

**DMSB - RALLYCROSS – Reglement 2007**

*(Gültig ab 1.1.2007)*

*Änderungen gegenüber den Bestimmungen des Vorjahres sind kursiv gedruckt.*

**Stand: 27. November 2006**

Rallycross-Veranstaltungen werden nach dem DMSB-Veranstaltungsreglement, dem DMSB-Rallycross-Reglement sowie den DMSB-Lizenzbestimmungen durchgeführt. Für DMSB-Prädikate gelten zusätzlich die Allgemeinen und Besonderen Bestimmungen des jeweiligen Prädikats.

**INHALTSVERZEICHNIS**

Art. 1	Definition
Art. 2	Zugelassene Fahrzeuge
Art. 3	Zulassungsvoraussetzungen für das Fahrzeug
Art. 4	Lizenzen
Art. 5	Nennungen, Dokumentenprüfung und Technische Abnahme
Art. 6	Training und Fahrerbesprechung
Art. 7	Qualifikationsläufe
Art. 8	Finalläufe und Superfinale
Art. 9	Fahrvorschriften
Art. 10	Beendigung der Läufe und Abbruch
Art. 11	Parc Fermé
Art. 12	Wertungsstrafen
Art. 13	Wertungsverlust und Wertungsausschluss
Art. 14	Abweichende Regelungen, Ermessensentscheidung
Art. 15	Sicherheitsbestimmungen
Art. 16	Prädikatsbestimmungen

### Art. 1 - Definition

Rallycross-Rennen sind Wettbewerbe, die auf einem flachen bis hügeligen Rundkurs auf befestigter und unbefestigter Fahrbahn ausgetragen werden. In Ausnahmefällen werden *diese Wettbewerbe* auch auf Off-Road-Rennstrecken mit unbefestigter *Fahrbahn oder auf der befestigten Rennstrecke Gröndautalring* ausgetragen werden.

Rallycross-Wettbewerbe werden als NEAFP-Veranstaltungen (National Event with Authorized Foreign Participation) ausgeschrieben, sofern es sich um Prädikatsläufe zur Deutschen Rallycross-Meisterschaft handelt. Alle anderen Rallycross-*Veranstaltungen* können auch als Nationale A-Wettbewerbe ausgeschrieben werden.

### Art. 2 - Zugelassene Fahrzeuge

**Division 1:** Tourenwagen der Gruppe A und DA gemäß Anhang J zum ISG mit den erlaubten Änderungen der Division 1 in Artikel 279 als auch den DMSB-Bestimmungen (siehe Texte in der deutschen Übersetzung des Art. 279) sowie Gruppe H gemäß DMSB-Bestimmungen beschränkt auf Fahrzeuge mit Aufladung und/oder 4-Rad-Antrieb. Für Fahrzeuge der DMSB-Gruppe H gelten zusätzlich die Reifenbestimmungen gemäß Art. 279.1.4.

**Division 1 A** Tourenwagen homologiert in Gruppe A / DA mit *2-Rad-Antrieb* und Saugmotor, gem. den Technischen Bestimmungen für die Division 1 A in Artikel 279 im Anhang J zum ISG. Der Hubraum für die Fahrzeuge der Division 1 A ist auf 1600 ccm begrenzt.

**Division 4:** 1. Zweiradgetriebene Produktionswagen der Gruppe N und DN gemäß Anhang J zum ISG (Art.251-254) inkl. dessen Rallye-Bestimmungen mit den erlaubten Änderungen der Division 2 im Artikel 279 des Anhang J jedoch ohne Hubraumbeschränkung.  
2. *Fahrzeuge Division Rallycross Cup:*

*Tourenwagen der Gruppe A mit Hinterradantrieb und Saugmotor in Übereinstimmung gemäß Anhang J, Gruppe A (Artikel 251 bis 255), Modifizierungen gemäß Anhang J (Artikel 279.2 und 279.3 sind erlaubt. Die Fahrzeuge sind komplett geschlossene Tourenwagen. Der Hubraum ist auf 2000 ccm begrenzt.*

3. Fahrzeuge der Gruppe H gemäß DMSB-Bestimmungen, jedoch beschränkt auf Fahrzeuge ohne Aufladung und ohne 4-Rad-Antrieb.

