

DMSB-Slalom-Reglement 2006
(Stand: 08. November 2005) – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

INHALTSVERZEICHNIS

I. Allgemeines

II. Wettbewerb

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

III. Parcours-Aufbau

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

IV. Slalom Einsteiger Klasse

I. Allgemeines

1. Der Automobilslalom ist ein nationaler 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 800 Metern. Die Slalomveranstaltungen mit einer Streckenlänge bis max. 800 Metern gehören zum sog. 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 800 Meter ausgetragen werden. Das gilt auch für die Kombination aus mehreren Veranstaltungen.
2. Die DMSB-Slalom Veranstaltungen werden nach dem DMSB-Veranstaltungsreglement und nach dem DMSB-Slalom-Reglement durchgeführt und vom DMSB genehmigt. Für DMSB-Prädikate gelten zusätzlich die Allgemeinen- und die Besonderen Bestimmungen des jeweiligen Prädikats. Sind für DMSB Prädikate vom Slalomreglement abweichende Bestimmungen beschrieben, so gelten diese besonderen Bestimmungen für den Ablauf der Veranstaltung. Für andere Serien gelten zusätzlich die Ausschreibungsbestimmungen der jeweiligen Serie, sofern sie dem Slalomreglement nicht widersprechen.

II. Wettbewerbsdurchführung

Art.1 Zugelassene Fahrzeuge

1. Die Fahrzeuge müssen dem Anhang "J" zum ISG und/oder den DMSB-Bestimmungen entsprechen. (Ausnahme: siehe Gruppe SE)
2. Für den DMSB-Slalom sind die Gruppen N/DN gemäß Anh. "J" + F-2005, (empfohlen in gemeinsamer Wertung), A + H (empfohlen in gemeinsamer Wertung) G 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 *eine Tages-/Veranstaltungslizenz oder mind. eine Nationale Fahrerlizenz* des DMSB, gültig für das jeweilige Kalenderjahr, erforderlich. Fahrer der Jahrgänge 1988 – 1990 können in DMSB Fahrzeuggruppen nur mit Fahrzeugen *mit einem Leistungsgewicht von mind. 11 kg/kW*, wenn keine Einschränkung durch den Veranstalter vorliegt und der Fahrer die erfolgreiche Teilnahme an einem Fahrsichtungslehrgang durch einen Trägerverein des DMSB schriftlich dem Veranstalter vorweisen kann. *Bei DMSB-Prädikatsveranstaltungen sind keine Tages-/Veranstaltungslizenzen zugelassen.*

Ein Mehrfachstart eines Fahrers ist nicht zulässig (Ausnahme: Art. 8 und Gruppe SE).

Art. 3 Sicherheitsvorschriften, Geräuschvorschriften, Umweltrichtlinien

1. Es gelten die allgemeinen Bestimmungen und Erläuterungen des DMSB zu den Sicherheitsvorschriften. Für die Gruppen N/DN werden die Sicherheitsvorschriften gemäß Anh. J Art. 253 empfohlen.
Das Mitführen eines Feuerlöschers wird empfohlen.
Für gasbetriebene Fahrzeuge gelten uneingeschränkt die Bestimmungen der Gruppe AT-G.
Seitenfenster und Schiebedächer müssen während des Wettbewerbs vollständig geschlossen sein.
2. Die allgemeinen technischen Geräuschvorschriften des DMSB sind einzuhalten.
3. Das Tragen eines Schutzhelms gemäß den DMSB Vorschriften für die Ausrüstung der Fahrer ist vorgeschrieben. Das Tragen von körperabdeckender Kleidung (schulterbedeckende Kleidung und lange Hose) sowie geschlossenen Schuhen ist vorgeschrieben.
4. Die DMSB Umweltrichtlinien sind während der gesamten Veranstaltung zu berücksichtigen.

Art. 4 Ausschreibung und Nennung

1. Die Veranstaltungsausschreibung muss dem Veranstaltungs- und Slalomreglement entsprechen. Veranstaltungsbuletins, 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. Der Veranstalter ist gehalten, bei Vornennung ein deutlich ermäßigtes Nenngeld zu erheben.

