

# DMSB-Slalom-Reglement 2017

Stand: 20.12.2016 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

## INHALTSVERZEICHNIS

### I. Allgemeines

#### II. Wettbewerb

- Art. 1 Zugelassene Fahrzeuge
- Art. 2 Fahrer
- Art. 3 Sicherheitsvorschriften
- Art. 4 Vorwärmen von Rädern/Reifen
- Art. 5 Ausschreibung und Nennung
- Art. 6 Klassenzusammenlegung und Rücktritt
- Art. 7 Startaufstellung
- Art. 8 Training und Wertungsläufe
- Art. 9 Sonderläufe
- Art. 10 Wertung
- Art. 11 Mannschaftswertung
- Art. 12 Unterbrechung und Abbrechen eines Wertungslaufes
- Art. 13 Sachrichter
- Art. 14 Wertungsstrafen
- Art. 15 Beendigung des Wettbewerbs, Parc-fermé

#### III. Parcours-Aufbau

- Art. 1 Abmessungen der Strecke und Wertungsaufgaben
- Art. 2 Streckenbeschaffenheit
- Art. 3 Streckenaufbau, Streckenmarkierung und Wertungsaufgaben
- Art. 4 Zuschauerplätze
- Art. 5 Streckenskizze
- Art. 6 Strecke und sonstige Sicherheitsvorkehrungen

## I. ALLGEMEINES

1. Der Automobilslalom ist ein „Nationaler A“-Wettbewerb der auf befestigter, ebener Fahrbahn (Asphalt, Beton o. ä.) ausgetragen wird und bei dem die durch Markierungen (Pylonen) vorgegebene Strecke möglichst fehlerfrei und schnell zu durchfahren ist. Der sportrechtliche Regelungsbereich des DMSB erfasst Slalomveranstaltungen mit einer Mindeststreckenlänge von 1.000 Metern. Die Slalomveranstaltungen mit einer Streckenlänge bis max. 1.000 Metern gehören zum Clubsport, der von den Trägervereinen/Landesmotorsportfachverbänden geregelt wird. Bei Durchführung einer Slalomveranstaltung im Rahmen des Clubsports darf kein Trainingslauf, Wertungslauf,

Sonderlauf usw. über eine längere Strecke als 1.000 Meter ausgetragen werden. Das gilt auch für die Kombination aus mehreren Veranstaltungen.

2. Grundlage von DMSB-Slalom-Veranstaltungen sind in der jeweiligen gültigen Fassung das Internationale Sportgesetz der FIA einschließlich der Anhänge, das DMSB-Slalom-Reglement mit den technischen Bestimmungen, das DMSB-Veranstaltungsreglement, die DMSB-Lizenzbestimmungen, die allgemeinen und besonderen DMSB-Prädikatsbestimmungen, die DMSB-Umweltrichtlinien, die Dopingbestimmungen der WADA/NADA, die DMSB und FIA-Anti-Doping-Bestimmungen sowie die Sportlichen und Technischen Serienbestimmungen (falls zutreffend). Soweit durch die Veranstaltungs-Ausschreibung keine anderweitige Regelung getroffen ist, gelten die Bestimmungen der o.a. Reglements.

## II. WETTBEWERB

### Art. 1 Zugelassene Fahrzeuge

1. Die Fahrzeuge müssen den DMSB-Bestimmungen entsprechen.
2. Für den DMSB-Slalom sind grundsätzlich die Gruppen G, F, H und FS gemäß den DMSB-Bestimmungen zugelassen.  
Ein Fahrzeug kann von sechs Fahrern in der Gruppe G innerhalb einer Klasse gefahren werden.  
In allen anderen Gruppen darf pro Fahrzeug je Klasse mit max. drei Fahrern gefahren werden.
3. Ein Fahrzeug darf in verschiedenen Gruppen starten. Die organisatorischen und technischen Bestimmungen sind dabei in jedem Fall einzuhalten.

