

MÜNCHEN

**3
STÄDTE**

WIEN

RALLYE

1-2 OKTOBER 1971

BUDAPEST

Art. 1 — VERANSTALTER UND VERANSTALTUNG

Der Magyar Autóklub veranstaltet vom 1. bis 2. Oktober 1971. zusammen mit dem Österreichischen Automobil-, Motorrad- und Touring Club und dem ADAC/Gau Südbayern e. V. die.

VIII. INTERNATIONALE DREI-STÄDTE-RALLYE MÜNCHEN — WIEN — BUDAPEST.

Die Veranstaltung ist international offen und zählt zur **Österreichischen Rallyemesterschaft der OSK.**

Art. 2 — SPORTGESETZE

Die Veranstaltung wird nach den Bestimmungen der Internationalen Sportgesetze der FIA, nach vorliegenden Ausschreibungen und nach etwaigen noch zu erlassenden Durchführungsbestimmungen ausgetragen.

Art. 3 — VERKEHRSVORSCHRIFTEN

Während der gesamten Rallye müssen sich die Teilnehmer an die Verkehrsvorschriften des jeweiligen Landes und die Verfügungen der zu durchfahrenden Städte und Orte — insbesondere hinsichtlich der Geschwindigkeitsbeschränkungen — halten.

Verstöße gegen diese Bestimmungen, insbesondere im Falle einer offiziellen Polizeimeldung an den Veranstalter, werden von den Sportkommissären mit Strafen belegt, welche bis zum Ausschluss aus der Veranstaltung gehen können.

Art. 4 — STRECKENFÜHRUNG

Siehe Anhang „A“.

Die Veranstalter behalten auf der im Anhang „A“ genannten Strecke behördlich genehmigt ist, muss jedes Abweichen zwangsläufig zum Ausschluss aus der Veranstaltung führen. Falls sich Fahrer verfahren hat, muss er die Strecke wieder über den Punkt erreichen, wo er diese verlassen hat.

Art. 5 — BEWERBER UND FAHRER

Teilnahmeberechtigt sind Bewerber bzw. Fahrer, welche im Besitze einer für das Jahr 1971 gültigen internationalen Lizenz, ausgestellt von einem der FIA angehörigen Verband, sind. Ausserdem müssen alle Fahrer im Besitze der behördlich vorgeschriebenen Fahrdokumente sein.

Ausländische, d. h. nicht ungarische Bewerber und Fahrer benötigen eine Auslandsstartgenehmigung ihres ACN.

Jedes Fahrzeug muss mit einer Mannschaft, bestehend aus zwei Fahrern, welche beide im Besitz einer internationalen Fahrerlizenz sein müssen, besetzt sein. Die beiden Fahrer können sich nach Belieben ablösen, müssen aber beide die gesamte Strecke zurücklegen.

Die Mitnahme zusätzlicher Passagiere ist verboten; ebenso ist es auch untersagt, einen Fahrer durch Ballast zu ersetzen.

Gibt einer der beiden Fahrer im Verlaufe der Veranstaltung auf, so zieht dies automatisch den Ausschluss des Fahrzeuges nach sich.

Bei allen Sonderprüfungen müssen die Fahrzeugbesatzungen Sturzhelme tragen.

Art. 6 — ZUGELASSENE FAHRZEUGE

Zu der Veranstaltung sind Automobile der nachstehenden Gruppen und Klassen zugelassen:

Serien-Tourenwagen (Gruppe 1)

Klasse 1	bis 1000 ccm
Klasse 2	bis 1300 ccm
Klasse 3	bis 1600 ccm
Klasse 4	bis 2000 ccm
Klasse 5	über 2000 ccm

Spezial-Tourenwagen (Gruppe 2)

Klasse 6	bis 1000 ccm
Klasse 7	bis 1300 ccm
Klasse 8	bis 1600 ccm
Klasse 9	bis 2000 ccm
Klasse 10	über 2000 ccm

Serien- und Spezial Grand-Tourisme-Wagen (Gruppe 3 und 4)

Klasse 11	bis 1600 ccm
Klasse 12	über 1600 ccm

Starten in einer Klasse weniger als 5 Fahrzeuge, so behält sich der Veranstalter das Recht vor, Klassenzusammenlegungen vorzunehmen.

Sämtliche Fahrzeuge müssen den Bestimmungen der Internationalen Sportgesetze, Anhang „J“ entsprechen.

Fahrzeuge mit Probe- oder Überstellungskennzeichen werden nicht zugelassen.

Die Anbringung von Schutzvorrichtungen am Unterteil des Wagens (Bodenplatte) ist erlaubt.

Jedes Fahrzeug muss grundsätzlich einen Feuerlöscher mitführen.

Art. 7 — TREIBSTOFF

Es darf ausschliesslich handelsüblicher Pumpentreibstoff gemäss den Bestimmungen der FIA verwendet werden.

Bei der technischen Abnahme in München erhalten die Konkurrenten nähere Angaben über einige Tankstellen, die während der Nacht in Österreich und Ungarn geöffnet sind.

Art. 8 — STARTNUMMERN — RALLYESCHILDER

Die Startnummern werden den Konkurrenten nach Nennschluss schriftlich bekanntgegeben und bei der Abnahme in Form von Selbstklebenummern zur Verfügung gestellt. Diese müssen rechts und links auf den Vornetüren der Fahrzeuge angeklebt werden. Ausserdem erhält jeder Teilnehmer zwei Rallyeschilder, die ebenfalls vor der technischen Abnahme vorne und hinten am Fahrzeug gut sichtbar angebracht werden müssen, ohne dass dadurch das Polizeikennzeichen des Wagens verdeckt wird.

