

ANHANG III - SICHERHEIT
SICHERHEITSBESTIMMUNGEN FÜR AUTOMOBIL-RALLYES**Art. 1 Allgemeines:**

Bei der Durchführung von Rallyeveranstaltungen auf Grundlage des DMSB [RyR.](#), sind die Sicherheitsbestimmungen des ISG, Anh. H, Artikel 1 und 5 und die nachfolgenden Ergänzungen zu beachten.

Durch den DMSB können Safety Delegates bestimmt und entsandt werden, deren Aufgaben und Befugnisse in Guidelines definiert sind. Berichte der "DMSB Safety Delegates" haben informatorischen Charakter, sie sind nicht Grundlage sportrechtlicher Verfahren.

Art. 2 Vorbereitung und Organisation der Veranstaltung:

Für Rallyes mit dem Status International und dem Status National A, bzw. National A/ NEAFP, muss ein Sicherheitsplan gem. ISG, Anh. H, Art 5.2. erstellt werden. Darüber hinaus sind die Namen der verantwortlichen Personen und deren Erreichbarkeit während der Veranstaltung, sowie alle vorgesehenen Kommunikationsmöglichkeiten anzugeben.

Bei Rallyes mit dem Status National A, bzw. National A/ NEAFP, muss ein Medizinischer Einsatzleiter (M-EL) benannt werden, die zuständigen Rettungsleitstellen sind schriftlich zu informieren. Für jede Wertungsprüfung (WP) ist eine Alternativstrecke im Falle eines WP Abbruchs vorzusehen.

Für Rallyes mit dem Status Rallye 35/Rallye 70, bzw. Rallye 35/Rallye 70/NEAFP muss ein Sicherheitsplans erstellt werden.

Als Sicherheitsbeauftragter für jede WP wird der WP-Leiter oder sein Stellvertreter benannt.

Die Auswahl der WP wird vom Rallyeleiter (RYL) und dem Leiter der Streckensicherung (LS) vorgenommen, dabei sind Kriterien der Teilnehmersicherheit zu beachten.

Ein Streckengutachten (wenn erforderlich) und den Sicherheitsplan erstellt der LS in Absprache mit dem RYL.

Der Sicherheitsplan muss bei Rallyes mit dem Status International und National A, bzw. National A/ NEAFP vom DMSB registriert werden, bei allen anderen Veranstaltungen stellt der Sportkommissar das Vorhandensein des Sicherheitsplans fest. Beim Einsatz eines DMSB Safety Delegate muss diesem der Sicherheitsplan ausgehändigt werden, allen mit Sicherheitsaufgaben betrauten Organisationsmitgliedern und den Besatzungen der vorgeschriebenen Vorwagen, muss der Inhalt des Sicherheitsplans vertraut sein. Die Form des Sicherheitsplans ist freigestellt. Es muss mindestens eine schriftliche Version vorliegen.

Für jede WP muss ein Funktionsplan mit folgenden Mindestangaben erstellt werden:

- Name und Erreichbarkeit des WP-Leiters und dessen Stellvertreters
- Name und Erreichbarkeit des zuständigen Arztes
- Name und Erreichbarkeit der zuständigen Rettungsleitstelle
- Name und Erreichbarkeit der zuständigen Polizeidienststelle
- Plan der Streckenführung mit Angaben zu Start/Ziel/Stop
- Angaben zu den Hilfs- und Rettungsdiensten (Anzahl, Standorte).
- [Angaben zu Strecken-, Flaggen- und Funkposten mit fortlaufender Nummer](#)

Weitere Angaben z.B. zu Zuschauerposten, Zuschauerzonen, Sperrzonen sowie zu Maßnahmen der Zuschauerlenkung und Zuschauerinformation, können enthalten sein.