Für Fahrzeuge der DMSB-Gruppe H gelten zusätzlich die Reifenbestimmungen gemäß Art. 279.1.4.

**Division 5:** Zweiradgetriebene Produktionswagen mit gültiger oder abgelaufener Homologation in der Gruppe N oder DN bis max. 1400 cm<sup>3</sup>, ohne Aufladung, gemäß Anhang J (Art. 251-254) inkl. dessen Rallye-Bestimmungen sowie Art. 279 der Division 2 gemäß Artikel 279 im Anhang J zum ISG.

Eine Teilnahme in der Division 5 ist auch für Fahrer mit Juniorlizenz möglich.

### Art. 3 - Zulassungsvoraussetzungen für das Fahrzeug

Das genannte Fahrzeug muss folgende Zulassungsvoraussetzungen erfüllen:

- a. DMSB-Wagenpass oder entsprechendes ASN-Dokument (FIA-anerkannter nationaler Sportverband) oder Zulassung zum öffentlichen Straßenverkehr
- b. Übereinstimmung mit den gültigen Technischen Bestimmungen des DMSB
- c. Übereinstimmung mit den Lärmschutz- und Abgasvorschriften
- d. Übereinstimmung mit den Werbebestimmungen der FIA/DMSB, des Veranstalters und der Serienausschreiber. Für die Veranstalterwerbung ist dem Veranstalter ein Streifen von 50 cm Länge und 12 cm Höhe oberhalb und unterhalb der Startnummern sowie maximal 2 weitere Flächen gleicher Größe an beliebiger Stelle am Fahrzeug zur Verfügung zu stellen
- e. Fahrzeuge, die dem Ansehen des Motorsports schaden, können von der Veranstaltung ausgeschlossen werden

**Art. 4 - Lizenzen**

Zur Teilnahme an Rallycross-Wettbewerben ist mindestens die *Nationale DMSB-Lizenz* erforderlich. In der Division 5 sind auch Fahrer/Innen mit einer DMSB-Junioren-Lizenz startberechtigt. Fahrer/innen mit einer Internationalen oder Nationalen Lizenz eines ausländischen ASN mit Auslands-Startberechtigung sind ebenfalls zur Teilnahme berechtigt.

**Art. 5 - Nennungen, Dokumentenprüfung und Technische Abnahme**

Die Dokumentenprüfung und Technische Abnahme sind unter Beachtung des DMSB Veranstaltungsreglements (siehe DMSB-Automobilsport-Handbuch) durchzuführen.

Jeder Teilnehmer muss ein vollständig und leserlich ausgefülltes Nennungsformular, bis zum Nennungsschluss vorliegend, an den Veranstalter senden.

Bei gefaxten Nennungen ist die Originalnennung gleichzeitig per Post nachzureichen.

Durch die schriftliche Bestätigung der Nennung kommt der Vertrag zwischen Veranstalter und Teilnehmer zustande.

Das in der Ausschreibung angegebene Nenngeld ist der Nennung beizufügen.

Es kann ein erhöhtes Nenngeld oder eine Vertragsstrafe für das Nichtanbringen oder Entfernen der Veranstalterwerbung vom Veranstalter festgesetzt werden.

Bis 30 Minuten vor dem 1. Training kann der genannte Fahrer auch noch nach Nennungsschluss ausgetauscht werden. Der Ersatzfahrer hat dann, anstelle des ursprünglich genannten Fahrers, die Nennung zu unterzeichnen und zur Dokumentenprüfung zu erscheinen.

Ein Austausch des Bewerbers/Sponsors oder des Fahrzeugs und jede Umstufung sind nach Nennungsschluss ausgeschlossen. Hiervon ausgenommen sind Fahrzeugfalscheinstufungen oder Klassenzusammenlegungen seitens des Veranstalters.

Es ist nur ein Fahrer pro Fahrzeug zugelassen.

Kann ein Bewerber seiner Teilnahmeverpflichtung nicht nachkommen, hat er sofort den Veranstalter zu benachrichtigen. Verstöße werden dem DMSB gemeldet.

**Art. 6 - Training**

Die Rennstrecke darf während der offiziellen Trainingszeiten nur mit dem genannten Fahrzeug und nur von dem für das Fahrzeug genannten Fahrer befahren werden.

Das Training besteht aus einem freien Training und einem offiziellen Zeittraining.