Art. 5 Klassenzusammenlegung und Rücktritt

1. Eine Klasse, die nicht mindestens 3 Fahrer und mindestens zwei Fahrzeuge 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 mit dem genannten Fahrzeug umzunennen. Das Recht auf Umnennung haben auch Bewerber/Fahrer aus nicht vollen Klassen, die nicht zusammengelegt werden können. Die vom Veranstalter festgesetzte Ausschlussfrist muss dabei berücksichtigt werden.
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 bekannt gegebene Klassenzusammenlegung darf nicht geändert werden. Es kann sich aber die Anzahl der Starter gegenüber 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 stattfinden, 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. 6 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. 7 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 mind. einen gezeiteten Trainingslauf absolvieren, der den Wertungsläufen zu entsprechen hat. Ein nicht

beendeter Trainings- / Wertungslauf hat kein Teilnahmeverbot an den weiteren Wertungsläufen zur Folge.

2. Die Slalomveranstaltung besteht grundsätzlich aus einem Trainingslauf und zwei, höchstens drei Wertungsläufen. Ausnahmen erfordern 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 Wertungsgruppe 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 des/der Sportkommissar/e kann die Strecke gleichzeitig auch von mehreren Fahrzeugen (der Sportkommissar legt die Maximalzahl fest) befahren werden, sofern dieses in der genehmigten Ausschreibung 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 sec. Genauigkeit mittels Lichtschranke.
8. Der Fahrer, der zum 1. Wertungslauf gestartet ist und die Lichtschranke passiert hat, zählt als Starter der betreffenden Klasse.
9. Bei Witterungswechsel dürfen bereits absolvierte Läufe nicht wiederholt werden.

Art. 8 Sonderläufe

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

Art. 9 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. 10 Mannschaftswertung

Eine Mannschaft darf aus maximal 5 Fahrern bestehen.

Von jeder Mannschaft werden die drei Teilnehmer mit den besten Ergebnissen gewertet. Bei Punktgleichheit gewinnt die Mannschaft mit dem im Gesamtklassament am besten platzierten Fahrer. Der Wertungsausschluss eines Fahrers führt zum Ausschluss der Mannschaft insgesamt.

Art. 11 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 abbrechen, wenn er die entsprechende Stelle erstmalig in diesem Lauf

passiert. Dabei muss die betreffende Pylone in vollen 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. 12 Sachrichter

Es muss sichergestellt sein, dass ausreichend eingewiesene Sachrichter eingesetzt werden, welche die Fehler alleinverantwortlich in schriftlicher Form festhalten. Sachrichter müssen namentlich benannt und durch Aushang bekannt gemacht werden.

Art. 13 Wertungsstrafen

1. Wertungsstrafen sind:
 - Strafsekunden
 - Nichtwertung

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.

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 gemacht. 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 ändern und - zusätzlich - eine oder mehrere Sportstrafen festsetzen.

Falls der der Wertungsstrafe zugrunde 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. Der Rennleiter ist verpflichtet, die Sportkommissare unverzüglich über festgesetzte Wertungsstrafen zu informieren.

2. Folgende Tatbestände führen zu Strafsekunden:
 - a) Für das Umwerfen von Pylonen oder Verschieben aus der Markierung werden je Pylon 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 fünfzehn Strafsekunden belegt, also das
 - Nichtpassieren eines Tores
 - Falsches Passieren einer einzelnen Markierung (oder eine 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. Folgende Tatbestände führen zu Nichtwertung (Kennzeichnung in der Ergebnisliste: n.g. - ohne Platzierungsangabe):
 - a) Mehr als 3-maliges Auslassen einer Wertungsaufgabe pro Wertungslauf
 - b) Das Auslassen der Zielgasse
 - c) Nichtvorliegen oder Wegfall von Teilnahme- und Zulassungsvoraussetzungen, Umgehung der Abnahme.
 - d) Inanspruchnahme fremder Hilfe während eines Laufes.
4. Die in Artikel 14 vorgenommene Zusammenfassung der wichtigsten Wertungstatbestände stellt keine abschließende Aufzählung dar. Der Veranstalter kann, mit Genehmigung des/der DMSB/Sportabteilung in der Ausschreibung abweichende Wertungsstrafen für die Tatbestände festlegen und die Aufzählung ergänzen.

