

ART. 10 CO-ORGANISATION EINER AULÄNDISCHEN PRÜFUNG

- Die Schweizer Co-Organisation muss offiziell in der Ausschreibung figurieren und zwar in folgender Form: «Die Veranstaltung ist organisiert durch in direkter Zusammenarbeit mit»
- Die Schweizer Co-Organisation im Rahmen der Veranstaltung muss effektiv sein und der Schweizer Organisator muss mindestens durch einen von ihm bezeichneten Vize-Rennleiter, der in der Ausschreibung erwähnt wird, in der Rennleitung vertreten sein.
- Die Schweizer Co-Organisation muss die gesamte Administration für Schweizer Fahrer und Serien führen und sicherstellen.
- Der/Die von der NSK der ASS bezeichnete(n) Sportkommissar(e) (1 oder 2 wenn das Gremium aus mehr als 3 Personen besteht) muss(müssen) offiziell in der Ausschreibung bzw. im Programm figurieren und für die Schweizerläufer Mitglied des Gremiums der Sportkommissare mit Stimmberechtigung sein.
- Die NSK der ASS kann einen oder mehrere Technische(n) Kommissar(e) bezeichnen, welche(r) offiziell in der Ausschreibung bzw. im Programm erwähnt und Mitglied des Gremiums der Technischen Kommissare sein muss.
- Der Schweizer Co-Organisator hat eine schriftliche Bestätigung des Hauptveranstalters bei der NSK einzureichen, dass der Wettbewerb effektiv im Sportkalender der verantwortlichen ASN als nationale Veranstaltung mit Status NPEA oder im Kalender der FIA als internationale Veranstaltung eingetragen wurde.

ART. 11 ALKOHOL

Alkohol (Ethanol) ist im Automobil- und Kartrennsport im Wettkampf verboten. Der Nachweis erfolgt durch Atem- und/oder Blutanalyse. Der Grenzwert, ab dem ein Verstoß vorliegt, entspricht einer Blutalkoholkonzentration von 0.10 g/l.

ART. 10 CO-ORGANISATION D'UNE EPREUVE ETRANGERE

- La co-organisation suisse doit officiellement figurer à l'art. 1 du règlement de l'épreuve sous la forme suivante: «L'épreuve est organisée par en collaboration avec»
- La co-organisation suisse dans le cadre de l'épreuve doit être effective et l'organisateur suisse doit au minimum être représenté à la Direction de course par un vice-directeur de course officiel, désigné par lui et figurant au règlement particulier.
- La co-organisation suisse doit prendre en charge et assurer la totalité de l'administration pour les pilotes et Séries suisses.
- Le/Les Commissaire(s) Sportif(s) désigné(s) par la CSN de l'ASS (1 ou 2 si le collège est composé de plus de 3 personnes) doit/doivent figurer officiellement au règlement, resp. au programme de l'épreuve et, pour les manches suisses, faire partie du collège des Commissaires Sportifs avec voix délibérative.
- La CSN de l'ASS peut désigner un ou plusieurs Commissaire(s) Technique(s) qui doit/doivent figurer officiellement au règlement, resp. au programme de l'épreuve et faire partie des Commissaires Techniques officiels.
- Le co-organisateur suisse doit transmettre à la CSN une confirmation écrite de l'organisateur principal que la manifestation a effectivement été inscrite au calendrier sportif de l'ASN responsable en tant qu'épreuve nationale au statut NPEA ou au calendrier de la FIA en tant qu'épreuve internationale.

ART. 11 ALCOOL

L'alcool (éthanol) est interdit en compétition dans le Sport Automobile et Karting. La détection sera effectuée par éthylométrie et/ou analyse sanguine. Le seuil de violation est équivalent à une concentration sanguine d'alcool de 0.10 g/l.

VIII – B STARTVORSCHRIFTEN / PRESCRIPTIONS DE DÉPART**Bei Bergrennen, Slaloms****ART. 1 STARTLINIE**

Die Startlinie wird durch den Strahl der Photozelle der elektrischen Zeitmessung gebildet.

Einen Meter vor dem Strahl der Photozelle ist parallel zum Strahl ein weisser, 2 cm breiter Strich über die Strasse zu ziehen.

ART. 2 AUFSTELLUNG DER WAGEN

Jeder startende Wagen muss derart aufgestellt werden, dass das vordere Karosserie-Ende auf der Höhe der weissen Linie zu stehen kommt, die 1 m vor den Photozellen auf der Fahrbahn markiert ist.

ART. 3 STARTBEFEHL

Jeder Wagen registriert durch Durchfahren des Strahls der Photozelle seine genaue Startzeit selbst. Dem Fahrer wird daher der Start nicht in Sekunden vorgezählt.