Auf Anforderung werden auch Schilder für Service-Fahrzeuge gegen Erlag einer Gebühr vom DM 10,— bzw. ö. S. 70,— pro Stück abgegeben.

Art. 9 — TECHNISCHE ABNAHME VOR DEM START

Diese findet am Freitag, dem 1. Oktober 1971, in München, Frankfurter Ring/Lerchenauerstrasse (Firma Hurth), in der Zeit von 6,00 bis 9,00 Uhr früh statt. Jedem Konkurrenten wird nach Nennschluss schriftlich seine Abnahmezeit bekanntgegeben, die unbedingt einzuhalten ist. Endgültiger Abnahmeschluss ist 9,30 Uhr. Fahrzeuge, die zu diesem Zeitpunkt nicht abgenommen sind, werden nicht zum Start zugelassen.

Beide Fahrer müssen bei der Abnahme anwesend sein.

Bei der Abnahme sind nachstehende Unterlagen vorzulegen:

1. Fahrzeugzulassung
2. Führerschein
3. Internationale Bewerber- und Fahrerlizenz
4. Auslandstartgenehmigung
5. Homologierungsblatt
6. Sturzhelme beider Fahrer

Jedes Fahrzeug, das nicht den Bestimmungen der Internationalen Sportgesetze entspricht, wird nicht zum Start zugelassen, falls dies bei der Abnahme vor dem Start festgestellt wird.

Wird eine solche Nichtübereinstimmung bei einer technischen Kontrolle während oder am Schluss der Veranstaltung festgestellt, so erfolgt der Ausschluss aus der Veranstaltung.

Es ist die Pflicht des Konkurrenten, sich vor Abgabe der Nennung zu vergewissern, dass das Fahrzeug den Bestimmungen der Internationalen Sportgesetze entspricht. Folglich müssen beide Fahrer bei der Technischen Abnahme eine diesbezügliche Erklärung abgeben und unterfertigen.

Anlässlich der Technischen Abnahme kann insbesondere auch die Lärmentwicklung des Auspuffs und Motors durch Phonomessung überprüft und Fahrzeuge, deren Phonzahl über 85 liegt, vom Start ausgeschlossen werden. Ebenso erfolgt eine strenge Kontrolle der Beleuchtungsanlagen und können nur Fahrzeuge mit intakter und den Bestimmungen der StVO der durchfahrenen Länder entsprechender Beleuchtungsanlage abgenommen werden.

Art. 10 — GESCHLOSSENER PARKPLATZ — PARC FERME

Unmittelbar nach der Technischen Abnahme werden die Fahrzeuge von den Technischen Kommissären im Geschlossenen Parkplatz (parc fermé) sichergestellt. Von diesem Moment an ist es den Teilnehmern strikt untersagt, irgendwelche Reparaturen oder Wartungsarbeiten (einschliesslich Tanken oder Ölnachfüllen) vorzunehmen oder ausführen zu lassen. Derartige Reparaturen oder Wartungsarbeiten dürfen ausschliesslich auf der Strecke und innerhalb der den Teilnehmern vorgeschriebenen bzw. konzidierten Fahrzeit vorgenommen werden.

Die Fahrzeuge sind den Konkurrenten erst zehn Minuten vor ihrer Startzeit zugänglich. Innerhalb dieses Zeitraumes unterliegen die Fahrzeuge noch immer den Bestimmungen des parc fermé und jegliche Tätigkeit in obenbeschriebenem Sinne mit Ausnahme des Ingangsetzens und Fahrens des Fahrzeuges bis zum Start ist untersagt.

Jeglicher Verstoß gegen die Bestimmungen des „Geschlossenen Parkplatzes“ zieht Ausschluss aus der Veranstaltung nach sich.

Bei sämtlichen Zwangsrasten und Neutralisationen unterliegen die Fahrzeuge den Bestimmungen des parc fermé, auch wenn sie den Teilnehmern nicht abgenommen werden. Daher sind sämtliche Reparaturen und Wartungsarbeiten in dieser Zeit untersagt und ziehen den Ausschluss aus der Veranstaltung nach sich.

Art. 11 — TECHNISCHE KONTROLLEN WÄHREND DER VERANSTALTUNG UND TECHNISCHE SCHLUSSABNAHME

Technische Kontrollen können während der Veranstaltung jederzeit durchgeführt werden.

Auch kann zu jeder Zeit ein Fahrzeug von der Fahrleitung oder einem Sportkommissär aus der Veranstaltung genommen werden, wenn ein weiteres Belassen gefahrbringend erscheint.

Unmittelbar nach der Ankunft in Ziel (siehe Artikel 20 — Ziel) hat jeder Teilnehmer bei Strafe des Ausschlusses sein Fahrzeug innerhalb von zehn Minuten nach seiner Eintreffzeit den Technischen Kommissären im parc fermé zu übergeben.

Anschliessend erfolgt die Technische Schlussabnahme, bei welcher beide Fahrer anwesend sein müssen.

Die Fahrzeuge bleiben nach der Schlussabnahme im parc fermé sichergestellt; die Freigabe erfolgt eine Stunde nach Aushang der Ergebnisse (Ende der Protestfrist), somit voraussichtlich um 18 Uhr am Samstag, dem 2 Oktober 1971.