Es wird empfohlen eine Fahrer-Sicherheitsbesprechung mit Hinweisen auf die Pflichten der Bewerber, über den Einsatz der Flaggen, sowie zu Besonderheiten und Gefahrenstellen der jeweiligen Veranstaltung durchzuführen und die Teams zur Teilnahme zu verpflichten. Anstelle der mündlichen Fahrer-Sicherheitsbesprechung kann der Veranstalter alternativ auch eine schriftliche Fahrerinformation herausgeben. In diesem Fall ist sicherzustellen, dass der Erhalt der schriftlichen Fahrerinformation bei der Dokumentenabnahme von jedem Fahrer per Unterschrift beurkundet wird.

Art. 3 Verantwortlichkeit und Kompetenzbereich der Sportwarte:

Der RYL ist für die Veranstaltung verantwortlich. Er delegiert das Aufgabengebiet Sicherheit an den LS.

Wird ein M-EL eingesetzt, ist dieser für den Einsatz der Ärzte, der Interventionsfahrzeuge und der Rettungsdienste zuständig, ansonsten übernimmt diese Aufgaben der LS.

Der LS veranlasst und koordiniert den Einsatz der WP-Leiter und der Hilfsdienste. Er kann sich dabei mehrerer Beauftragter bedienen. Etwa 1 Stunde vor dem Start des ersten Fahrzeugs, muss der LS oder ein Beauftragter den Aufbau der Wertungsprüfungen überprüfen.

Der WP-Leiter oder sein Stellvertreter unterbricht bei Zwischenfällen unverzüglich den Start weiterer Teilnehmer und leitet in Absprache mit dem RYL, LS oder dessen Beauftragten, die jeweils erforderlichen Maßnahmen ein. Der WP-Leiter oder ein Beauftragter, hebt nach Ende der WP und Wiederherstellung der Verkehrssicherheit, die Sperrung mit der grünen Flagge (hilfsweise grüne Rundumleuchte) unter Einhaltung der Originalstrecke auf und berichtet dem RYL und LS über Zwischenfälle.

Die Sportwarte der Streckensicherung und die Funkposten sind für den ihnen zugewiesenen Bereich an der Wertungsprüfung zuständig. Die Funkposten nehmen auch alle Aufgaben der Streckensicherung wahr. Sie sind vom WP-Leiter, LS, oder dessen Beauftragten einzuweisen. Ihnen obliegt z.B. die Absperrung der Strecke, das Warnen der Zuschauer und der Teilnehmer vor Gefahren, das Freihalten von Sperrzonen, sowie die Kommunikation und Meldung aller wichtigen Ereignisse an den WP-Leiter. An den Streckenposten sind Durchfahrtskontrolllisten zu führen, wenn dies ohne Eigen-/Fremdgefährdung möglich ist.

Art. 4 Beschreibung der Elemente für den Sanitäts- und Rettungsdienst:

Art. 4.1 Medizinischer Einsatzleiter:

Bei Rallyes mit dem Status International sind die Bestimmungen des ISG, Anhang H, Art. 5.3 zu beachten. Kann der M-EL die dort zugewiesenen Aufgaben auf Grund fehlender ärztlicher Approbation nicht wahrnehmen, ist ein Arzt zu benennen, der den M-EL unterstützt.

Art. 4.2 Fahrzeuge:

Art. 4.2.1 Rallyes mit dem Status International, National A bzw. National A/NEAFP:

Am Start jeder WP, müssen mindestens folgende Fahrzeuge, wenn möglich unmittelbar hinter der Startlinie, vorhanden sein:

1 Rettungswagen nach DIN EN 1789 Typ C mit Einrichtungen für Wiederbelebnungsmaßnahmen

1 Medical Intervention Car (MIC):

Mindestens ein mit der Aufschrift "MIC" gekennzeichnetes Interventionsfahrzeug mit nachfolgender medizinisch/technischer Ausrüstung :

- Rundumleuchte
- mind. 4 x 6 kg Feuerlöscher
- Ölbindemittel und Besen
- Abschleppseil
- Kommunikationsmöglichkeit
- Brechstange/Werkzeug
- Hydraulische Rettungsschere und zusätzlich empfohlen eine Säbelsäge,

als technische Hilfsmittel zum Bergen von Personen aus verunfallten Fahrzeugen.

