Grundausschreibung für den Clubsport GLP Retro-Berg 2026

Stand: 02.01.2026 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt
Update: 23.03.2026 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeine Bestimmungen / Grundlagen / Präambel
2. Veranstaltung und Veranstalter
3. Teilnehmer / Fahrer
4. Nennungen / Nenngeld / Nennschluss
5. Klasseneinteilung
6. Technische Bestimmungen
7. Dokumenten- und Technische Abnahme
8. Durchführung
9. Wertung
10. Wertungsstrafen
11. Rechtswegausschluss und Haftungsbeschränkung
12. Versicherung
13. Haftungsausschluss
14. Freistellung von Ansprüchen des Fahrzeugeigentümers
15. Verantwortlichkeit, Änderungen der Ausschreibung, Absage der Veranstaltung
16. Preise / Siegerehrung
17. Sachrichter / Sportwarte / Schiedsgericht / Strafen
18. Einsprüche
19. Besondere Bestimmungen

Mit der Federführung beauftragt: ADAC Hessen-Thüringen e. V.
Ansprechpartner: Oliver Lenhard
E-Mail: Oliver.Lenhard@hth.adac.de

1. Allgemeine Bestimmungen / Grundlagen / Präambel

1.1 Der Automobil Berg Gleichmäßigkeitswettbewerb ist eine Veranstaltung, bei dem die Strecke möglichst gleichmäßig zu durchfahren ist. Dabei kommt es nicht auf das Erzielen von Höchstgeschwindigkeiten oder Bestzeiten an.

1.2 Die Gleichmäßigkeitsprüfungen finden auf abgesperrten Strecken statt.
Die Veranstaltungen finden im Rahmen der Streckenlizenz gemäß Art. 7.3 sowie Art. 7.4 der Basisausschreibung GLP statt.
Der Veranstalter ist verpflichtet die Geschwindigkeit für die Fahrzeuge festzulegen und diese gegebenenfalls zu überwachen. Die Einrichtung von Wartezonen ist aus Sicherheitsgründen möglich.

1.3.1 Modus 1
Die Veranstaltung muss so organisiert sein, dass eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 50 km/h (Fahrzeuge bis Baujahr 1947) bzw. 80 km/h (Fahrzeuge ab Baujahr 1948) nicht überschritten wird.

1.3.2 Modus 2
Modus 2 kann zur Anwendung kommen, wenn bei jedem Lauf die gleiche Strecke befahren wird. In diesem Modus setzt der Teilnehmer seine Referenzzeit selbst, die er im ersten gezeiteten Wertungslauf gefahren ist, die dann in den folgenden Wertungsläufen die Grundlage für die jeweilige Gleichmäßigkeitswertung darstellt. Beachte hierzu die erhöhten Sicherheitsbestimmungen in Art. 3.5 und 6.6.

1.4 Die Veranstaltung ist besonders geeignet für Besitzer historischer Fahrzeuge, die ihre Fahrzeuge sportlich aber materialschonend bewegen möchten, und Motorsport-Neulinge, die ohne Zeitdruck den Ablauf einer Automobil-Bergveranstaltung aktiv kennen lernen möchten.

Die Clubsport-Wettbewerbe GLP Retro Berg unterliegen den folgenden Bestimmungen:
- DMSB-Rahmenausschreibung für Clubsport-Wettbewerbe bzw. der GLP-Basisausschreibung
- der Clubsport-Grundausschreibung GLP Retro Berg
- DMSB-Umweltrichtlinien
- DMSB-Lizenzbestimmungen
- DMSB-Ethikkodex
- Technische Bestimmungen der jeweiligen Grundausschreibung oder des DMSB
- den Anti-Doping Bestimmungen der WADA/NADA (NADC)
- Sportliches und Technisches Reglement der Serie mit eventuellen Änderungen und Ergänzungen (Bulletins)
- Ausschreibungen und Ausführungsbestimmungen der Veranstaltung mit eventuellen Änderungen und Ergänzungen (Bulletins)

1.5 Die Bestimmungen dieser Grundausschreibung können je nach Erfordernis von dem federführenden Verfasser, dem ADAC Hessen-Thüringen in Absprache mit dem AK Clubsport/Breitensport geändert oder ergänzt werden. Jede Änderung oder Zusatzbestimmung wird schriftlich bekannt gegeben, die dann Bestandteil vorliegender Grundausschreibung ist.

2. Veranstaltung und Veranstalter

2.1 Der Veranstalter muss einem Mitgliedsverein des DMSB angehören.

2.2 Für die Veranstaltung ist eine Kurzausschreibung unter Einhaltung und Zugrundelegung dieser Grundausschreibung zu erstellen. Dazu ist die entsprechende Vorlage zu verwenden, aus der der Zeitplan, der/ die Ort/e, die Offiziellen der Veranstaltung sowie die Streckenbeschaffenheit ersichtlich sind.

2.3 Der Entwurf der Kurzausschreibung ist mindestens vier Wochen vor dem Veranstaltungstermin der zuständigen Sportabteilung zur Prüfung und Genehmigung einzureichen. Die Ausschreibung darf grundsätzlich nur durch die genehmigende Stelle geändert werden. Ab Beginn der Veranstaltung (Dokumentenabnahme) können Änderungen bzw. Ergänzungen nur durch die Schiedsrichter der Veranstaltung vorgenommen werden, jedoch nur, wenn es aus Gründen der Sicherheit und/oder höheren Gewalt notwendig ist bzw. die in der Ausschreibung enthaltenen Angaben über Streckenlänge, Rundenzahl und Sportwarte betrifft.

2.4 Der Veranstalter ist nicht verpflichtet alle Klassen auszuschreiben.

2.5 Verbindliche Auskünfte über die Veranstaltung erteilt nur der Fahrtleiter.

3. Teilnehmer / Fahrer

3.1 **Fahrerlaubnis**
Der Fahrer muss im Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis für das Fahrzeug sein.

3.2 **Lizenz**
Zugelassen sind alle Teilnehmer, die im Besitz einer gültigen nationalen oder internationalen DMSB-Lizenz oder einer Race Card sind.
Des Weiteren sind auch nicht lizensierte ausländische Teilnehmer mit einer Race Card startberechtigt, erhalten aber keine Wertungspunkte für die betreffende Serie.

Die Teilnahmeberechtigung bei Clubsport-Wettbewerben im benachbarten Ausland ist unter Artikel 1.1. in der DMSB-Rahmenausschreibung für Clubsport-Wettbewerbe geregelt.

3.3 **Mehrfachstart**

3.3.1 Ein Mehrfachstart eines Teilnehmers in verschiedenen Klassen ist möglich, wenn es laut der Kurzausschreibung vorgesehen ist. Die organisatorischen Bestimmungen sind dabei in jedem Fall einzuhalten.

