



INTERNATIONALES BOB-REGLEMENT 2015

Inhaltsverzeichnis

1.	IBSF WETTBEWERBE	7
1.1	<i>Olympische Winterspiele</i>	7
1.2	<i>Meisterschaften</i>	7
1.2.1	Weltmeisterschaften der Senioren.....	7
1.2.2	Weltmeisterschaften der Junioren	7
1.2.3	Kontinentale Meisterschaften.....	7
1.3	<i>Offizielle IBSF-Rennen</i>	7
1.3.1	Welt-Cup Rennen.....	7
1.3.2	Interkontinental-Cup Rennen	7
1.3.3	Europa- und Nordamerika Cup Rennen	7
1.3.4	Internationale Rennen	7
1.4	<i>Testrennen und Trainingswoche</i>	7
1.5	<i>Vergabe der Wettbewerbe</i>	8
1.6	<i>Geschlecht</i>	8
2.	DISZIPLINEN.....	9
2.1	<i>Männerbob</i>	9
2.1.1	Zweierbob	9
2.1.2	Viererbob (Männer und/oder Frauen)	9
2.2	<i>Frauenbob</i>	9
2.2.1	Zweierbob	9
2.3	<i>Teamwettbewerb</i>	9
2.3.1	Männer: 1 Zweierbob + 1 Skeleton.....	9
2.3.2	Frauen: 1 Zweierbob + 1 Skeleton.....	9
2.4	<i>Andere Disziplinen</i>	9
2.4.1	Monobob	9
2.4.2	Para Bob	9
2.4.3	Kombinationsrennen.....	9
2.4.4	K.O. System	9
3.	ZULASSUNG	9
4.	STARTBERECHTIGUNG	10
4.1	<i>Olympische Winterspiele</i>	10
4.2	<i>Weltmeisterschaften der Senioren</i>	10
4.2.1	Voraussetzung zur Teilnahme an den Weltmeisterschaften der Senioren	10
4.3	<i>Weltmeisterschaft der Junioren</i>	10
4.3.1	Voraussetzung zur Teilnahme an den Weltmeisterschaften der Junioren:.....	10
4.4	<i>Kontinentale Meisterschaften</i>	11
4.4.1	Voraussetzung zur Teilnahme an den Kontinentalen Meisterschaften:	11
4.5	<i>Welt-Cup- und Interkontinental-Cup</i>	11
4.5.1	Welt-Cup	11
4.5.2	Interkontinental-Cup	11
4.5.3	Voraussetzung zur Teilnahme an den Weltmeisterschaften der Senioren, Kontinentalen Meisterschaften, Welt- und Interkontinental-Cups:	12
4.6	<i>Europa-Cup und Nordamerika Cup</i>	12
4.7	<i>Internationale Rennen</i>	12
5.	VERANSTALTUNG	12
5.1	<i>Allgemeines</i>	12
5.2	<i>Kosten</i>	12
5.3	<i>Bahn</i>	12
5.4	<i>Ausschreibungen und Einladungen</i>	12
5.5	<i>Organisationskomitee und Rennleitung</i>	13
5.6	<i>Technische Einrichtungen</i>	13
5.7	<i>Haftpflichtversicherung</i>	13
5.8	<i>Weitere Verpflichtungen des Veranstalters</i>	13
6.	JURY UND TECHNISCHE DELEGIERTE	14
6.1	<i>Kampfrichterlizenz</i>	14

6.2	Materialprüferlizenz.....	14
6.3	Nominierung.....	14
6.3.1	Olympische Winterspiele.....	14
6.3.2	Weltmeisterschaften der Senioren.....	14
6.3.3	Weltmeisterschaften der Junioren – Kontinentale Meisterschaften – Welt-Cup – Interkontinental-Cup.....	14
6.3.4	Europa- und Nordamerika Cups.....	14
6.3.5	Internationale Rennen	15
6.4	Zuständigkeiten	15
6.4.1	Jury	15
6.4.2	Technische Delegierte	15
6.4.3	Anwesenheit.....	15
6.4.4	Kosten	15
6.4.5	Kontrollberechtigung.....	16
6.4.6	Sonderentscheidungen	16
7.	RENNLEITER	16
7.1	Berufung.....	16
7.2	Aufgaben	16
8.	ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN	16
8.1	Sportjahr.....	16
8.2	Haftung.....	16
8.3	Amateurregeln.....	16
8.4	Lizenzen	16
8.5	Versicherung.....	17
8.6	Nennungen	17
8.7	Anerkennung des Reglements	17
8.8	Bahnrekorde - Startrekorde.....	17
8.9	Doping Kontrollen	18
8.10	Verstöße	18
8.10.1	Regelverstöße von Athletenbetreuern.....	18
8.10.2	Unzulässige Verbindung	18
8.10.3	Beweispflicht	19
8.11	Förderung und Werbung.....	19
8.12	Markenzeichen auf der Ausrüstung.....	19
8.12.1	Der IBSF zustehende Flächen	19
8.12.2	Frei verfügbare Werbeflächen	19
9.	MEDIZINISCHER DIENST AUF DER BAHN	19
9.1	Rennarzt.....	19
9.2	Mannschaftsarzt	20
9.3	Abtransport verletzter Athleten	20
10.	DAS RENNEN.....	20
10.1	Offizielles Training.....	20
10.1.1	Olympische Winterspiele und Weltmeisterschaften der Senioren.....	21
10.1.2	Kontinentale Meisterschaften, Welt- und Interkontinental-Cup.....	21
10.1.3	Junioren Weltmeisterschaften, Europa- und Nordamerika Cup.....	21
10.1.4	Internationale Rennen	21
10.2	Startreihenfolge Training.....	22
10.3	Bahnverhältnisse- Training.....	22
10.4	Startspur	22
10.5	Sportlerwechsel	22
10.6	Wettkampf.....	22
10.6.1	Rennläufe.....	22
10.6.2	Startreihenfolge	23
10.6.3	Startordnung.....	23
10.6.4	Startnummer.....	23
10.6.5	Mannschaften / Fahrweise	23
10.6.6	Bahnverhältnisse beim Rennen	23
10.6.7	Bahnbegehung	24
10.6.8	Start	24
10.6.9	Reduzierung	24

10.6.10	Unterbrechung oder Abbruch	24
10.6.11	Laufwiederholung	24
10.6.12	Ersatzrennen.....	24
10.6.13	Spurbob.....	25
10.6.14	Zeitmessung.....	25
10.7	<i>Parc Fermé</i>	25
10.8	<i>Material und Ausrüstung</i>	25
10.8.1	Bob.....	25
10.8.2	Kufen.....	25
10.9	<i>Technische Kontrollen</i>	26
10.10	<i>Kufenradius</i>	27
10.11	<i>Temperaturmessung der Kufen</i>	27
10.12	<i>Messkufe</i>	27
10.13	<i>Kufenreinigung</i>	28
10.14	<i>Gewicht</i>	28
10.15	<i>Elektronische Messgeräte und Vorrichtungen</i>	29
10.16	<i>Ausrüstung</i>	29
10.16.1	Helm.....	29
10.16.2	Schuhe.....	29
10.16.3	Bekleidung.....	29
10.17	<i>Preise</i>	29
10.17.1	IBSF-Meisterschaften	29
10.17.2	Offizielle IBSF-Rennen	29
10.18	<i>Siegerehrung</i>	29
10.19	<i>Proteste</i>	29
11.	RANGLISTEN	30
11.1	<i>Rangliste Rennserien</i>	30
11.2	<i>IBSF-Rangliste</i>	30
12.	SCHLUSSBESTIMMUNGEN	31
12.1	<i>Inkrafttreten</i>	31
12.2	<i>Änderungen</i>	31
12.3	<i>Interpretation</i>	31
13.	ANHANG 1: IBSF-RANGLISTE „A“	32
14.	KONSTRUKTION DER BOBSCHLITTEN.....	33
14.1	<i>Grundsätze und Eigenschaften</i>	33
14.1.1	Zweck der Regel 14.1	33
14.1.2	Grundsätze.....	33
14.1.3	Eigenschaften von Bobschlitten	33
14.2	<i>Konstruktion und Funktion von Bobschlitten</i>	34
14.2.1	Zweck der Regel 14.2.....	34
14.2.2	Genereller Aufbau und Funktion	34
14.2.3	Rahmen und Fahrwerk	35
14.2.4	Verkleidung	41
14.2.5	Verbindung zwischen Rahmen und Verkleidung	43
14.2.6	Abweiser	44
14.2.7	Kufen.....	45
14.2.8	Entfernbar, bewegliche und/ oder einstellbare Teile	46
14.3	<i>Zeichnungen und Figuren</i>	48
14.3.1	Zweck von 14.3.....	48
14.3.2	Prinzipien und Eigenschaften	48
14.3.3	Liste der Zeichnungen und Figuren	49
15.	ZEICHNUNGEN	50
15.1	<i>ANLAGE 3: Beschlagnahme von Material</i>	62
15.2	<i>Das Formular</i>	62
15.3	<i>Der Behälter</i>	62
15.4	<i>Bemerkungen</i>	62
16.	ANHANG 4: BAHN	64
16.1	<i>Zweck</i>	64
16.2	<i>Umweltschutz</i>	64