Einzig folgende Startbefehle dürfen gegeben werden:

1½ Minuten vor dem Start:	«1½ Minuten»
1 Minute vor dem Start:	«1 Minute»
30 Sekunden vor dem Start:	«30 Sekunden»
Im Startmoment:	«Sie können fahren»

ART. 4 FEHLSTART

Stellt einem Fahrer der Motor ab, nachdem er bereits die Kontakteinrichtung berührt und die Startzeit gestoppt hat, so ist er als gestartet zu betrachten. Es ist strikte verboten, in diesem Fall einen zweiten Start zu gestatten. Stellt einem Fahrer im Moment des Startbefehls «Sie können fahren» und vor der Berührung der Kontakteinrichtung der Motor ab, so soll ihm Gelegenheit gegeben werden, den Motor wieder in Gang zu bringen. Gelingt ihm dies, so ist einzig der Startbefehl «Sie können fahren» zu wiederholen.

Hat der Fahrer jedoch vorerst noch einen Defekt zu beheben, so ist der nachfolgende Wagen an den Start zu rufen und zu starten. Kann der erste Fahrer den Defekt seines Wagens innert nützlicher Frist beheben und sich dem Starter noch während der Startzeit, der seinem Wagen entsprechenden Wagengruppe zum Start stellen, so ist ihm der Start zu erlauben. Kommt der Fahrer jedoch erst wieder an den Start, wenn bereits schon Wagen der nachfolgenden Wagengruppe gestartet sind, so darf der betreffende Fahrer nicht mehr gestartet werden.

ART. 5 ANLASSEN

Für Bergrennen und Slaloms ist für alle Wagen das Anlassen der Motoren durch Anschieben oder durch Verwendung von Hilfsbatterien gestattet. Durch das Anschieben der Fahrzeuge darf der Ablauf in der Startaufstellung nicht beeinträchtigt werden.

Die vollständige Anlassvorrichtung muss in jedem Fall im Fahrzeug montiert und funktionstüchtig bleiben (Ausnahme: Gruppe E).

Courses de côte, slaloms**ART. 1 LIGNE DE DÉPART**

La ligne de départ sera marquée par le rayon de la cellule photoélectrique. Un trait blanc de 2 cm de large sera tiré 1 mètre devant le rayon de la cellule photoélectrique et parallèlement à celui-ci.

ART. 2 EMPLACEMENT DES VOITURES

Chaque voiture en position de départ doit avoir l'extrémité avant de la carrosserie à la hauteur du trait blanc tracé sur la route 1 m devant les cellules de chronométrage.

ART. 3 ORDRE DE DÉPART

Chaque voiture, en franchissant le rayon de la cellule photoélectrique, enregistre elle-même le temps exact de son départ. De ce fait, celui-ci ne sera pas donné au conducteur par l'énumération préalable des secondes.

Seuls les ordres de départ suivants pourront être donnés:

1½ minutes avant le départ	«1½ minutes»
1 minute avant le départ:	«1 minute»
30 secondes avant le départ:	«30 secondes»
Au moment du départ:	«Vous pouvez partir»

ART. 4 DÉPART MANQUÉ

Si, au départ, le moteur cale alors que la voiture a déjà touché l'installation de contact et déclenché ainsi le temps de départ, le conducteur est considéré comme ayant pris le départ. Dans ce cas, il est strictement interdit d'autoriser un second départ. Si à l'ordre de départ «Vous pouvez partir» et avant même que l'installation de contact soit touchée, il arrive à un coureur que son moteur s'arrête, l'occasion doit lui être donnée de le remettre en marche. Cela lui réussit-il, seul l'ordre de départ «Vous pouvez partir» est à renouveler. Si le coureur doit auparavant réparer une défectuosité survenue à sa voiture, le coureur suivant sera appelé en ligne et prendra le départ. Dans le cas où le premier coureur a réussi à réparer sa voiture de telle sorte qu'il puisse encore la présenter au départ dans le temps réservé au voitures de son groupe, un nouveau départ lui sera accordé. En revanche, si des voitures du groupe suivant ont déjà pris le départ lorsque le coureur se représente, un nouveau départ ne peut plus lui être accordé.

ART. 5 MISE EN MARCHÉ

Pour les courses de côte et les slaloms, il est autorisé de pousser les véhicules pour la mise en marche ou d'utiliser une source d'énergie auxiliaire. Le fait de pousser le véhicule ne doit en aucun cas gêner le déroulement du départ.

Le dispositif de mise en marche automatique doit en tous cas être monté dans la voiture dans son intégralité et être utilisable en tous temps (exception: groupe E).

Bei Rundstreckenrennen

ART. 6 EINTEILUNG DER STARTBEFEHLE

Die verschiedenen Läufe eines Rundstreckenrennens dürfen nur durch den Rennleiter oder seinem Stellvertreter gestartet werden.