### Art. 2 Fahrer

Für die Teilnahme an einem DMSB-Slalom ist mindestens eine Nationale Fahrerlizenz der Stufe C des DMSB, gültig für das jeweilige Kalenderjahr, erforderlich. Fahrer der Jahrgänge 2000-2001 können in DMSB-Fahrzeuggruppen nur mit Fahrzeugen mit einem Leistungsgewicht von mindestens 11 kg/kW starten, wenn keine Einschränkung durch den Veranstalter vorliegt und der Fahrer die erfolgreiche Teilnahme an einem Fahrlichtungslehrgang durch einen Trägerverein des DMSB schriftlich dem Veranstalter vorweisen kann.

Ein Mehrfachstart eines Fahrers ist nicht zulässig (Ausnahme: Art. 9).

### Art. 3 Sicherheitsvorschriften

1. Es gelten die allgemeinen Bestimmungen und Erläuterungen des DMSB zu den Sicherheitsvorschriften.

Das Mitführen eines Feuerlöschers wird empfohlen. Seitenfenster und Schiebedächer müssen während des Wettbewerbs vollständig geschlossen sein.

2. Das Tragen eines Schutzhelms gemäß den DMSB Vorschriften für die Ausrüstung der Fahrer ist vorgeschrieben.

### Art. 4 Vorwärmen von Rädern/Reifen

In allen Fahrzeuggruppen, Klassen und Serien ist generell das Vorwärmen der Räder und Reifen, z. B. durch thermische Behandlung mit thermisch arbeitenden Vorrichtungen (z. B. Heizdecken oder anderen Hilfsmitteln) verboten.

### Art. 5 Ausschreibung und Nennung

1. Die Veranstaltungsausschreibung muss dem Veranstaltungs- und Slalom-Reglement entsprechen. Veranstaltungsbulletins, die dem gültigen Slalom-Reglement widersprechen, sind nicht zulässig (Hinweis: eine Einschränkung der gültigen Reifenbestimmungen ist nicht zulässig). Bei DMSB-Slalom-Prädikaten muss der Nennungsschluss mindestens 7 Tage vor dem für die Veranstaltung festgesetzten Termin liegen.
2. Der Nennungsschluss kann auf den Veranstaltungstag gelegt werden, jedoch nicht später als 15 Minuten vor Beginn des Trainings der jeweiligen Klasse.

Der Vertrag zwischen Teilnehmer und Veranstalter kommt beim Nennungsschluss am Veranstaltungstag ohne schriftliche Nennungsbestätigung durch Zuteilung der Startnummer zustande.

### Art. 6 Klassenzusammenlegung und Rücktritt

1. Eine Klasse, die nicht mindestens drei Fahrer aufweist, muss, sofern möglich, mit der/den nächsthöheren Klasse(n) der gleichen Gruppe zusammengelegt werden. Eine solche Klasse wird nachfolgend „nicht voll“ genannt.
2. Bewerber/Fahrer haben zusätzlich zu den im Veranstaltungsreglement geregelten Punkten das Recht, bei Klassenzusammenlegung in eine andere Klasse umzunennen. Das Recht auf Umnennung haben auch Bewerber/Fahrer aus nicht vollen Klassen, die nicht zusammengelegt werden können. Die vom Veranstalter festgesetzte Ausschlussfrist ist zu berücksichtigen.
3. Das Rücktrittsrecht bzw. das Recht auf Umnennung ist beschränkt auf den/die Bewerber/Fahrer, der/die in die nächsthöhere(n) Klasse(n) gelegt wird/werden. Diese Bewerber/Fahrer der höchsten Einzelklasse einer zusammengelegten Klasse haben nur dann ein Rücktrittsrecht/Recht auf Umnennung, wenn die erforderliche Starterzahl infolge Rücknahme/Umnennung anderer Fahrer nicht mehr erreicht wird. Die vom Veranstalter festgesetzte Ausschlussfrist ist zu berücksichtigen.
4. Eine mit Nennungsbestätigung bekannte gegebene Klassenzusammenlegung darf nicht geändert werden. Es kann sich aber die Anzahl der Starter gegen-