16.3	Technische Kommission	64
16.4	Planungsvorbereitung.....	64
16.5	Planung allgemein.....	64
16.6	Lage der Bahn	64
16.7	Bahnlänge.....	64
16.8	Bahncharakteristik.....	64
16.9	Start: Bob / Skeleton	65
16.9.1	Anlaufzone	65
16.9.2	Startbalken	65
16.9.3	Startzone	65
16.9.4	Vorbereitungszone	65
16.9.5	Zeitgrenze des Startvorgangs.....	65
16.10	Start: Rodeln	65
16.10.1	Allgemeines	65
16.10.2	Startzone	65
16.10.3	Startbügel	65
16.10.4	Einlaufstrecke.....	66
16.11	Kurven.....	66
16.12	Kurvenüberkragungen	66
16.13	Fliehkräfte	66
16.14	Geraden.....	66
16.15	Bremsstrecke	66
16.16	Beleuchtung	66
16.17	Sonnen- und Wetterschutz.....	67
16.18	Wasserversorgung	67
16.19	Plateaus.....	67
16.20	Infrastruktur Nebenanlagen.....	67
16.21	Start- und Zielhäuser.....	67
16.22	Kostenaufteilung	67
16.23	Ausnahmen.....	68
16.24	Homologation	68
17.	ANHANG 5: WERBERICHTLINIEN UND ZEICHNUNGEN	68
18.	ANHANG 6: DIE IBSF UND DIE UMWELT	71
18.1	Unsere Veranstaltungen	71
18.2	Sieben Schritte zur Umweltfreundlichkeit Ihrer Veranstaltung	71
18.2.1	Anwendung der Umweltschutzpolitik	71
18.2.2	Erstellung eines „Umweltsituationsberichts“ in Bezug auf die Anlagen und den Betrieb.....	71
18.2.3	Bildung von Umwelteams.....	72
18.2.4	Festlegung von Programmen und geeigneten Zielen.....	72
18.2.5	Umsetzung der Programme.....	72
18.2.6	Überwachung der Umsetzung des Programms und entsprechende Programmanpassung	72
18.2.7	Ergebnisbewertung und –veröffentlichung.....	72
18.3	Maßnahmeplan.....	72
18.3.1	Die Einwirkung unseres Sports	72
18.3.2	Die Anlage	73
18.4	Maßnahmebereiche	73
18.4.1	Ort und Landschaft.....	73
18.4.2	Umweltelemente, die bei der Wahl des Orts von Sportanlagen zu berücksichtigen sind:	73
18.4.3	Natürliche Ressourcen.....	74
18.4.4	Natürliche Elemente	74
18.4.5	Wahrnehmungselemente	74
18.4.6	Detaillierte Planung nach Wahl des Anlagenorts:	74
18.5	Sportanlagen.....	74
18.5.1	Planungsphase	74
18.5.2	Detailplanung.....	75
18.5.3	Bauphase.....	75
18.5.4	Betriebsphase.....	75
18.5.5	Sportausrüstung.....	76
18.5.6	Transport	76

18.5.7	Energie	77
18.5.8	Unterkunft und Verpflegung	77
18.5.9	Wasserversorgung und sanitäre Anlagen	78
18.5.10	Abfallentsorgung	79
18.6	<i>Massensportveranstaltungen: Spezifische Empfehlungen</i>	79
18.6.1	Sportanlagen	79
18.6.2	Verkehr und Luftqualität	79
18.6.3	Energie	80
18.6.4	Abfallentsorgung	80
18.6.5	Die Umweltbotschaft an die Öffentlichkeit	80
18.6.6	Finanzen	80

1. IBSF WETTBEWERBE

Die IBSF Wettbewerbe bestehen aus folgenden Veranstaltungen:

1.1 Olympische Winterspiele

1.2 Meisterschaften

1.2.1 Weltmeisterschaften der Senioren

1.2.2 Weltmeisterschaften der Junioren

1.2.3 Kontinentale Meisterschaften

1.3 Offizielle IBSF-Rennen

1.3.1 Welt-Cup Rennen

1.3.2 Interkontinental-Cup Rennen

1.3.3 Europa- und Nordamerika Cup Rennen

1.3.4 Internationale Rennen

1.4 Testrennen und Trainingswoche

Der Veranstalter von IBSF-Rennen die auf neu gebauten Bahnen ausgetragen werden, hat vorher allen Mitgliedern (innerhalb der gleichen bzw. vorhergehenden Saison) eine ausreichende Anzahl an Trainingsläufen anzubieten.

Auch auf baulich veränderten Bahnen sind vor einem Wettbewerb Trainingsläufe anzubieten.

Der Veranstalter der Olympischen Winterspiele, die auf neu gebauten Bahnen ausgerichtet werden, muss vorher allen Mitgliedern eine Anzahl von mindestens 40 Trainings- oder Rennläufen anbieten. Diese Trainingsläufe bzw. Rennläufe müssen im Rahmen von zwei oder mehreren internationalen Trainingsperioden und/oder Testrennen angeboten werden.

Vor den olympischen Spielen muss der Veranstalter auch mindestens ein Test-Rennen durchführen.

Für die Teilnahme an den internationalen Trainingsperioden gilt die gleiche Quotenregelung wie für die Teilnahme an dem Weltcup der laufenden Saison.

Alle weiteren Nationen können mit einer Mannschaft (Männer und Frauen) daran teilnehmen, vorausgesetzt die Piloten und Pilotinnen haben an mindestens 5 IBSF-Rennen auf drei verschiedenen Bahnen in den vorausgehenden 24 Monaten teilgenommen und auch gewertet wurden.

Die Teilnahme an Zweierbob-Rennen zählt für den Zweierbob während die Teilnahme an Viererbob-Rennen nur für den Viererbob zählt.

Nationen, die keine Teilnahmeberechtigung am WC haben, dürfen mit ihren Mannschaften nicht am Testrennen teilnehmen, wenn das Testrennen als eine WC Veranstaltung ausgetragen wird. Sie können aber während dieser Zeit Trainingsläufe durchführen

Vor Beginn des offiziellen Trainings der olympischen Rennen (unmittelbar vor oder nach der Eröffnungsfeier der Spiele) müssen den zu den Spielen gemeldeten Männer- und Frauenbob-Mannschaften weitere mindestens 4 Trainingsläufe angeboten werden. Die Piloten und Pilotinnen, die auf den ersten 15 Plätzen der IBSF-Rangliste (Disziplinen- bzw. Kombination-Rangliste) der vorhergehenden und/oder laufenden Saison aufscheinen, dürfen keine Trainingsläufe außerhalb dieser festgesetzten Termine, durchführen.

Für die Veranstalternation gilt diese Regel nicht.

Zusätzlich hat der Veranstalter der Internationalen Trainingsperioden und des Testrennens dafür zu sorgen, dass allen teilnehmenden Sportlern und deren Betreuern die Unterkunft in einem mindestens 3

Sterne Hotel mit Vollpension (Unterkunft + 3 Mahlzeiten) zu einem Preis von maximal 80 Euro/pro Tag garantiert wird.

Die Veranstalter der Weltmeisterschaften müssen in Vorbereitung letzterer, während derselben Rennsaison, in der diese ausgerichtet werden, eine internationale Trainingszeit anbieten.

Sie sind hingegen davon freigestellt, falls in der vorangegangenen Rennsaison auf derselben Bahn ein Weltcup-Rennen ausgetragen wurde.

Im Laufe der Trainingszeit zur Vorbereitung der Olympischen Winterspiele und/oder Weltmeisterschaften werden die Läufe von den Veranstaltern gegen Bezahlung folgender Beträge angeboten: maximal 15 EURO für jede Zweierbobfahrt und maximal 25 EURO für jede Viererbobfahrt. Mindestens 6 Trainingsläufe im Zweierbob und 6 Trainingsläufe im Viererbob sind anzubieten.

Falls die Trainingswoche als weiteres Testrennen ausgetragen wird, müssen die Läufe von den Veranstaltern kostenlos angeboten werden.

Der Veranstalter kann jedoch die Zahlung der Meldegebühr fordern.

1.5 Vergabe der Wettbewerbe

A. Weltmeisterschaften vergibt der Kongress auf schriftlichen Antrag maximal vier Jahre im Voraus an die jeweiligen Mitgliedsverbände.

B. Die restlichen Offiziellen IBSF - Rennen werden jährlich vom Exekutivkomitee vergeben und müssen im Internationalen IBSF Kalender aufgeführt sein.

1.6 Geschlecht

Wenn im Reglement nicht ausdrücklich auf das Geschlecht hingewiesen wird, dann betrifft ein Artikel sowohl den Männer- als auch den Frauenbob.