ART. 7 START

Die NSK erlässt für den Start von Rundstreckenrennen folgende Startvorschriften:

- Der Start erfolgt stehend; die Anzahl der Wagen beträgt pro Startlinie 2-2-2.
- Die Startplätze werden aufgrund der besten Trainingszeiten zugeteilt. Der Fahrer mit der schnellsten Zeit erhält den besten Startplatz. Wenn verschiedene Fahrer die gleiche Zeit erreicht haben, hat derjenige Vorrang, der diese Zeit zuerst erzielt hat.
- Jedem Wagen wird seine Position bei der Startaufstellung zugewiesen. Es fällt in die Verantwortlichkeit des Fahrers, sich über diese Startposition zu informieren. Der Weg zur Startaufstellung ist je nach Streckenlage durch den Organisator präzise festzulegen und den Fahrern mitzuteilen.
- Der Start ist ein stehender Massenstart. Folgendes Verfahren wird angewendet:
 - Der Vorstart wird durch Aufzeigen von Signalen bei 2 Min. und 1 Min. angekündigt.
 - 2 Minuten vor dem Start haben alle Personen, mit Ausnahme der Funktionäre und Fahrer sowie allfälligen Mechanikern mit Hilfsbatterien der Startplatz zu räumen.
 - Eine Minute vor dem Vorstart sind die Motoren mit Hilfe des eingebauten Anlasses vom im Wagen sitzenden Fahrer (wenn notwendig bei Fahrzeugen der Gruppen IS, C, D und E unter Zuhilfenahme einer Hilfsbatterie) anzulassen.
 - Eine grüne Flagge gibt das Zeichen zum Start der Aufwärmrunde, bei welcher die Fahrer ihre Startposition strikte einzuhalten haben. Nach Absolvierung der Aufwärmrunde gelangen die Fahrer erneut zur Startaufstellung, wobei die Motoren nicht mehr abgestellt werden und es keinem Mechaniker oder Helfer erlaubt ist, die Strecke zu betreten. Ab diesem Moment kann der Start jederzeit erfolgen.
 - Bei der Ankunft der letzten Fahrzeuge am Schluss der Startaufstellung nach der Aufwärmrunde wird der Starter eine Tafel «5 seconds» zeigen lassen, um die ersten Reihen zu informieren, dass noch fünf Sekunden bis zum Aufleuchten der roten Ampel verbleiben.
 - Zwischen drei und fünf Sekunden nach dem Aufleuchten der roten Ampel wird der eigentliche Start durch das Erlöschen der roten Ampel gegeben. Alle teilnehmenden Wagen, die sich im Sichtbereich des Starters befinden, wenn er das Startzeichen gibt, werden als gestartet betrachtet.

Courses en circuit fermé

ART. 6 SIGNAL DE DÉPART

Seul le directeur de course ou son adjoint est autorisé à donner le départ pour les différentes courses d'une manifestation en circuit fermé.

ART. 7 DÉPART

La CSN publie les prescriptions suivantes relatives au départ lors de courses en circuit:

- Le départ sera du type arrêté; les voitures seront rangées selon le système 2-2-2.
- Les positions de départ seront déterminées par, les meilleurs temps chronométrés pendant les essais. Le conducteur ayant réalisé le meilleur temps aura droit à la meilleure place de départ. Au cas où plusieurs conducteurs réaliseraient le même temps, priorité sera donnée au conducteur l'ayant réalisé le premier.
- Il sera indiqué à chaque voiture sa position déterminée sur la grille de départ. Il incombera au conducteur de s'informer de cette position. La route à suivre pour se rendre sur la grille de départ devra être établie de façon précise par l'organisateur et communiquée aux participants.
- Le départ sera un départ arrêté simultané et le processus suivant sera appliqué:
 - La proximité du départ préliminaire sera indiquée par panneaux à 2 minutes, 1 minute et 30 secondes.
 - 2 minutes avant le départ préliminaire, toutes personnes autres que les pilotes, les officiels et éventuellement les mécaniciens avec les batteries d'appoint devront libérer la piste.
 - Une minute avant le départ préliminaire, les pilotes, à bord des voitures, devront mettre les moteurs en marche au moyen du démarreur automatique (pour les groupes IS, C, D, et E à l'aide d'une source d'énergie auxiliaire si nécessaire).
 - Un drapeau vert donnera le signal de départ pour le tour de chauffe durant lequel les pilotes sont tenus de maintenir strictement leur position de départ. A la fin du tour de chauffe, les pilotes reprendront leur place sur la grille. Les moteurs ne seront pas arrêtés, l'accès à la piste restant interdit aux aides et aux mécaniciens. Dès ce moment, le départ peut être donné à tout instant.
 - Dès que les dernières voitures arrivent sur l'arrière de la grille de départ après le tour de chauffe, le starter fera montrer un panneau «5 seconds» afin de prévenir les premiers rangs qu'il reste cinq secondes avant l'allumage du feu rouge.
 - Entre trois et cinq secondes après l'allumage du feu rouge, le signal de départ réel sera donné par l'extinction du feu rouge. Toutes les voitures concurrentes, en vue du starter lorsqu'il donne le signal de départ, seront considérées comme ayant pris le départ.

Die Startampeln werden folgende Bedeutung haben:

- ROT an: Bleiben Sie an Ort und machen Sie sich startbereit.
Starten Sie.
- ROT aus: Starten Sie.
- GELB blinkend: Bleiben Sie an Ort und stellen Sie den Motor ab (wenn die gelbe Ampel nach der roten Ampel aufleuchtet, so muss letztere eingeschaltet bleiben).

Die grüne Ampel wird nur bei einem fliegenden Start verwendet.