Der Veranstalter behält sich das Recht vor, im Zuge der Schlussabnahme beziehungsweise nach Vorliegen der Resultate insbesondere an den Siegerfahrzeugen weitgehende technische Kontrollen vorzunehmen, die auch Demontagen einschliessen können. Die Bewerber (Fahrer) sind in diesem Fall verpflichtet, die Fahrzeuge in eine vom Veranstalter bezeichnete Garage zu bringen, wo diese Arbeiten unter der Verantwortlichkeit der Bewerber (Fahrer) durchgeführt werden müssen und sind diese verpflichtet, den Nachweis über die Serienmässigkeit der von der Technischen Kommission zur Überprüfung gewünschten Teile zu erbringen.

Die Bewerber haben sich dieser Bedingung bei sonstigem Ausschluss aus der Veranstaltung zu unterwerfen, wobei sich der Veranstalter das Recht vorbehält, eine Überprüfung in obigem Sinne auch dann durchzuführen, wenn die Bewerber nicht anwesend sind.

Art. 12 — ABLAUF DER VERANSTALTUNG

Die Teilnehmer haben die beschriebene Strecke einzuhalten und dabei in der angegebenen Reihenfolge die vorgesehenen Zeit- und Passierkontrollen anzufahren. Das Auslassen einer Kontrollstelle zieht den Ausschluss aus der Veranstaltung nach sich.

Die Teilnehmer haben dabei den vorgeschriebenen Zeitplan (siehe Artikel 13 und 16) genau einzuhalten, der auf einer Durchschnittsgeschwindigkeit von zirka 50 km/h basiert.

Die genauen und definitiven Zeiten sind für jeden Konkurrenten in der Startkarte angegeben. Diese allein sind bindend und gültig.

Nach erfolgtem Start können Fälle höherer Gewalt unter keinen Umständen anerkannt werden.

Die Fahrzeuge müssen sich stets mit eigener Kraft fortbewegen. Ausnahmsweise und nur in diesem Falle ist es erlaubt, ein durch Unfall von der Strasse abgenommenes Fahrzeug mit fremder Kraft wieder auf die Strasse — und nur bis dort hin — schleppen zu lassen.

Die Inanspruchnahme fremder Hilfe (Verkstätten, Monteure o. ä.) zum Zwecke von Wartungs- und Reparaturarbeiten auf der Strecke ist gestattet. Hingegen ist es strikt untersagt, sich ständig von einem Fahrzeug begleiten zu lassen. Verstöße hiegegen ziehen den Ausschluss aus der Veranstaltung nach sich.

Ausgefallene Konkurrenten sind verpflichtet, diese Tatsache einem Funktionär oder direkt der Fahrleitung baldmöglichst bekanntzugeben.

Sie sind weiters verpflichtet, die Startnummern vom Fahrzeug sofort zu entfernen.

Art. 13 — FAHRZEITEN

Jeder Konkurrent erhält Fahrzeiten vorgeschrieben, die in den einzelnen Etappen oder der durch Zeitkontrollen unter unterteilten Strecke einzuhalten sind. Die Fahrzeiten werden auf Grund der im Art. 12 angeführten Geschwindigkeiten errechnet. Der Veranstalter behält sich das Recht vor, auf einzelnen Etappen Zeiten vorzuschreiben, die einer um nicht mehr als maximal 10% höheren oder tieferen Durchschnittsgeschwindigkeit als der im Punkt 12 angeführten entsprechen.

Nichteinhalten der vorgeschriebenen Fahrzeiten zieht Strafpunkte nach sich.

Art. 14 — STARTKARTEN

Jeder Konkurrent erhält bei der Abnahme in München je eine Startkarte für Deutschland, Österreich und Ungarn. In dieser Startkarte sind Startzeiten und Fahrzeiten des Konkurrenten eingetragen. Die jeweilige Startkarte ist bei jeder Kontrollstelle zu Eintragung vorzulegen.

Beim Grenzübertritt ist jeweils die alte Startkarte endgültig abzugeben; dasselbe gilt für die ungarische Startkarte am Ziel. Der Verlust oder die Unleserlichkeit einer Startkarte kann den Ausschluss nach sich ziehen.

Art. 15 — START

Der Start erfolgt am Freitag, dem 1. Oktober 1971, in Minutenabständen ab 10,01 Uhr mit der Start-Nummer 1. Die Startkontrolle befindet sich in München, Frankfurter Ring (Fa. Hurth). Gestartet wird stehend mit laufendem Motor, an der Ecke Frankfurterking — Lerchenauerstrasse.

Die Konkurrenten werden 10 Minuten vor ihrer Startzeit am Eingang des parc fermé aufgerufen und dürfen erst ab diesem Zeitpunkt zu ihren Fahrzeugen.

Verspätet sich eine Fahrzeugbesatzung, so gilt sie trotzdem als zu ihrer Startzeit gestartet. Beträgt die Verspätung jedoch mehr als 60 Minuten, so erfolgt der Ausschluss aus der Veranstaltung.

Art. 16 — ZEITKONTROLLEN

Die Teilnehmer sind verpflichtet, alle in der Startkarte angegebenen Zeitkontrollen in der richtigen Reihenfolge anzufahren. Es obliegt ausschliesslich den Teilnehmern in eigener Verantwortung, die Startkarte zeitgerecht der Zeitnahme in der Zeitkontrolle vorzulegen. Die Uhrzeit der Zeitkontrolle ist allein verbindlich und gültig. Hiegegen sind Proteste unzulässig.

Die Zeitkontrollen sind wie folgt gekennzeichnet:

- a) durch weisse Fahnen (Voraviso) zirka 200 Meter von der Zeitkontrolle,
- b) durch gelbe Fahnen 20 Meter vor der Zeitkontrolle.