2. DISZIPLINEN

Es werden folgende Disziplinen ausgetragen:

2.1 Männerbob

2.1.1 Zweierbob

2.1.2 Viererbob (Männer und/oder Frauen)

2.2 Frauenbob

2.2.1 Zweierbob

2.3 Teamwettbewerb

2.3.1 Männer: 1 Zweierbob + 1 Skeleton

2.3.2 Frauen: 1 Zweierbob + 1 Skeleton

2.4 Andere Disziplinen

2.4.1 Monobob

2.4.2 Para Bob

2.4.3 Kombinationsrennen

2.4.4 K.O. System

3. ZULASSUNG

Die Startberechtigung an Meisterschaften und an den offiziellen IBSF-Rennen ist nur den von den Mitgliedern gemeldeten Mannschaften vorbehalten, d.h. Mannschaften von

- a) MITGLIEDERN oder von
- b) ASSOZIIERTEN MITGLIEDERN.

Die Sportler müssen eine der folgenden Bedingungen erfüllen:

- a) Sie müssen die Staatsangehörigkeit des betreffenden Mitglieds oder des assoziierten Mitglieds aufweisen und dürfen in der Vergangenheit nicht für eine andere Nation an Internationalen IBSF-Rennen teilgenommen haben; oder
- b) Sie müssen den offiziellen Wohnsitz in der betreffenden Nation haben und dürfen in der Vergangenheit nicht für eine andere Nation an Internationalen IBSF-Rennen teilgenommen haben; oder
- c) Sie müssen Sportler sein, die ihre Staatsangehörigkeit oder ihren offiziellen Wohnsitz gewechselt haben und von ihrem vorherigen Nationalverband freigestellt, sowie vom neuen Verband aufgenommen wurden. In diesem Fall können diese Sportler einen der beiden Verbände, aber nicht beide vertreten.

Ein Sportler kann jeweils nur eine Nation während jeder Rennsaison vertreten, die vom 1. Oktober bis zum 30. September des folgenden Jahres dauert.

Die Anträge für den Verbandswechsel können nur in der Zeit vom 01. April bis 30. September eines jeden Jahres gestellt werden.

Bei einem Nationenwechsel behält der Sportler seine Punkte/Position in der IBSF-Rangliste sowie seine Anzahl der Rennen, nicht aber seine Quoten-Berechtigung. Diese verbleibt bei seiner alten Nation.

4. STARTBERECHTIGUNG

4.1 Olympische Winterspiele

Die Kriterien für die Teilnahmeberechtigung an den Olympischen Winterspielen unterliegen der Kompetenz des IOC. Die Teilnahmebedingungen werden in Zusammenarbeit zwischen IOC und IBSF festgelegt. Die Teilnahmebedingungen werden vom IOC direkt an alle Nationalen Olympischen Komitees weitergeleitet.

4.2 Weltmeisterschaften der Senioren

Die Weltmeisterschaften der Senioren finden jährlich statt, mit Ausnahme des Olympiejahres. Basis für die Quoten ist die aktuelle Disziplinen-IBSF-Rangliste.

Die Quoten für die Teilnahme an den Weltmeisterschaften der Senioren sind folgende:

Männer: Nationen mit 3 Mannschaften unter den 25 bestplatzierten Mannschaften: 3 Startplätze
Nationen mit 2 Mannschaften unter den 50 bestplatzierten Mannschaften: 2 Startplätze
Nationen mit 1 Mannschaft unter den 55 bestplatzierten Mannschaften: 1 Startplatz
Alle restlichen Nationen mit 1 Mannschaft

Frauen: Nationen mit 3 Mannschaften unter den 25 bestplatzierten Mannschaften: 3 Startplätze
Nationen mit 2 Mannschaften unter den 35 bestplatzierten Mannschaften: 2 Startplätze
Nationen mit 1 Mannschaft unter den 40 bestplatzierten Mannschaften: 1 Startplatz
Alle restlichen Nationen mit 1 Mannschaft

4.2.1 Voraussetzung zur Teilnahme an den Weltmeisterschaften der Senioren

Es können nur Piloten teilnehmen, die im Laufe der vorangegangenen 24 Monate an mindestens 5 IBSF-Rennen auf mindestens 3 verschiedenen Bahnen teilgenommen haben und gewertet wurden.

Weitere Voraussetzung ist, dass der Pilot in der laufenden Saison an mindestens 3 dieser 5 IBSF-Rennen auf mindestens 2 verschiedenen Bahnen teilgenommen hat und gewertet wurde.

Die Teilnahme an einem Zweierbobrennen zählt für den Zweierbob, während die Teilnahme an einem Viererbobrennen nur für den Viererbob zählt.

Zusätzlich startberechtigt ist die amtierende Juniorenweltmeister-Mannschaft.

4.3 Weltmeisterschaft der Junioren

Die Weltmeisterschaften der Junioren finden jährlich statt. Daran können nur Sportler der Kategorie Junioren teilnehmen. Alle Nationalverbände können mit maximal 3 Mannschaften teilnehmen.

4.3.1 Voraussetzung zur Teilnahme an den Weltmeisterschaften der Junioren:

Es können nur Piloten teilnehmen, die im Laufe der vorangegangenen 24 Monate an mindestens 3 IBSF-Rennen auf mindestens 2 verschiedenen Bahnen teilgenommen haben und gewertet wurden. Die

Teilnahme an einem Zweierbobrennen zählt für den Zweierbob, während die Teilnahme an einem Viererbobrennen nur für den Viererbob zählt.

Junioren sind Sportler, die zum Datum des Junioren-Rennens das Alter von 26 Jahren noch nicht erreicht haben. Des Weiteren sind es all jene Sportler, die das Alter von 26 Jahren in der Zeit vom 1. Oktober bis 31. März der laufenden Saison erreichen.

4.4 Kontinentale Meisterschaften

Die Quoten für die Teilnahme an den Kontinentalen-Meisterschaften sind identisch mit denen des Weltcups, sofern sie im Rahmen eines Weltcuprennens ausgetragen werden. Nationen des jeweiligen Kontinents, die nicht zur Teilnahme am Weltcup qualifiziert sind, sind berechtigt mit jeweils einer Mannschaft teilzunehmen. Diese Mannschaften werden ausschließlich in der Kontinentalen Meisterschaft gewertet und erhalten keine Weltcuppunkte. Sie starten am Ende des Starterfeldes entsprechend ihrer Platzierung in der IBSF-Disziplinen-Rangliste. Mannschaften ohne Punkte werden ausgelost. Im 2. Rennlauf starten sie entsprechend ihrer Platzierung nach dem 1. Lauf.

4.4.1 Voraussetzung zur Teilnahme an den Kontinentalen Meisterschaften:

Es können nur Piloten teilnehmen, die im Laufe der vorangegangenen 24 Monate an mindestens 5 IBSF-Rennen auf mindestens 3 verschiedenen Bahnen teilgenommen haben und gewertet wurden. Die Teilnahme an einem Zweierbobrennen zählt für den Zweierbob, während die Teilnahme an einem Viererbobrennen nur für den Viererbob zählt.

4.5 Welt-Cup- und Interkontinental-Cup

Als Basis für die Quoten der neuen Saison gilt für den Männerbob die Endwertung der letztjährigen Kombinations- IBSF-Rangliste. Die Kombinations-IBSF-Rangliste führt nur solche Piloten, welche sowohl Zweierbob- als auch Viererbob-Rennen bestritten haben.

4.5.1 Welt-Cup

Die Teilnahmequoten sind wie folgt festgelegt:

- Männer:**
- Nationen mit 3 Mannschaften unter den 25 bestplatzierten Mannschaften: 3 Startplätze
 - Nationen mit 2 Mannschaften unter den 50 bestplatzierten Mannschaften: 2 Startplätze
 - Nationen mit 1 Mannschaft unter den 55 bestplatzierten Mannschaften: 1 Startplatz
- Frauen:**
- Nationen mit 3 Mannschaften unter den 25 bestplatzierten Mannschaften: 3 Startplätze
 - Nationen mit 2 Mannschaften unter den 35 bestplatzierten Mannschaften: 2 Startplätze
 - Nationen mit 1 Mannschaft unter den 40 bestplatzierten Mannschaften: 1 Startplatz

4.5.2 Interkontinental-Cup

Die Teilnahmequoten sind wie folgt festgelegt:

- Männer:**
- 4 Nationen mit 3 Mannschaften
 - 6 Nationen mit 2 Mannschaften
 - Die restlichen Nationen mit 1 Mannschaft
- Frauen:** Wird nicht ausgetragen

4.5.3 Voraussetzung zur Teilnahme an den Welt- und Interkontinental-Cups:

Es können nur Piloten daran teilnehmen, die im Laufe der vorangegangenen 24 Monate an mindestens 5 IBSF-Rennen laut auf mindestens 3 verschiedenen Bahnen teilgenommen haben und gewertet wurden. Die Teilnahme an einem Zweierbobrennen zählt für den Zweierbob, während die Teilnahme an einem Viererbobrennen nur für den Viererbob zählt.