3.3.2 Ausnahmen im Rahmen von Sonderläufen sind durch den Veranstalter möglich.

3.4 **Fahrzeugbesetzung**

3.4.1 Fahrzeuge dürfen mit einer oder zwei Person/en besetzt sein, sofern es in der Kurzausschreibung nicht eingeschränkt ist. Ausnahmen: bei Trainings- oder Sonderläufen nach Genehmigung des Fahrtleiters (Lizenzpflicht und Sicherheitsausrüstung beachten).

3.4.2 Mindestalter des Beifahrers: Ab dem Jahr, in dem der Beifahrer 15 Jahre alt wird (2025: Jahrgang 2010 und älter) wird er als Beifahrer zugelassen. Bei minderjährigen Beifahrern muss das Einverständnis eines gesetzlichen Vertreters schriftlich vorliegen.

3.4.3 Die Aufgabe eines evtl. Beifahrers führt zum Wertungsverlust.

3.4.4 Ein Fahrerwechsel ist nicht erlaubt.

3.4.5 Ein Fahrzeug darf von mehreren Personen zum Einsatz gebracht werden, wenn es laut der Kurzausschreibung vorgesehen ist. Die organisatorischen Bestimmungen sind dabei in jedem Fall einzuhalten.

3.5 **Sicherheitsausrüstung (gültig für alle Fahrzeuginsassen)**
Es gelten die DMSB-Helmbestimmungen gemäß Art. 10 DMSB-Basisausschreibung Clubsport-Gleichmäßigkeitsprüfungen.

3.5.1 Für Modus 1, mit geschlossenen Fahrzeugen mit festem Dach ist das Tragen von körperbedeckender Kleidung (Handschuhe, langärmeliges Oberteil und lange Hose) sowie geschlossenen Schuhen vorgeschrieben. Ein FIA-homologiertes Kopf-Rückhaltesystem (z.B. HANS) wird dringend empfohlen.

3.5.2 Für Modus 2 und bei offenen Fahrzeugen im Modus 1 (nach 6.1.4), ist grundsätzlich Bekleidung gemäß FIA-Norm 8856-2000 *oder 8856-2018* vorgeschrieben (Overalls, Kopfhaube, Schuhe und Handschuhe).
Ein FIA-homologiertes Kopfrückhaltesystem (z.B. HANS®) ist im Modus 2 vorgeschrieben.

Weiteres siehe DMSB-Basisausschreibung für GLP-Clubsport-Wettbewerbe.

3.6 Für alle Fahrzeuge bei Berg -GLP sind folgende Sicherheitsausrüstungen vorgeschrieben:
- Modus 1: mindestens 3-Punkt-Gurte und ein 2kg-Handfeuerlöscher
- Modus 2: mindestens eine Überrollvorrichtung gemäß Artikel 6.6.2 sowie ein dem Kopf-Rückhaltesystem angepasstes Gurtsystem und ein 2kg-Handfeuerlöscher

4. Nennungen / Nenngeld / Nennschluss

4.1 Der Nennschluss wird in der Kurzausschreibung festgelegt.

4.2 Für die Nennung ist das vorgegebene Nennformular zu verwenden.

4.3 Grundsätzlich ist ein Vornennschluss zu ermäßigtem Nenngeld erlaubt.

4.4 Der Vertrag zwischen Teilnehmer und Veranstalter kommt durch die schriftliche Nennbestätigung oder am Veranstaltungstag ohne schriftliche Nennbestätigung durch Zuteilung der Startnummer zustande.

4.5 Das Nenngeld ist Reuegeld und ist spätestens am Tag des Nennschluss zu bezahlen. Nennungen ohne Nenngeld werden nicht bestätigt und garantieren keinen Startplatz.

4.6 Eine Rückzahlung des Nenngeldes erfolgt nur bei Ablehnung einer Nennung oder bei Absage der Veranstaltung.

4.7 Bewerber im Sinne des Internationalen Sportgesetz (ISG) der FIA oder den DMSB-Reglements sind nicht zugelassen.

4.8 Das Nenngeld wird vom jeweiligen Veranstalter festgelegt und in der Kurzausschreibung bekannt gegeben.

4.9 Der Veranstalter behält sich das Recht vor, Nennungen eines Fahrers abzulehnen.

5. Klasseneinteilung

5.1.

Modus 1 (DMSB)	Modus 2 (DMSB)	Baujahr des Fahrzeuges
Klasse	**Klasse**	
1	21	bis 1904
2	22	1905 bis 1918
3	23	1919 bis 1930
4	24	1931 bis 1947
5	25	1948 bis 1960
6	26	1961 bis 1970
7	27	1971 bis 1981
8	28	1982 bis *2006*
Sonderklasse	außerhalb der Wertung	

5.2 Eine weitere Unterteilung nach Leistungsgewicht, Hubraum oder ähnliches findet nicht statt.

5.3 Für die Klasseneinteilung ist das Erstzulassungsdatum (Jahreszahl) des teilnehmenden Fahrzeugs maßgebend. Wahlweise ist durch einen schriftlichen Nachweis des Herstellungsjahres (Produktionsjahr) das Fahrzeugalter des teilnehmenden Fahrzeugs nachzuweisen.

6. Technische Bestimmungen

6.1 **Zugelassene Fahrzeuge**

6.1.1 a) Fahrzeuge mit Internationaler Straßen-Zulassung.
b) Fahrzeuge mit Nationaler Straßen-Zulassung (der Bundesrepublik Deutschland) darunter fallen auch:
- Fahrzeuge mit Saisonkennzeichen (während der Gültigkeitsperiode).
- Fahrzeuge mit Oldtimerzulassung (schwarzes Kennzeichen mit H).

c) Fahrzeuge, die gemäß StVZO zulassungsfähig, aber nicht zugelassen (z.B. abgemeldet) sind (nur gültig mit Fahrzeugpapieren nach Deutscher STVZO).
d) Fahrzeuge mit 07er Oldtimer-Kennzeichen.
e) Fahrzeuge mit sportrechtlicher Zulassung (z.B. DMSB-Wagenpass).

6.1.2 Bei Veranstaltungen sind im Modus 1 und im Modus 2 Fahrzeuge gemäß DMSB-Streckenlizenz zugelassen. Diese sind in der Kurzausschreibung zu benennen. Hierbei gelten die folgenden Definitionen:

Definition Tourenwagen
Tourenwagen im Sinne dieser Bestimmungen sind Fahrzeuge, die ursprünglich für den öffentlichen Straßenverkehr konzipiert sind, mindestens vier Sitzplätze aufweisen, Mindesthöhe 1300 mm, Maximalhöhe 1600 mm, das Maß zwischen der Sitzfläche der hinteren Sitze und dem Dach muss über 93 cm betragen.