über der Nennbestätigung ändern (durch Ausübung von Rücktrittsrecht und/oder Recht auf Umnennung). Sollte am Veranstaltungstage eine nicht volle Klasse den Wettbewerb beginnen oder sich eine Klasse während des Trainings so reduzieren, dass sie die Kriterien für „nicht volle Klassen“ erfüllt, so muss diese Klasse mit der nächsthöheren Klasse (laut Nennungsbestätigung) starten und gewertet werden.

Eine eventuell bereits erfolgte Zusammenlegung dieser nächsthöheren Klasse mit einer anderen Klasse bleibt davon unberührt.

5. Bei Veranstaltungen, die innerhalb von zwei aufeinander folgenden Tagen oder bei Veranstaltungen, die auf zwei aufeinander folgenden Wochenenden stattfinden und der Nennungsschluss für die zweite Veranstaltung bereits verstrichen ist, haben die Teilnehmer bei offensichtlichen technischen Ausfällen während der ersten Veranstaltung das Recht, für die zweite Veranstaltung auf ein anderes Fahrzeug nur derselben Klasse auch nach Nennschluss und nach der Ausschlussfrist umzunennen.

Die Feststellung des technischen Defekts obliegt den Technischen Kommissaren und muss schriftlich festgehalten werden. Diese schriftliche Feststellung muss dem Bewerber/Fahrer ausgehändigt werden und dem Veranstalter der zweiten Veranstaltung vorgelegt werden. Die Veröffentlichung erfolgt durch Aushang des Veranstalters mit Bezug auf diesen Artikel.

### Art. 7 Startaufstellung

1. An den beiden Fahrzeugen, die sich unmittelbar vor der Startlinie befinden, dürfen keine Arbeiten mehr durchgeführt werden. Die Startreihenfolge für Training und Wertungsläufe muss beibehalten werden, sie darf nur auf Anordnung des Rennleiters geändert werden.
2. Der Rennleiter kann eine Unterbrechung des Startablaufs anordnen, um Teilnehmer/n die Möglichkeit des Radwechsels zu geben. Er sollte bei einsetzendem Regen hiervon unbedingt Gebrauch machen.

### Art. 8 Training und Wertungsläufe

1. Die Slalomstrecke darf nur während der in der Ausschreibung oder später mitgeteilten Trainingszeiten und nur von dem für das Fahrzeug genannten Fahrer befahren werden. Jeder Teilnehmer muss mit seinem in der Nennung angegebenen Wettbewerbsfahrzeug mindestens zu einem gezeiteten Trainingslauf gestartet sein. Ein nicht beendeter Trainings-/Wertungslauf hat kein Teilnahmeverbot an den weiteren Wertungsläufen zur Folge.
2. Die Slalomveranstaltung besteht grundsätzlich aus einem Trainingslauf und höchstens drei Wertungsläufen. Ausnahmen erfordern eine ausdrückliche Genehmigung des DMSB. Die Läufe erfolgen Klassenweise und Gruppenweise in unmittelbarer zeitlicher Abfolge.

