc fermé zu schieben oder zu ziehen.

63.4 FAHRZEUGABDECKUNGEN

Fahrzeugabdeckungen dürfen nicht verwendet werden.

63.5 REPARATUREN IM PARC FERMÉ

63.5.1 Wenn die Scrutineers den Zustand eines Fahrzeugs für derart schlecht befinden, dass die Sicherheit beeinträchtigt ist, kann das Fahrzeug mit Erlaubnis des FIA Technical Delegate / Einsatzleiters der Scrutineers und im Beisein eines Scrutineers im parc fermé repariert werden. Einem Teammitglied ist es erlaubt, in Übereinstimmung mit dem Anhang J Reparaturen durchzuführen oder FIA homologierte Sicherheitselemente auszutauschen, welche in einer FIA Technik Liste angeführt und im Fahrzeug montiert sind (z.B. Sitzgurte, Feuerlöscher…).

63.5.2 Nur aus Sicherheitsgründen dürfen die Mannschaft und bis zu 3 weitere Teammitglieder unter Aufsicht eines zuständigen Funktionärs oder Scrutineers neue Scheiben einbauen, vorausgesetzt die vorherige Zustimmung durch den Rallyeleiter liegt vor.

63.5.3 Wenn die Reparaturen nicht vor der vorgesehenen Restartzeit der Mannschaft abgeschlossen sind, erhält sie nach der Reparatur eine neue Startzeit. Die Bestrafung hierfür beträgt 1 Minute pro Minute oder den Bruchteil einer Minute, darf jedoch die maximal zulässige Verspätung nach den dafür relevanten Regelungen nicht überschreiten.

63.6 FIA-RRSR nicht zutreffend

63.7 PARC FERMÉ NACH DEM ENDE DER RALLYE

Tracking Systeme und Onboard-Kameras der Veranstalter oder des Promotors können nur mit Zustimmung des FIA Technical Delegate/Einsatzleiters der Scrutineers und unter Aufsicht eines Funktionärs im parc ferme demontiert werden.

63.8 LADEN VON ELEKTRISCH BETRIEBENEN FAHRZEUGEN IM PARC FERME

In den Bereichen der Sammelkontrollen und der Sammelkontrolle über Nacht werden zum Laden elektrisch betriebener Fahrzeuge „Ladebereiche“ eingerichtet. Die Ladezeit wird durch die vorgegebene Aufenthaltszeit in der Sammelkontrolle begrenzt, darf jedoch maximal eine Stunde betragen. Maximal zwei Teammitglieder dürfen sich zur Durchführung des Ladevorganges im parc ferme Bereich aufhalten. Innerhalb eines Ladebereichs sind ausschließlich Handlungen, die in direktem Zusammenhang mit dem elektrischen Laden des Wettbewerbsfahrzeuges stehen, erlaubt.

64. RALLYE-ERGEBNISSE

64.1 ERSTELLUNG DER ERGEBNISSE

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

64.2 VERÖFFENTLICHUNG DER ERGEBNISSE

Die zu veröffentlichenden Ergebnisse während der Rallye sind wie folgt:

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

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

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

64.2.4 Offizielle Ergebnisse: Ergebnisse, die von den Stewards bestätigt wurden.

64.2.5 Bei einer Verspätung des Aushangs der Startliste und/oder der vorläufigen Ergebnisse muss die neue Aushangzeit durch eine Mitteilung des Rallyeleiters an der/den offiziellen Aushangtafel(n) veröffentlicht werden.

64.2.6 Alle offiziellen Endergebnisse sind entsprechend den aktuellen AMF Meisterschaftstexten zu veröffentlichen. Die endgültige Wertung der AMF-Bewerbe obliegt der AMF unter Berücksichtigung der Meisterschaftstexte.

64.2.7 Protokolle & Schlussbericht

Nach Ende der Veranstaltung müssen die Protokolle und der Schlussbericht umgehend, längstens jedoch innerhalb von 8 Tagen, an die AMF übermittelt werden. Die Veranstaltungsergebnisse sind spätestens am Folgetag zur Auswertung an die AMF zu senden.