Definition GT-Fahrzeuge
GT-Fahrzeuge im Sinne dieser Bestimmungen sind Fahrzeuge die ursprünglich für den öffentlichen Straßenverkehr konzipiert sind, mindestens zwei vollwertige Sitzplätze oder 2+2-Sitzer, wie z.B. Porsche 911, aufweisen, Mindesthöhe 1100 mm, Maximalhöhe 1350 mm, das Maß zwischen der Sitzfläche der hinteren Sitze (falls vorhanden) und dem Dach darf max. 93 cm betragen.

Definition festes Dach
Ein Fahrzeug mit festem Dach wird dann als solches angesehen, wenn es über ein geschlossenes Dach aus Metall oder Hartkunststoff verfügt. Auch Fahrzeuge mit Hard-Top werden akzeptiert.

6.2 **Technische Bestimmungen**

6.2.1 Alles nicht ausdrücklich durch dieses Reglement Erlaubte ist verboten. Durch Verschleiß oder Unfall beschädigte Teile dürfen nur durch baugleiche Ersatzteile ausgetauscht werden. Erlaubte Änderungen dürfen keine unerlaubten Änderungen oder Reglementverstöße nach sich ziehen.

6.2.2 Ein Fahrzeug dessen Konstruktion oder technische Änderung eine Gefahr darzustellen scheint oder dem Ansehen des Motorsports schaden könnte, wird nicht zugelassen.

6.2.3 Für den Nachweis der Einhaltung aller Bestimmungen ist der Fahrer verantwortlich.

6.2.4 a) Für Modus 1 und Modus 2: Die Fahrzeuge müssen entweder den technischen Bestimmungen inklusive aller Anhänge einer Fahrzeuggruppe nach Anhang J oder K zum Internationalen Sportgesetz (ISG) oder einer DMSB- Gruppe entsprechen, oder

b) alternativ müssen die Fahrzeuge in allen Teilen uneingeschränkt und zu jeder Zeit der Veranstaltung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (ihres Landes) entsprechen; Ausnahme: 6.4 (Reifen).

6.2.5 Bestimmungen des DMSB (Deutscher Motor Sport Bund e. V.), auf die in dieser Grundausschreibung verwiesen wird, sind auf der Homepage www.dmsb.de, überwiegend im Handbuch Automobilsport zu finden.

6.3.1 Fahrzeuge nach 6.1.1. a) (Internationale Fahrzeugzulassung): Fahrzeuge die nicht in der Bundesrepublik Deutschland zugelassen sind, müssen in allen Teilen uneingeschränkt und zu jeder Zeit der Veranstaltung der normalen nationalen Zulassungsordnung ihres Landes entsprechen - Ausnahme: 6.4 (Reifen).

6.3.2 Fahrzeuge nach 6.1.1. b) bis d) (nach STVZO): Die Fahrzeuge müssen in allen Teilen uneingeschränkt und zu jeder Zeit der Veranstaltung der Straßenverkehrs- Zulassungs-Ordnung (StVZO) der Bundesrepublik Deutschland entsprechen - Ausnahme: 6.4 (Reifen).

Erforderliche Nachweise bezüglich der Übereinstimmung mit der StVZO

a) Fahrzeuge nach Art. 6.1.1.b) (Zulassung) benötigen eine Zulassungsbescheinigung Teil 1 bzw. einen Fahrzeugschein und eine gültige HU-Prüfplakette.

b) Fahrzeuge nach Art. 6.1.1.c) (z.B. abgemeldet) benötigen eine Zulassungsbescheinigung Teil 1 und/ oder eine EG- Übereinstimmungsbescheinigung (Certificate of Conformity; COC) des Fahrzeugherstellers, und/ oder eine Kopie oder das Original des Fahrzeugbriefes. Ein schriftlicher HU -Nachweis nach § 29 StVZO, der nicht älter als 24 Monate sein darf, ist erforderlich. Wahlweise kann die Abmeldebescheinigung im Original oder die Zulassungsbescheinigung Teil 1 vorgelegt werden, wenn der Termin für die nächste HU noch nicht abgelaufen ist. Diese Nachweispflicht entfällt bei Fahrzeugen, die nicht älter als 3 Jahre sind.

c) Fahrzeuge nach Art. 6.1.1. d) (07er Kennzeichen) benötigen eine Zulassungsbescheinigung Teil 1 bzw. einen Fahrzeugschein und eine Kopie oder das Original des Fahrzeugbriefes. Ein schriftlicher HU -Nachweis nach § 29 StVZO, der nicht älter als 24 Monate sein darf, ist erforderlich.

Die Zulässigkeit von Änderungen gegenüber dem Serienzustand muss für alle Fahrzeuge durch Eintragung in den Fahrzeugpapieren (Zulassungsbescheinigung Teil 1 bzw. Fahrzeugschein bzw. Fahrzeugbrief) oder durch Gutachten, ABE, ABG, Anbaubescheinigungen oder Abnahmeberichte nachgewiesen werden.

Für Fahrzeuge mit der neuen Zulassungsbescheinigung gilt zum Nachweis der Zulässigkeit nachträglicher Eintragungen bis auf weiteres auch die Vorlage des alten (entwerteten) Fahrzeugbriefes im Original. Zum Nachweis weiterer werksseitiger

Eintragungen (z.B. Reifen und Felgen), die in der neuen Zulassungsbescheinigung nicht mehr aufgeführt sind, gilt auch die Vorlage der EG- Übereinstimmungsbescheinigung (COC) des Fahrzeugherstellers oder einer Fahrzeugauskunft (FIS -Papier). Diese kann unter Angabe der Hersteller- und Typschlüsselnummer (2.1 und 2.2) bei der DEKRA, dem TÜV, usw. erworben werden. Um künftigen Problemen vorzubeugen, wird dringend empfohlen, sich auf der Zulassungsstelle ein Beiblatt zur Zulassungsbescheinigung Teil 1 mit den zusätzlichen Eintragungen ausstellen zu lassen.

6.3.3 Fahrzeuge nach 6.1.1. e) (Wagenpass): Die Fahrzeuge benötigen einen gültigen Wagenpass (siehe Art. 6.5). Ein AU- und HU -Nachweis ist nicht erforderlich.