Das freie Training besteht aus zwei Teilen, jeder Teil mit drei Runden.

Zwischen den beiden Teilen des freien Trainings findet die Fahrerbesprechung statt. Die Teilnahme an der Fahrerbesprechung vom Anfang bis zum Ende ist Pflicht. Der Veranstalter hat eine Anwesenheitsliste zu führen. In der Fahrerbesprechung werden die Fahrer über den Startmodus, den Rennablauf und evtl. Besonderheiten der Veranstaltung informiert.

Ein Verstoß gegen die Teilnahmepflicht wird gem. DMSB-Veranstaltungs-Reglement, Art. 18, mit einem Bußgeld von € 150,00 durch den Veranstalter geahndet.

Das offizielle Zeittraining besteht aus mindestens 3 und höchstens 5 Runden.

Wer im offiziellen Zeittraining nicht mindestens eine gezeitete Runde gefahren ist, kann zum ersten Qualifikationslauf mit Genehmigung des Rennleiters am Ende des Feldes aufgestellt werden. Trifft dies für mehrere Teilnehmer einer Division zu, werden sie am Ende des Feldes in Reihenfolge ihrer Startnummern (aufsteigend) aufgestellt.

**Art. 7 - Qualifikationsläufe**

- Es werden drei Qualifikationsläufe mit höchstens sechs Fahrzeugen pro Startgruppe durchgeführt. Dabei werden die Fahrzeuge nebeneinander an der Startlinie aufgestellt. Es ist zulässig, dass alle Divisionen die Qualifikationsläufe als gemeinsame Gruppe fahren können, beginnend mit den langsamsten Zeiten aus dem offiziellen Zeittraining. Jede Startgruppe enthält mindestens vier Fahrzeuge mit Ausnahme der letzten beiden Startgruppen. Die verbleibenden Fahrzeuge der letzten beiden Startgruppen werden wie folgt aufgeteilt:

<b>10 Fahrzeuge</b>	vorletzte Gruppe: 2-4-6-8-10	letzte Gruppe: 1-3-5-7-9
<b>9 Fahrzeuge</b>	vorletzte Gruppe: 2-4-6-8-9	letzte Gruppe: 1-3-5-7
<b>8 Fahrzeuge</b>	vorletzte Gruppe: 2-4-6-8-	letzte Gruppe: 1-3-5-7
<b>7 Fahrzeuge</b>	vorletzte Gruppe: 2-4-6-7	letzte Gruppe: 1-3-5
<b>6 Fahrzeuge</b>	vorletzte Gruppe: 2-4-6	letzte Gruppe: 1-3-5
<b>5 Fahrzeuge</b>	2-4-5	1-3

- Der 1. Qualifikationslauf wird nach den Zeiten des offiziellen Zeittrainings aufgestellt.  
Der 2. Qualifikationslauf wird nach den Zeiten des 1. Qualifikationslaufes aufgestellt.  
Der 3. Qualifikationslauf wird nach dem Ergebnis der Addition der Zeiten aus dem 1. und 2. Qualifikationslauf aufgestellt.
- Die Startaufstellung wird vom Veranstalter vorgegeben und über den Aushang bekannt gegeben.
  - Alle Qualifikationsläufe werden gezeitet. Zur Ermittlung der Startreihenfolge für die Finalläufe werden die Zeiten aus allen drei Qualifikationsläufen herangezogen. Fahrer, die einen oder mehrere Qualifikationsläufe nicht in Wertung beendet haben oder überrundet wurden, erhalten eine Maximalzeit. Die Maximalzeit ist die schlechteste gefahrene Zeit der jeweiligen Division in dem jeweiligen Qualifikationslauf plus fünf Sekunden. Die Zeitnahme erfolgt mit Lichtschrankenmessung in 1/100 Sekunden.
  - Der Start erfolgt durch ein rotes Ampellicht, das kurz aufblinkt und dann sofort wieder erlöscht. Das Erlöschen des roten Lichts ist das Startsignal. Die Startlinie muss durch Sachrichter und kann zusätzlich durch elektronische Systeme kontrolliert werden. Die Sachrichter sind vom Veranstalter namentlich zu benennen und an der offiziellen Aushangtafel bekannt zu geben.