- Medizinische Ausrüstung zur Erstversorgung von Traumapatienten.
- Notarztkoffer DIN 13232-N, Cervikale Stützkragen, KED-System

Die Interventionsfahrzeuge müssen geeignet sein, die komplette, vollständig aufgebaute WP Strecke zügig zu befahren, Allradantrieb wird empfohlen.

Die Interventionsfahrzeuge müssen mit

- einem Rettungssanitäter, Notfallsanitäter oder Rettungsassistent
- Notarzt
- mindestens einem in der technischen Rettung im Motorsport und in der Brandbekämpfung geschulten Helfer

besetzt sein, wobei eine der Personen als Fahrer fungieren kann.

Jeder Punkt der Wertungsprüfung muss von den Interventionsfahrzeugen nach längstens 15 km Fahrtstrecke zu erreichen sein, ist dies nicht der Fall, sind an geeigneten Hauptfunkposten Rettungsstationen mit identischer technischer Ausrüstung einzurichten.

Art. 4.2.2 Rallyes mit dem Status Rallye 35/70 bzw. Rallye35/70/NEAFP:

Der Einsatz von Interventionsfahrzeugen gem. Art. 4.2.1 ist freigestellt.

Ein Arzt mit Erfahrung in Notfallmedizin, mit Notfallkoffer, muss am Start jeder WP anwesend sein.

Am Start jeder WP, müssen folgende Fahrzeuge, wenn möglich unmittelbar hinter der Startlinie, vorhanden sein:

- 1 Rettungswagen nach DIN EN 1789 Typ C mit Einrichtungen für Wiederbelebungsmaßnahmen
- ein mit mindestens zwei im Bergen aus Fahrzeugen geschulten Personen besetztes, geeignetes Fahrzeug mit nachfolgender Ausrüstung:
 - Rundumleuchte
 - Funkeinrichtung/Kommunikationsmittel
 - mindestens 4 x 6 kg Feuerlöscher
 - Abschleppseil
 - Brechstange
 - Gurtmesser
 - Ölbindemittel
 - Besen

Für alle Veranstaltungen gilt:

Bei Wertungsprüfungen die überwiegend durch Waldgebiete führen, muss am Start ein Fahrzeug mit zusätzlichen Löschmitteln vorhanden sein.

Am STOP jeder Wertungsprüfung müssen mindestens 2 x 4 kg Handfeuerlöscher vorhanden sein.

4.3. Kommunikationsmittel:

Neben den Kommunikationsmöglichkeiten über das öffentliche Mobilfunknetz, muss

- eine Funkverbindung zwischen dem WP START und dem WP STOP
- eine Funkverbindung zwischen dem WP START und den Hauptfunkposten

bestehen.

Hauptfunkposten sind nach jeweils maximal fünf Kilometern WP Strecke einzurichten und entsprechend den Vorgaben des ISG, Anh. H, Art. 5.5.4.4 zu kennzeichnen. Es sollte eine Funkverbindung vom RYL zu den Hauptfunkposten bestehen.

Dem WP Leiter muss neben den Kommunikationsmöglichkeiten über das öffentliche Mobilfunknetz, mindestens eine weitere Kommunikationsmöglichkeit zum RYL (zur Rallyeleitstelle) zur Verfügung stehen.

Art. 5 Sicherheit der Zuschauer und der Offiziellen:

Bei Veranstaltungen mit dem Status International sind die Bestimmungen des ISG, Anh. H, Art. 5.4 zu beachten und wie nachfolgend beschrieben umzusetzen. Für Veranstaltungen mit dem Status Nat. A, bzw. Nat. A/NEAFP und dem Status Rallye 35/70, bzw. Rallye 35/70/NEAFP gelten die nachfolgenden Regelungen.

Art. 5.1 Sicherheit der Zuschauer und Unbeteiligter:**Art. 5.1.1 Kennzeichnung von Zuschauerbereichen (go area):**

Für die vom Veranstalter gewollten Zuschauer sind sichere Zuschauerplätze einzurichten und zu kennzeichnen. Dies gilt auch, wenn der Veranstalter an bestimmten Stellen erfahrungsgemäß mit hohem Zuschaueraufkommen rechnen muss. Die Abgrenzung der Zuschauerplätze (go area) erfolgt mittels Flatterband, Zäunen oder ähnlichen Hilfsmitteln. Die Einrichtung eines Sanitätsdienstes an Zuschauerplätzen mit sehr hohem Zuschaueraufkommen ist freigestellt.