4.6 Europa-Cup und Nordamerika Cup

Alle Nationen können mit maximal 4 Mannschaften daran teilnehmen und bekommen auch Punkte. Die ersten 12 platzierten Piloten und Pilotinnen der aktuellen IBSF Disziplinen Rangliste, dürfen nicht an den EC und AC Rennen teilnehmen, davon ausgenommen sind jene Nationen, die ihre im WC zur Verfügung stehenden Quotenplätze voll beanspruchen.

4.7 Internationale Rennen

Der Veranstalter legt in der Ausschreibung die Startberechtigung fest.

5. VERANSTALTUNG

5.1 Allgemeines

Die IBSF, sowie ihre Mitglieder und assoziierten Mitglieder sind allein berechtigt, internationale Wettkämpfe zu veranstalten.

Alle offiziellen Internationalen IBSF Wettkämpfe werden unter der Aufsicht der IBSF veranstaltet. Der Wettkampf wird von der IBSF an einem Mitglied oder an einem assoziierten Mitglied vergeben, der die Organisation des Rennens selbst übernehmen kann, oder an einen Verein bzw. an ein Organisationskomitee weitergeben kann. Verantwortlich für die reguläre Durchführung bleibt der jeweilige Nationalverband.

5.2 Kosten

Der Veranstalter, dem die Ausrichtung einer Veranstaltung zugesprochen wurde, übernimmt die gesamte Organisation und deren Kosten.

5.3 Bahn

Der Veranstalter hat für das offizielle Training und für die Rennläufe die Bahn in einem einwandfreien, bestmöglichen Zustand zur Verfügung zu stellen. Bei offiziellen Trainings- und Rennläufen ist die Benützung der Bahn kostenlos.

5.4 Ausschreibungen und Einladungen

Ausschreibungen und Einladungen erfolgen durch den Veranstalter, der den Wettkampf organisiert. Der Veranstalter muss bis zum 15. August die offizielle Ausschreibung mit dem Programm dem Exekutivkomitee der IBSF zur Genehmigung vorlegen.

Innerhalb von 2 Wochen nach Erhalt der Genehmigung von Seiten der IBSF muss der Veranstalter das Programm den Mitgliedern und den ernannten Jury-Mitgliedern zusenden.

Die Ausschreibung muss enthalten:

- die Bezeichnung des Wettkampfes
- Ort und Datum des Wettkampfes
- Zeitplan für das Training und Wettkampfes
- Kurzbeschreibung mit Skizze der Bahn
- Anmeldetermin

- Adresse des Organisationskomitee mit genauer Angabe der Bürozeiten, Telefon- und Faxnummer, sowie E-Mail Adresse
- Name des Organisationsleiters
- Name des Rennleiters
- Namen der Jurymitglieder und ev. T. D.
- Infos über ev. Begünstigungen bzw. Unterkunftsmöglichkeiten
- Startbedingungen
- Ort und Uhrzeit der ersten Mannschaftsführersitzung

5.5 Organisationskomitee und Rennleitung

Für die ordnungsgemäße Durchführung der Veranstaltung sind ein Organisationskomitee und eine Rennleitung zu gründen.

Der Rennleiter muss im Besitz der internationalen IBSF Kampfrichter-Lizenz sein. Er ist dafür verantwortlich, dass die gesamte Veranstaltung nach den Bestimmungen des Internationalen Reglements durchgeführt wird. Er hat dafür zu sorgen, dass alle wichtigen Positionen von ausgebildeten/verantwortungsvollen Personen besetzt sind, damit ein reibungsloser Ablauf der Veranstaltung gesichert ist. Er ist weiter verpflichtet, dass sich die Bahn in einem einwandfreien Zustand befindet und dass die Sicherheit der Sportler, Betreuer und Zuschauer gewährleistet ist.

5.6 Technische Einrichtungen

- Sprechverbindung zw. Start/Ziel/Zeitnahme
- Sprechverbindung zw. Rennleiter/Jury
- umfassende Lautsprecheranlage
- mindestens 2 geeichte Kufentemperaturmessgeräte
- Elektronische Zeitmessung
- Raum für Mannschaftsführersitzungen
- ausreichende Umkleieräume und sanitäre Anlagen
- Waage (alle Jahre geeicht)
- ausreichende Transportfahrzeuge
- Erste Hilfe Raum
- Medizinischer Dienst
- Doping Kontrollraum
- Videoüberwachung der Bahn
- geeigneter Raum für die Materialkontrollen
- geeigneter Raum, möglichst am Start, mit Internet Anschluss für die Jury
- ausreichende Computer und Kopiergeräte
- Anzeigetafel (Score board)
- optische und akustische Startfreigabe-Geräte

5.7 Haftpflichtversicherung

Der Veranstalter ist verpflichtet eine ausreichende Haftpflichtversicherung abzuschließen. Die Versicherung schließt auch das für den Wettkampf zuständige IBSF-Personal mit ein.

5.8 Weitere Verpflichtungen des Veranstalters

Die Verpflichtungen des Veranstalters von IBSF Rennen sind schriftlich im Rahmen eines Vertrages festgelegt, der zwischen der IBSF und dem veranstaltendem Nationalverband abgeschlossen wird. Die Ergebnisse müssen sofort nach dem Ende der Veranstaltung an die Medien und an die IBSF Instanzen weitergeleitet werden. Ergebnislisten vom Training und Wettkampf müssen so schnell wie möglich den Mannschaftsführern ausgeteilt werden. Wenn möglich sollten die Ergebnisse auch online abgerufen werden können.

6. JURY UND TECHNISCHE DELEGIERTE

6.1 Kampfrichterlizenz

Die vom Exekutivkomitee ernannten Jurymitglieder und Technischen Delegierten müssen, damit sie dieses Amt ausüben können, im Besitz der Internationalen Kampfrichterlizenz der IBSF sein. Jeder Nationalverband hat das Recht, geeignete Personen zur Erlangung der Internationalen Kampfrichterlizenz der IBSF vorzuschlagen.

Diese Lizenz kann nach Ablegung einer Prüfung über das Bob- und Skeletonreglement erworben werden. Die Prüfungen finden grundsätzlich zweimal pro Jahr statt. (Anlässlich der Weltmeisterschaft der Senioren und bei einem Welt-Cup Rennen auf einem anderen Kontinent.) Eventuelle Kandidaten müssen rechtzeitig (mindestens 1 Monat vorher) von den jeweiligen Nationalverbänden schriftlich beim IBSF Sekretariat gemeldet werden.

6.2 Materialprüferlizenz

Die vom Exekutivkomitee ernannten Materialprüfer müssen, damit sie dieses Amt ausüben können, im Besitz der Internationalen Materialprüfer-Lizenz der IBSF sein. Jeder Nationalverband hat das Recht, geeignete Personen zur Erlangung der Internationalen Materialprüfer-Lizenz der IBSF vorzuschlagen.

Die Schulungen finden gemäß den in der diesbezüglichen IBSF-Mitteilung enthaltenen Bedingungen statt. Eventuelle Kandidaten müssen rechtzeitig (mindestens 1 Monat vorher) von den jeweiligen Nationalverbänden schriftlich beim IBSF Sekretariat gemeldet werden.

6.3 Nominierung

Die Jury- und Materialprüfer-Nominierungen erfolgen durch das Exekutivkomitee der IBSF. Die Nationalverbände sind berechtigt, Empfehlungen zu unterbreiten.

6.3.1 Olympische Winterspiele

- ein oder zwei Technische Delegierte
- ein Jurypräsident
- zwei Jurymitglieder
- zwei Assistenten der Jury, falls erforderlich
- zwei oder drei Materialprüfer

6.3.2 Weltmeisterschaften der Senioren

- ein oder zwei Technische Delegierte
- ein Jurypräsident
- zwei Jurymitglieder
- zwei Assistenten der Jury, falls erforderlich
- zwei Materialprüfer

6.3.3 Weltmeisterschaften der Junioren – Kontinentale Meisterschaften – Welt-Cup – Interkontinental-Cup

- ein oder zwei Technische Delegierte
- ein Jurypräsident
- zwei Jurymitglieder
- Jury-Assistenten, falls erforderlich
- zwei Materialprüfer

6.3.4 Europa- und Nordamerika Cups

- ein oder zwei Technische Delegierte
- ein Jurypräsident

- ein oder zwei Jurymitglieder
- ein oder zwei Materialprüfer

6.3.5 Internationale Rennen

Ein Jurypräsident oder Technischer Delegierter, der die IBSF vertritt, mit der Aufgabe der Kontrolle und Aufsicht der Veranstaltung

6.4 Zuständigkeiten

6.4.1 Jury

Die Jury ist das oberste Organ des jeweiligen Rennens und übt im Rahmen des Reglements die Kontrolle mit Entscheidungsrecht aus.

Die Entscheidung der Jury ist endgültig, unanfechtbar und ohne aufschiebende Wirkung.