Die Strasse zwischen der weissen Fahne und einem Punkt 100 Meter nach der Zeitkontrolle gilt als Kontrollzone, innerhalb derselben unterliegen die Fahrzeuge hinsichtlich der Reparaturen und Wartungsarbeiten den Bestimmungen des parc fermé (siehe Art. 10). Alle Teilnehmer sind

verpflichtet, die Zufahrten zu den Zeitkontrollen und insbesondere die Kontrollzonen selbst unter keinen Umständen zu verstopfen. Sie haben besonders innerhalb der Kontrollzone alle Anweisungen der Funktionäre genauestens zu befolgen.

Das Passieren der gelben Fahne ist erst zur Sollzeit gestattet.

An der Zeitkontrolle selbst haben die Teilnehmer die Startkarte der Zeitnahme zur Eintragung zu übergeben. Zu diesem Zeitpunkt müssen beide Fahrer und das Fahrzeug in Fahrtrichtung an der Zeitkontrolle anwesend ein. Der Aufenthalt in der Zeitkontrolle selbst ist nur für die unbedingt erforderliche Dauer der Eintragung in die Startkarte gestattet.

Ein Teilnehmer gilt in einer Zeitkontrolle als pünktlich und nicht pönalisiert, wenn er im Verlaufe der Idealminute die Zeit eingetragen erhält. Eine Toleranz wird NICHT gewärt.

Beispiel: Ein Teilnehmer, der um 10,21 Uhr an der Zeitkontrolle eintreffen soll, gilt als pünktlich und nicht pönalisiert, wenn er während des Ablaufs der Minute 21, das ist von 10:21,00 bis 10:21,59 stempelt bzw. seine Zeit eingetragen erhält.

Für jede Minute zu frühen oder zu späten Eintreffens in der Zeitkontrolle erhalten, so gilt seine Stempelzeit als neue Startzeit für die nächste Etappe, sein gesamter Zeitplan verschiebt sich um diese Verspätung. Ein etwaiges Aufholen der Verspätung bis zu einer folgenden Zeitkontrolle zieht folglich zusätzliche Pönalisierung für verfrühtes Eintreffen nach sich.

Trifft ein Teilnehmer um mehr als 60 Minuten nach seiner Sollzeit in einer Zeitkontrolle ein, so zieht dies den Ausschluss aus der Veranstaltung nach sich.

Die Auslassung einer Zeitkontrolle zieht den Ausschluss aus der Veranstaltung nach sich.

Art. 17 — PASSIERKONTROLLEN

Zur Kontrolle der Einhaltung der Strecke sind Passierkontrollen eingerichtet, welche von den Konkurrenten in der angegebenen Reihenfolge anzufahren sind. An diesen ist anzuhalten und die Startkarte zwecks Eintragung des Kontrollvermerkes vorzulegen. Die Passierkontrollen sind durch weisse Fahnen zirka 100 Meter von der Kontrolle und durch blaue Fahnen direkt an der Kontrolle gekennzeichnet.

Der Veranstalter behält sich das Recht vor, auch Passierkontrollen einzurichten, welche nicht mit Ortsangabe in der Startkarte vermerkt sind.

Das Auslassen einer Passierkontrolle zieht den Ausschluss aus der Veranstaltung nach sich.

Art. 18 — GEHEIMKONTROLLEN

Aus Gründen der Verkehrssicherheit und zur Verhinderung von übermässigen Geschwindigkeiten behält sich der Veranstalter vor, Geheimkontrollen einzurichten. Diese sind durch weisse Fahnen 100 Meter von der Kontrolle und rote Fahnen an der Kontrolle gekennzeichnet.

Auf Basis des um 20% erhöhten, vorgeschriebenen Durchschnittes wird eine Mindest-Sollfahrzeit auf Grund der Lage der Geheimkontrolle errechnet. Für jede Minute Verfrühung auf diese Mindest-Sollfahrzeit werden 60 Strafpunkte vergeben, unbeschadet etwaiger weiterer Strafmassnahmen, welche von der Sportkommission in krassen Fällen verfügt werden können.

Für verspätetes Passieren einer Geheimkontrolle werden keine Strafpunkte erteilt.

Die Teilnehmer sind verpflichtet, an der Kontrolle anzuhalten und ihre Startkarte zu Eintragung der Zeit vorzulegen. Ein Anhalten in Sichtweite der Kontrolle ist verboten, ebenso ein extremes Verlangsamen des Tempos. Beide verboten Massnahmen werden zumindest damit bestraft, dass die Zeitnahme bereits bei In sightkommen des Fahrzeuges erfolgt.

Geheimkontrollen sind insbesondere bei Tag und auf leichten Etappen mit starkem Strassenverkehr zu erwarten.

Das Auslassen eines Geheimverkehrs zieht den Ausschluss aus der Veranstaltung nach sich.

Art. 19 — SONDERPRÜFUNGEN

Im Zuge der Veranstaltung wird eine Reihe von Sonderprüfungen abgehalten, bei denen jeder Teilnehmer pro Sekunde Fahrzeit einen Strafpunkt erhält (pro 1/10 Sekunde = 1/10 Strafpunkt).

Der Start erfolgt stehend mit laufendem Motor, die Zieldurchfahrt hat fliegend zu erfolgen, ein Anhalten innerhalb einer Zone von 100 Metern nach dem Ziel ist verboten. Start und Ziel jeder Sonderprüfung sind durch ein Spannband oder Tafeln gekennzeichnet.

Es ist den Teilnehmern strengstens untersagt, Sonderprüfungsstrecken entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung zu befahren.

Jeglicher Verstoß gegen diese Bestimmung zieht den Ausschluss aus der Konkurrenz und die Meldung an den ACN zur weiteren Bestrafung nach sich.