6.4 **Reifen**

Die Reifen (z.B. Slicks) sind unter der Bedingung freigestellt, dass sie auf Rädern montiert sind, die den jeweils anzuwendenden Bestimmungen entsprechen (z.B. eingetragen sind) und bei Fahrzeuggruppen nach Anhang J oder K (ISG) oder DMSB die max. zulässigen Breiten nicht überschritten werden. Eine Eintragungspflicht oder äquivalente Nachweise sind hierbei nicht erforderlich.

6.5 **Bestimmungen für Wagenpässe**

6.5.1 Der Wagenpass ist die sportrechtliche Zulassung von Automobilen zum Automobilsport.

6.5.2 Der Wagenpass beschreibt das Fahrzeug in einigen wesentlichen Teilen und gibt den Fahrzeugbesitzer an.

6.5.3 Eine erneute Abnahme ist grundsätzlich nach technischen Änderungen, die die im Wagenpass beschriebenen Teile betreffen, durchzuführen, ansonsten verliert der Wagenpass seine Gültigkeit.

6.5.4 Der Wagenpass ist nur gültig, wenn:
a) dessen letzte Abnahme (Grundabnahme oder Wiederholungsabnahme) nicht länger als 24 Monate zurückliegt, und
b) vom Sachverständigen unterschrieben und
c) von dem ausstellenden Verband registriert und genehmigt ist und
d) alle Bestimmungen des ausstellenden Verbandes eingehalten werden.

6.5.5 Der Wagenpass muss mindestens auf eine Fahrzeuggruppe nach Anhang J oder K zum Internationalen Sportgesetz (ISG) oder einer DMSB -Gruppe oder einer entsprechenden Gruppe ausgestellt sein. Die Gruppe, die im Wagenpass eingetragen ist muss nicht mit der Klasse übereinstimmen.

6.6 Sicherheitsvorschriften

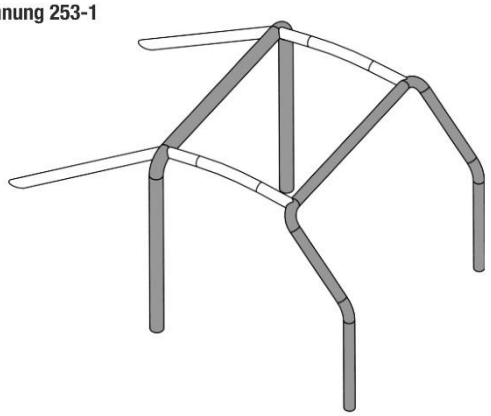
6.6.1 Für Modus 1 wird eine Überrollvorrichtung (mindestens Bügel, gemäß Zeichnung 2 und 3) dringend empfohlen.

6.6.2 Für Modus 2 ist eine Überrollvorrichtung gemäß folgender Bestimmungen vorgeschrieben.

Für alle Tourenwagen und GT-Fahrzeuge im Modus 2, welche bei Berg-GLP fahren, ist ein Überrollkäfig aus Stahl, wie nachstehend beschrieben (Mindestausführung), vorgeschrieben. Zusätzliche Streben sind empfohlen.

Zeichnung 1

Zeichnung 253-1

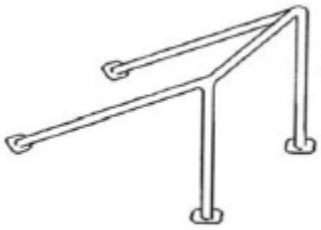


Des Weiteren gelten folgende Bestimmungen
a) Überrollvorrichtungen aus Stahl gemäß Artikel 253-8 im Anhang J 1993 oder *gemäß Artikel 253-8 im Anhang J (ISG) 2020 oder* im aktuellen Anhang J zum ISG (Eigenbau); für Tourenwagen und GT-Fahrzeuge im Modus 2 ist ein Überrollkäfig vorgeschrieben.
b) Konstruktionen mit ASN-Zertifikat (z.B. DMSB-Zertifikat oder MSA-Zertifikat) bzw. Konstruktionen mit FIA -Homologation); für Tourenwagen und GT-Fahrzeuge im Modus 2 ist ein Überrollkäfig vorgeschrieben.

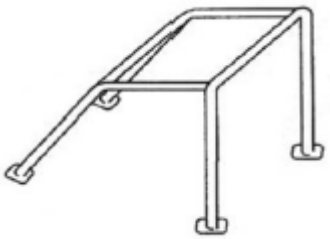
Diese Überrollvorrichtungen dürfen nicht modifiziert werden und müssen in allen Punkten (insbesondere Rohranzahl- und verlauf) exakt deren Beschreibungen entsprechen.

c) Überrollvorrichtungen aus Stahl wie nachfolgend beschrieben:
Spezifikation für die verwendeten Rohre: Nahtlos kaltgezogener Kohlenstoffstahl mit einer Mindest-Zugfestigkeit von 350 N/mm² und den Mindestmaßen von 38 x 2,5 oder 40 x 2,0 mm.

Ein Überrollbügel (gilt nicht für Tourenwagen und GT-Fahrzeuge im Modus 2) muss mindestens wie in nachstehender Zeichnung 2 oder Zeichnung 3 beschaffen sein:



Zeichnung 2



Zeichnung 3

Die Befestigungspunkte der Überrollvorrichtung an der Karosserie müssen mit einer 3 mm dicken Stahlplatte, die an den beiden Füßen des Hauptbügels eine Mindestfläche 120 cm² und an den beiden hinteren Abstützungen eine Mindestfläche von 60 cm² haben müssen, verstärkt werden (siehe Zeichnungen 253-50 bis 253-57 im Anhang J zum ISG).

Formelfahrzeuge und Sportwagen bei Berg-GLP müssen mit einer Überrollvorrichtung gemäß Art. 277 des Anhang J (ISG) ausgestattet sein.

6.6.3 Schutzpolsterung: In den Bereichen, in denen die Körper der Insassen in Kontakt mit der Überrollvorrichtung kommen können, muss eine schwer entflammbare Polsterung angebracht werden. In den Bereichen in denen der Helm in Kontakt kommen kann ist eine Polsterung nach FIA -Standard 8857-2001 empfohlen.

6.6.4 Die Überrollvorrichtung muss in den Fahrzeugpapieren/ dem Wagenpass eingetragen sein (siehe Art. 6.3.2 bzw. 6.5).

6.6.5 Für Verschraubungen an der Überrollvorrichtung (soweit vorhanden) und an nicht serienmäßigen Sitzbefestigungen gilt generell:
a) Die Schrauben müssen mindestens der Größe M8 und mindestens der Qualität 8.8 (ISO Norm) entsprechen.
b) Die hierfür verwendeten Muttern müssen selbstsichernd oder mit Federscheiben versehen sein und mindestens der Qualität 8.8 (ISO Norm) entsprechen.