Die Jury ist weiters zuständig für:

- ev. Veränderungen der Eistemperatur
- Wechsel des Bobs
- Kufenwechsel
- Laufwiederholung
- Reduzierung der Trainingsläufe
- Unterbrechung oder Abbruch des Rennens erfolgt nach Rücksprache mit dem Rennleiter und dem Bahnchef
- Reduzierung des Teilnehmerfeldes
- Bestrafung bei Verstößen
- die Länge der Startspur
- die Anzahl der Spurbobs
- die Temperatur- und Gewichtskontrollen
- Protestentscheidungen
- Startverbot für Aktive
- Sperren der Bahn bei Gefahr

6.4.2 Technische Delegierte

Bei Olympischen Winterspielen sind ein Technischer Delegierter für Bob, ein Technischer Delegierter für Skeleton sowie ein weiterer Technischer Delegierter zu benennen. Bei den Senioren-Weltmeisterschaften sind ein Technischer Delegierter für Bob und ein Technischer Delegierter für Skeleton zu benennen. Bei allen anderen Veranstaltungen der IBSF kann grundsätzlich ein Technischer Delegierter für beide Disziplinen ernannt werden.

Die Entscheidungsgewalt bezüglich der Veranstaltung liegt ausschließlich bei der Jury.

Falls kein Technischer Delegierter ernannt wird, ist der Jurypräsident auch automatisch Technischer Delegierter.

6.4.3 Anwesenheit

Der Jurypräsident muss von der ersten Mannschaftsführersitzung an zur Verfügung stehen. Die Jury ist für die Einhaltung des Internationalen Reglements ab Beginn des offiziellen Trainings bis zum Abschluss der Siegerehrung verantwortlich. Im Falle der Abwesenheit eines Jury-Mitgliedes ernennt die IBSF einen Vertreter.

6.4.4 Kosten

Die Kosten (Spesenvergütung) der Jury und des Technischen Delegierten werden jährlich vom Exekutivmanagementkomitee festgelegt und mit Rundscheiben allen Betroffenen mitgeteilt.

6.4.5 Kontrollberechtigung

Der Technische Delegierte und jedes Mitglied der Jury haben ohne vorherige Anmeldung beim Training und während des Rennens Zutritt zu allen technischen Anlagen und Einrichtungen, die zur Austragung des Rennens notwendig sind.

6.4.6 Sonderentscheidungen

Die Jury ist auch für alle Entscheidungen, die das jeweilige Rennen betreffen, die nicht in diesem Reglement festgelegt sind, zuständig.

7. RENNLEITER

7.1 Berufung

Der vom Veranstalter eingesetzte Rennleiter muss für alle offiziellen IBSF-Rennen die Internationale Kampfrichterlizenz der IBSF besitzen.

7.2 Aufgaben

Der Rennleiter ist dafür verantwortlich, dass unter der Leitung der Jury alle, zum regulären Ablauf des Wettbewerbes laut Internationalen Reglement notwendigen Maßnahmen, durchgeführt werden. Dazu gehören der Ablauf der Mannschaftsführersitzungen, das Training und der Wettkampf.

Eventuelle notwendige kurzfristige Änderungen müssen vorher mit der Jury und dem Sportdirektor abgesprochen werden.

Er veranlasst den Einsatz der Sonnensegel bei Regen, Schneefall oder Sonnenschein. Über alle Veranlassungen hat er den Vorsitzenden der Jury unverzüglich zu informieren.

8. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

8.1 Sportjahr

Das Sportjahr der IBSF umfasst die Zeit vom 1.10 bis 30.09. des darauffolgenden Jahres.

8.2 Haftung

Die IBSF übernimmt keine Haftung für Unfälle, Schäden oder sonstige Ansprüche, die sich mit der Vergabe der Rennen oder aus dem Rennverlauf ergeben sollten.

8.3 Amateurregeln

Die IOC Regeln werden hier übernommen.

8.4 Lizenzen

Alle Sportler müssen vor der Teilnahme an den Bobsport-Aktivitäten durch ihren Nationalverband elektronisch für eine Internationale Lizenz der IBSF registriert werden. Das Mindestalter für die Erlangung einer Internationalen IBSF-Lizenz beträgt 15 Jahre. Sportler, die das Alter von 15 Jahren im Zeitraum vom 1. Oktober bis 31. März der laufenden Saison erreichen, sind jedoch ebenfalls zur Beantragung einer Internationalen IBSF-Lizenz berechtigt. Dies gilt für Männer- und Frauenbob, während das Mindestalter für Monobobveranstaltungen 14 Jahre beträgt. Für Athleten, die das Alter von 18 Jahren noch nicht erreicht haben, muss seitens der Eltern bzw. des rechtlichen Vormunds eine Genehmigung für das Betreiben des Bobsports ausgestellt werden. Die Eltern bzw. der rechtliche Vormund müssen diese Genehmigung unterzeichnen und diese Unterschrift muss beglaubigt sein.

Die elektronische Lizenz der IBSF muss allseitig ausgefüllt und vom Präsidenten oder einem entsprechend bevollmächtigten Funktionär des Nationalverbandes bestätigt zusammen mit einem Digitalfoto eingereicht werden. Bei der Registrierung für die Lizenz prüft und bestätigt der Nationalverband, dass der/die Sportler/in

- einer ärztlichen Untersuchung unterzogen wurde und ärztlich als für das Betreiben des Bobsports als geeignet befunden wurde;
- über eine Unfallversicherung verfügt, die die durch das Betreiben des Bobsports beim Training oder bei Rennen verursachten Unfälle deckt;
- über eine Haftpflichtversicherung verfügt;
- ihm die Internationalen IBSF-Reglemente und die Doping-Kontrollordnung ausgehändigt wurde;
- ein Formular unterzeichnet hat, mit dem der/die Sportler/in erklärt, dass er die Internationalen IBSF-Reglemente und die Doping-Kontrollordnung einhalten wird.
- den IBSF Verhaltenskodex unterschrieben hat.

Die Lizenz gilt für eine Saison (1. Oktober bis 30. September).

8.5 Versicherung

Die Mitglieder der IBSF sind dafür verantwortlich, dass für jeden ihrer Sportler eine ausreichende Unfall- und Invaliditätsversicherung, sowie eine Haftpflichtversicherung, auch gegenüber Dritter abgeschlossen werden. Alle Risiken, die bei einem Unfall auftreten können, müssen vollständig über die Versicherungen abgedeckt sein.

8.6 Nennungen

- a) Die Nennungen der Mannschaften zu den Rennen haben durch die Mitglieder an den Veranstalter bis zu dem in der Ausschreibung festgelegten Zeitpunkt online zu erfolgen.
- b) Die Mitglieder sind verpflichtet dem IBSF Sekretariat die Namen jener Personen mitzuteilen, die berechtigt sind, Nennungen vorzunehmen.
- c) Die Nenngebühren gehören dem Veranstalter und betragen den Wert von 20,00 EURO pro Sportler.
- d) Zusätzliche Mannschaftsmitglieder können an der ersten Mannschaftsführersitzung bekannt gegeben werden. Für spätere Meldungen wird eine Gebühr von € 40.00, pro Sportler, erhoben.
- e) Der Name des Mannschaftsführers ist der Jury bei der ersten Mannschaftsführersitzung bekanntzugeben.
- f) Die Nennung der Mannschaft für das Rennen ist vom Mannschaftsführer vor der Auslosung bekannt zu geben.
- g) Wird die in der Ausschreibung genannte Nennfrist nicht eingehalten, kann die Nennung mit doppeltem Nenngeld entgegengenommen werden.

Nennungen können jederzeit zurückgezogen werden. Bereits entrichtetes Nenngeld wird nicht rückvergütet.

Die Nennelder sind bei der ersten Mannschaftsführersitzung zu entrichten.

8.7 Anerkennung des Reglements

Mit Abgabe der Nennung erkennen die Teilnehmer (Sportler, Mannschaftsführer, Trainer und Betreuer) dieses Reglement als verbindlich an.

8.8 Bahnrekorde - Startrekorde

Bahnrekorde und Startrekorde werden seitens der IBSF nur dann anerkannt, wenn sie bei Rennläufen an offiziellen internationalen IBSF Rennen aufgestellt wurden. Der Rekord kann anerkannt werden, vorausgesetzt, dass die Mannschaft während des Rennens einer Gewichtskontrolle und der Schlitten einer Materialkontrolle unterzogen wurden. Falls ein Rekord bei einem nachfolgenden Rennlauf

wiederholt aufgestellt wird, gilt er nicht als ein Rekord. Bei Einstellung während ein und desselben Rennlaufs können auch mehrere Mannschaften als Rekord-Inhaber eingetragen werden. Erst wenn keine Reglementverstöße festgestellt worden sind, kann der Rekord anerkannt werden.

8.9 Doping Kontrollen

Doping ist verboten.

Das Exekutivkomitee der IBSF kann zu allen IBSF-Rennen und jederzeit außerhalb der Rennen Doping-Kontrollen veranlassen.

Die Doping-Kontrollen erfolgen nach den Regeln der von der IBSF erlassenen Doping-Kontrollordnung. Das Exekutivkomitee kann internationale, spezialisierte Einrichtungen mit der Durchführung dieser Kontrollen beauftragen.