Ein Fehlstart liegt vor, wenn ein Fahrzeug seine Startposition verlässt, bevor das rote Licht erlischt. Bei einer elektronischen Fehlstartauslösung wird das Erlöschen des roten Lichts blockiert. Bei einem Frühstart wird der Lauf auf Veranlassung des Rennleiters durch Zeigen der Roten Flagge abgebrochen. Die Teilnehmer an diesem Lauf kehren zu ihrem Startplatz zurück und werden neu aufgestellt. Der/die Fahrer, welche ( r ) den Fehlstart verursacht hat/haben, wird/werden auf Veranlassung des Rennleiters durch Zeigen der schwarz-weißen Flagge verwarnt, danach wird neu gestartet.

Verursacht ein Fahrer innerhalb desselben Laufes einen zweiten Fehlstart, wird ihm nach Rennabbruch auf Veranlassung des Rennleiters durch Zeigen der schwarzen Flagge die Teilnahme an diesem Lauf verwehrt und er erhält die für die betreffende Division geltende Maximalzeit.

Diese Bestimmungen gelten sowohl für die Qualifikationsläufe als auch für die Finalläufe.

#### **Art. 8 - Finalläufe und Superfinale**

- Zur Teilnahme in den Finalläufen und am Superfinale sind nur solche Fahrer zugelassen, die bei mindestens 2 Qualifikationsläufen gestartet sind.  
*Divisionen mit weniger als drei Fahrzeugen werden wie folgt zusammengelegt:  
Division 5 in Division 4, Division 4 in Division 1, Division 1 A in Division 4.  
Bei weniger als 6 Fahrzeugen in der Division 1 A fährt diese Division zusammen mit der Division 4 in getrennter Wertung.*
- Bei bis elf gewerteten Fahrern qualifizieren sich die acht schnellsten Fahrer für das A-Finale. Bei 12-16 gewerteten Fahrern qualifizieren sich die sechs schnellsten Fahrer für das A-Finale und die folgenden max. acht Fahrer für das B-Finale. Die beiden Erstplatzierten des B-Finales rücken auf die beiden letzten Startplätze des A-Finales auf.  
Ab 17 gewerteten Fahrern qualifizieren sich die sechs schnellsten Fahrer für das A-Finale, die folgenden 6 Fahrer für das B-Finale und die folgenden maximal 8 Fahrer für das C-Finale. Die beiden Erstplatzierten des C-Finales rücken auf die beiden letzten Startplätze des B-Finales und die beiden Erstplatzierten des B-Finales rücken auf die beiden letzten Startplätze des A-Finales auf.
- Die Startaufstellung besteht aus acht (3-2-3) Fahrzeugen in drei Reihen. Der bestqualifizierte Fahrer kann die Pole-Position wählen, der nächste Fahrer wählt die zweite Position usw. Ab der zweiten Startreihe sind die Positionen vorgegeben.
- Haben zwei Fahrer die gleiche Zeit für die Finalzulassung erreicht, so gibt die schnellste Zeit eines Qualifikationslaufes den Ausschlag. Ist dann immer noch Gleichstand, so entscheidet die zweitschnellste Zeit usw.