6.6.6 Die Benutzung von Sicherheitsgurten (mindestens 3-Punkt-Gurte) ist vorgeschrieben. Ausnahme, gültig nur im Modus 1: wenn Sicherheitsgurte gemäß Anhang K zum ISG nicht vorgeschrieben sind.

6.6.7 Das Mitführen eines Feuerlöschers mit min. 2kg Löschmittel ist vorgeschrieben.

6.6.8 Seitenfenster, Schiebedächer und Verdecke, soweit fahrzeugabhängig vorhanden, müssen während des Wettbewerbs geschlossen sein.

6.7 **Überprüfung**

6.7.1 Während der Veranstaltung können sowohl die Fahrzeuge als auch die Fahrer zu jedem Zeitpunkt überprüft werden. Unter Androhung der Disqualifikation ist der Fahrer dafür verantwortlich, dass das Fahrzeug während der gesamten Veranstaltung den technischen Bestimmungen entspricht.

6.7.2 Grundsätzlich kann jedes Fahrzeug zu einer vollständigen und eingehenden technischen Untersuchung, dessen Zerlegung eingeschlossen, auch außerhalb des Veranstaltungsortes bzw. auch nach dem Veranstaltungstag, durch das Schiedsgericht, auch infolge eines Einspruches, bestimmt werden.

6.7.3 Ist die oben erwähnte Demontage Ergebnis eines Einspruches, so ist vom Einspruchführer ein angemessener Vorschuss, der alle zu erwartenden Kosten dieses Vorgangs deckt, vorab zu leisten. Erweist sich der Einspruch als begründet, so wird der Vorschuss dem Einspruchführer erstattet und dem unterlegenen Teilnehmer in Rechnung gestellt.

6.7.4 In jedem Fall ist der Fahrer für die ordnungsgemäße Demontage und Remontage allein verantwortlich. Er ist verpflichtet die Arbeiten in enger Absprache mit dem technischen Beauftragten durchzuführen oder durch einen Beauftragten durchführen zu lassen.

6.7.5 Auf Grund einer Meldung bzw. eines Berichtes bezüglich einer Überprüfung kann das Schiedsgericht eine Strafe bis zur Disqualifikation aussprechen.

7. Dokumenten- und Technische Abnahme

7.1 Jeder Teilnehmer (gilt auch für Beifahrer) muss sich gemäß Zeitplan der Kurzausschreibung zur Dokumentenabnahme und dem Fahrzeug zur Technischen Abnahme einfinden.

7.2 Dokumentenabnahme. Bei der Anmeldung des Fahrers/ Beifahrers werden überprüft:

a) Angaben im Nennformular (Vollständig- und Richtigkeit)
b) den gültigen Führerschein des Fahrers
c) die gültige/n DMSB Fahrerlizenz/en
d) die Fahrzeugpapiere
e) die Versicherungsbestätigung (nur bei zugelassenen Fahrzeugen)
f) die schriftliche Zustimmung des/der Erziehungsberechtigten im Nennformular steht „gesetzlicher Vertreter“ bei minderjährigen Fahrern oder Beifahrern Danach werden die Startnummern zugeteilt und ausgegeben.

7.3 Technische Abnahme. Die Technische Abnahme vor dem Start hat allgemeinen Charakter (Überprüfung der grundlegenden Verkehrssicherheit, den Technischen Bestimmungen nach Art. 6 und den Sicherheitsvorschriften für Teilnehmer nach Art. 3, hinsichtlich offenkundiger Abweichungen).

8. Durchführung

8.1 Streckenaufbau

8.1.1 Der Streckenaufbau für eine Berg-Gleichmäßigkeitsprüfung wird vor Ort durch Standard-Kontrollstellenschilder gekennzeichnet.

Gelb	Rot	Gelb	Rot	Rot
ca. 10 bis 50 m		ca. 50 bis 100 m	ca. 100 m	
Vorstart	Start	Ankündigung	Ziel	STOP

8.1.2 Auf der gesamten Strecke ist ein Anhalten verboten! Zuwiderhaltende Teilnehmer werden vom Veranstalter mit maximaler Strafzeit belegt.

8.1.3 Der Veranstalter hat bei der Durchführung seiner Veranstaltung auf einem öffentlich zugänglichen Gelände dafür Sorge zu tragen, dass bei Verlassen des Fahrerlagers/ der Wertungsstrecke durch nicht für den Straßenverkehr zugelassene Fahrzeuge diese nicht mit anderen Fahrzeugen in Berührung kommen.

8.2 Fahrerbesprechung

Vor dem Start des ersten Teilnehmers können die Fahrer in einer Fahrerbesprechung über den organisatorischen Ablauf der Veranstaltung informiert und auf Gefahrenpunkte, Sicherheitsmaßnahmen usw. hingewiesen werden. Wenn eine Fahrerbesprechung angesetzt ist, ist die Teilnahme mindestens des Fahrers Pflicht. Die Abwesenheit kann vom Schiedsgericht bis zur Nichtzulassung zum Start bzw. Ausschluss aus der Wertung bestraft werden.

8.3 Training

8.3.1 Der Veranstalter legt den Trainingszeitplan in der Kurzausschreibung fest.

8.3.2 Die Bergstrecke darf nur während der in der Kurzausschreibung oder später mitgeteilten Trainingszeiten und nur von dem für das Fahrzeug genannten Fahrer zu Übungszwecken befahren werden. Alle Trainingsläufe werden gezeitet. Teilnehmer die beim vorzeitigen Training auffallen, können vom Wettbewerb ohne weitere Begründung, ausgeschlossen werden.

8.3.3 Zur Bergprüfung darf grundsätzlich nur zugelassen werden, wer mindestens einen Trainingslauf absolviert hat. Über Ausnahmeregelungen entscheidet der Fahrtleiter.

8.3.4 Nach dem Training wird eine vorläufige Starterliste veröffentlicht. Die endgültige Starterliste wird spätestens 15 Minuten vor dem Start des 1. Wertungslaufes bekanntgegeben. Sollten bis zu diesem Zeitpunkt Fahrer nicht starten können, haben sie dies der Fahrtleitung vorab mitzuteilen und sich abzumelden.

8.4 **Startaufstellung und Start**

8.4.1 Die Teilnehmer sind verpflichtet, sich mit ihrem Wettbewerbsfahrzeug zu den vom Veranstalter vorgegebenen Zeiten in der Startaufstellung einzufinden. Von der Startaufstellung fahren die Teilnehmer einzeln auf Anweisung eines Sachrichters in den Vorstart ein. Die Teilnehmer müssen wettbewerbsfertig in den Vorstartbereich einfahren.