Für Etappen, in denen eine Sonderprüfung enthalten ist, deren Start nicht mit der Zeitkontrolle zusammenfällt, gilt als Startzeit für die Etappe die Stempelzeit der letzten Zeitkontrolle.

Der geringfügige Zeitverlust, welcher sich durch den Start zur Sonderprüfung ergibt, geht zu Lasten des Konkurrenten und wird nicht neutralisiert. Nur für den Fall einer organisationsbedingten Verzögerung (z. B. Streckensperre nach einem Unfall oder ähnliches), wird das Intervall zwischen Zeitkontroll-Stempelzeit und Sonderprüfungs-Start neutralisiert.

In diesem Falle wird den Teilnehmern vom Starter der Sonderprüfung die Steh- (Warte) zeit bekanntgegeben.

Die Sonderprüfungsstrecken sind für den normalen Strassenverkehr gesperrt. Bei allen Sonderprüfungen müssen beide Fahrer einen Sturzhelm tragen.

Art. 20 — ZIEL

Das Ziel befindet sich in Balatonfüred.

Nach dem Eintreffen an der Zielkontrolle hat der Teilnehmer sein Fahrzeug bei Strafe des Ausschlusses innerhalb von zehn Minuten dem Technischen Kommissär im parc fermé zu übergeben, wo anschliessend in Anwesenheit beider Fahrer die Schlussabnahme erfolgt. Bei dieser Gelegenheit müssen die Teilnehmer eine Erklärung abgeben, ob sie im Laufe der Veranstaltung einen Unfall, in den dritte Personen verwickelt wurden, hatten oder nicht.

Art. 21 — WERTUNG — KLASSEMENT

Es werden sämtlich im Sinne der Ausschreibungen ordnungsgemäss angekommenen Fahrzeuge klassiert.

Die Klassements werden durch Addition nachstehenden Punkte ermittelt:

- a) Strafpunkte aus den Etappen
- b) Strafpunkte aus den Sonderprüfungen
- c) Strafpunkte für zu frühes Anfahren von Geheimkontrollen.

Der Konkurrent mit der kleinsten Strafpunkteanzahl wird als Erster klassiert.

Es werden folgende Klassements erstellt:

- a) Gesamtklassement
- b) je ein Gruppenklassement für die Gruppen 1, 2, sowie 3 und 4 gemeinsam
- c) je ein Klassement pro Hubraumklasse (Division).

Art. 22 — PREISE

Preisträger ist jeweils der Bewerber.

- a) Gesamtklassement:
 1. Preis Pokal der Stadt Wien
 2. Preis Pokal der Stadt Budapest
 3. Preis Pokal der Stadt München
- b) Gruppenklassement:
 1. Preis für jede Gruppe je ein Pokal:
Serien-Tourenwagen
Spezial-Tourenwagen
Serien- und Spezial-Grand-Tourisme-Wagen
- c) Klassements pro Hubraumklasse 1.—3. Platz je ein Pokal
- d) Die im Gesamtklassement bestplatzierte, aus zwei Damen gebildete Besatzung erhält den **Damenpokal**
- e) Das bestplatzierte Nationalteam (geringste Punktesumme bei drei klassierten Wagen) erhält den **Dr. -Junghans-Gedächtnis-Wanderpokal** und drei Nachbildungen desselben. Der Wanderpokal geht erst nach dem Gewinn dreier aufeinanderfolgender Drei-Städte-Rallyes oder nach fünfmaligen nichtkonsekutivem Gewinn endgültig in den Besitz der nationalen Sportbehörde des betreffenden Landesü über.

Bisherige Nationalteam-Sieger:

- 1963 — Falkenhausen/Falkenhausen, Greger/Dr. Lichtenberg, Hahle/Ott — Deutschland.
- 1964 — Karger/Karger, Tusch/Hofer, Wiener/Wiener — Österreich.
- 1965 — Karger/Roland, Dr. Pilhatsch/Lederer, Wiener/Wiener — Österreich.
- 1966 — MossCarlsson/Nyström, Nasenius/Sager, Henriksson/Palm — Schweden.
- 1967 — Hollos/Nemes, Kelemen/Dr. Keresztesi, Ferjancz/Zsemberi — Ungarn.
- 1969 — Dr. G. Fischer/Knoll, Kaja/Dietmayer, Schindler/Hruschka — Österreich.

1970 — Pöltinger/Harteringer, Roser/Loibnegger, Lux/Siebers —
Österreich.

- f) Das bestplatzierte Clumteam (geringste Punktesumme bei drei klassierten Wagen) erhält den **Clubteam-Preis**
g) Das bestplatzierte Markenteam (geringste Punktesumme bei drei klassierten Wagen) erhält den **Markenteam-Preis**
h) Gestiftete und Ehrenpreise werden widmungsgemäss vergeben.

Art. 23 — MEDAILLENWERTUNG

Jeder klassierte Konkurrent erhält zwei Dreistädte-Rallye-Medaillen, und zwar:

- bei Strafpunktfreiheit aus den Etappen (Art. 21. lit. a) **2 Goldmedaillen**
bei maximal 600 Strafpunkten aus den Etappen **2 Silbermedaillen**
alle anderen klassierten Konkurrenten **2 Bronzmedaillen**

Art. 24 — ERGEBNISSE UND PREISVERTEILUNG

Zwischenergebnisse, welche jedoch keinen offiziellen Charakter haben, werden laufend errechnet und im Fahrleitungsbüro am Ziel Balatonfüred Hotel Marina zum Aushang gebracht.

