MÜNCHEN

3 STÄDTE

WIEN

RALLYE

1 - 3 OKTOBER 1970

BUDAPEST

Art. 1 — VERANSTALTER UND VERANSTALTUNG

Der Magyar Autoklub veranstaltet vom 1. bis 3. Oktober 1970 zusammen min dem Österreichischen Automobil-, Motorrad- und Touring Club und dem ADAC/Gau Südbayern e. V. die

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

Die Veranstaltung ist international offen und zählt zur EUROPE-RALLYE-MEISTERSCHAFT DER FIA FÜR FAHRER (Gruppen 1 bis 6 1970.

und zur **Österreichischen Rallyemesterschaft der OSK.**

Art. 2 — SPORTGESETZE

Die Veranstaltung wird nach den Bestimmungen der Internatonalen 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 hinisichtlich 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 ein Fahrer verfahren hat, muss er die Strecke wieder über den Punkt erreichen, wo er diese verlassen hat.

Art. 5 — BEWERBER UND FAHRER

Teifnahmeberechtigt sind Bewerber bzw. Fahrer, welche im Besitze einer für das Jahr 1970 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 Fahren, 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 850 ccm
Klasse 2	bis 1000 ccm
Klasse 3	bis 1300 ccm
Klasse 4	bis 1600 ccm
Klasse 5	bis 2000 ccm
Klasse 6	über 2000 ccm

Spezial-Tourenwagen (Gruppe 2)

Klasse 7	bis 850 ccm
Klasse 8	bis 1000 ccm
Klasse 9	bis 1300 ccm
Klasse 10	bis 1600 ccm
Klasse 11	bis 2000 ccm
Klasse 12	über 2000 ccm

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

Klasse 13	bis 1600 ccm
Klasse 14	über 1600 ccm

Sportwagen und Sport-Prototypen (Gruppe 5 und 6)

Klasse 15	bis 1600 ccm
Klasse 16	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 Deutschland 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 Vordetüren 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 50,— bzw. ö. S. 325,— pro Stück abgegeben.

Art 9. — TECHNISCHE ABNAHME VOR DEM START

Diese findet am Donnerstag, dem 1. Oktober 1970, in München, Frankfurter Ring/Lerchenauerstrasse (Firma Hurth), in der Zeit von 9,00 bis 15,00 Uhr statt. Jedem Konkurrenten wird nach Nennschluss schriftlich seine Abnahmzeit bekanntgegeben, die unbedingt einzuhalten ist. Konkurrenten, die ihre Abnahmezeit Endgültiger Abnahmeschluss ist 16,00 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 Internatonalen 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 Versanstaltung.

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 Phonmessung überprüft und Fahrzeuge, deren Phonzahl über 85 liegt, vom Start ausgeschlossen werden. Ebenso erfolgt eine strenge Kontrolle der Beleuchtugsanlagen und können nur Fahrzeuge mit intakter und den Bestimmungen de StVO der durchfahrenen Länder entsprechender Beleuchtunganlage abgenommen werden.

Bei der technischen Abnahme vor dem Start werden Motorblock und Zylinderkopf jedes Fahrzeuges markiert. Das Fehlen eines dieser Markierungszeichen bei egal welcher weiteren technischen Kontrolle zieht den Ausschluss aus der Veranstaltung nach sich.

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. konzedierten 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 den 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 strikt 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 Fahrtleitung oder einem Sportkommisär aus der Veranstaltung genommen werden, wenn ein weiteres Belassen gefahrbringend erscheint.

Unmittelbar nach der Ankunft in Budapest (siehe Artikel 20 — Ziel) hat jeder Teilnehmer bei Strafe des Ausschlusses sein Fahrzeug innerhalb von zehn Minuten nach seiner Eintreffzeit den Technischen Kommisären im parc femé 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 Ergegnisse (Ende der Protestfrist), somit voraussichtlich um 20 Uhr am Samstag, dem 3. Oktober 1970.