Art. 5.1.2 Information von Zuschauern und Unbeteiligten:

In Programmheften und auf den Internetseiten des Veranstalters sind Ortsangaben über ausgewiesene Zuschauerplätze und Verhaltensregeln für die Zuschauer zu veröffentlichen. Etwa 45 Minuten vor dem Start des ersten Fahrzeugs, sollte ein mit Lautsprechern ausgerüstetes Fahrzeug die Strecken der Wertungsprüfungen durchfahren, um Zuschauer zu warnen, zu informieren und ungünstig stehende Zuschauer zu entfernen.

Mindestens 30 Minuten vor dem Start des ersten Fahrzeugs werden die WP-Strecken durch ein Organisationsfahrzeug mit roter Flagge (hilfsweise roter Rundumleuchte) gesperrt. Ab diesem Zeitpunkt sollen Zuschauer die Strecke nicht oder nur unter Überwachung von Sportwarten, betreten.

Art. 5.1.3 Kennzeichnung von Gefahrenstellen und Sperrzonen (no go area):

Auch wenn keine Zuschauer gewollt oder erwartet werden, sollen offensichtlich erkennbare Gefahrenstellen mit Warnschildern gekennzeichnet werden. Gefahrenstellen mit erkennbar hohem Gefährdungspotenzial sind mindestens durch Warnschilder, wenn erforderlich durch technische Hilfsmittel, als Sperrzone (no go area) zu kennzeichnen und durch den Einsatz von Sportwarten freizuhalten. Warnschilder sind in Text- und Bildform (durchgestrichenes Piktogramm einer Person), möglichst mehrsprachig und beidseitig lesbar, auszuführen.

Art. 5.1.4 Einsatz besonders gekennzeichnete Vorwagen (0-Fahrzeuge), Schlusswagen:

Es sind mindestens zwei 0-Fahrzeuge und ein Schlusswagen, dessen Kennzeichnung freigestellt wird, nach den Bestimmungen des ISG, Anh. H, Art. 5.4.4. einzusetzen. Fahrer und Beifahrer der 0-Fahrzeuge müssen im Besitz einer gültigen DMSB Fahrer- oder Sportwartzulassung, *möglichst "Leiter der Streckensicherung (Rallye)" Stufe A oder B, bzw. "Rallyeleiter" sein. Mindestens ein 0 Fahrzeug sollte ein Serienfahrzeug ohne Wettbewerbsausrüstungen sein, deren Besatzungen keine Helme tragen.*

Die Namen der Fahrer von Vorwagen dürfen auf keiner Nennliste veröffentlicht werden; die vom DMSB herausgegebenen Standards sind zu beachten. Schwerwiegende Verstöße der Besatzungen von *0-Fahrzeug* gegen diese Regeln werden von den Sportkommissaren dem DMSB gemeldet.

Art. 5.2 Sicherheit von Offiziellen und von akkreditierten Presseorganen:

Als Offizielle gelten alle Personen, die im Auftrag der FIA, des DMSB, der DMSB Trägerverbände und des Veranstalters im Verlauf der Veranstaltung zum Einsatz kommen. Es dürfen nur lizenzierte Sportwarte (gem. DMSB Lizenzbestimmungen) zum Einsatz kommen. Sportwarte für deren Einsatz keine Lizenzpflicht besteht, sollten durch Unterweisungen auf ihren Einsatz vorbereitet werden. An ihren Einsatzstellen handeln Offizielle eigenverantwortlich. Die Akkreditierung von Pressevertretern darf nur nach vorangegangener schriftlicher Gefahrenbelehrung erfolgen, akkreditierte Pressevertreter dürfen Sperrzonen (no go area) nicht betreten und haben den Weisungen der Sportwarte Folge zu leisten.