Die Gesamtergebnisse werden offiziell am Samstag, dem 2 Oktober 1971. um 17 Uhr bekanntgegeben und im Fahrleitungsbüro zum Aushang gebracht (Beginn der Protestfrist).

Die Preisverteilung findet am Samstag dem 2 Oktober 1971. um 20 Uhr im Restaurant Hotel Marina Balatonfüred statt.

Art. 25 — NENNUNGEN

Alle Nennungen sind unter Verwendung des offiziellen Nennungsformulares und unter gleichzeitiger Einzahlung des Nenngeldes (sowie des Hotelkostenbetrages für den Aufenthalt in Balatonfüred zu richten an:

MAGYAR AUTOKLUB

Rómer Flóris u. 4/a.

Budapest II.

Ungarn

Tel.: 159-803, 154-001

Konto: Ungarische Nationalbank Budapest

„Magyar Autoklub, Touring-osztály“

Nennungen, die nicht vom Nenngeld oder einer Einzahlungsbestätigung begleitet sind, werden nicht behandelt.

Der Veranstalter behält sich das Recht vor, Nennungen ohne Angabe von Gründen abzulehnen und die Gesamtzahl der Nennungen zu beschneiden.

Das Nenngeld beträgt	\$	DM	Schilling	Forint
pro Fahrzeug	50,—	175,—	1,240,—	1,400

Für offizielle Begleitfahrzeuge mit zwei Personen sind die gleiche Preise gültig. **Im Nenngeld inbegriffen sind die Rallye Schilder, die Startnummern, Hotelunterkunft für eine Nacht in Zweitbettzimmern mit Bad, und WC. Frühstück Mittagessen, Preisverteilungsbankett, und Frühstück am 3. Otk. für zwei Personen.**

Endgültiger Nennschluss: Freitag, 10. September 1971. 17 Uhr.

Das Nenngeld ist Reugeld und wird nur bei Absage der Veranstaltung oder Ablehnung der Nennung rückerstattet.

Sämtliche Bewerber und Fahrer nicht ungarischer Nationalität müssen ihre Nennung mit der Auslandstartgenehmigung ihres ACN versehen lassen.

VISA

Für die Einreise nach Ungarn müssen alle Fahrer und Beifahrer im Besitz eines entsprechenden Einreisevisums sein. Diese Visa erhalten Sie auf Grund der Einladungsbestätigung „IGAZOLÓ LAP.“ Nach Erhalt der Nennung und des Nenngeldes sendet dies der Magyar Autoklub den Bewerbern, mit den Visafragebogen, unverzüglich ab. Um das Visum zu erhalten sind folgende Unterlagen an die jeweilige ungarische Gesandtschaft ihres Landes zu senden:

1. Reisepass.
2. ausgefüllter Visa-Antrag.
3. IGAZOLÓ-LAP.
4. zwei Lichtbilder.

Die Gesandtschaft (Botschaft) sendet die visierten Pässe postwendend und mit Nachnahme zurück (Visagebühr 3,— dollár) oder es kann persönlich übernommen werden.

Für Bewerber die sich nach den endgültigen Nennungschluss anmelden können wir die rechtzeitige Zusendung der Einladungsbestätigung nicht sichern stellen. In diesen Fällen muss der Bewerber für ein Visa selber sorgen.

Art. 26 — TEAM—NENNUNGEN

1. Nationalteams (Wettbewerb um den Dr. Junghans-Gedächtnis-Wanderpokal)

An Team-Nennungen sind zugelassen:

Jedes in der FIA vertretene Land kann ein drei Automobilen bestehendes Nationalteam nennen, dessen drei Fahrer Staatsangehörige des betreffenden Landes sind. Die teilnehmenden Fahrzeuge müssen nicht in dem betreffenden Land erzeugt sein. Nenngeld wird nicht erhoben. Die Nennung muss durch den betreffenden ACN erfolgen.

2. Clubteams

Drei Automobile, deren Fahren dem gleichen Kraftfahrverband angehören, können ein Clubteam bilden. Die Nennung des Teams muss durch den betreffenden Club erfolgen. Eine Beschränkung in der Nennung von Clubteams ist nicht vorgesehen.

Die Fahrer von Clubteams müssen mindestens Fahrzeuge zweier verschiedener Marken benutzen. Das Nenngeld beträgt ö. S 350,— bzw. DM 50,—.

3. Marken- (Fabriks-) Teams

Drei Automobile von der gleichen Fahrzeugmarke können ein Markenteam bilden. Die Markenteam-Nennungen müssen vom betreffenden Erzeuger bzw. einer Generalvertretung abgegeben werden. Das Nenngeld beträgt ö. S 350,— bzw. DM 50,—.

Ein und dasselbe Fahrzeug kann höchstens in zwei Teams verschiedener Art genannt werden.

Alle Team-Nennungen müssen termingemäss bis zum endgültigen Nennungsschluss abgegeben werden. Für jedes Team kann ein Fahrzeug als Ersatz genannt werden, jedoch muss die endgültige Zusammensetzung des Teams bei der Abnahme der Fahrleitung schriftlich bekanntgegeben werden.

Art. 27 — VERSICHERUNG

Alle Bewerber werden verpflichtet gelegentlich der technischen Überprüfung der Fahrzeuge am 1. Oktober 1971. den Nachweis einer auch für Sonderprüfungen gültigen Haftpflichtversicherung zu erbringen.

Art. 28 — PROTESTE

Einsprüche und Proteste sind im Sinne der Bestimmungen der Internationalen Sportgesetze der FIA unter Beischluss einer Protest-

gebühr von ö. S. 600,— oder deren Gegenwert in DM bei dem Fahrleiter oder den Sportkommissären einzubringen.