Mit der Unterzeichnung der Internationalen IBSF-Lizenz verpflichtet sich der Sportler, die Doping-Kontrollordnung der IBSF zu akzeptieren und sich den vom Exekutivkomitee festgelegten Kontrollen zu unterziehen.

Mit Unterzeichnung der Einverständniserklärung erkennen Sportler, Mannschaftsführer, Techniker, Trainer und Betreuer die neue Doping-Kontrollordnung an.

8.10 Verstöße

Die Jury ist für die Einhaltung der Regeln von der ersten Mannschaftsführersitzung bis zum Abschluss der Siegerehrung verantwortlich.

Bei Verstößen gegen die Bestimmungen des Reglements erfolgt die Bestrafung durch die Jury je nach Schwere des Vergehens mit:

Verwarnung

Geldstrafe

Ausschluss vom Rennen

Antrag an das Exekutivkomitee für den Ausschluss von mehreren Rennen für den Piloten als auch für die gesamte Mannschaft

Antrag an das Exekutivkomitee für den Entzug der Lizenz

Der betroffene Sportler oder sein Nationalverband haben das Recht sich zu verteidigen, bevor eine endgültige Entscheidung über den Entzug der IBSF-Lizenz getroffen wird.

Das Bußgeld wird von der Jury kassiert, die es an die IBSF weiterleitet.

8.10.1 Regelverstöße von Athletenbetreuern

Ein Athletenbetreuer (Trainer, Schlitten- oder Kufenhersteller, Physiotherapeut oder jegliche andere Person) kann als Person gelten, die gegen die IBSF-Reglements verstoßen hat bzw. zum Verstoß des letzteren beigetragen hat. In diesem Fall legt die Jury die Sanktionen für die Verletzung der Bestimmungen des Internationalen Reglements der IBSF je nach Schwere des Verstoßes fest:

- Verwarnung
- Geldstrafe
- Ausschluss vom Rennen / von der Rennanlage
- Antrag auf Ausschluss von zukünftigen IBSF-Rennen an das Exekutivkomitee

8.10.2 Unzulässige Verbindung

Unzulässige Verbindung: Falls ein Athletenbetreuer von einer bzw. mehreren IBSF-Veranstaltungen ausgeschlossen wurde (8.10.1), ist es dem jeweiligen Athleten (den Athleten, der Mannschaft oder der Nation) für den Zeitraum dieses Ausschlusses untersagt, mit dieser Person in Verbindung zu stehen. Falls der Athlet (die Athleten, die Mannschaft oder Nation) nach Erhalt einer schriftlichen Abmahnung weiterhin mit der ausgeschlossenen Person in Verbindung steht/en, kann/können der Athlet (die Athleten, die Mannschaft oder Nation) mit einer

- Geldstrafe
- dem Ausschluss vom Rennen
- dem Ausschluss von zukünftigen Rennen

bestraft werden.

Zwecks Anwendung dieser Bestimmung muss/müssen der betroffene Athlet (die Athleten, Mannschaft oder Nation) seitens der IBSF schriftlich vom Ausschluss des Athletenbetreuers und den möglichen Folgen der verbotenen Verbindung informiert werden, damit letztere die Verbindung dementsprechend vermeiden können.

8.10.3 Beweispflicht

Dem Athlet (den Athleten, der Mannschaft oder Nation) obliegt die Pflicht nachzuweisen, dass jegliche Verbindung zum Athletenbetreuer gemäß Artikel 8.10.1. oder 8.10.2. nicht professioneller bzw. sportbezogener Art ist.

8.11 Förderung und Werbung

Die IBSF und deren Mitgliedsverbände können Verträge mit Geschäftsunternehmen oder Organisationen abschließen.

8.12 Markenzeichen auf der Ausrüstung

8.12.1 Der IBSF zustehende Flächen

Die der IBSF zustehenden Flächen für Werbung mit Sponsoren oder Ähnlichem, sind in den IBSF Werberichtlinien geregelt. Die dort festgelegten Vorgaben sind einzuhalten. Zuwiderhandlungen führen zu einer Bestrafung.

8.12.2 Frei verfügbare Werbeflächen

Mit Ausnahme der Flächen, die gemäß Werberichtlinien der IBSF zustehen, kann an den Schlitten, an der Ausrüstung und am Sportler, uneingeschränkt Werbung angebracht werden.

9. MEDIZINISCHER DIENST AUF DER BAHN

9.1 Rennarzt

Während der offiziellen Trainings- und Rennläufe müssen, mit Ausnahme der Weltcup-Renntage und der Weltmeisterschafts-Renntage an der Bahn:

- ein Facharzt mit Kenntnis in der Notfallmedizin,
- stets ein mit Wiederbelebungsausrüstung ausgestatteter Krankenwagen
- ein ausschließlich der Ersten Hilfe vorbehaltener, als solcher gekennzeichnete Raum, verfügbar sein.

An Weltcup- und Weltmeisterschafts-Renntagen müssen an der Bahn folgende Personen/Einrichtungen verfügbar sein:

- ein Facharzt mit Kenntnis in der Notfallmedizin,
- stets zwei mit Wiederbelebungsausrüstung ausgestattete Krankenwagen – falls ein Krankenwagen die Bahn verlässt, muss der zweite Krankenwagen sofort gerufen werden; falls beide Krankenwagen die Bahn verlassen, muss das Rennen unterbrochen werden.
- ein ausschließlich der Ersten Hilfe vorbehaltener, als solcher gekennzeichnete Raum,

Falls der Rennarzt und/oder der Krankenwagen für medizinische Dienste abgerufen wurden, muss das Rennen oder offizielle Training so lange unterbrochen werden bis letztere wieder einsatzfähig sind.

Die Organisatoren werden auf diese Vorschrift aufmerksam gemacht, denn sie sind für die Einhaltung dieser Anforderungen verantwortlich.

Über eventuelle Ausnahmen entscheidet die Ärztekommision der IBSF. Diese Ausnahmen müssen vor Beginn des offiziellen Trainings dem Jurypräsidenten zur Kenntnis gebracht werden.

Aufgaben des Rennarztes:

- Der Rennarzt ist für die erste ärztliche Hilfe bei Verletzungen und Erkrankungen des Sportlers verantwortlich.
- Er regelt den Abtransport von verletzten oder erkrankten Sportlern zur weiteren ärztlichen Behandlung.
- Der Sportler muss nach jedem Sturz zum Rennarzt zur Untersuchung gehen, um die Genehmigung für die weitere Teilnahme am Training oder am Rennen einzuholen.
- Falls der Arzt eine Kopfverletzung vermutet, ist er berechtigt, dem betreffenden Sportler die weitere Teilnahme zu untersagen. In diesen Fällen muss der Rennarzt sofort den Jury-Präsidenten von der Unfähigkeit des Sportlers, weiterhin am Rennen teilzunehmen, in Kenntnis setzen, und der Sportler wird dementsprechend offiziell aus dem Rennen genommen.
- Der Rennarzt muss den Jury-Präsidenten unverzüglich davon in Kenntnis setzen und letzterer wird das IBSF-Büro informieren, damit dem betroffenen Athleten zeitweilig die Lizenz entzogen wird.
- Der Rennarzt muss nach jeder Untersuchung eines Sportlers das „Unfallverzeichnis“ ergänzen.
- Am Ende des Rennens müssen all diese Unterlagen (einschließlich der Liste der gemessenen Zeiten) unverzüglich dem Büro der IBSF sowie dem Vorsitzenden der Ärztekommision der IBSF gestellt werden.

9.2 Mannschaftsarzt

Der Rennarzt und die Mannschaftsärzte müssen hinsichtlich der Beurteilungen und Behandlungen zusammenarbeiten.

9.3 Abtransport verletzter Athleten

Die Organisatoren der Veranstaltung müssen gewährleisten, dass verletzte Athleten von jeglichem Ort entlang der gesamten Bahn abtransportiert werden können.

10. DAS RENNEN

10.1 Offizielles Training

Die Teilnahme am offiziellen Training ist nur den Athleten gestattet, die für das Rennen gemeldet wurden.

Innerhalb eines Rennens (offizielles Training und Wettkampf) ist es den Piloten weder gestattet, Abfahrten außerhalb des offiziellen Programms durchzuführen noch gleichzeitig auf anderen Bahnen zu trainieren oder Rennen zu bestreiten oder an mehr als einer Rennserie teilzunehmen. Ersatzpiloten, die erst zu einem späteren Zeitpunkt in das Offizielle Training einsteigen, dürfen bereits Trainingsläufe auf anderen Bahnen absolviert haben.

10.1.1 Olympische Winterspiele und Weltmeisterschaften der Senioren

Unmittelbar vor dem Rennen ist das offizielle Bahntraining mit jeweils 6 offiziellen Trainingsläufen im Zweierbob und Viererbob anzubieten.