Art. 6 Sicherheit der teilnehmenden Teams:

Die Bestimmungen des ISG, Anh. H, Art. 5.5.1 (Einsatz der Sicherheitsdienste), Art. 5.5.2 (Einsatz der Rettungsfahrzeuge), Art. 5.5.3. (Rettung) sind anzuwenden.

Der Einsatz der Rettungsfahrzeuge wird vom RYL, LS, oder WP-Leiter eingeleitet. Am Unfallort erfolgt der Einsatz und die Leitung der medizinischen Intervention durch den eingesetzten Arzt.

Eine WP darf erst gestartet oder nach einer Unterbrechung wieder aufgenommen werden, wenn der erforderliche Rettungsdienst gem. Art. 4 sichergestellt ist. Es wird empfohlen Ersatzfahrzeuge vorzusehen. Die Bestimmungen des ISG, Anh. H, Art. 5.5.4. (Streckenüberwachung und Zeichengebung) finden grundsätzlich Anwendung, insbesondere die Vorschriften über das Absperrn der Wertungsprüfungen sind konsequent einzuhalten.

Art. 6.1. Streckenüberwachung und Zeichengebung (ASN Regelung):

Die Verwendung gelber Flaggen erfolgt gem. ISG, Anh.H, Art. 5.5.4.3 *und Art. 40.5.1 RyR. (FIA Regelung)*, die Anordnung erfolgt durch den Rallyeleiter oder den WP Leiter. Außerdem *wird* die gelbe Flagge auf Wertungsprüfungen auch von Sportwarten der Streckensicherung zur Warnung der Wettbewerbsteilnehmer vor Gefahren gem. Art. 40.5.2 *RyR. (ASN Regelung)* verwendet werden. Art. 39 *RyR.* findet Anwendung. Bei Wertungsprüfungen die als Rundkurs gefahren werden, ist die Verwendung gelber Flaggen zur Warnung der Wettbewerbsteilnehmer vorgeschrieben.

Die Sportwarte/Funkposten/WP-Leiter dokumentieren und melden jeden Gebrauch einer Flagge dem WP-Leiter/Rallyeleiter.

Art. 6.2 Funküberwachung:

Ein Funksystem gem. ISG, Anh. H, Art. 5.5.4.4 ist erforderlich, die Verfolgung der Fahrzeuge muss gem. ISG, Anh. H, Art. 5.5.4.5 erfolgen.

Art. 6.3 SOS/OK Schilder, Unfallmeldung, Pflichten der Bewerber:

Der Gebrauch von Warndreiecken und SOS/OK Schildern gem. ISG, Anh. H, Art. 5.5.5. und Art. 40 *RyR.* ist vorgeschrieben. Es wird empfohlen eine Fahrerbesprechung mit Hinweisen auf die Pflichten der Bewerber, über den Einsatz der Flaggen, sowie zu Besonderheiten und Gefahrenstellen der jeweiligen Veranstaltung durchzuführen und die Teams zur Teilnahme zu verpflichten.

Art. 6.4. Kennzeichnung der Strecke:

Eine einheitliche Kennzeichnung der Strecke ist freigestellt, Verwechslungen mit der Kennzeichnung von Zuschauerbereichen sind zu vermeiden. Besondere Gefahrenstellen im Verlauf von Wertungsprüfungen

(Schlaglöcher, Schikanen o.ä.) sollen bereits bei der Besichtigung mit einheitlichen Schildern die ein Ausrufezeichen zeigen, gekennzeichnet werden.

Art. 7. Fahrten außerhalb des Wettbewerbs (VIP-, Taxifahrten o.ä.)