3. Der Veranstalter kann mehrere Klassen zu einer Startgruppe zusammenfassen, wobei die Wertung analog der Klasseneinteilung erfolgen muss. Macht der Veranstalter von dieser Möglichkeit Gebrauch, so muss er dies den Teilnehmern rechtzeitig mitteilen, spätestens bei der Dokumentenabnahme. Eine Startgruppe sollte nur aus Fahrzeugen einer Fahrzeuggruppe gebildet werden.
4. Nur bei Veranstaltungen mit Fahrzeugrückführungen können Teilnehmer (Doppelstarter, Mehrfachstarter) einer Klasse in unterschiedlichen Startgruppen ihren Wettbewerb absolvieren. Bei DMSB-Prädikatsläufen muss der im Prädikat besser platzierte Fahrer in der dem Fahrzeug entsprechenden Startgruppe verbleiben.
5. Grundsätzlich darf sich nur ein Teilnehmer auf der Strecke befinden. Mit vorherigem schriftlichem Einverständnis der Sportkommissare kann die Strecke gleichzeitig auch von mehreren Fahrzeugen (die Sportkommissare legen die Maximalzahl fest) befahren werden, sofern dieses in der genehmigten Beschreibung enthalten ist. Auf jeden Fall muss jeder Posten der Streckensicherung mit roten Flaggen ausgerüstet und vom Veranstalter eingewiesen werden.
6. Der Start erfolgt stehend mit laufendem Motor, die Zeitmessung muss spätestens 100 m nach der Startlinie beginnen.
7. Die Zeitmessung erfolgt mit mindestens 1/100 s Genauigkeit mittels Lichtschranke.
8. Der Fahrer, der zum Trainingslauf gestartet ist und die Lichtschranke passiert hat, zählt als Starter der betreffenden Klasse.
9. Bei Witterungswechsel dürfen bereits absolvierte Läufe nicht wiederholt werden.

**Art. 9 Sonderläufe**

An Sonderläufen dürfen nur Fahrer, die bereits zuvor in einem Lauf gestartet sind, teilnehmen. Sonderläufe dürfen nur am Ende der Veranstaltung stattfinden.

**Art. 10 Wertung**

1. Die sich einschließlich der Strafzeiten ergebenden jeweiligen Fahrzeiten der Wertungsläufe werden addiert.
2. Sieger ist der Fahrer mit der niedrigsten Gesamtfahrzeit. Die weiteren Platzierungen ergeben sich aus den steigenden Fahrzeitsummen.
3. Bei Zeitgleichheit entscheidet zunächst die geringere Strafzeit. Bei weiterer Zeitgleichheit entscheidet der schnellere erste Wertungslauf. Wenn auch hier Zeitgleichheit besteht, gibt es zwei Ranggleiche (ex-aequo).

**Art. 11 Mannschaftswertung**

Eine Mannschaft darf aus maximal fünf Fahrern bestehen. Von jeder Mannschaft werden die drei Teilnehmer mit den besten Ergebnissen gewertet. Bei Punktgleichheit gewinnt

die Mannschaft mit dem im Gesamtklassement am besten platzierten Fahrer. Der Nennungschluss der Mannschaft ist vor dem Start des ersten Teilnehmers der Mannschaft zum Trainingslauf. Eine Disqualifikation eines Fahrers führt zur Disqualifikation der Mannschaft insgesamt.

**Art. 12 Unterbrechung und Abbrechen eines Wertungslaufes**

Entscheidet der Rennleiter auf Wiederholung eines Laufes, werden die im abgebrochenen Lauf evtl. angefallenen Strafsekunden beim Wiederholungslauf nicht angerechnet.

Ein nicht ordnungsgemäß aufgestellter Parcours berechtigt den Fahrer den Wertungslauf durch sofortiges Anhalten abzubrechen, wenn er die entsprechende Stelle erstmalig in diesem Lauf passiert. Dabei muss die betreffende Pylone in vollem Umfang außerhalb der Markierung stehen oder umgefallen sein.

Dieses Recht hat der Fahrer nicht mehr bei wiederholten Durchfahrten eines Streckenabschnitts unabhängig der Fahrtrichtung während des Laufes.

**Art.13 Sachrichter**

Es muss sichergestellt sein, dass ausreichend eingewiesene Sachrichter eingesetzt werden, die die Fehler alleinverantwortlich in schriftlicher Form festhalten.

Sachrichter müssen namentlich benannt und durch Ausgang bekannt gemacht werden.