64.3 GLEICHSTAND IN EINER ETAPPE ODER MEISTERSCHAFTSRALLYE

Im Falle eines Gleichstandes in einer Rallye wird der Teilnehmer zum Sieger erklärt, der die beste Zeit auf der ersten Sonderprüfung, die keine Super-Specialstage ist, erzielt. Reicht dies nicht aus, werden die Zeiten der zweiten, dritten, vierten usw. Sonderprüfung herangezogen. Dieses Prinzip kann zu jeder Zeit während der Rallye angewendet werden.

64.4 BEKANNTGABE VON ERGEBNISSEN

Es ist verboten, mit Teilergebnissen einer Etappe zu werben und diese zu veröffentlichen. Die Teilnehmer können jedoch in Presseinformationen einen „Etappensieg“ veröffentlichen, vorausgesetzt, es wird dadurch nicht der Eindruck erweckt, es handle sich um das Endergebnis der gesamten Rallye.

65. PROTESTE UND BERUFUNGEN

65.1 EINLEGUNG EINES PROTESTES / EINER BERUFUNG

Alle Proteste und/oder Berufungen müssen gemäß den Bestimmungen der Artikel 13 und 15 des International Sporting Code (ISC) bzw. des Nationalen Sportgesetzes der AMF (NSG) und, wo anwendbar, entsprechend der FIA Rechts- und Disziplinar-Bestimmungen eingereicht werden.

65.2 PROTESTGEBÜHR

65.2.1 Die AMF Protestgebühr beträgt € 300,- (nationale Rallyes) und €1.000,- (internationale Rallyes) (oder den Gegenwert in US-Dollar zum Tageskurs) und muss in bar bezahlt oder per Überweisung erlegt werden.

65.2.2 Wenn die Zahlung per Banküberweisung erfolgt, muss dem Protest ein Zahlungsnachweis beigefügt werden. Geschieht dies nicht oder sind die Stewards der Ansicht, dass der Zahlungsnachweis nicht zufriedenstellend ist, ist der Protest nicht zulässig.

65.2.3 FIA RRSR nicht zutreffend

65.2.4 Wird dem Protest stattgegeben oder gemäß Artikel 13.10.2 ISC als teilweise begründet beurteilt, wird die Gebühr von der AMF/FIA nach Erhalt der entsprechenden Entscheidung der Stewards zurückgegeben.
65.2.5 Wenn der Antrag auf Wiederaufnahme gemäß Art. 14.4.3 des ISC/NSG bestätigt wird, wird die Kaution von der FIA/AMF nach Erhalt der Entscheidung der zuständigen Stewards zurückgegeben, sofern nicht Fairnessgründe dagegen sprechen.

65.3 KOSTENVORSCHUSS
65.3.1 Wenn ein Protest die Demontage und Montage eines klar bezeichneten Teils des Fahrzeugs erfordert, muss die Höhe eines Demontagekostenvorschusses von den Stewards gemäß Art. 13.4.3 des Internationalen Sportgesetzes festgelegt werden.

65.3.2 AUFTEILUNG DER KOSTEN
Die Kosten für die Arbeiten und den Transport des Fahrzeugs gehen zu Lasten des Protestierenden, wenn der Protest unbegründet ist, oder zu Lasten des Teilnehmers, gegen den der Protest eingelegt wurde, wenn ihm stattgegeben wird. Wird dem Protest teilweise stattgegeben, so kann der Demontagekostenvorschuss in Teilen zurückerstattet werden.

Ist der Protest unbegründet und sind die durch den Protest entstandenen Kosten (technische Überprüfung, Transport usw.) höher als der Betrag des Demontagekostenvorschusses, so ist die Differenz vom Protestierenden zu tragen. Sind die Kosten dagegen geringer, wird der Differenzbetrag zurückerstattet.