- e) Es sind Startrichter zu bestimmen, welche Fehlstarte feststellen. Die Strafe dafür ist im Int. Sportgesetz FIA bzw. im Nationalen Sportreglement angeführt (Art. 94).

- f) Jeden Fahrer in Startaufstellung, welcher nicht in der Lage ist zu starten, muss dies durch Hochheben des Armes anzeigen. Wenn ein Motor in der Vorstartaufstellung nicht unter Zuhilfenahme des eingebauten Anlasses angelassen werden kann, muss das Fahrzeug, wenn die anderen Fahrzeuge die Vorstartaufstellung verlassen haben, zu den Boxen geschoben werden. An den Boxen dürfen die Mechaniker versuchen, die erforderlichen Reparaturen durchzuführen; sind diese erfolgreich, das heisst, ermöglichen sie dem Fahrer, den Motor mittels des eingebauten Anlasses (für Fahrzeuge der Gruppen IS, C, D und E auch mit Hilfe einer Hilfsbatterie) anzulassen, darf der Fahrer am Rennen teilnehmen. Der Start wird ihm ausschliesslich bei der Boxenausfahrt freigegeben, und zwar erst, wenn alle zur Startaufstellung erschienenen Fahrzeuge gestartet sind und die Boxenausfahrt passiert haben. Wenn ein Motor auf der eigentlichen Startaufstellung abstirbt und der Fahrer ihn nicht mit dem Anlasser starten kann, wird das Fahrzeug von Funktionären oder – ausnahmsweise – von Mechanikern weggeschoben, nachdem die andern Fahrzeuge die Startlinie verlassen haben. Danach ist die Teilnahme am Rennen nach Erfüllung der obenerwähnten Bedingungen gestattet.

Die NSK kann Ausnahmegewilligungen für fliegende Starts (Indy-Start) erteilen. Ebenso kann die NSK, wenn die Rennstrecke nicht über die Ampelrichtung gemäss Anhang «H» verfügt, eine Ausnahmegewilligung für eine Startprozedur mit der Nationalflagge nach folgenden Bestimmungen erteilen:

- Der eigentliche Start findet im Moment statt, in dem der Starter das Signal mit der Nationalflagge gibt. Die Flagge wird vom Starter hochgehalten, nachdem er sich versichert hat, dass sich kein Wagen mehr in Bewegung befindet. Nach etwa fünf Sekunden wird der Start durch **Senken** der Flagge gegeben.

Sofern bei einem Rundstreckenrennen die Anzahl der in der einen oder anderen Rennserie angemeldeten Fahrzeuge höher ist als die auf der betreffenden Rundstrecke zum Start zugelassenen Fahrzeuge, kann die Jury die Zuteilung der Startplätze aufgrund der im offiziellen Training gefahrenen Zeiten beschliessen. Die nicht qualifizierten Fahrzeuge können, wenn immer möglich, für eine andere Rennserie berücksichtigt werden; die dort erreichten Resultate zählen jedoch nicht für die Wertung der Meisterschaften, für welche die betreffende Veranstaltung zählen sollte.

Les feux de départ auront les significations suivantes:

- ROUGE allumé: Restez immobile et préparez-vous à prendre le départ.
- ROUGE éteint: Prenez le départ.

JAUNE clignotant: Restez immobile et coupez vos moteurs (si le feu jaune est allumé après le feu rouge, celui-ci doit rester allumé).

Le feu vert n'est utilisé qu'en cas de départ lancé.

- e) Des juges de départ seront désignés pour déterminer les faux départs. La sanction pour chacune de ces fautes sera celle prévue dans le Code Sportif International FIA resp. le Règlement Sportif National pour faux départ (art. 94).
- f) Tout pilote présent sur la grille mais dans l'incapacité de prendre le départ devra signaler cette situation en levant un bras.

Si une voiture ne peut démarrer sur la fausse grille, elle sera poussée jusqu'à son stand quand les autres voitures auront quitté la fausse grille. Au stand, les mécaniciens pourront tenter d'effectuer les réparations nécessaires et, s'ils y parviennent, permettant au pilote de mettre son moteur en marche au moyen du démarreur (groupes IS, C, D et E à l'aide d'une source d'énergie auxiliaire si nécessaire), le pilote pourra prendre part à la course. Le départ lui sera donné exclusivement à la sortie des boxes, ce lorsque la totalité des voitures présentes sur la grille auront pris le départ et dépassé la sortie des boxes. Si une voiture cale sur la grille de départ et que le pilote ne peut pas redémarrer, la voiture sera poussée à l'écart par les officiels présents, et exceptionnellement par les mécaniciens, après que les autres voitures auront quitté la ligne de départ, de telle façon que la piste soit immédiatement dégagée. Elle pourra reprendre la course dans les mêmes conditions que ci-dessus.

La CSN peut octroyer des autorisations d'exceptions pour des départs lancés (Indianapolis). De même, si le circuit n'est pas équipé de l'installation lumineuse conforme à l'Annexe «H» la CSN pourra exceptionnellement autoriser l'application de la procédure de départ «au drapeau» selon les dispositions suivantes:

- Le départ réel a lieu au moment où le starter en donne le signal à l'aide du drapeau national. Le drapeau sera levé au moment où le starter aura constaté que toutes les voitures sont bien à l'arrêt. Après environ cinq secondes, le départ sera donné en **abaissant** le drapeau.