5. Kann ein Fahrer seinen Startplatz in einem Finale nicht einnehmen, so bleibt dieser frei und kann nicht von einem anderen Fahrer in Anspruch genommen werden. Wenn ein Fahrer in einem Finale nicht startet, wird er als Letzter in diesem Finale gewertet. Können zwei oder mehr Fahrer in einem Finale nicht starten, werden sie in diesem Finale als Letzte entsprechend der Reihenfolge der Finalstartpositionen gewertet.
6. Gewertet wird nach der Anzahl der gefahrenen Runden. Bei gleicher Rundenzahl entscheidet die schnellere Zeit. Sofern zwei oder mehr Fahrzeuge in der gleichen Runde ausgefallen sind (Unfall, Technischer Defekt, u. ä.) und ihre weitere Teilnahme am Rennen nicht mehr möglich ist, erfolgt die Wertung dieser Fahrzeuge auf Grund der letzten Überfahrt der Ziellinie. Eignet sich der Zwischenfall in der ersten Runde, erfolgt die Wertung analog der Startposition.
7. Superfinale  
Die Plätze 1 – 8 aus den Qualifikationsläufen qualifizieren für das Superfinale. Für die Teilnahme am Superfinale werden die Fahrzeuge aller Divisionen gemeinsam gewertet. Die beste Zeit aus einem der drei Qualifikationsläufe ergibt den besten Startplatz für das Superfinale. Bei Gleichstand entscheidet die zweit-schnellste Zeit usw. Die zweitbeste Zeit ergibt die zweite Position usw.. Der best-qualifizierte Fahrer kann die Pole-Position wählen, der nächste qualifizierte Fahrer wählt die zweite Position usw.. Ab der zweiten Startreihe sind die Positionen vorgegeben.  
Kann ein für das Superfinale qualifizierter Fahrer nicht teilnehmen oder verzichtet er auf die Teilnahme, wird aufgerückt bis alle acht Startplätze im Superfinale belegt sind. Im Superfinale werden die Fahrzeuge in drei Reihen (3-2-3) aufgestellt. Für das Superfinale gelten die Bestimmungen der Artikel 7.3 und 7.4 sinngemäß. Bei der Berechnung einer evtl. Maximalzeit für das Superfinale wird die insgesamt langsamste Fahrzeit aller Teilnehmer aus allen Divisionen in dem jeweiligen Qualifikationslauf herangezogen.
8. Zusätzlich zu den in Nr. 1 – 4. beschriebenen Finalläufen können weitere Sonder-/ Finalläufe vom DMSB in der Ausschreibung genehmigt werden. Diese sind nach den zur Deutschen Rallycross-Meisterschaft zählenden Finalläufen durchzuführen.

#### **Art. 9 - Fahrvorschriften**

1. Fahrbahnmarkierungen (Reifenstapel o.ä.) werden mit ihrer Außenumrandung auf dem Boden markiert. Ein durch eigenes Verschulden verursachte Verschieben von Fahrbahnmarkierungen wird mit fünf Strafsekunden geahndet.
2. Verlässt ein Fahrer die markierte Streckenführung der Rennstrecke mit allen vier Rädern des Fahrzeuges, um sich einen Wettbewerbsvorteil zu verschaffen bzw. umfährt er Fahrbahnmarkierung(en) auf der falschen Seite, um sich einen Wettbewerbsvorteil zu verschaffen, so wird er für diesen Lauf nicht gewertet und erhält die Maximalzeit seiner Division bzw. im Superfinale die Maximalzeit aus diesem Superfinale (siehe Art. 8, Nr. 6).
3. Flaggenzeichen müssen dem Internationalen Sportgesetz - Anhang H - entsprechen. Ausnahmen::
  - a) Die gelbe(n) Flagge(n) wird/werden nur an einem Streckenposten geschwenkt gezeigt. Sie gilt/gelten bis zum Passieren des Hindernisses. Es wird keine grüne Flagge gezeigt.
  - b) Die rote, die schwarz-weiße und die schwarze Flagge werden nur auf Anweisung des Rennleiters gezeigt. Im Übrigen gelten die Bestimmungen des Anhang L des ISG.
  - c) Teilnehmer, denen die schwarze Flagge gezeigt wurde, erhalten die Maximalzeit (gem. Art. 7.3).
4. Es ist verboten, das Fahrzeug entgegen der Fahrtrichtung zu bewegen oder zu schieben, außer bei gegenteiliger Anweisung eines Sportwartes, Hilfe auf der Rennstrecke darf nur durch die Sportwarte geleistet werden.
5. Liegen gebliebene Fahrzeuge dürfen nur auf Anweisung des Rennleiters von der Strecke entfernt werden. Der Fahrer eines liegen gebliebenen Fahrzeuges hat, so-

fern ihm dies möglich ist, das Fahrzeug unverzüglich zu verlassen und hinter einer Absperrung Schutz zu suchen

6. Fahrer, die von der Strecke abkommen, müssen das Rennen an der Stelle fortsetzen, an welcher die Strecke verlassen wurde, es sei denn, das Wiederauffahren auf die Strecke erfolgt ohne Abkürzung bzw. ohne Wettbewerbsvorteil.
7. Das Wässern der Rennstrecke geschieht ausschließlich auf Veranlassung des Rennleiters nach Absprache mit den Sportkommissaren. Die Fahrer sind über das Wässern zu informieren, zusätzlich wird am Start die „gelb/rote Flagge“ gezeigt. Gegebenenfalls kann nach dem Wässern eine Einführungsrunde durchgeführt werden.