**Art.14 Wertungsstrafen**

1. Eine Wertungsstrafe für Fahrfehler kann nur für den zeitlich erfassten Teil eines Parcours erfolgen.  
Das Umwerfen, Zerreißen oder Verschieben von Begrenzungsmarkierungen wird nicht mit Wertungsstrafen belegt.
2. Folgende Tatbestände führen zu Wertungsstrafen (Zeitstrafe = Strafsekunden):
  - a) Für das Umwerfen von Pylonen oder Verschieben aus der Markierung werden je Pylone drei Strafsekunden berechnet. (Eine Pylone gilt als verschoben, wenn sich kein Teil des Bodenrandes mehr innerhalb der Markierung befindet). Die Strafsekunden werden in der Ergebnisliste getrennt aufgeführt.  
Beim Umwerfen von Pylonen in einer Pylonengasse werden max. 15 Strafsekunden berechnet. Bei einer Wende werden unabhängig der tatsächlichen Anzahl geworfener Pylonen je Vorbeifahrt max. 3 Strafsekunden berechnet.
  - b) Das Auslassen einer Wertungsaufgabe oder eines Teils davon wird mit 15 Strafsekunden belegt. Hierzu zählt:
    - Nichtpassieren eines Tores,
    - falsches Passieren einer einzelnen Markierung oder einer Schweizer Pylone,
    - falsches Passieren einer Wende,

- Auslassen einer Pylonengasse (eine Pylonengasse gilt schon dann als ausgelassen, wenn nur eine Pylone der Gasse falsch passiert wurde. Eine Addition weiterer Strafsekunden durch Umwerfen/Verschieben von den übrigen Pylonen dieser Gasse erfolgt dann nicht mehr).
- 3. Im Veranstaltungsreglement sind Tatbestände, die die *Disqualifikation* zur Folge haben, aufgeführt. Weitere zu *einem Wertungsverlust* führende Tatbestände sind:
  - mehr als 3-maliges Auslassen einer Wertungsaufgabe pro Wertungslauf oder
  - das Auslassen der Zielgasse.
- 4. Der Veranstalter / *Rennleiter* kann mit Genehmigung des DMSB in der Ausschreibung weitere Tatbestände für Wertungsstrafen festlegen.

### Art. 15 Beendigung des Wettbewerbs, Parc-Fermé

1. Die Parc-Fermé-Bestimmungen treten mit Zieldurchfahrt des letzten Wertungslaufes für das entsprechende Fahrzeug in Kraft. Bei Mehrfachstartern treten die Parc-Fermé-Bestimmungen mit Zieldurchfahrt des letzten Wertungslaufes für das entsprechende Fahrzeug mit dem zuletzt gestarteten Fahrer in Kraft.
2. Der Ort an dem sich der Parc-Fermé befindet, muss in der Ausschreibung bekannt gegeben werden. Dabei muss es sich um einen abgetrennten und nicht für jedermann zugänglichen Bereich handeln.
3. Alle Fahrzeuge sind unmittelbar nach Beendigung des letzten Wertungslaufes im Parc-Fermé abzustellen. Sie dürfen erst nach Ablauf der Protestfrist auf Anweisung des Rennleiters daraus entfernt werden.

## III. PARCOURS-AUFBAU

### Art. 1 Abmessungen der Strecke und Wertungsaufgaben

Mindestlänge: 1000 m

Höchstlänge: 5000 m

Abstand der Wertungsaufgaben:

min. 12,0 m (Rennslalom: min. 20,0 m)

max. 100,0 m (Rennslalom: max. 150,0 m)

In Ausnahmefällen kann der DMSB Abweichungen genehmigen.