Au cas où, lors d'une course en circuit, le nombre des véhicules engagés dans l'une ou l'autre des séries s'avérerait plus élevé que le chiffre admis pour la piste en question, le jury pourra décider de l'octroi des places de départ sur la base des temps obtenus lors des essais officiels. Les véhicules non-qualifiés pourront, dans la mesure du possible, être incorporés dans une autre série, leurs résultats n'étant alors pas pris en considération pour les classements des championnats dont l'épreuve en question est manche qualificative.

ART. 8 ZEITZUSCHLAG FÜR FEHLSTART

Man spricht von einem Fehlstart, wenn ein unter der Aufsicht des Starters stehender Fahrer vor dem vereinbarten Zeichen den ihm zugewiesenen Platz verlässt. Jeder Fahrer, der einen Fehlstart begangen hat, wird mit einem Zeitzuschlag von mindestens 30 Sekunden bestraft. Die Strafminuten werden der Zeit hinzugezählt, welche der Fahrer benötigte, um die Prüfungsstrecke zurückzulegen. Diese Zeitzuschläge werden vorgenommen ohne Rücksicht auf eventuelle andere Strafen, welche durch die Sportkommissare dem betreffenden Fahrer auferlegt werden. Im Falle eines Fehlstarts wird die Zeitstrafe (z.B. 30 Sek.) dem Fahrer auf der Strecke und den Mechanikern an der Boxe (während mind. 2 Runden) durch Zeigen folgender Tafeln auf der Start-/Ziellinie mitgeteilt:

- eine Tafel mit der Nummer des fehlbaren Fahrers
 - eine Tafel mit der Zeitstrafe (z.B. «30Sek.»)
- Wenn möglich wird die Zeitstrafe ebenfalls über Lautsprecher bekanntgegeben.

ART. 9 DOPPELSTART

Startet ein Fahrer bei einem Rundstreckenrennen mit mehreren Fahrzeugen (vgl. Art. 12), so hat dieser bis spätestens Nennschluss anzugeben, mit welchem Fahrzeug er die Meisterschaftspunkte erzielen will. Im anderen Fall werden die betreffenden Nennungen als ungültig betrachtet.

ART. 10 RICHTLINIEN DER NSK FÜR FLIEGENDEN START «INDIANAPOLIS»**Grundsätzliches**

- a) Die Fahrzeuge werden auf die Startaufstellung plaziert und das normale Startprozedere (Tafel 2' – 1' – 30'') wird angewandt.
- b) Der Führungswagen steht in der Pistenmitte vor der Startaufstellung.
- c) Das Signal zum Vorstart wird mit der grünen Flagge gegeben.
- d) Hinter dem Führungswagen absolvieren die Wagen eine (ganze oder Teil-) Runde, bevor sie wieder zur Startlinie kommen. Am Start bleiben die roten Ampeln eingeschaltet.
- e) Im Moment, wo er es für angebracht findet, aber so nahe als möglich vor der Startlinie, gibt der Rennleiter das effektive Startsignal mit den grünen Startampeln.

Wenn aus irgendeinem Grund der Start nicht nach einer Runde freigegeben werden kann, bleiben die roten Ampeln eingeschaltet und die Wagen machen eine zusätzliche Runde unter Führung.

ART. 8 PÉNALITÉS POUR FAUX DÉPART

Il y a faux départ lorsque, avant le signal convenu, un pilote sous les ordres du starter quitte la position qui lui était assignée. Tout conducteur ayant pris un faux départ sera pénalisé d'au moins 30 secondes. Les minutes de pénalisation seront ajoutées au temps que mettra le coureur à parcourir la distance de l'épreuve; elles seront considérées indépendamment des autres pénalités infligées éventuellement par les commissaires sportifs. En cas de faux départ, la pénalisation (p.ex. 30 sec.) sera communiquée au pilote sur la piste et aux équipes de stand (sur au moins 2 tours) par la présentation simultanée, sur la ligne de départ/arrivée:

- d'un panneau portant le numéro du concurrent en faute
- d'un panneau portant la pénalisation (p. ex. «30 sec.»)

Dans la mesure du possible, la pénalisation sera également annoncée par haut-parleurs.

ART. 9 DOUBLE DÉPART

Au cas où, lors d'une course en circuit, un conducteur participe sur plusieurs véhicules (voir art. 12), il indiquera, jusqu'à la date de clôture des inscriptions au plus tard, le véhicule avec lequel il désire obtenir les points de Championnat. Dans le cas contraire, les engagements concernés seront considérés comme non valables.