65.4 BERUFUNGEN
Eine Information über die nationalen Berufungsgebühren muss in der Veranstaltungsausschreibung aufgeführt sein. Die Gebühr für eine internationale Berufung wird von der FIA jährlich veröffentlicht. Die AMF-Berufungsgebühr beträgt € 900.- (nationale Rallyes).

66. RALLYE SIEGEREHRUNGEN

66.1 PODIUMSZEREMONIE
Der Wettbewerbsteil der Rallye endet an der „Zielzeitkontrolle IN“.

66.2 SIEGEREHRUNG
Die Preise für alle Bewerber/Mannschaften werden auf der Zielrampe ausgegeben, ausgenommen die für die Erst-, Zweit- und Drittplatzierten. Für diese drei Mannschaften wird ein „olympisches“ Podium verwendet. Wenn ein Veranstalter dies möchte, kann an dem gleichen Abend eine Zusammenkunft gesellschaftlicher Art mit Vertretern eines Sponsors oder einer Behörde stattfinden. Wenn die Anwesenheit der Mannschaften erwartet wird, muss dies in der Veranstaltungsausschreibung aufgeführt sein.

66.3 ANWESENHEITSPFLICHT
Die persönliche Anwesenheit der Preisträger bei der Siegerehrung ist in jedem Fall verpflichtend. Bei Nichterscheinen verfällt der Preis und wird nicht zugesandt. Darüber hinaus erfolgt eine Meldung an das Sportgericht der AMF bzw. an die zuständige ASN.

67-68. FIA RRSR nicht zutreffend

ANHANG 1: KONTROLLSTELLENSCHILDER

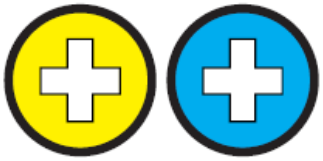
Mindestdurchmesser der Kontrollschilder im AMF-Bereich = 50 cm.

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

RADIO POINT ***POINT RADIO***	←100 m→			
MEDICAL VEHICLE POINT ***VEHICULE MEDICAL***	←100 m→			
CHICANE ***CHICANE***	or		Signs at the entrance to the chicane *Panneaux placés à l'entrée de la chicane*	
VIRTUAL CHICANE ***CHICANE VIRTUELLE***	VC 300 m ←100 m→	VC 200 m ←100 m→ VC 100 m ←100 m→ VC 50 km/h ←150-250 m→		
SLOW ZONE ***ZONE DE RALENTISSEMENT***	SZ 300 m ←100 m→	SZ 200 m ←100 m→ SZ 100 m ←100 m→ SZ 30 km/h or SZ 50 km/h or SZ 70 km/h ←500-1000 m→		

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

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

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

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

ANHANG 2

FIA ANHANG V – REIFENHOMOLOGATION

Das Folgende gilt für:
- FIA World Rally Championship
- FIA Regional Rally Championship
- FIA International Series (Rally)

Liste der homologierten Asphaltreifen:
- Die Liste der homologierten Reifen ist auf der FIA-website unter dem Abschnitt „Regulations“ verfügbar.

Mindestens zwei Wochen vor Beginn einer Rallye muss der Reifenlieferant der FIA eine Zeichnung (oder Zeichnungen) des/der bei einer Rallye zu verwendenden Laufflächenmusters vorlegen, um die FIA Homologation zu erhalten.

A. BESTIMMUNGEN FÜR ASPHALTREIFEN

1. 4WD FAHRZEUGE IM WORLD RALLY CHAMPIONSHIP

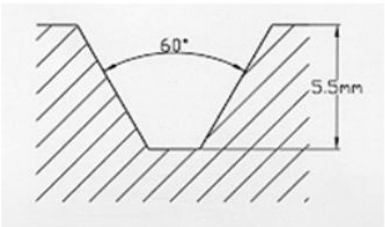
Für 4WD-Fahrzeuge im World Rally Championship müssen die Reifen dem Art. 13.2 der FIA WORLD RALLY CHAMPIONSHIP-Vorschriften entsprechen (Liste Nr. 1 für WRC-Fahrzeuge, Liste Nr. 2 für alle anderen 4WD-Fahrzeuge).