### Art. 2 Streckenbeschaffenheit

Fester Untergrund, wie Asphalt, Beton oder Pflaster. Flacher Parcours ohne wesentliche Höhenunterschiede oder Querneigung. Der DMSB kann nach Prüfung eine Sondergenehmigung erteilen. *Im Falle einer Sondergenehmigung kann eine DMSB-Streckenlizenz beantragt werden.*

### Art. 3 Streckenaufbau, Streckenmarkierung und Wertungsaufgaben

Für den Aufbau der Wertungsaufgaben sind nur Pylonen (Höhe: 50 cm +/- 5 cm) zu verwenden. Der Standort der Pylonen muss markiert sein (Umranden der Pylonen-Bodenplatte). Die Markierung der Strecke muss eindeutig sein.

Bei der Festlegung des Kurses und dessen Markierung dürfen keine einzelnen losen Reifen verwendet werden.

Zur Verdeutlichung der Streckenführung können gelbe Gummischläuche (mit den Abmessungen Länge: ca. 200 cm; Durchmesser max. 0,5 Zoll) verwendet werden.

Folgende Wertungsaufgaben sind möglich:

#### a) Einzelner Markierungspunkt:

1 Pylon stehend, daneben 1 Pylon liegend.

Der stehende Pylon markiert die eigentliche Wertungsaufgabe. Der liegende Pylon dient nur der Verdeutlichung der Fahrtrichtung und ist bei Verschieben oder Umwerfen nicht mit Wertungsstrafen zu belegen. Er zeigt mit der Spitze weg vom Markierungspunkt. Der Abstand zwischen der Bodenplatte des stehenden Pylonen und des liegenden Pylonen entspricht der Länge der Bodenplattendagonalen. Die Wertungsaufgabe ist auf der dem liegenden Pylonen gegenüberliegende Seite zu passieren.

Bei natürlichen Begrenzungen, die den Streckenverlauf unmissverständlich vorgeben z.B. Aufstellen des Markierungspunktes am Straßenrand, kann der liegende Pylon weggelassen werden.

Dem Veranstalter wird empfohlen, mindestens die Stellung der Bodenplatte des liegenden Pylonen zu markieren.

Eine Folge aus wechselseitig rechts und links zu passierenden Einzelmarkierungen auf einer Linie wird „Schweizer Slalom“ genannt und sollte mit mind. vier Richtungsänderungen mind. einmal im Parcours enthalten sein.

#### b) Einzelne Tore bestehend aus 2 Pylonen:

Torbreite: (Innenkante der Pylonen – Bodenplatte)

min. 2,50 m (Rennslalom: min. 3,00 m)

max. 3,50 m (Rennslalom: max. 4,00 m)

#### c) Pylonengasse:

Pylonen beidseitig in gerader Linie aufgebaut. Pylonengassen, die als Kurvenbahn aufgestellt sind, sind nicht zulässig.

Eine Pylonengasse besteht aus mind. 4 Pylonen je Seite, max. 8 Pylonen je Seite.

Abstand der Pylonen in einer Gasse (Bodenplatte zu Bodenplatte) = 1,0 m +/- 10 cm

#### d) Wende:

Als Wende bezeichnet man drei stehende Pylonen, welche, wenn man Ihre Mittelpunkte verbindet ein Dreieck bilden. Wenden können nur bei Richtungsänderungen von mehr als 90° aufgestellt werden.

#### e) Zielgasse:

Als Zielgasse dient eine Pylonengasse, wie vom Aufbau unter c) beschrieben.

Zielgassen müssen aus 8 Pylonen je Seite bestehen und sind rechtwinklig auf die Ziellinie zulaufend aufzubauen. *Jeder DMSB-Slalom muss durch eine Zielgasse beendet werden.*

Andere Aufgaben, wie Bremsprüfungen und sonstige Geschlichkeitsaufgaben, sind unzulässig.

Die Auslaufzone nach der Ziellinie muss mindestens 60 m betragen und ist von jeglichen Hindernissen, auch von Fahrzeugen, Splitt und allem anderen freizuhalten. Es ist verboten, innerhalb von mindestens 20 Metern seitlichem Abstand parallel zur Auslaufzone den Parc-Fermé, die Start-Vorstellung oder ähnliches einzurichten. Erst am Ende der Auslaufzone dürfen andere Einrichtungen aufgebaut sein.