#### **Art. 10 - Beendigung der Läufe und Abbruch**

1. Das Ende der Läufe wird jedem Fahrer durch Zeigen der Zielflagge bei Überfahren der Ziellinie angezeigt. Abgewunken wird zunächst bei Erreichen der vorgeschriebenen Rundenzahl der Zeitschnellste und dann alle Nachfolgenden, unabhängig von deren bis dahin erreichter Rundenzahl.
2. Wird ein Qualifikations- oder Finallauf vor Beendigung der vorgeschriebenen Runden abgewunken oder mit der roten Flagge abgebrochen, muss der betreffende Lauf wiederholt werden.

#### **Art. 11 - Parc Fermé**

1. Der Veranstalter bestimmt eine geeignete Örtlichkeit als Parc Fermé, in dem die Fahrzeuge aller Teilnehmer am Superfinale durch die Fahrer persönlich bis zum Ablauf der Protestfrist abzustellen sind. Dieser Bereich wird überwacht. Für alle anderen Fahrzeuge gilt das Veranstaltungsgelände (Fahrerlager) bis zum Ablauf der Protestfrist als Parc Fermé.
2. An Fahrzeugen, für die das Rennen beendet ist, darf bis zur Aufhebung des Parc Fermé nicht mehr gearbeitet werden.
3. Die Teilnehmer haben die Startnummern an Fahrzeugen, die am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen, nach Verlassen der Veranstaltung zu verdecken oder zu entfernen.
4. Die Anweisung zum Öffnen des Parc Fermé und damit die Erlaubnis zum Entfernen der Fahrzeuge aus dem Parc Fermé gibt der Rennleiter nach Rücksprache mit den Sportkommissaren.

#### **Art. 12 - Wertungsstrafen**

1. Wertungsstrafen sind:
  - a. Nichtwertung von Trainingszeiten oder Trainingsrunden
  - b. Zeitstrafen

Die Wertungsstrafen können ohne Einhaltung eines besonderen Verfahrens vom Rennleiter verfügt werden. Sie sind Teil der dem Rennleiter zustehenden organisatorischen Regelungsbefugnisse und werden durch Zeitzuschlag vor Ergebnisaushang oder durch Änderung des Ergebnisses bekannt gegeben.

2. Eine vom Rennleiter verfügte Wertungsstrafe kann von den Sportkommissaren nach form- und fristgerecht eingelegtem Protest überprüft werden. Die Sportkommissare sind dabei an die Entscheidung des Rennleiters nicht gebunden und können diese auch zu Ungunsten des betroffenen Fahrers ändern und - zusätzlich - eine oder mehrere Sportstrafen festsetzen.
3. Falls der einer Wertungsstrafe zu Grunde liegende Sachverhalt die Festsetzung einer oder mehrerer Sportstrafen rechtfertigt, können diese auch unabhängig von einem Protestverfahren oder einer Entscheidung des Rennleiters von den Sportkommissaren und / oder dem Sportgericht festgesetzt werden.
4. Der Rennleiter hat die Sportkommissare unverzüglich über von ihm verfügte Wertungsstrafen zu informieren.

#### **Art. 13 - Wertungsverlust und Wertungsausschluss**

Folgende Tatbestände werden mit Wertungsverlust bzw. Wertungsausschluss des betroffenen Fahrers geahndet:

1. Nichtvorliegen oder Wegfall von Teilnahme- und Zulassungsvoraussetzungen
2. Umgehung der Abnahme
3. Teilnahme am Rennen ohne Erfüllung der Qualifikationsbedingungen
4. unerlaubtes Bewegen des Fahrzeuges entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung
5. grob unsportliches Verhalten
6. Verlassen der Rennstrecke mit allen vier Rädern und Abkürzen, um sich einen Wettbewerbsvorteil zu verschaffen

#### **Art. 14 - Abweichende Regelungen, Ermessensentscheidung**

Die in Art. 12 und 13 aufgeführten Strafen stellen keine abschließende Aufzählung dar. Der Veranstalter kann auch, mit Genehmigung des DMSB, in der Ausschreibung abweichende Wertungsstrafen für die Tatbestände festlegen und die Aufzählung ergänzen.