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. Etwaige Montagekosten gehen zu Lasten des Konkurrenten, wenn sich dabei Verstösse gegen die Bestimmungen der Internationalen Sportgesetze ergeben sollten. Werden im Zuge der Demontage keine Verstösse festgestellt, so gehen die Demontagekosten zu Lasten des Veranstalters beziehungsweise im Protestfalle zu Lasten des Protestierenden.

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) ganeau einzuhalten, der auf einer Durchschnittsgeschwindigkeit von zirka 50 km/h in Deutschland, 55 km/h in Österreich und bis zu 75 km/h in Ungarn 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 est erlaubt, ein durch Unfall von der Strasse abgekommenes Fahrzeug mit fremder Kraft wieder auf die Strasse — und nur bis dort hin — schleppen zu lassen.

Die Inanspruchnahme fremder Hilfe (Werkstätten, Monteure o. ä.) zum Zwecke von Wartungs- und Reptraturarbeiten 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.

Den Teilnehmern ist es strengstens untersagt, sich unfaire Massnahmen gegenüber ihren Konkurrenten zu bedienen. Insbesondere sind sie verpflichtet, nachfolgende Konkurrenten beim Überholen nicht zu behindern. Ein Überholen muss auch an engen Stellen, allenfalls durch Anhalten des Vordermannes, gestattet werden. Zuwiderhandlungen ziehen den Ausschluss aus der Veranstaltung nach sich.

Ausgefallene Konkurrenten sind verpflichtet, diese Tatsache einem Funktionär oder direkt der Fahrtleitung baldmölichtst 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 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 Durschnittsgeschwindigkeit 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 Donnerstag, dem 1. Oktober 1970, in Minutenabständen ab 22,01 Uhr mit der Start-Nummer 1. Die Startkontrolle befindet sich in München, Frankfurter Ring (Fa. Hurth). Gestartet wird stehend mit laufenden 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 Teilnähmer 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 Zeeitkontrollen 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 Kontrolzone, 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 besanders 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 nich 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 erhält der Teilnehmer 60 Strafpunkte.

Hat ein Teilnehmer an einer Zeitkontrolle eine Verspätung eingetragen 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 Zeikontrolle 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 Konkurenten 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 Ortansangabe 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 vor der Kontrolle und rote Fahnen an der Kontrolle gekennzeichnet.

Auf Basis des um 20% erhönten, vorgeschrieben Durchschnittes wird eine Mindest-Sollfahrzeit auf Grund der Lage der Geheimkontrolle errechnet. Für jede Minute Verfrühung auf diese Mindes-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, on 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 verbotenen Massnahmen werden zumindest damit bestraft, dass die Zeitnahme bereits bei Insichtkommen des Fahrzeuges erfolgt.

Geheimkontrollen sind insbesondere bei Tag und auf leichten Etappen mit starken Strassenverkehr zu ervarten.

Das Auslassen eine Geheimkontrolle zicht 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 zusammenfälit, 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 Sturzheim tragen.

Art. 20 — ZIEL

Das Ziel befindet sich in Budapest.

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 Anwessenheit 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 sämtliche 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, 3 und 4, sowie 5 und 6 gemeinsam

c) je ein Klassement pro Hubraumklasse (Division).

Art. 22 — EUROPA—RALLYE—MEISTERSCHAFTSWERTUNG

Punkte für das Gesamtklassement werden nur dann gewährt, wenn mindestens 40 Fahrzeuge gestartet sind.

Den Fahrern werden auf Grund folgenden Schemas Punkte zuerkannt:

a) Für die im Gesamtklassement erreichten Plazierungen:

1: 4 Punkte
2: 2 Punkte
3: 1 Punkt

b) Für Plazierungen, die in den zusätzlichen Wertungen nach Wagengruppen erreicht wurden (1, 2, 3, 4, 5-6) gilt die folgende Tabelle:

Anzahl der in der betreffenden Gruppe startenden Fahrer	Punktzuteilung Plazierung					
	1	2	3	4	5	6
2	1					
3 oder 4	2	1				
5 oder 6	3	2	1			
7 oder 8	4	3	2	1		
9 oder 10	6	4	3	2	1	
11 oder mehr	9	6	4	3	2	1