Sollen im Rahmen einer Rallye (außer im Shakedown) VIP-, Taxi- oder ähnliche Sonder-Fahrten stattfinden, ist die Zahl derartiger Fahrzeuge dem DMSB (bzw. bei Rallye 35 der für die Veranstaltungsgenehmigung zuständigen Sportabteilung) anzuzeigen und das Verbot der Zeitnahme zu beachten. Derartige Fahrten dürfen erst nach Durchfahrt der erforderlichen 0-Fahrzeuge erfolgen. Eine Wertungsprüfung darf zeitgleich nicht von Wettbewerbsteilnehmern befahren werden. Die Durchfahrt eines weiteren 0-Fahrzeugs muss vor dem ersten Wettbewerbsteilnehmer erfolgen. Zur Kennzeichnung der Fahrzeuge sind Ziffern nicht erlaubt. Für die sichere Durchführung derartiger Fahrten, sind ausschließlich die Fahrzeugführer und die jeweiligen Veranstalter verantwortlich; erforderliche Erlaubnisse und Versicherungen sind gesondert zu beantragen/abzuschließen. Alle Fahrzeuginsassen sollen bei VIP-, Taxifahrten oder ähnlichem die bei den Wettbewerbsteilnehmern vorgeschriebene persönliche Schutzausrüstung (Helme, Kopfrückhaltesystem, Bekleidung etc.) verwenden.

Anhang IV REIFENBESTIMMUNGEN

Nachfolgende Regelungen zu Reifen gelten im DMSB-Bereich im Internationalen und Nationalen-A Rallyesport (gleichgültig ob mit oder ohne NEAFP-Status):

Profillose Reifen (Slicks) sind bei DMSB - genehmigten Rallyes nicht zugelassen. Die Reifen, evtl. ursprüngliche Slick-Reifen, müssen wie nachfolgend beschrieben profiliert sein:

- Profiltiefe: mind. 1,6 mm
- Profilbreite: mind. 2 mm
- Profilabstand: max. 50 mm
- Profilabstand zur Reifenflanke: max. 50 mm
- Anzahl der Profilirren: variabel

Die Breite zwischen den beiden äußeren Profilirren eines Reifens darf 3/4 der Lauffläche nicht unterschreiten.

Zu keinem Zeitpunkt während der Veranstaltung darf die Profiltiefe der am Fahrzeug montierten Reifen weniger als 1,6 mm betragen. Dies gilt für mindestens 3/4 der gesamten Profillfläche.

Ein Protest gegen die Profiltiefe und/oder das ECE-Genehmigungszeichen ist in allen Gruppen nicht zulässig.

Darüber hinaus müssen die Reifen der StVZO entsprechen.

Die Profilierung der Reifen (Vulkanisieren, Schneiden, Nachschneiden etc.) darf ausschließlich durch den Reifenhersteller selbst oder durch eine vom betreffenden Reifenhersteller in schriftlicher Form bevollmächtigte Firma oder autorisierte Person durchgeführt werden.

Der Nachweis über die Bevollmächtigung bzw. Autorisierung muss im Bedarfsfall erbracht werden.

Über vorstehende Profilvervorschrift hinaus sind auch alle Reifen zulässig, welche in erhabener Schrift eine vollständige DIN- oder ECE-Kennzeichnung haben und uneingeschränkt der StVZO entsprechen.

Bei Wettbewerben mit FIA Prädikat sind die FIA-Bestimmungen gültig.

Reifen bei Rallyes mit dem Status National-(Rallye 35)

In allen Fahrzeuggruppen sind bei nationalen Veranstaltungen (gleichgültig ob mit oder ohne NEAFP-Status) ausschließlich Reifen mit ECE- und E-Kennzeichnung in erhabener Schrift (d.h. formgeheizte Reifen) zulässig, welche uneingeschränkt der StVZO entsprechen müssen.

Im Neuzustand des Reifens muss der Negativprofilanteil mindestens 17 % betragen.

Grundsätzlich muss der komplette Reifen formgeheizt sein. Ausschließlich hinsichtlich der E-Kennzeichnung werden auch bestimmte Reifen akzeptiert, bei denen die E-Kennzeichnung nachträglich aufvulkanisiert ist. Diese Reifen benötigen eine individuelle Freigabe durch den DMSB.

Zurzeit betrifft dies folgende Reifen:

Die Liste der betreffenden Reifen ist im Internet unter www.dmsb.de und weiter unter Technik/Reglement, Automobilsport, Fahrzeugbestimmungen veröffentlicht.