ART. 10 DIRECTIVES DE LA CSN POUR DÉPART LANCÉ «INDIANAPOLIS»**Principes**

- a) Les voitures sont mises en place sur la grille et la procédure normale de départ (panneaux 2' – 1' – 30'') appliquée.
- b) La voiture de conduite est placée au milieu de la piste, devant la grille de départ.
- c) Le signal du pré-départ est donné au moyen du drapeau vert.
- d) Derrière la voiture de conduite, les véhicules font un tour de circuit (complet ou partiel) avant de se représenter face à la ligne de départ. Les feux rouges restent allumés au départ.
- e) Au moment où il le juge opportun, mais le plus tard possible devant la ligne, le directeur de course donne le signal du départ effectif au moyen des feux verts de départ.

Si pour une raison ou une autre, le départ ne peut pas être donné après un tour, les feux rouges resteront allumés et les voitures feront un tour supplémentaire sous conduite.

Richtlinien für den Führungswagen

- f) Es sollte sich immer um ein Fahrzeug (mit falt- oder Schiebedach) handeln, das in der Endphase die Kontrolle nach hinten über alle Fahrzeuge ermöglicht.
- g) Während der Aufwärmrunde sollte eine rote Flagge über dem Fahrzeug gezeigt werden, damit sie jeder Fahrer sehen kann.
- h) Die Aufwärmrunde muss in einem vernünftigen Tempo ausgeführt werden (nicht zu schnell und nicht zu langsam), damit die Fahrer zusammenbleiben können.
- i) Am Ende der Aufwärmrunde – gemäss den Anweisungen des «Beobachters» – hat der Führungswagen früh genug (aber nicht zu früh) das Tempo zu drosseln, um das Wiedereinordnen des Startfeldes zu ermöglichen.
- j) So spät als möglich (je nach Strecke) verlässt der Führungswagen die Piste, um den Fahrzeugen die Strecke frei zu geben:
 - entweder durch Einziehen der roten Flagge
 - oder indem die rote Flagge durch eine grüne ersetzt wird.

Ein guter fliegender Start hängt entscheidend von der Qualität des Fahrers (bestimmt und ohne Zögern) des Führungswagens ab.

Richtlinien für die Fahrer

- k) Jeder Positionswechsel und jedes Überholen während der Aufwärmrunde ist verboten.
- l) Die Fahrzeuge bleiben während der Aufwärmrunde zusammen, damit das Startfeld nicht auseinandergerissen wird (Nachteil für die Fahrzeuge, die am Schluss des Startfeldes stehen).
- m) Sobald der Führungswagen die Strecke vor der Startlinie verlässt und das vereinbarte Signal (siehe j) gibt, können die Fahrer beschleunigen, müssen aber ihre Position einhalten und dürfen nicht überholen.
- n) Überholungen sind nur dann erlaubt, wenn der effektive Start gegeben wird.

Richtlinien für den Organisator

- o) Es ist unbedingt nötig, dass die Fahrer vorher über die Einzelheiten des Startprozedere informiert werden (Fahrerbesprechung).
- p) Es kann nützlich sein, psychologisch gesehen, allen Piloten Punkt l) in Erinnerung zu rufen.
- q) Die Fahrer der zwei oder drei ersten Linien müssen ganz besonders instruiert werden (durch oder in Gegenwart des Teams des Führungswagens); die Abwicklung des Startes hängt ganz von ihrer Disziplin ab. Das Hauptgewicht soll auf die Punkte m) und n) gelegt werden, indem die Fahrer angehalten werden, beim Ausscheren des Führungswagens (und vor dem Startzeichen) nicht zu brüsk zu beschleunigen, damit eine Kettenreaktion vermieden werden kann.

Rallyes**ART. 11 FEHLSTART**

Siehe Art. 31.8 Standardreglement Rallye)

Directives pour le véhicule de conduite

- f) Il devrait toujours s'agir d'une voiture (décapotable ou avec toit ouvrant) qui permette, en phase finale, le contrôle vers l'arrière de tous les véhicules (vigie).
- g) Pendant le tour de chauffe, un drapeau rouge devrait être présenté au-dessus de la voiture de conduite afin d'être vu de tous les pilotes.
- h) Le tour de chauffe doit être effectué à vitesse raisonnable (ni trop lentement, ni trop vite) afin de permettre aux pilotes de rester groupés.
- i) A la fin du tour de chauffe – selon les indications de la «vigie» – le véhicule de conduite ralentira suffisamment tôt (mais pas trop tôt) pour permettre le regroupement des voitures.
- j) Le plus tard possible (en fonction du circuit), le véhicule de conduite quittera la piste en libérant les voitures
 - soit par le retrait du drapeau rouge
 - soit par le remplacement du drapeau rouge par un drapeau vert

Un bon départ lancé dépend largement d'une bonne conduite (claire et sans hésitation) des voitures par le véhicule de conduite.

Directives pour les pilotes

- k) Tout changement de position et tout dépassement sont interdits pendant le tour de chauffe.
- l) Les voitures resteront groupées pendant le tour de chauffe afin d'éviter un étalement de la grille de départ (désavantage pour les voitures placées à l'arrière de la grille).
- m) Dès que le véhicule de conduite quitte la piste devant la ligne de départ et donne le signal convenu (voir j), les pilotes peuvent accélérer tout en maintenant leur position et en évitant tout dépassement.
- n) Les dépassements ne sont autorisés que lorsque le départ effectif est donné.