Durch den Streckenaufbau vor dem Ziel ist zu gewährleisten, dass die Wettbewerbsfahrzeuge nach Überfahren der Ziellinie innerhalb von 50% der Auslaufzone zum Stillstand gebracht werden können. Für Veranstaltungen, bei denen der Auslauf wieder in die Strecke hineinführt, ist keine Auslaufzone vorgeschrieben.

#### Art. 4 Zuschauerplätze

Zuschauer sind an deutlich gekennzeichneten Plätzen unterzubringen und so abzusichern, dass sie nicht gefährdet werden. Eine Rückhaltevorrückung muss mindestens 20 m, im Wendebereich 30 m von der Parcours-Außenlinie entfernt aufgebaut sein.

Zuschauer dürfen nur dann näher an den Parcours herangebracht werden, wenn sie mindestens 3 m hinter einer Schutzbarriere (z.B. fest installierte Reifenkette) untergebracht sind, die geeignet ist, ein vom Parcours abgekommenes Fahrzeug aufzufangen.

Eine Reifenkette (auch zum Schutz der Sportwarte) wird wie folgt aufgebaut:

- Es werden 5 Pkw-Reifen aufeinander gelegt (Mindesthöhe ca. 1 Meter) und fest miteinander verbunden. Die so entstandenen Reifenpakete werden untereinander so eng verbunden, dass eine Kette entsteht.

- Verbindungen sind durch Draht, Kunststoff- oder Stahlband oder Seile (8–10 mm) mit festem Knoten (z.B. Schifferknoten) herzustellen. Die Verbindungen können auch mittels Nylonschnüren oder reißfesten Plastikstreifen oder Schrauben mit Unterlegscheiben und Muttern hergestellt werden.
- Jedes 5. Reifenpaket wird zurückgesetzt, damit die Reifenkette elastisch bleibt und beim Anprall eines Fahrzeuges nachgeben kann.

#### Art. 5 Streckenskizze

*Eine Streckenskizze muss bei der Veranstaltung vor Ort aufgehängt werden und nach Abschluss der Veranstaltung mit den Veranstaltungsunterlagen an den DMSB per E-Mail zugeschickt werden.*

Aus der Skizze sollte deutlich zu ersehen sein:

- Streckenverlauf
- Lage der Zuschauerabschnitte und des Fahrerlagers einschließlich Parc-Fermé
- Standorte der Sachrichter und sonstiger Posten
- Standort des RTW oder Arzt/Rettungsassistent

#### Art. 6 Strecke und sonstige Sicherheitsvorkehrungen

Einzelne Hindernisse (Masten, Bäume, Fahrzeuge etc.) links und rechts der Strecke sollen von der jeweiligen Streckenaußenlinie bis auf 20 m Entfernung mit einer Schutzvorrückung (Sicherheitseinrichtung) abgesichert werden.

Sportwarte der Streckensicherung und Sachrichter sind so zu postieren, dass unter Berücksichtigung ihrer Aufgabe eine persönliche Gefährdung so weit wie möglich vermieden werden kann.

Es muss ein einsatzbereiter RTW oder Arzt/Rettungsassistent mit Notfallkoffer, der entsprechend erkennbar sein muss, mit Funkverbindung zur Leitstelle anwesend und die kurzfristige Herbeiholung eines Notarztes gewährleistet sein. Eine Zufahrt und Abfahrt des Sanitätsdienstes muss jederzeit gegeben sein.

Geeignete Feuerlöschmittel müssen in ausreichender Menge zur Verfügung stehen.

Den Veranstaltern wird empfohlen, den Teilnehmern durch angemessene Pausen während der Veranstaltung die Möglichkeit zu geben, den Parcours zu besichtigen.