8.4.2 Der Vorstartbereich befindet sich vor der eigentlichen Startlinie. Er ist deutlich erkennbar beschildert, ist eine helferfreie Zone und wird von einem oder mehreren Sachrichtern überwacht.

8.4.3 Im Vorstart- und Startbereich dürfen an den Fahrzeugen keine Arbeiten mehr durchgeführt werden. Motoren der Fahrzeuge müssen in jedem Fall mit Hilfe der eingebauten Anlasser in Gang gesetzt werden. Fremdstarthilfen sind erlaubt, sofern der im Fahrzeug eingebaute Anlasser betätigt wird. Danach stehen gebliebene Fahrzeuge dürfen nur nach Anweisung von Sportwarten bewegt werden. Stellt ein Teilnehmer im Vorstartbereich fest, dass an seinem Fahrzeug ein sicherheitsrelevanter und schnell zu behebender Mangel vorliegt, so ist er verpflichtet, dies dem Sachrichter mitzuteilen. Dieser wird dann in Absprache mit dem Fahrtleiter und ggf. einem Technischen Beauftragten entscheiden, ob der Mangel im Vorstartbereich behoben werden darf.

8.4.4 Die vorgegebene Startreihenfolge darf nur auf Anordnung des Fahrtleiters geändert werden. Bei Missachtung dieser Vorschrift kann keine Starterlaubnis zum nachfolgenden Wertungslauf gewährt werden.

8.4.5 Im Sinne einer zügigen Abwicklung der einzelnen Wertungsläufe ist der Fahrtleiter berechtigt, Arbeiten im Vorstart- und Startbereich zuzulassen, sofern diese für den einzelnen Fahrer keinen Wettbewerbsvorteil beinhalten. (z.B.: bei Abbruch und Rückführung innerhalb eines Wertungslaufes; bei veränderten Witterungsbedingungen, z.B. einsetzender Regen etc).

8.4.6 Es ist eine Start- und eine Zeitnahmelinie im Abstand von einem Meter vorhanden. Die Teilnehmer haben sich nach Anweisung des Starters aufzustellen. Der Starter gibt das Startzeichen mittels Flagge oder Ampelanlage. Der Start erfolgt stehend mit laufenden Motor im zeitlichen Abstand gem. Streckenabnahmeprotokoll. Der Fahrer, der zum 1. Wertungslauf gestartet ist und die Lichtschranke passiert hat, zählt als Starter der Klasse.

8.4.7 Das Betreten des Vorstart-/ Startbereiches ist nur autorisierten Personen erlaubt, die mit einem speziellen Ausweis gekennzeichnet sein müssen. Der Ausweis ist gut sichtbar zu tragen und Beauftragten des Veranstalters auf Verlangen vorzuzeigen.

8.4.8 Personen unter 16 Jahren sowie Tieren ist der Aufenthalt im Vorstart-/ Startbereich untersagt, es sei denn als Teilnehmer (Beifahrer) an der Veranstaltung (siehe Art. 3.2 Lizenz).

8.5 **Startverzögerung**

8.5.1 Bei Bedingungen, die zu einer Startverzögerung führen, sind die Teilnehmer sofort zu informieren.

8.5.2 Die Fahrzeuge verbleiben auf den eingenommenen Plätzen im Startaufstellungs-/

Vorstart- und Startbereich mit ausgeschaltetem Motor.

8.5.3 Der Neustart wird zeitnah angezeigt.

8.5.4 Abhängig von der Dauer der Verzögerung, kann der Fahrtleiter über eine zusätzliche Rückführung bereits gefahrener Teilnehmer entscheiden.

8.6 **Signalgebung**

8.6.1 Die Fahrer sind verpflichtet, die Signalgebung zu beachten und damit erteilte Anweisungen zu befolgen. Die Flaggenzeichen entbinden die Fahrer nicht von ihrer Pflicht, sich bei erkennbaren Gefahren so zu verhalten, dass andere nicht gefährdet werden.

8.6.2 Die Erteilung der Signale erfolgt mittels verschiedenfarbiger Flaggen, die durch Lichtzeichen ergänzt oder unter bestimmten Umständen von ihnen ersetzt werden können.

Flaggen: Die Mindestgröße für alle Flaggen beträgt 60 x 80 cm. Die rote Flagge muss jedoch mindestens 80 x 100 cm groß sein.

8.6.2.1 Flaggenzeichen zur Verwendung des Fahrtleiters (Vertreters) an der Startlinie:

a) Nationalflagge:
Mit dieser Flagge werden die einzelnen Trainings-/ Wertungsläufe gestartet. Das Signal wird durch Senken der Flagge gegeben. Wird aus irgendeinem Grunde die Nationalflagge nicht verwendet, so muss die Farbe der Flagge (die zu keiner Verwechslung mit einer anderen festgelegten Flagge führen darf) in der Veranstaltungsausschreibung aufgeführt oder vor Beginn der jeweiligen Trainings-/ Wertungsläufe per Aushang veröffentlicht werden.

b) Rote Flagge:
Die rote Flagge wird vom Fahrtleiter (Vertreter) zur Sperrung der Strecke benutzt. Diese Flagge wird ebenfalls am Start durch den Fahrtleiter bei Unterbrechungen oder Abbruch eines Wertungslaufes gezeigt.

c) Grüne Flagge:
Nach Ende eines Veranstaltungstags befährt der Fahrtleiter die Strecke mit gezeigter grüner Flagge. Die Fahrtstrecke ist geöffnet.

8.6.2.2 Flaggenzeichen zur Verwendung der Beobachtungsposten:

a) Rote Flagge
Diese wird auf Anweisung des Fahrtleiters geschwenkt gezeigt. Im Übrigen entscheidet der Leiter des jeweiligen Postens vor Ort über den Einsatz (auch geschwenkt!). Der Einsatz erfolgt vom Ort des Geschehens immer bergabwärts Richtung Start. Hierdurch werden die Fahrer aufgefordert, ihr Fahrzeug auf kürzestem Weg am Rand der Strecke abzustellen. Die Kurzausschreibung informiert ferner darüber, ob sich an der Wertungsstrecke rote Signalleuchten (Blinkleuchten) befinden. Diese werden bei Abbruch eines Trainings-/ Wertungslaufes eingeschaltet und haben für den Fahrer die gleiche Bedeutung wie die rote Flagge.

b) Gelbe Flagge
Diese Flagge kann verwendet werden, wenn es laut der Kurzausschreibung oder

der Fahrerbesprechung vorgesehen ist, um Fahrer darüber zu informieren, dass sich:
- die Haftungseigenschaften z.B. durch Öl oder Wasser auf der Strecke verschlechtert haben.
- langsam fahrende oder stehende Fahrzeuge auf der Strecke befinden.