10.1.2 Kontinentale Meisterschaften, Welt- und Interkontinental-Cup

Unmittelbar vor dem Rennen sind 3 offizielle Trainingstage mit insgesamt 6 Trainingsläufen (2er- oder 4er Bob) anzubieten. Jeder Pilot kann frei wählen nach welchem Programm er die Trainingsläufe durchführt. Er kann aber nur maximal 4 Trainingsläufe in einer Disziplin fahren. Für Frauen sind 6 Trainingsläufe anzubieten. Mindestens zwei sturzfreie, gültige Trainingsfahrten sind aber Voraussetzung um am Rennen teilnehmen zu dürfen

Eine Nation kann für den 2er- und 4er Bewerb unterschiedliche Piloten einsetzen. In diesem Fall wird der Nation, pro zusätzlichen Piloten zum Quotenplatze ein zusätzlicher Trainingslauf, bis insgesamt maximal 4 Läufe pro Pilot / Disziplin, gewährt. Die Nation kann die zur Verfügung stehenden Fahrten frei auf die Piloten zuteilen. Es ist nur ein zusätzlicher Pilot pro Trainingstag zugelassen.

Bei Kürzung der Trainingsfahrten / Tage kann ein Pilot, der nur an einer Disziplin teilnimmt, maximal gleich viele Fahrten pro Disziplin machen wie es einem Kombiniierer möglich wäre.

Kombinationspiloten die Zweierbob und Viererbob fahren und die noch keine Trainings und Rennläufe auf einer Bahn absolviert haben können im Weltcup zwei zusätzliche Trainingsfahrten absolvieren. Bis insgesamt maximal 4 Läufe pro Disziplin. Diese Fahrten müssen an der 1. Mannschaftsführersitzung angemeldet werden und werden von der Jury nach Rücksprache mit dem Mannschaftsführer und dem Veranstalter angeboten. Es wird kein zusätzlicher Trainingstag angeboten. Die zusätzlichen Fahrten werden an den üblichen Trainingstagen angeboten.

10.1.3 Junioren Weltmeisterschaften, Europa- und Nordamerika Cup

Diese Veranstaltungen können gemäß demselben Programm der Weltcup-Rennen stattfinden, d.h. Trainingsläufe während der Woche und die Wettkämpfe finden am Wochenende statt.

Die Mannschaften, die die Rennen beider Disziplinen bestreiten, haben Anrecht auf insgesamt maximal 10 Trainingsläufe. Die Mannschaften können frei entscheiden an welchen Trainingstag sie Zweier- oder Viererbob fahren wollen.

Die Mannschaften, die Rennen in nur einer Disziplin bestreiten, haben wenn möglich, Anrecht auf je zwei Trainingsläufe an allen Trainingstagen.

Für die Zulassung zu den Rennen müssen die Mannschaften zwei unfallfrei, dem Reglement konforme Läufe absolviert haben.

Bei Doppelrennen können aus organisatorischen Gründen die Trainingsläufe und die Rennen weiterhin getrennt stattfinden, d.h. zuerst die Trainingsläufe im Zweierbob und anschließend die beiden Rennen, dann folgen die Trainingsläufe im Viererbob und die Rennen im Viererbob.

10.1.4 Internationale Rennen

Die Anzahl der Trainingsläufe wird vom Veranstalter festgelegt. Mindestens 3 Trainingsläufe müssen angeboten werden.

Bei offiziellen IBSF-Rennen kann das Exekutivkomitee der IBSF die Anzahl der Trainingstage-/läufe abändern. Die Änderung der Anzahl der Trainingstage-/läufe muss aber in der Ausschreibung angegeben werden.

Bei jedem offiziellen IBSF-Rennen, muss jeder Pilot zwei sturzfreie Trainingsfahrten absolvieren, damit er am Rennen teilnehmen kann.

10.2 Startreihenfolge Training

Die Startreihenfolge der teilnehmenden Nationen ist bei der ersten Mannschaftsführersitzung auszulosen. Das Training wird, wenn möglich, nach „Nationenblöcken“ gefahren.

Bei Veranstaltungen, bei denen das offizielle Training an 2 bzw. 3 Tagen stattfindet, gilt folgende Startreihenfolge:

1. Tag: von Nation 1 bis Ende
2. Tag: von Ende bis Nation 1
3. Tag: -Nach der individuellen IBSF-Zweierbob-Rangliste (basierend auf den bestplatzierten anwesenden/startenden Piloten, Damen und Herren getrennt)

Bei den Weltmeisterschaften und Olympischen Spielen wird beim 2er und 4er die jeweilige IBSF Rangliste als Grundlage für die Startreihenfolge verwendet.

10.3 Bahnverhältnisse- Training

Wenn möglich sollte das Abschlusstraining zur gleichen Zeit wie das Rennen stattfinden und die Bahnpräparierung den Verhältnissen beim Rennen entsprechen. Nach der letzten Trainingseinheit sollte keine Änderung des Eisprofils erfolgen.

10.4 Startspur

Die Startspur wird am ersten Trainingstag von der Jury festgelegt und kann nur nach deren Anweisung verändert werden. Beide Startspuren sollen entsprechend den Skeletonkufen (17 mm Durchmesser) präpariert werden.

10.5 Sportlerwechsel

Während des Trainings ist ein Sportlerwechsel mit Sportlern des gleichen Nationalverbandes immer möglich. Ein Pilot kann aber nur dann ausgetauscht werden, wenn ohne Programmwechsel der nachrückende Pilot noch die Mindestanzahl an sturzfreen Trainingsläufen erfüllen kann.

Ein Pilot, der außerhalb des offiziellen Trainings Fahrten durchführt, (z.B. Spurbob oder Gästefahrten) darf nicht später ins offizielle Renngeschehen eingreifen. Für den Mannschaftswettbewerb kann die Jury eine Ausnahme machen, dies muss aber bei der 1. Mannschaftsführersitzung bekanntgegeben werden.

Doppelveranstaltungen:

Bei Doppelveranstaltungen auf ein und derselben Bahn können die Nationalverbände für das zweite Rennen neue Piloten melden. Den neuen Piloten wird dieselbe Zahl von Trainingsläufen wie den anderen Mannschaften gewährt. Dies gilt nur für den Weltcup und den Nordamerika Cup, während beim Europa Cup nur ein neuer Pilot dieselbe Zahl von Trainingsläufen in Anspruch nehmen kann. Alle Piloten müssen bereits bei der ersten Mannschaftsleitersitzung für die 2 Rennen gemeldet werden.

Der Ersatzsportler muss die gültige IBSF Lizenz besitzen.

10.6 Wettkampf

10.6.1 Rennläufe

Ein IBSF-Rennen kann in 4 oder 2 Rennläufen ausgetragen werden.

Rennen in 4 Läufe

Olympische Winterspiele und Weltmeisterschaften der Senioren werden grundsätzlich in 4 Rennläufen ausgetragen. Auf Grund von höherer Gewalt ist eine Reduzierung der Läufe möglich. Für die Titelvergabe sind mindestens zwei Rennläufe notwendig.

Rennen in 2 Läufe

Kontinentale Meisterschaften, Junioren Weltmeisterschaften und alle Offiziellen IBSF-Rennen werden in 2 Rennläufen ausgetragen. Damit ein Rennen offiziell gewertet werden kann, müssen alle ausgelosten Mannschaften mindestens einen Rennlauf durchführen.

10.6.2 Startreihenfolge

Startreihenfolge bei 2 Rennläufen:

1. Rennlauf: 1 – Ende
2. Rennlauf: 20 – 1 nach Platzierung des ersten Rennlaufes

Startreihenfolge bei 4 Rennläufen:

1. Rennlauf: von 1 bis Ende
2. Rennlauf: von 20 bis 1 und von 21 bis Ende nach Platzierung im 1. Lauf
3. Rennlauf: von 1 bis Ende nach Platzierung nach zwei Läufen
4. Rennlauf: von 20 bis 1 nach Platzierung nach dem dritten Rennlauf

10.6.3 Startordnung

Mindestteilnehmer damit ein Rennen durchgeführt wird, sind 6 Mannschaften aus mindestens 2 Nationen.

Olympische Winterspiele und Weltmeisterschaften (Senioren und Junioren)

Die Piloten wählen ihre Startnummer entsprechend ihrer aktuellen Platzierung in der IBSF Rangliste.

Der Führende in der Disziplinen – IBSF-Rangliste hat die erste Wahl. Der Zweitplatzierte die zweite Wahl u.s.w. .

Wer bei einer öffentlichen Nummernvergabe nicht anwesend ist, dem wird am Ende der Vergabe von der Jury eine freie Startnummer zugewiesen. Bei einer internen Nummernvergabe (Mannschaftsführersitzung) kann auch der Mannschaftsführer die Nummer wählen.

Kontinentale Meisterschaften - Welt-Cup – Interkontinental-Cup - Europa- und Nordamerika Cup

Der Saisonbeginn erfolgt aufgrund der Disziplinen-IBSF-Rangliste der vorangegangenen Saison. Die 10 bestplatzierten, anwesenden Piloten der aktuellen Disziplinen-IBSF-Rangliste werden ausgelost.

Alle weiteren Piloten starten nach der Platzierung in der aktuellen Disziplinen-IBSF-Rangliste.