Art. 23 — PREISE

Preisträger ist jeweils der Bewerber.

a) Gesamtklassement:

1. Preis Pokal der Stadt München
2. Preis Pokal der Stadt Wien
3. Preis Pokal der Stadt Budapest q

b) Gruppenklassement:

1. Preis für jede Gruppe je ein Pokal:
   Serien-Tourenwagen
   Spezial-Tourenwagen
   Serien- und Spezial-Grand-Tourisme-Wagen
   Sportwagen und Sport-Prototypen

c) Klassements pro Hubraumklasse 1.—3. Platz je ein Pokal

d) Die im Gesamtklassement bestplazierte, aus zwei Damen gebildete Besatzung erhält den **Damenpokal**

e) Das bestplazierte 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 fünfmaligem nichtkonsekutivem Gewinn endgültig in den Besitz der nationalen Sportbehörde des betreffenden Landes über.

Bisherige Nationalten-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.

f) Das bestplazierte Clubteam (geringste Punktesumme bei drei klassierten Wagen) erhält den **Clubteam-Preis**

g) Das bestplazierte Markeenteam (geringste Punktesumme bei drei klassierten Wagen) erhält den **Markenteam-Preis**

h) Gestiftete und Ehrenpreise werden widmungsgemäss vergeben

Art. 24 — MEDAILLENWERTUNG

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

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

Art. 25 — ERGEBNISSE UND PREISVERTEILUNG

Zwischenergebnisse, welche jedoch keinen offiziellen Charakter haben, werden laufend errechnet und im Fahrtleitungsbüro in Budapest 2., Romer Floris utca 4 a, zum Aushang gebracht.

Die Gesamtergebnisse werden offizielt am Samstag, dem 3. Oktober 1970. um 18 Uhr bekanntgegeben und im Fahrtleitungsbüro zum Aushang gebracht (Beginn der Protestfrist).

Die Preisverteilung findet am Samstag dem 3. Oktober 1970. um 19. Uhr im Restaurant Hotel Aero statt.

Art. 26 — NENNUNGEN

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

MAGYAR AUTOKLUB
Rómer Flóris u. 4/a.
Budapest II.
Ungarn
Tel.: 159-803, 154-001
Telex: 3604
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 beschränken.

Das Nenngeld beträgt:		$	DM	Schilling	Forint
pro Fahrzeug	mit Hotelkategorie A	60,—	220,—	1,560,—	1,800,—
	Hotelkategorie B	50,—	183,—	1,300,—	1,500,—

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, Frühstück für zwei Personen und Preisverteilungsbankett.**

Die Nennungen werden nur nach Erhalt des Nenngeldes angenommen und die darauf Hotelzimmer reserviert.

Endgültiger Nennschluss: Dohnerstag, 10. September 1970. 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 Visafrogebogen, unverzüglich ab. Um das Visum zu erhalten sind folgende Unterlagen an die jeweilige ungarische Gesandschaft ihres Landes zu senden:

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

Die Gesandschaft (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. In diesen Fällen muss der Bewerber für ein Visa selber sorgen.

Art. 27 —TEAM—NENNUNGEN

An Team-Nennungen sind zugelassen:

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

Jedes in der FIA vertretene Land kann ein drei Automobilen bestehendes Nationalteam nennen, dessen drei Fahrer Staatsangehörige des betreffendes 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 benützen. Das Nenngeld beträgt ö. S 650,— bzw. DM 100,—.

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 650,— bzw. DM 100,—.

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 Fahrtleitung schriftlich bekanntgegeben werden.

Art. 28 — VERSICHERUNG

Alle Bewerber werden vepflichtet gelegentlich der technischen Überprüfung der Fahrzeuge am 1 Oktober 1970. den Nachweis einer auch für Sonderprüfungen gültigen Haftplichtversicherung zu erbringen.

Art. 29 — PROTESTE

Einsprüche und Proteste sind im Sinne der Bestimmungen der Internationalen Sportgesetzte der FIA unter Beischluss einer Protestgebühr von ö. S. 600,— oder deren Gegenwert in DM bei dem Fahrtleiter oder den Sportkommissären einzubringen.