8.7 Sicherheitsfahrzeuge: Der Einsatz von S-Fahrzeugen wird dringend empfohlen. Diese werden nach Anweisung des Fahrtleiters eingesetzt.

8.8 Fahrvorschriften und Verhaltensregeln

8.8.1 Die Fahrer können grundsätzlich die Fahrbahn der Wertungsstrecke in ihrer gesamten Breite in Anspruch nehmen. Wenn sich jedoch dem Vorausfahrenden ein Fahrzeug nähert, das dauernd oder zeitweilig schneller ist, hat der Fahrer des vorausfahrenden Fahrzeugs dem anderen sofort Platz zu machen. Er hat nach links oder rechts auszuweichen und ist gehalten, wenn notwendig, die Ideallinie freizugeben. Der Fahrer hat darauf zu achten, dass der Überholende ohne jede Behinderung vorbeifahren kann.

8.8.2 Fahrer, die auf der Strecke zum Halten kommen, müssen ihr Fahrzeug schnellstmöglich und mit größter Vorsicht am Rand der Strecke abstellen.

8.8.3 Es ist verboten, das Fahrzeug entgegen der Fahrtrichtung oder rückwärts zu bewegen, es sei denn bei gegenteiliger Anweisung des Fahrtleiters über den Sportwart vor Ort.

8.8.4 Liegengebliebene Fahrzeuge dürfen nur auf Anweisung des Fahrtleiters über den Sportwart vor Ort in das Fahrerlager abgeschleppt werden. Das Schieben von Fahrzeugen durch den Teilnehmer ist außer bei gegenteiliger Anweisung des Fahrtleiters über den Sportwart vor Ort untersagt. Dem Fahrer darf nur von Sportwarten geholfen werden.

8.8.5 Reparaturen während des Trainings oder des Wertungslaufes dürfen nur abseits der Wertungsstrecke, nur vom Fahrer des betreffenden Fahrzeuges und nur unter Verwendung der im Fahrzeug befindlichen Werkzeuge und Ersatzteile ausgeführt werden. Helfer dürfen nur im Fahrerlager, in der Startaufstellung und eingeschränkt im Vorstart-/ Startbereich an den Fahrzeugen tätig werden. Die Inanspruchnahme oder Duldung fremder Hilfe durch Sportwarte ist von dieser Regelung ausgenommen, wenn sie aus Sicherheitsgründen dringend geboten ist.

8.8.6 Das Mitführen von Reservebehältern im Wettbewerbsfahrzeug ist verboten.

8.8.7 Grundsätzlich ist das Vorwärmen der Räder und Reifen, z.B. durch thermische (z.B. Heizdecken) oder mechanische (z.B. durchdrehende Räder) Behandlung verboten.

8.9 **Hin-/Rückführung**

Bei der Hin- oder Rückführung zum Start über die Wertungsstrecke sind folgende Sicherheitsauflagen durch die Teilnehmer zu erfüllen:

a) Geschlossene Fahrzeuge, Gurte angelegt und vollständig geschlossen.
b) Offene Fahrzeuge, Gurte angelegt und vollständig geschlossen sowie Helmtragepflicht.
c) Die Mitnahme weiterer Personen (Nicht-Teilnehmer) ist untersagt. Ausnahmen siehe 3.4.1.

Bei Nichtbefolgen dieser Bestimmungen können durch das Schiedsgericht Strafen verhängt werden.

8.10 **Abbruch oder Unterbrechung eines Wertungslaufes**

8.10.1 Ein Wertungslauf kann durch Zeigen der roten Flagge vom Fahrtleiter an der Startlinie unter- bzw. abgebrochen werden.

8.10.2 Sollte der Abbruch eines Wertungslaufes infolge Blockierens der Strecke oder aus anderen Gründen notwendig sein, zeigen die Streckenposten vom Unfallort an streckenabwärts die rote Flagge, ggf. werden die roten Ampeln eingeschaltet. Bei dieser Zeichengebung haben die Teilnehmer ihre Fahrzeuge unverzüglich am Fahrbahnrand anzuhalten bis weitere Weisung erfolgt.

8.10.3 Den Teilnehmern, die vom Abbruch betroffen sind, kann auf Entscheidung des Fahrtleiters eine Wiederholung des Wertungslaufes gestattet werden. Diese Teilnehmer dürfen im Vorstart unter Kontrolle des technischen Beauftragten nachtanken und evtl. technische Schäden reparieren, die diese/r Teilnehmer nach der Rot-Unterbrechung erlitten haben/hat.

8.11 Beendigung des Trainings und der Wertungsläufe

8.11.1 Das Ziel ist fliegend zu durchfahren. Mit Überfahren der Ziellinie oder Abwinken mit der Zielflagge ist der jeweilige Lauf beendet.

8.11.2 Unmittelbar nach der Zieldurchfahrt ist die Geschwindigkeit drastisch zu verringern und das Fahrzeug am Stop -Schild anzuhalten und auf einem von Ordnern zugewiesenen Platz abzustellen. Die Rückführung der Fahrzeuge zum Fahrerlager erfolgt auf Weisung des Fahrtleiters.

8.11.3 Die Fahrzeuge müssen mindestens 30 Minuten nach Aushang des offiziellen Ergebnisses im Fahrerlager verbleiben.

8.12 Sonderläufe und Sonderklassen: Sonderläufe dürfen nur auf Anweisung des Fahrtleiters gestartet werden.

8.13 Entfernen der Startnummer: Jeder Fahrer ist verpflichtet, nach der Veranstaltung alle Kennzeichen als Teilnehmer der Veranstaltung zu entfernen, wenn das Fahrzeug am öffentlichen Straßenverkehr teilnimmt.

8.14 **Werbung**

a) Sie muss nach den national gesetzlichen Bestimmungen erlaubt sein.
b) Sie darf nicht anstößig sein.
c) Sie darf nicht politischer oder religiöser Natur sein.
d) Sie darf nicht an den für die Startnummern vorgesehenen Stellen angebracht sein.
e) Sie darf die Sicht des Fahrers nicht behindern.

9. Wertung

9.1 Gewertet wird die Zeitabweichung der zwischen der Start-Lichtschranke und der Ziel-Lichtschranke gemessenen Zeit von der Sollzeit (Modus 1) bzw. der gesetzten Referenzzeit (Modus 2). Die Zeitabweichungen werden in Minuten, Sekunden und

Sekundenbruchteilen (min. 1/100 Sekunden) ausgedrückt, gleichgültig, ob die Zeit nach oben oder unten abweicht. Die Strafzeiten der jeweiligen Wertungsläufe werden addiert.