Art. 29 — REKLAME

Bezüglich der Reklame gelten die Bestimmungen der Internationalen Sportgesetze der FIA.

Art. 30 — FUNKTIONÄRE

Sportkommissäre:

Joachim Springer Tutzing.
Karl Richter, Mitglied der OSK, Wien
dr. Antal Gyura Budapest

Fahrleiter für Deutschland:	Otto Sensburg, München,
für Österreich:	Peter Tüköry, Wien,
für Ungarn:	Béla Szander, Budapest.

Gesamt-Fahrleiter: Generalsekretär Vilmos Matyko, Budapest

Sekretär der Veranstaltung: István Nádor, Budapest

Art. 31 — HAFTUNGS AUSSCHLUSS

Der Veranstalter sowie alle mit der Durchführung der Rallye in Verbindung mit der Fahrleitung stehenden Behörden, Organisationen und Einzelpersonen lehnen den Bewerbern und Fahrern gegenüber jeder Haftung für Personen-, Sach- und Vermögensschäden, die vor, während oder nach der Veranstaltung eintreten, ausdrücklich ab. Die Teilnehmer fahren in jeder Hinsicht auf eigene Gefahr; Bewerber und Fahrer tragen die zivil- und strafrechtliche Verantwortung für alle von ihnen oder dem Fahrzeug angerichteten oder verursachten Schäden. Bewerber und Fahrer verzichten mit Abgabe der Nennung für jeden im Zusammenhang mit dem Wettbewerb erlittenen Unfall oder Schaden auf das Recht der Anrufung der ordentlichen Gerichte sowie auf jedes Recht des Vorgehens und Rückgriffes gegen den Veranstalter und dessen Beauftragte und Sportwarte sowie die ONS, OSK und KFA, deren Mitglieder, Fahrer oder irgendwelche andere Personen, die mit der Organisation der Veranstaltung in Verbindung stehen.

Art. 32 — ALLGEMEINES

Der Veranstalter behält sich das Recht vor, die Veranstaltung zu verschieben oder abzusagen.

Er behält sich weiter vor, Durchführungsbestimmungen zu erlassen, die für Bewerber und Fahrer ebenso bindend sind wie die Bestimmungen können den Konkurrenten wie folgt zur Kenntnis gebracht werden:

- a) durch Rundschreiben an jeden einzelnen von ihnen,
- b) durch die Durchführungsbestimmungen, welche im gedruckten Programm enthalten sein werden,
- c) durch Rundschreiben, welche den Teilnehmern vor, während oder nach der Veranstaltung übergeben werden und
- d) durch Anschläge im Fahrleitungsbüro am Abnahmeplatz in München bzw. am Ziel in Budapest.

Die Auslegung der Ausschreibung oder Durchführungsbestimmungen sowie die Entscheidung aller darüber hinaus sich ergebenden Fragen obliegen den Sportkommissären die in Übereinstimmung mit den Internationalen Sportgesetzen der FIA entscheiden.

MAGYAR AUTÓKLUB BUDAPEST (MAK)
ÖSTERREICHISCHER AUTOMOBIL-, MOTORRAD- UND TOURING CLUB Wien (ÖAMTC)

ALGEMEINER DEUTSCHER AUTOMOBILCLUB — GAU SÜDBAYERN e. V. München (ADAC)

Genehmigt:
MAGYAR AUTÓKLUB

ANTON GYURA
Sportpräsident

Budapest, Juli 1971.

ANHANG „A“

Streckenführung

Deutschland

1. **Etappe:** Start München (Firma Hurt, Lerchenauerstrasse — Feldmoching — Garching — Ismaning — Ascheim — Pliening — Markt Schwaben — Pastetten — Buch (ZK)
Etappenkilometer: 52
2. **Etappe:** Buch — Isen — Dorfen — Grün — Tegernbach — Buchbach — Strohhof — Wurmsham — Bodenkirchen — Aich — Dirnaich (ZK)
Etappenkilometer: 56
3. **Etappe:** Dirnaich — Hölsbrunn — Frontenhausen — Aiglkofen — Poxau — Freinberg — Exing — Zeholfing — Ober-Pöding — Tabertschhausen — Plattling (ZK)
Etappenkilometer: 59
4. **Etappe:** Plattling — Pankofen — Singerhof — Deggendorf — Metten — Schwarzach — Sankt Englmar — Viechtach — Arnbruck — Bodenmais (ZK)
Etappenkilometer: 76
5. **Etappe:** Bodenmais — Böbrach — Ober-Auerkiel — Katzenbach (PK) — Regen — Weissenstein (PK) — Kirchberg — Manglham — Schöfweg — Langfurth (ZK)
Etappenkilometer: 43
6. **Etappe:** Langfurth — Riggerding — Simmering — Waltersdorf — Ranfels — Thurmansbang — Saldenburg — Tittling — Trasfelden — Eisenberreut — Röhnbach — Woldkirchen — Grainet (PK) — Hinterschmiding (ZK)
Etappenkilometer: 72
7. **Etappe:** Hinterschmiding — (beginn der Sprintetappe) Schwendreut — Leopoldsreut — Bischofsreut — Haidmühle — Altreichenau — Jandelsbrunn — Sonnen — Krennerhäuser — Wegscheid — Hanging (ZK) Grenze
Etappenkilometer: 53

Österreich

8. **Etappe:** Hanging — Kollerschlag — Sarleinsbach — Hühnergeschrei — Ober-Feuschtenbach — St. Peter am Wimberg — St. Veit i. M. — Zwettl/R. (ZK)
Etappenkilometer: 48