Directives pour l'organisateur

- o) Il est indispensable que les pilotes soient informés préalablement (briefing) sur les détails de la procédure de départ.
- p) Il peut être utile, psychologiquement, de rappeler le point l) à tous les pilotes.
- q) Les pilotes des deux ou trois premières lignes doivent faire l'objet d'une instruction toute particulière (par ou en présence de l'équipage du véhicule de conduite), car le bon déroulement du départ dépend totalement de leur discipline et de leur exemple. On insistera principalement sur les points m) et n) en demandant aux pilotes de ne pas accélérer trop brutalement lors de la sortie du véhicule de conduite (et avant le signal de départ) afin d'éviter toute réaction en chaîne.

Rallyes**ART. 11 FAUX-DÉPART**

Idem Art. 31.8 du Règlement Standard Rallye

Verbotene Starte

ART. 12

Hors-concours-Starte sind verboten. Bei nationalen und internationalen Veranstaltungen (nationale und internationale Rundstreckenrennen ausgenommen) darf ein Fahrer nicht auf mehreren Fahrzeugen starten. Desgleichen darf ein Fahrzeug nicht von mehreren Fahrern gelenkt werden, **mit Ausnahme von Art. 3.1.9.2a NSR.**

Demonstrationsfahrten dürfen ausschliesslich nach Art. 6 ISG durchgeführt werden

Vorwärmen der Reifen

ART. 13

Bei Rallyes, Slaloms und Bergrennen ist jegliches Vorwärmen der Reifen vor dem Start strengstens verboten.

Anwendungsbestimmungen für die Veran-staltungsreglemente der NSK

- Jeder Veranstalter einer unter der Kontrolle der NSK stehenden Sportveranstaltung ist verpflichtet, das entsprechende Standardreglement der NSK anzuwenden.
- Von dieser Pflicht ausgenommen sind Schweizer Co-Veranstalter bei ausländischen Wettbewerben sowie Schweizer Veranstalter von Int. FIA-Meisterschaftsläufen, die einer spezifischen FIA-Reglementierung unterstehen.
- Für jede einzelne Sportveranstaltung ist eine besondere Ausschreibung gemäss «Mindestinhalt» (jeweils am Schluss des betreffenden Standardreglementes aufgeführt), bevor sie zum Versand gelangt, der NSK zur Genehmigung zu unterbreiten.
- Für die für eine Meisterschaft, Trophäe oder Coupe der NSK zählenden Veranstaltungen muss die Ausschreibung obligatorisch sowohl in deutscher als auch in französischer Sprache veröffentlicht werden. Ausnahmsweise kann die italienische Sprache anstelle der französischen oder der deutschen verwendet werden.
- Im Falle von Internationalen Veranstaltungen oder solchen mit ausländischer Beteiligung ist das gesamte zutreffende Standardreglement der NSK den ausländischen Teilnehmern spätestens mit den «letzten Weisungen» in Kopie zukommen zu lassen.
- Für besondere Bestimmungen und / oder Hinweise steht dem Veranstalter das Kapitel X (Kapitel IX für Rallyes) zur Verfügung. Der Veranstalter kann ebenfalls, wenn für seinen Wettbewerb notwendig, bestehende Artikel durch Sonderbestimmungen (SB) ergänzen. Gegebenenfalls sind die betreffenden Texte mit den Grossbuchstaben «SB» klar zu kennzeichnen.

Départs interdits

ART. 12

Les départs hors-concours sont interdits. Dans les manifestations nationales et internationales, à l'exclusion des courses nationales ou internationales en circuit fermé, le même conducteur ne peut prendre le départ sur plusieurs voitures, et la même voiture ne peut être pilotée par plusieurs conducteurs, **à l'exception de l'article 3.1.9.2a RSN.**

Des manches de démonstration peuvent être effectuées exclusivement selon art. 6 CSI.

Préchauffage des pneumatiques

ART. 13

Lors des rallyes, slaloms et courses de côte, toute forme de préchauffage des pneumatiques avant le départ est strictement interdite.

Dispositions d'application pour les règlements des épreuves de la CSN

- Chaque organisateur d'une manifestation sportive dépendant de l'autorité de la CSN est astreint à l'application du règlement standard de la CSN correspondant.
- Sont libérés de cette obligation les co-organisateurs suisses lors d'épreuves étrangères et les organisateurs suisses de manches de Championnats internationaux FIA soumises à une réglementation spécifique de la FIA.
- Pour chaque manifestation, un règlement particulier (contenu minimum tel que publié à la fin du règlement standard correspondant) sera soumis, avant publication, à la CSN pour approbation.
- Pour les épreuves qualificatives d'un Championnat, Trophée ou Coupe de la CSN, le règlement particulier sera obligatoirement publié tant en français qu'en allemand. Exceptionnellement, la langue italienne pourra être utilisée à la place du français ou de l'allemand.
- Dans le cas d'une épreuve internationale ou à participation étrangère, le texte complet du règlement standard est à transmettre en copie aux participants étrangers, ce au plus tard avec les «dernières instructions».
- Le chapitre X (chapitre IX pour les Rallyes) est à la disposition de l'organisateur pour toutes dispositions ou tous renseignements complémentaires. L'organisateur peut également, si nécessaire pour son épreuve, compléter des articles existants par des dispositions particulières (DP). Le cas échéant, les textes correspondants seront marqués clairement par les lettres majuscules «DP».