9.2 Sollte die vom Veranstalter festgelegte Maximalzeit überschritten werden, erhält der Teilnehmer vorher definierte Strafzeitpunkte.

9.3 Sieger ist der Fahrer mit der geringsten Strafzeitsumme. Die weiteren Platzierungen ergeben sich anhand der steigenden Zeitsummen.

9.4 Sollten zwei oder mehrere Fahrer die gleiche Zeitsumme haben, wird der Fahrer mit der geringeren Abweichung der Zeitsumme

a) in Modus 1: beim 1. Wertungslauf, bei weiterem Gleichstand beim 2. Wertungslauf, usw.
b) in Modus 2 bei mehr als 2 Wertungsläufen: beim 2. Wertungslauf, bei weiterem Gleichstand beim 3. Wertungslauf, usw.

vor dem anderen Fahrer platziert. Sollte dann weiterhin Gleichstand bestehen, ist das ältere Fahrzeug vor dem jüngeren zu platzieren. Wenn auch hier Gleichheit besteht, gibt es zwei Ranggleiche (ex aequo).

9.5 **Mannschaftswertung**

9.5.1 Eine Mannschaftswertung kann ausgeschrieben werden, wenn es laut der Kurzausschreibung vorgesehen ist. Eine Mannschaft besteht aus mindestens 3 und maximal 5 Fahrern.

9.5.2 Von jeder Mannschaft werden die drei Fahrer mit den besten Ergebnissen gewertet. Sieger ist die Mannschaft mit der geringsten Zeitsumme. Sollten zwei oder mehrere Mannschaften die gleiche Zeitsumme haben, wird die Mannschaft mit dem im Gesamtklassement besser platzierten Fahrer vor der Mannschaft platziert. Die weiteren Platzierungen ergeben sich anhand der steigenden Zeitsummen.

9.5.3 Die Mannschaftsnennung muss beim Start des ersten Teilnehmers aus der Mannschaft erfolgt sein.

10. Wertungsstrafen

10.1 Ein Fehlstart, insbesondere einer, der vor Erteilen des Startzeichens durch den Starter erfolgt, wird mit folgenden Strafzeiten belegt:

1. Verstoß: 10 Sekunden

2. Verstoß: 1 Minute

3. Verstoß: 3 Minuten

10.2 Ein Anhalten zwischen dem Zielankündigungsschild (Gelb) und dem Zielschild (Rot) wird mit 60 Sekunden Strafzeit belegt.

10.3 Verfrühtes Entfernen aus dem Fahrerlager wird durch das Schiedsgericht mit einer Strafe bis zu zur Disqualifikation bestraft (siehe hierzu Art. 8.11.3).

10.4 Folgende Tatbestände führen zur Nichtwertung:

a) Das Auslassen einer Zeitnahme,

b) Nichtvorliegen oder Wegfall von Teilnahme- und Zulassungsvoraussetzungen, wie z. B. Umgehung der Abnahme
c) Im Modus 1: Eine Abweichung von der jeweiligen Sollzeit um mehr als 100%.
d) Im Modus 2: Eine Überschreitung der Sollzeit um mehr als 100%.
e) Die Aufgabe eines evtl. Beifahrers.

Die unter 9. vorgenommene Zusammenfassung der wichtigsten Wertungstatbestände stellt keine abschließende Aufzählung dar. Der Veranstalter kann, mit Genehmigung der zuständigen Sportabteilung des betroffenen DMSB -Mitgliedervereins in der Kurzausschreibung abweichende Wertungsstrafen für die Tatbestände festlegen und die Aufzählung ergänzen.

11. Rechtswegausschluss und Haftungsbeschränkung

Siehe DMSB-Rahmenausschreibung für Clubsport-Wettbewerbe.

12. Versicherung

Siehe DMSB-Rahmenausschreibung für Clubsport-Wettbewerbe.

13. Haftungsausschluss

Siehe DMSB-Rahmenausschreibung für Clubsport-Wettbewerbe.

14. Freistellung von Ansprüchen des Fahrzeugeigentümers

Siehe DMSB-Rahmenausschreibung für Clubsport-Wettbewerbe.

15. Verantwortlichkeit, Änderungen der Ausschreibung, Absage der Veranstaltung

Siehe DMSB-Rahmenausschreibung für Clubsport-Wettbewerbe.

16. Preise / Siegerehrung

Siehe DMSB-Rahmenausschreibung für Clubsport-Wettbewerbe.

17. Sachrichter / Sportwarte / Schiedsgericht / Strafen

Siehe DMSB-Rahmenausschreibung für Clubsport-Wettbewerbe.

18. Einsprüche

Die Einspruchsgebühr beträgt 50,00 EUR.

Siehe DMSB-Rahmenausschreibung für Clubsport-Wettbewerbe.

19. Besondere Bestimmungen

19.1 **Sicherheit**

Motorsport kann gefährlich sein!

Es ist nie auszuschließen, dass durch das Auftreten von technischen Defekten am Fahrzeug, durch Selbstüberschätzung des eigenen Fahrkönnens oder durch plötzlich auftretende unvorhersehbare Ereignisse wie z.B. Wetterumschwünge, Ölspuren, sonstigen Fahrbahnveränderungen etc. es zu Unfällen kommen kann, die im schlimmsten Fall tödliche Folgen haben können. Es wird daher besonders um Beachtung der Sicherheitsvorschriften in Art. 3 und Art. 6 gebeten und den Teilnehmern dringend empfohlen, ihr Fahrzeug entsprechend vorzubereiten und die Fahrgeschwindigkeit entsprechend anzupassen.

19.2 **Zuschauerplätze**

Zuschauer sind an deutlich gekennzeichneten Plätzen unterzubringen und so abzusichern, dass sie nicht gefährdet werden.

19.3 **Sportwart-Platzierung**

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

19.4 **Sanitätsdienst**

19.5 An der Strecke ist ein RTW vorgeschrieben, ein Notarzt muß anwesend sein. Das kurzfristige Verständigen der Rettungsleitstelle muss ebenfalls gewährleistet sein. Eine Zu- und Abfahrt des Sanitätsdienstes muss jederzeit gegeben sein.

19.6 **Feuerlöschmittel**

Geeignete Feuerlöschmittel müssen in ausreichender Menge zur Verfügung stehen.

19.7 **Ergebnislisten**

Die Ergebnislisten sind mit einem Kurzbericht über den Veranstaltungsverlauf spätestens zwei Wochen nach der Veranstaltung beim jeweiligen Regionalclub und als Kopie an SPO / NRH einzureichen. Besondere Vorkommnisse (z.B. Unfälle) sind am ersten Werktag nach der Veranstaltung der Versicherung zu melden.