Bei Vorliegen besonderer Umstände kann der Rennleiter nach pflichtgemäßem Ermessen eine geringere als die angedrohte Wertungsstrafe festsetzen oder von einer Wertungsstrafe absehen. Das Recht der Sportkommissare, Wertungs- und Sportstrafen auszusprechen, bleibt von dieser Regelung unberührt.

#### **Art. 15 – Sicherheitsbestimmungen**

1. Jedes Team hat im Fahrerlager mindestens einen eigenen Feuerlöscher (6 kg) bereit zu halten.
2. Jeder Fahrer muss:
  - a. einen FIA-anerkannten Schutzhelm tragen
  - b. einen einteiligen flammabweisenden FIA-homologierten Overall mit enger Anpassung an den Fuß- und Handgelenken tragen, außerdem wollene oder flammabweisende Socken, Unterwäsche und Gesichtshauben
  - c. Handschuhe und Schuhe aus Leder oder flammabweisendem Material ohne Löcher tragen
  - d. ein Visier oder eine Schutzbrille tragen, wenn die Windschutzscheibe mit einer Öffnung versehen ist oder aus Verbundglas besteht
  - e. mittels des Sicherheitsgurtes fest in seinem Sitz gehalten werden
  - f. und die Seitenscheibe auf der Fahrerseite geschlossen haben.

#### **Art. 16 – Prädikatsbestimmungen Deutsche Rallycross-Meisterschaft**

### 1. Teilnehmer

Fahrer/innen, die mindestens eine gültige *Nationale DMSB*-Lizenz besitzen sowie Fahrer/innen mit einer DMSB-Junioren-Lizenz.

Fahrer/innen mit einer Internationalen oder Nationalen Lizenz eines ausländischen ASN mit Auslands-Startberechtigung sind ebenfalls zur Teilnahme berechtigt.

### 2. Fahrzeuge

Eine Wertung für die ausgeschriebene Meisterschaft erfolgt nur bei Teilnahme mit einem Fahrzeug der im DMSB-Rallycross-Reglement, Art. 2, aufgeführten Divisionen.

### 3. Wertung und Meisterschaftsläufe

Sämtliche zur Deutschen Rallycross-Meisterschaft durchgeführten Wertungsläufe werden gewertet. Die Meisterschaftsläufe und deren Termine werden gesondert veröffentlicht.

Veranstaltungen zur Deutschen Rallycross-Meisterschaft genießen Termenschutz. Bei Ausfall einer Veranstaltung kann durch den DMSB gegebenenfalls eine Ersatzveranstaltung benannt werden.

### 4. Punkteverteilung in den Finalläufen

Meisterschaftspunkte werden nur zugeteilt, wenn mindestens drei Fahrzeuge in der Division gestartet sind. Ein Fahrer zählt dann als Starter, wenn er die Dokumentenprüfung und Technische Abnahme erfolgreich absolviert hat und mit eigener Motorkraft seines Fahrzeugs zum offiziellen Zeittraining gestartet ist.

Divisionen mit weniger als drei Fahrzeugen werden wie folgt zusammengelegt:

Division 5 in Division 4, Division 4 in Division 1, Division 1 A in Division 4.

Bei weniger als 6 Fahrzeugen in der Division 1 A fährt diese Division zusammen mit der Division 4 in getrennter Wertung.

Punkte werden wie folgt vergeben:

Platz	Punkte	Platz	Punkte	Platz	Punkte	Platz	Punkte
1	20	5	12	9	8	13	4
2	17	6	11	10	7	14	3
3	15	7	10	11	6	15	2
4	13	8	9	12	5	16	1

### 5. Punkteverteilung im Superfinale

Zusätzlich zu den Punkten in den Finalläufen werden Punkte im Superfinale wie folgt vergeben:

Platz	Punkte	Platz	Punkte
1	10	5	4
2	8	6	3
3	6	7	2
4	5	8	1

### 6. Titel

Der Fahrer mit den insgesamt meisten Punkten der Division 1 erhält den Titel

#### **Deutscher Rallycross-Tourenwagen-Meister 2007**

Der Fahrer mit den insgesamt meisten Punkten der Divisionen 1 A, 4 und 5 erhält den Titel

#### **Deutscher Rallycross-Produktionswagen-Meister 2007**