2. ANDERE FAHRZEUGE

Homologation (Laufflächenmuster und Größe)
2.1 Alle angeführten Reifen müssen die geltenden gesetzlichen Anforderungen erfüllen, um bei Motorsportwettbewerben verwendet zu werden.
2.2 Das Laufflächenmuster muss geformt (gegossen) sein.
2.3 Kontrollbereich:

Largeur de jante/assemblage pneu *Width of rim/tyre assembly*	Longueur x Largeur *Length x Width (mm x mm)*	Surface (mm²)	Taux de 17% *17% rate (mm²)*	Taux de 21,5% *21,5% rate (mm²)*	Taux de 27,5% *27,5% rate (mm²)*
8.5" à/*to* 9"	170 x 140	23800	4046	4998	6545
8" à/*to* 8.5"	161 x 140	22540	3832	4733	6199
7.5" à/*to* 8"	148 x 140	20720	3522	4351	5698
7" à/*to* 7.5"	142 x 140	19880	3380	4175	5467
6.5" à/*to* 7"	133 x 140	18620	3165	3910	5121
inférieur à 6.5" *narrower than 6.5"*	124 x 140	17360	2951	3646	4774

2.4 Im Kontrollbereich muss die Oberfläche, die von mindestens 5,5 mm tiefen Rillen mit einem maximalen Winkel von 60° zwischen den Blöcken im Schnitt (Diagramm) und 2 mm Breite eingenommen wird, mindestens 17 % der Gesamtfläche betragen.



2.5 Im Kontrollbereich muss die von mindestens 1,8 mm tiefen Rillen eingenommene Oberfläche mit einem maximalen Winkel von 60° zwischen den Blöcken im Querschnitt (Diagramm) und einer Breite von 2 mm mindestens 21,5 % der Gesamtfläche einnehmen.
2.6 Im Kontrollbereich muss die Summe der Breite der von einer radialen Linie getroffenen Rillen mindestens 16 mm betragen.

2.7 Die Brückenblöcke und Lamellen müssen als Teil des Laufflächenmusters betrachtet werden, wenn sie weniger als 2 mm breit sind.
2.8 Mindestens 2 Umfangslinien / Minimale Gesamtbreite der Umfangslinien = 12 mm.
2.9 Während der Rallye darf die Laufflächentiefe der am Auto montierten Reifen über mindestens drei Viertel des Laufflächenmusters nicht weniger als 1,6 mm betragen. Der Reifenhersteller muss sichtbare Kontrollmarkierungen anbringen.
2.10 Jeder Reifen muss eine spezifische dauerhaft angebrachte Barcode-Nummer haben, die von einem zugelassenen FIA-Barcode-Lieferanten bereitgestellt wird.

B. BESTIMMUNGEN FÜR REGENREIFEN (NUR 18“ FELGEN)

- Im Kontrollbereich muss die Oberfläche, die von mindestens 5,5 mm tiefen Rillen mit einem maximalen Winkel von 60° zwischen den Blöcken im Querschnitt (Diagramm) und einer Breite von 2 mm eingenommen wird, mindestens 27,5 % der Gesamtfläche einnehmen.

- Im Kontrollbereich muss die Summe der Breite der von einer radialen Linie getroffenen Rillen mindestens 16 mm betragen

- Im Kontrollbereich muss die Summe der Breite der Rillen, denen eine Umgehungslinie begegnet, mindestens 4 mm betragen.