9. **Etappe:** Zwettl/R. — Hellmonsödt — Altenberg — Gallneukirchen — Katsdorf — Lungitz — Ried (PK) — Schwertberg — Tragwejn — Schönau i. M. — Unterweissenbach (PK) — Königswiesen — Stiffting — Bärnkopf (ZK)

Etappenkilometer: 95

10. **Etappe:** Bärnkopf (Start Sonderprüfung) — Gutenbrunn (Ziel Sonderprüfung) — Martinsberg — Kaltenbach (PK) — Spielberg — Klein Nondorf — Grafenschlag — Grossweissenbach (PK) — Sprögnitz — Niedernondorf — Rastenfeld — Mottingeram (ZK)

Etappenkilometer: 60

11. **Etappe:** Mottingeram — Neubau — Moritzreith — Lichtenau — Albrechtsberg (PK) — Maigen — Stixendorf — Engelsee — Stein — Mautern — Traismauer — Herzogenburg (ZK)

Etappenkilometer: 68

12. **Etappe:** Herzogenburg — Kapelln — Rapoltendorf — Böheimkirchen — Kasten — Laaben (PK) — Klausenleopoldsdorf — Alland — Altenmarkt a. d. TR. — Fahrafeld — Berndorf (ZK)

Etappenkilometer: 71

13. **Etappe:** Berndorf — Enzesfeld — Felixdorf — Neurisshof. — Pottendorf — Deutsch Brodersdorf — Seibersdorf — Hof — Donnerskirchen (PK) — Breitenbrunn — Parndorf — Gattendorf — Nickelsdorf (ZK)

Etappenkilometer: 98

Ungarn

14. **Etappe:** Nickelsdorf — Hegyeshalom — Mosonmagyaróvár — Mosonszentjános — Csorna — Szilsárkány — Szil — Páli — Rábakécöl — Vönöck — Kemenesszentmárton — Celdömölk — Izsákfa — Jánosháza — Rigács — Ukk — Sümeg (ZK)

Etappenkilometer 142

15. **Etappe:** Sümeg (Beginn Sprintetappe) — Balatongyörök — Keszthely — Balatonberény — Balaton-keresztúr — Balatonújlak — Marcali — Böhönye — Nagybjom — Kaposvár (ZK)

Etappenkilometer: 131

16. **Etappe:** Kaposvár — Baté — Dombóvár — Nagykonvi — Tamási — Iregszemcse — Som — Siófok (ZK)

Etappenkilometer: 104

17. **Etappe:** Siófok — Balatonakarattya — Balatonalmádi — Balatonfüred (Ziel)

Etappenkilometer: 58

Gesamtstreckenlänge: 1286 km.

ANHANG „B“

Sonderprüfungen

Deutschland:

Hinterschmiding 8,5 km

Österreich:

Bärnkopf 11 km

Ungarn:

Sümeg 10 km

Gesamtlänge der Sonderprüfungen: 29,5 km.

ANHANG „C“

Zeitplan

Endgültiger Nennungsschluss	..... 10. September 1971	17,00 Uhr
Fahrzeugabnahme in München	..... 1. Oktober 1971	6,00—9,00 Uhr
Endgültiger Schluss der Abnahme	1. Oktober 1971	9,30 Uhr
Start in München	..... 1. Oktober 1971	10,00 Uhr
Grenzübertritt Deutschland—		
Österreich	..... 1. Oktober 1971	18,00 Uhr
Grenzübertritt Österreich-Ungarn	..... 2. Oktober 1971	03—06 Uhr
Ziel in Balatnofüred	..... 2. Oktober 1971	12,00 Uhr
Aushang der Ergebnisse	..... 2. Oktober 1971	19,00 Uhr
Ende der Protestfrist	..... 2. Oktober 1971	20,00 Uhr
Freigabe der Fahrzeuge	..... 2. Oktober 1971	20,00 Uhr
Bankett und Preisverteilung	..... 2. Oktober 1971	20,00 Uhr

ANHANG „D“

Liste der Strafen

1. Pro Minute Verfrühung oder Verspätung in einer Zeitkontrolle 60 Strafpunkte
2. Pro Sekunde Fahrzeit in den Sonderprüfungen 1 Strafpunkt
3. Pro minute Verführung (unter Berücksichtigung der vorgesehenen Toleranz) bei einer Geheimkontrolle 60 Strafpunkte

- | | |
|--|------------|
| 4. Technische Abnahme während oder nach der Veranstaltung — Fehlen einer Markierung | Ausschluss |
| 5. Verspäteter Start mehr als 60 Minuten..... | Ausschluss |
| 6. Verspätung bei einer Zeitkontrolle um mehr als 60 Minuten | Ausschluss |
| 7. Auslassen einer Kontrollstelle | Ausschluss |
| 8. Verlust oder Unleserlichkeit der Startkarte | Ausschluss |
| 9. Fahren gegen die Strecke bei Sonderprüfungen | Ausschluss |
| 10. Aufgabe eines der beiden Fahrer | Ausschluss |
| 11. Behinderung eines anderen Teilnehmers beim Überholen | Ausschluss |
| 12. Verspätung bei der Einfahrt in den parc fermé im Ziel in Balatonfüred | Ausschluss |
| 13. Verstöße gegen sonstige Bestimmungen des parc fermé | Ausschluss |
| 14. Verstöße gegen Verkehrsvorschriften je nach Schwere bis | Ausschluss |
| 15. Verspätung bei der technischen Abnahme am 1. 10. 1971. um mehr als eine Stunde (bei Erscheinen nach 9,30 Uhr Nichtzulassung zum Start) | DM 50,— |