Art. 30 — REKLAME

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

Art. 31 — FUNKTIONÄRE

Sportkommissäre:

Karl Richter, Mitglied der OSK, Wien
Dr. Richard Lichtenberg Leoni
Dr. Antal Gyura, Budapest

Gesamt-Fahrtleiter: Generalsekräter Vilmos Matyko, Budapest
Fahrtleiter für Ungarn: Béla Szander, Budapest
Fahrtleiter für Österreich: Peter Tüköry, Wien
Fahrtleiter für Deutschand: Josef Temler, München
Sekräter der Veranstaltung: István Nádor, Budapest

Art. 32 — HAFTUNGSAUSSCHLUSS

Der Veranstalter sowie alle mit der Durchführung der Rallye in Verbindung mit der Fahrtleitung stehenden Behörden, Organisationen und Einzelpersonen lehnen den Bewerbern und Fahren gegennüber 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 Fahren 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 Bewerb 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 Beauftrage 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. 33 — 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 Fahrtleitungsbüro am Abnahmeplatz in München bzw. am Ziel in Budapest.

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

Im Zweifelsfalle gilt der deutsche Text dieser Ausschreibungen.

MAGYAR AUTOKLUB BUDAPEST (MAK)
ÖSTERREICHISSCHER AUTOMOBIL-, MOTORRAD- UND TOURING CLUB Wien (ÖAMTC)
ALLGEMEINER DEUTSCHER AUTOMOBILCLUB — GAU SÜDBAYERN e. V. München (ADAC)

Genehmigt:

MAGYAR AUTOKLUB
ANTON GYURA
Sportpräsident

Budapest, August 1970.

ANHANG „A" APPENDIX „A"
Streckenführung / Itinerary

Deutschland / Germany

1. Etappe: Start München (Firma Hurt, Lerchenauerstrasse — Feldmoching — Garching — Ismaning — Feldkirchen — Haar — Grasbrunn — Harthausen (PK) — Glonn — Assling (ZK) Etappenkilometer 68
2. Etappe: Assling — Rott am Inn — Griesstätt — Halfing — Endorf — Seebruck — Chieming PK — Grabenstätt — Bad Adelholzen — Siegsdorf — Ruhpolding (ZK) Etenppenkilometer 76

3. Etappe: Ruhpolding — Zell — Weissbach — Berchtesgaden — Obersalzberg — Parkplatz Rossfeld — Höhenringstr. (ZK) Etappenkilometer 48
4. Etappe: Parkplatz Rossfeld — Höhenringstrasse (Beginn der Bergprüfung) — Unterau — Berchtesgaden — Bischofswiesen — Bad Reichenhall — Aufham — Teisendorf (ZK) Etappenkilometer 60
5. Etappe: Teisendorf — Waging — Wiesmühl — Tittmoning — Burgkirchen — Hohenwart (ZK) Etappenkilometer 50
6. Etappe: Hohenwart — Marktl — Fürstenberg — Gumpersdorf — Tann — Triftern — Birnbach — Schmelzenholzham (PK) Haarbach — Beutelsbach — Vilshofen (ZK) Etappenkilometer 77,5
7. Etappe: Vilshofen — Nesslbach — Schöllnach — Schöfweg — Kirchberg — Bruck (PK) — Kirchdorf i. Wald — Spiegelau (ZK) Etappenkilometer 62,5
8. Etappe: Spiegelau — Rosenau — Neuschönau — Mauth — Annathalmühle — Mitterfirmiansreuth — Philippsreuth — Bischofsreut (ZK) Etappenkilometer 44
9. Bischofsreut — (Beginn der Sprintetappe) Leopoldsreut — Haidmühle — Breitenberg — Lacken — Hanging (ZK) Grenze Etappenkilometer 55