- Mindestens 2 Umfangslinien / Minimale Gesamtbreite der Umfangslinien = 12 mm

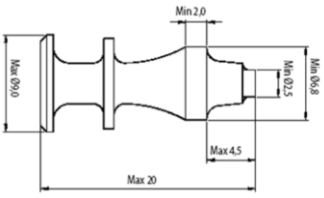
- Zu allen Zeiten während der Rallye darf die Laufflächentiefe der am Auto montierten Reifen über mindestens drei Viertel des Laufmusters nicht weniger als 1,6 mm betragen

- Jeder Reifen muss eine spezifische dauerhaft geformte Barcode-Nummer haben, die von einem zugelassenen FIA-Barcode-Lieferanten bereitgestellt wird.

C. BESTIMMUNGEN FÜR SCHNEEREIFEN

- Schneereifen bedürfen keiner Reifenzulassung (außer WRC-Liste Nr. 1 und Liste Nr. 2): Die Rillenrate muss mehr als 25 % betragen (siehe Absatz A Art. 2.3).

  7“ x 15“ Felgen
  Die Spikeabmessungen für Eisreifen, die auf einer 7" x 15" Felge montiert sind, sind wie folgt:



Während der Veranstaltung können Reifen mit Spikes verwendet werden. Sie müssen den folgenden Vorschriften entsprechen:
- Die Spikes müssen fest, zylindrisch und gerade abgeschnitten sein
- Der Querschnitt der Spikes muss an jedem Punkt einen vollen Kreis bilden
- Der Spike darf an keiner Stelle röhrenförmig sein
- Der Körper des Spikes muss homogen sein und darf unter keinen Umständen ein Rohr oder ein Loch bilden.
- Der maximale Durchmesser des Flansches beträgt 9 Millimeter
- Der Mindestdurchmesser des Metallkerns in der Mitte des Spikes beträgt 2,5 Millimeter. Er muss zylindrisch, homogen und gerade abgeschnitten sein
- Die Länge des Spikes ist auf 20 Millimeter begrenzt
- Das Gewicht des Spikes ist auf 4 Gramm begrenzt
- Die Spikes müssen von außen in den Reifen montiert werden

- Die Anzahl der Spikes darf 20 pro Dezimeter des Radumfangs nicht überschreiten.

Die Messung wird mit einem Muster an einem nicht zusammengedrückten Teil des Reifens durchgeführt. Die Länge des Musters beträgt 30 cm, und innerhalb des Musters dürfen sich nicht mehr als 60 Spikes befinden.
Wenn die Anzahl der Spikes in einem 30-cm-Abschnitt mehr als 60 beträgt, wird im nächsten 30-cm-Abschnitt eine weitere Prüfung durchgeführt, und die Gesamtzahl der Spikes in beiden Abschnitten muss maximal 120 betragen.

8“ x 18“ Felgen

Die Spikeabmessungen für Schneereifen, die auf einer 8" x 18" Felge montiert sind, müssen Folgendem entsprechen:
- Nur die zylindrischen Einzelspikes, die durch die Außenseite der Lauffläche eingeführt werden, sind zulässig. Sie dürfen auf keinen Fall durch die Lauffläche gehen.

Folgendes muss unbedingt eingehalten werden:
- maximaler Basisdurchmesser: 6,5 mm, Toleranz inklusive. Gewicht: 2 gr;
- Spikeüberstand über die Oberfläche des neuen Reifens hinaus: maximal 2 mm;
- Gesamtspikehöhe: 15 mm. Toleranz max. 0,5 mm;
- Gleichmäßige Verteilung über die Reifenoberfläche
- die Anzahl der Spikes darf 10 pro Dezimeter des Radumfangs nicht überschreiten, mit einem zentralen Band von 47 mm, das frei bleiben muss.
- manuelle oder mechanisch abnehmbare Spikes sind verboten.

D. BESTIMMUNGEN FÜR SCHOTTERREIFEN

- Schotterreifen bedürfen keiner Reifenhomologation (mit Ausnahme der WRC-Liste Nr. 1 und der Liste Nr. 2): Die Rillenrate muss mehr als 25 % betragen (siehe Absatz A Art. 2.3).