Art.14 Beendigung des Wettbewerbs, Parc-fermé

1. Die Parc-fermé Bestimmungen treten mit Zieldurchfahrt des letzten Wertungslaufes (bei Mehrfachstartern: des auf diesem Fahrzeug zuletzt gestarteten Fahrers) für das entsprechende Fahrzeug in Kraft.
2. Der Ort an welchem 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
	max. 100,0 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.

Art. 3 Streckenaufbau, -markierung und Wertungsaufgaben

Für den Aufbau der Wertungsaufgaben sind nur Pylonen (Höhe: 45 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.

Folgende Wertungsaufgaben sind möglich:

- a) Einzelnr Markierungspunkt:** 1 Pylon stehend, daneben einer 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, mind. 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. 4 Richtungsänderungen mind. einmal im Parcours enthalten sein.

- b) Einzelne Tore bestehend aus 2 Pylonen**
Torbreite: (Innenkante der Pylonen - Bodenplatte)
- | | |
|------|--------|
| min. | 2,50 m |
| max. | 3,50 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) 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.

e) Wende:

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

Andere Aufgaben, wie Bremsprüfungen und sonstige Geschicklichkeitsaufgaben, 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 mind. 20 Metern seitlichem Abstand parallel zur Auslaufzone den Parc-fermé, die Start-Voraufstellung 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 (siehe Skizze) 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 Skizze der Streckenführung muss dem Ausschreibungsentwurf beigefügt sein.

Aus der Skizze muss deutlich zu ersehen sein:

- Lage der Zuschauerabschnitte und des Fahrerlagers einschließlich Parc-fermé
- Standorte der Sachrichter und sonstiger Posten
- Standort des RTW bzw. KTW

Art. 6 Besichtigung der Strecke und sonstige Sicherheitsvorkehrungen

Die Sportkommissare müssen mindestens eine Stunde vor Beginn des Trainings die Strecke besichtigt haben.

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

Sportwarte der Streckensicherung und Sachrichter sind so zu postieren, dass keine persönliche Gefährdung möglich ist.

Es muss ein einsatzbereiter RTW, KTW oder Arzt 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.

IV. Slalom-Einsteiger-Klasse (Gruppe SE)

Mit der Einführung dieser Klasse wird die bestehende Lücke zwischen Clubsport Slalom und DMSB-Slalom geschlossen. Die SE Klasse dient Einsteigern zum Kennen lernen des Sports. Sie darf nicht zu den Gesamtwertungen von Meisterschaften gewertet werden. Der Veranstalter ist zum Ausschreiben der SE Klasse nicht verpflichtet.

Den Veranstaltern wird empfohlen, sehr sorgfältig abzuwägen, ob bei ihrem Parcours und Gelände der Start für die Jahrgänge 1988 - 1990 bzw. das Ausschreiben der Gruppe SE sinnvoll ist.

In der Klasse SE sind nur Fahrer zugelassen, die maximal im dritten Jahr nach Ihrer ersten Ausstellung einer Fahrerlizenz durch den DMSB eine aktuell gültige DMSB Fahrerlizenz besitzen.

Es wird für die Fahrer der Jahrgänge 1988 - 1990 empfohlen, Slalom-Testläufe, die von den Veranstaltern und Trägervereinen angeboten werden sollten, zu absolvieren.

Welche Lizenz wird benötigt?

Die Teilnehmer benötigen eine Nationale DMSB Junioren-Lizenz (Jahrgänge 1988 - 1990) oder eine Nationale DMSB-Lizenz mit dem Aufdruck „SE“ (Jahrgänge 1988 und älter).

Eine Teilnahme mit einer Tages- oder Veranstaltungslizenz ist ebenfalls möglich.

Wie muss das Fahrzeug beschaffen sein?

Das Fahrzeug muss den technischen Bestimmungen der Gruppe „SE“ und uneingeschränkt den STVZO Bestimmungen entsprechen.