541

Österreich / Austria

10. Etappe: Hanging — Kollerschlag — Sarleinsbach — Haselbach (PK) — Altenfelden — Deufelden — St. Peter am Wimberg — St. Veit i. M. — Waxenberg — Zwettl (ZK) Etappenkilometer 58
11. Etappe: Zwittl — Hellmonsödt — Oberwinkl — Oberbairing (PK) St. Magdalena — Katzbach — Katsdorf — Lungitz — Niederzirking (PK) Schwertberg — Tragwein — Zell bei Zellhof — Rechberg — Windhaag (ZK) Etappenkilometer 77
12. Etappe: Windhaag — Münzbach — Pabneukirchen — Dimbach — Waldhausen — Schlossberg (ZK) Etappenkilometeer 32
13. Etappe: Schlossberg (Start Sprintetappe) — Haruckstein — Bärnkopf — Ortsanfang (Ziel Spintetappe) — Bärnkopf — Gutenbrunn — Martinsberg — Kaltenbach (PK) — Kl. Nondorf — Grafenschlag — Gr. Weissenbach — Zwttl — Pötzles) Truppenübungsplatz (ZK) Etappenkilometer 65

14. Etappe: Pötzles (Start Sprintetappe) — Ob Plöttbach — Schlagles — Thaures — Schwarzenreith — Heinreichs — Döllersheim (Ziel Sprintetappe) Rastenfeld — Mottingeramt (PK) Neubau — Moritzreith — Lichtenau — Albrechtsberg — Maigen (PK) — Stixendorf — Egelsee (ZK) Etappenkilometer 76

15. Etappe: Egelsee — Stein — Mautern — Wagram — Traismauer — Zwentendorf — Asparn (PK) Judenau — Suegharts — kirchen — Rappoltenkirchen — Hintertullnerbach — Untertullnerbach (ZK) Etappenkilometer 67

16. Etappe: Untertulnerbach — Hochrotherd — Grub — Heiligenkreuz Mayerling — Schwarzensee (ZK) Etappenkilometer 28

17. Etappe: Schwarzensee — Haidlhof — Grossau — Aigen (PK) Hernstein — Piesting — Wöllersdorf — Felixdorf — Ebenfuhrt — Eisenstadt (ZK und. L) Etappenkilometer 62

18. Etappe: Eisentadt — Stotzing — Hof — Mannersdorf — Kaisersteinbruch — Bruck — Parndorf — Gattendorf — Zurndorf — Nickelsdorf (ZK) Etappenkilometeer 64

Ungarn / Hungary

19. Etappe: Nickelsdorf — Hegyeshalom — Győr — Komárom — Almásfüzitő — Dunaalmás (ZK) Etappenkilometer 122

20. Etappe: Dunaalmás — Neszmély — Süttő — Nyergesújfalu — Tát — Esztergom — Visegrád (ZK) Etappenkilometer 63

21. Etappe: Visegrád — Rezervátum (Start Sprintetappe) Szentendre — Budapest — Árpád Brücke — Váci Str. (ZK) Etappenkilometer 38

22. Etappe: Váci Str. — Vác — Nográdverőce — Zebegény — Ipolydamásd — Ipolytölgyes (ZK) Etappenkilometer 76

23. Etappe: Ipolytölgyes — Hont — Drégelypalánk — Dejtár — Balassagyarmat (ZK) Etappenkilometer 57

24. Etappe: Balassagyarmat — Szécsény — Ságújfalu — Kishartyán — Salgótarján — Kisterenye — Nádújfalu — Tarnalelesz — Szentdomonkos (ZK) Etappenkilometer 86

25. Etappe: Szentdomonkos — Borsosnádasd — Balaton — Bélapáfalva — Szilvásvárad (ZK) Etappenkilometer 37

26. Etappe: Szilvásvárad — Rezervátum — (Start Sprintetappe (Lillafüred (ZK) Etappenkilometer 31

27. Etappe: Lillafüred — Felsőtárkány (ZK) Etappenkilometer 38

28. Etappe: Felsőtárkány — Eger — Kerecsend — Gyöngyös — Hatvan — Tura — Zsámbék — Tápiósüly — Mende — Gyömrő (ZK) Etappenkilometer 135

29. Etappe: Gyömrő — Üllő — Vecsés — Flughafen — Üllői Str. Ziel Etappenkilometer 25

Gesamtstrekenlänge / Overall legth of the route 1778 km.