VIII-C STANDARDREGLEMENT FÜR RALLYES / RÈGLEMENT STANDARD POUR LES RALLYES

(Der französische Text ist massgebend!)

Inhalt

I	Allgemeines provisorisches Programm	
II	Organisation	Art. 01–04
III	Allgemeine Bestimmungen	Art. 05–14
IV	Verpflichtungen der Teilnehmer	Art. 15–23
V	Ablauf der Veranstaltung	Art. 24–32
VI	Wagenabnahme, Strafen	Art. 33–35
VII	Klassemente, Proteste, Berufungen	Art. 36–38
VIII	Preise und Pokale	Art. 39–40
IX	Bestimmungen des Organisators siehe Ausschreibung	
	Anhang 1: Terminologie	
	Anhang 2: Markierung der Kontrollen	
	Anhang 3: Reglement für die Rallye-Reifen	

Sommaire

I	Programme général	
II	Organisation	Art. 01 à 04
III	Dispositions générales	Art. 05 à 14
IV	Obligations des participants	Art. 15 à 23
V	Déroulement de l'épreuve	Art. 24 à 32
VI	Vérifications, Pénalisations	Art. 33 à 35
VII	Classements, Réclamations, Appels	Art. 36 à 38
VIII	Prix et coupes	Art. 39 à 40
IX	Dispositions de l'organisateur	Voir règlement particulier
	Annexe 1: Terminologie	
	Annexe 2: Signalisation des contrôles	
	Annexe 3: Règlement pour les pneumatiques en rallye	

I Allgemeines provisorisches Programm (nicht einschränkendes Mindestbeispiel)

xx.xx.xxxx	Eröffnung der Nennungen
xx.xx.xxxx (ab ...)	Versand/Abgabe der Streckenführung, SP-Pläne usw. an dierechtsgültig angemeldeten Equipen
xx.xx.xxxx	24.00 h Nennungsschluss (Poststempel)
xx.xx.xxxx	00.00–00.00 h Administrative und technische Kontrollen in
xx.xx.xxxx	00.00 h Erste Sitzung des Gremium der Sportkommissare
xx.xx.xxxx	ab 00.00 h Aushang der Liste der zum Start zugelassenen Equipen in
xx.xx.xxxx	00.00 h Briefing der Rennleitung in
xx.xx.xxxx	00.00 h Start des 1. Fahrzeuges zur 1. Etappe in
xx.xx.xxxx	ca. 00.00 h Ankunft des 1. Fahrzeuges zur 1. Etappe in
xx.xx.xxxx	ab 00.00 h Aushang der Wertung der 1. Etappe und der Startreihenfolge zur 2. Etappe in
xx.xx.xxxx	00.00 h Start des 1. Fahrzeuges zur 2. Etappe in
xx.xx.xxxx	ca. 00.00 h Ankunft des 1. Fahrzeuges zur 2. Etappe in
xx.xx.xxxx	ab 00.00 h Schlusskontrollen
xx.xx.xxxx	ab 00.00 h Aushang der provisorischen Resultate in
xx.xx.xxxx	ab 00.00 h Siegerehrung und Preisverteilung in

I Programme général provisoire (Exemple minimum non limitatif)

xx.xx.xxxx	Ouverture des engagements
xx.xx.xxxx (dès le)	Envoi / remise de l'itinéraire, plans des ES, etc. aux équipages régulièrement inscrits
xx.xx.xxxx	24.00 h Clôture des engagements (timbre postal)
xx.xx.xxxx	00.00–00.00 h Vérifications administratives et techniques à
xx.xx.xxxx	00.00 h Première réunion du collège des Commissaires Sportifs
xx.xx.xxxx	00.00 h Affichage de la liste des équipages admis au départ à
xx.xx.xxxx	00.00 h Briefing de la Direction de course à
xx.xx.xxxx	00.00 h Départ de la 1 ^{ère} voiture pour la 1 ^{ère} Etape à
xx.xx.xxxx	env. 00.00 h Arrivée de la 1 ^{ère} voiture pour la 1 ^{ère} Etape à
xx.xx.xxxx	dès 00.00 h Affichage du classement de la 1 ^{ère} Etape et de l'ordre de départ de la 2 ^{ème} Etape à
xx.xx.xxxx	00.00 h Départ de la 1 ^{ère} voiture pour la 2 ^{ème} Etape à
xx.xx.xxxx	env. 00.00 h Arrivée de la 1 ^{ère} voiture pour la 2 ^{ème} Etape à
xx.xx.xxxx	dès 00.00 h Vérifications finales
xx.xx.xxxx	dès 00.00 h Affichage des résultats provisoires
xx.xx.xxxx	dès 00.00 h Proclamation des résultats et remise des prix à