ANHANG „B" / APPENDIX „B"

Sonderprüfungen / Special stages

Deutschland / Germany

Parkplatz Rossfeld	7,0 km
Bischofsreut	17,0 km

Österreich / Austria

Schlossberg	17,0 km
Pötzles	25,0 km

Ungarn / Hungary

Visegrád	10,0 km
Szilvásvárad	28,0 km

Gesamtlänge der Sonderprüfungen / Overall length of special stages 104,0 km

ANHANG „C" / APPENDIX „C"

Zeitplan / Programme

Endgültiger Nennungsschluss	10. September 1970	17,00 Uhr
Final closing date of entries		
Fahrzeugabnahme in München	1. Oktober 1970	9,00—15,00 Uhr

Scrutineering in Munich Endgültiger Schluss der Abnahme	1. Oktober 1970	16,00 Uhr
Final closing of scrutineering Start in München	1. Oktober 1970	22,00 Uhr
Start in Munich Grenzübertritt Deutschland— Österreich	2. Oktober 1970	9,01 Uhr
Passage of frontier Germany-Austria Grenzübertritt Österrich-Ungarn Passage of frontier Austria-Hungary	2. Oktober 1970	20,09 Uhr
Ziel in Budapest	3. Oktober 1970	6,00 Uhr
Finish in Budapest Aushang der Ergebnisse	3. Oktober 1970	18,00 Uhr
Publication of results Ende der Protestfrist	3. Oktober 1970	19,00 Uhr
Closing of protest period Freigabe der Fahrzeuge	3. Oktober 1970	20,00 Uhr
Release of vehicles Bankett und Preisvereilung	3. Oktober 1970	19,00 Uhr
Banquet and presentation of awards		

ANHANG „D" / APPENDIX „D"

Liste der Strafen / Penalties

1. Pro Minute Verfrühung oder Verspätung in einer Zeitkontrolle	60 Strafpunkte
For every minute early or late at any time control point	60 penalty marks
2. Pro Sekunde Fahrzeit in den Sonderprüfungen	1 Strafpunk
For every second driving time at special stages	1 penalty marks
3. Pro minute Verfühung (unter Berücksichtigung der vorgesehenen Toleranz) bei einer Geheimkontrolle	60 Strafpunkte
For every minute early at conceale controls (considering the tolerance provided)	60 penalty marks
4. Technische Abnahme während oder nach der Veranstaltung — Fehlen einer Markierung	Ausschluss

Special identification mark missing at technical inspection during or after the competition	exclusion
5. Verspäteter Start	
6. Verspätung bei einer Zeitkontrolle um mehr als 60 Minuten	Ausschluss
For being over 60 minutes late at any time control point	exclusion
7. Auslassen einer Kontrollstelle	Ausschluss
Fauilure to report at any control point	exclusion
8. Verlust oder Unleserlichkeit der Startkarte	Ausschluss
Loss or illegibility of road book	exclusion
9. Fahren gegen die Strecke bei Sonderprüfungen	Ausschluss
For driving in opposite direction at special stages	exclusion
10. Aufgabe eines der beiden Fahrer	Ausschluss
In the event one of the two drivers quits	exclusion
11. Behinderung eines anderen Teilnehmers beim Überholen	Ausschluss
Hindering another competitor's surpassing	exclusion
12. Verspätung bei der Einfahrt in den parc fermé im Ziel in Budapest	Ausschluss
For being late in entering the parc fermé at the finish in Budapest	exclusion
13. Verstösse gegen sonstige Bestimmungen des parc fermé	Ausschluss
Breach of other parc fermé regulations	exclusion
14. Verstösse gegen Verkehrsvorschriften je nach Schwere bis	Ausschluss
Breach of traffic rules depending on seriousnes up to	exclusion
15. Verspätung bei der technischen Abnahme am 1. 10. 1970. um mehr als eine Stunde (bei Erscheinen nach 16 Uhr Nichtzulassung zum Start)	DM 50,—
For being over one hour late at the technical inspection the 1st Oktober 1970 (on arrival after 4 p. m. eligility to start is forfeited)	DM 50,—