Mannschaften ohne Punkte werden am Ende des Feldes ausgelost.

Die Auslosungen erfolgen öffentlich durch die Jury. Eine elektronische Auslosung mit Computer ist möglich. Die Piloten behalten für die Dauer des Wettkampfes ihre Startnummer.

10.6.4 Startnummer

Der Veranstalter versorgt die Mannschaften mit den Startnummern. Die Größe der Nummer sollte ca. 40 cm² sein. Sie darf nicht verändert werden.

Die Startnummern müssen auf der linken Seite neben dem Anschubbügel des Piloten und gemäß den Anweisungen der Jury angebracht werden.

10.6.5 Mannschaften / Fahrweise

Alle Rennläufe müssen mit der gleichen Mannschaft gefahren werden.

Bei Verletzung oder Erkrankung kann mit Genehmigung der Jury ein Auswechseln der Sportler mit Aktiven desselben Mitgliedsverbandes erfolgen, ausgenommen der Pilot. Die Anfrage um Auswechslung hat schriftlich durch den Mannschaftsführer zu erfolgen. Ein ärztliches Attest vom Mannschaftsarzt bzw. Rennarzt ist beizulegen, bzw. sobald als möglich nachzureichen.

Der Rennarzt und die Jury sind berechtigt, Sportler in psychisch oder physisch unzureichendem Zustand den Start zu verbieten.

Es ist nur sitzende Fahrweise erlaubt.

Nach einem Sturz muss die Mannschaft komplett und mit dem Bob das Ziel passieren. Sollte der Schlitten vor der Zieldurchfahrt zum Stehen kommen, dann ist die Mannschaft disqualifiziert. Die Hilfe Dritter darf nicht in Anspruch genommen werden.

10.6.6 Bahnverhältnisse beim Rennen

Die Bahnpräparierung erfolgt nach Absprache zwischen Jury, Rennleiter und Bahnchef.

Bei Schneefall ist dafür zu sorgen, dass ein reguläres Rennen möglich ist. Besonders ist darauf zu achten, dass die Eisfläche am Start bis zur Startzeitmessung (50 m) vor ~~nach~~ jedem Schlitten gekehrt

wird. Insbesondere muss die Startspur gekehrt werden. Die Bahn muss regelmäßig gekehrt werden. Der Rennleiter muss in Absprache mit der Jury ein Kehrprotokoll schriftlich erstellen. Das Kehrprotokoll muss spätestens zur letzten Mannschaftsführersitzung vorgestellt werden.

10.6.7 Bahnbegehung

Die Zeiten für die Bahnbegehung werden in Absprache zwischen Rennleitung und Jury festgelegt und bei der ersten Mannschaftsführersitzung mitgeteilt. Außerhalb dieser Zeiten ist eine Bahnbegehung nicht erlaubt. Während der Abfahrten ist das Betreten der Bahn absolut verboten.

An Renntagen gibt es keine Bahnbegehung.

10.6.8 Start

Der Startbalken darf während des Startvorganges betreten, aber nicht nach hinten überschritten werden.

Die Startlinie (erste Zeitnahme) muss gut erkennbar sein.

Nach Startaufruf haben die kompletten Mannschaften zur Stelle zu sein.

Die Freigabe der Bahn durch den Starter erfolgt durch ein akustisches und optisches Zeichen. Innerhalb von 60 Sekunden muss die startende Mannschaft die Zeitnahme auslösen.

Die Aktiven können den Bob durch Anschieben beschleunigen.

Die Hilfe Dritter beim Startvorgang ist verboten.

10.6.9 Reduzierung

Übersteigt die Zahl der gemeldeten Mannschaften die Belastbarkeit der Bahn, kann durch die Jury, in Übereinstimmung mit dem Technischen Delegierten und der Rennleitung, eine Reduzierung der Teilnehmer vorgenommen werden.

Der erste Rennlauf muss allen gemeldeten Mannschaften gewährt werden.

Eine Reduzierung kann vor jedem weiteren Rennlauf erfolgen.

Die Startreihenfolge verändert sich dadurch nicht.

10.6.10 Unterbrechung oder Abbruch

Rennunterbrechung oder Abbruch des Rennens kann nach Rücksprache mit dem Technischen Delegierten, dem Rennleiter und dem Bahnchef durch die Jury erfolgen, u. a.:

wegen Beschädigung der Bahn

aus Witterungsgründen

bei Ausfall der Zeitmessanlage oder anderer technischer Einrichtungen.

Nach einer Unterbrechung ist der startenden Mannschaft eine geeignete Vorbereitungszeit zu gewähren.

10.6.11 Laufwiederholung

Nach einer nicht von der Mannschaft verschuldeten Störung kann der Lauf mit Genehmigung der Jury, wiederholt werden.

Die Wiederholung des Laufes kann sofort nach Startbereitschaft der Mannschaft erfolgen.

10.6.12 Ersatzrennen

Falls ein Rennen gestrichen wird, kann es später auf Beschluss des Exekutivmanagementkomitees auf derselben oder einer anderen Bahn ausgetragen werden.

An Ersatzrennen können:

alle an der Teilnahme berechtigten Mannschaften teilnehmen, wenn das betroffene Rennen vor der Ausgabe der Startnummern gestrichen wurde;

nur jene Mannschaften teilnehmen, welche eine Startnummer des gestrichenen Rennens erhalten haben. Es erfolgt eine neue Auslösung.

10.6.13 Spurbob

Die Jury bestimmt die Anzahl der Spurbobs. Der Veranstalter ist verpflichtet mindestens 3 Spurbobs zu stellen. Vor Zweierbob-Rennen sollten nur Zweierbobs eingesetzt werden, während vor Viererbob-Rennen nur Viererbobs eingesetzt werden sollten.

Falls laut Jury nicht ausreichend Spurbobs zur Verfügung stehen sollten, kann die Jury Mannschaften einsetzen, die als letzte in der Startreihenfolge sind. Diese starten sofort nach den Spurbobs, wobei ihr Spurlauf auch als Rennlauf gewertet wird.

Für die Auswahl und für die Zusammensetzung der Spurbobs trägt der Veranstalter die volle Verantwortung.

10.6.14 Zeitmessung

Die Zeitmessung erfolgt elektrisch oder elektronisch. Es müssen zwei unabhängig voneinander funktionierende Zeitmessanlagen in Betrieb sein. Die Zeiten müssen auf 1/100 Sekunde gemessen werden.

Zeitgleichheit auf 1/100 Sekunde ergibt gleichen Rang.

Es müssen fünf Zwischenzeiten aufgezeigt werden.

Die erste Zwischenzeit entspricht der Startzeit (50 m).

Die weiteren vier Zwischenzeiten müssen gleichmäßig auf den Rest der Bahn verteilt sein.

Der Veranstalter hat alle im Training und beim Wettkampf offiziell gemessenen Zeiten den teilnehmenden Nationen schriftlich auszuhändigen.

Falls nach dem ersten, zweiten oder dritten Lauf zwei oder mehr Mannschaften die gleiche Zeit erreicht haben, wird die Startordnung dieser Mannschaften für den zweiten, dritten bzw. vierten Lauf anhand der Startnummer festgelegt, d.h. als erste startet die Mannschaft mit der höchsten Startnummer.

Bei der Reduzierung vor dem letzten Rennlauf bleiben die ausgeschiedenen Mannschaften mit der letzten Platzierung in der Wertung. Wenn eine Mannschaft im Final-Rennlauf stürzt, nicht startet oder disqualifiziert wird, so wird sie nicht platziert. Die restlichen Mannschaften rücken in der Rangliste nach. Die gemessenen Zeiten müssen dem TD/Koordinator am Ende des Rennens übergeben werden.

10.7 Parc Fermé

Ein Parc Fermé sollte angewendet und den Gegebenheiten der jeweiligen Bahn angepasst werden.

10.8 Material und Ausrüstung

10.8.1 Bob

Alle Rennläufe müssen grundsätzlich mit dem gleichen Bob gefahren werden. Bei nicht mehr sofort reparaturfähiger Beschädigung des Bobs kann, mit Genehmigung der Jury ein Ersatzbob zugelassen werden

10.8.2 Kufen

Bei allen offiziellen IBSF Rennen, welche im IBSF Kalender aufgelistet sind (Olympische Winterspiele, Weltmeisterschaften, Junioren Weltmeisterschaften, Weltcups, Intercontinental Cup, Europacup, Nordamerika Cup, Internationalen Rennen) sind nur IBSF Standard Kufen (Standard Material) zugelassen. Die Echtheit des Kufenstahls kann von der IBSF-Jury und/oder den IBSF Material Kontrolleuren jederzeit geprüft werden. Um die Echtheit des Kufen-Stahls zu beweisen können die Prüfungen die Zusammensetzung des Kufenmaterials als auch die Feststellung der Härte des Kufenstahls beinhalten.

Nur geometrische Änderungen an den IBSF Standard-Kufen bis hin zur Abtragung des Original Materials sind erlaubt. Eine Anbringung zusätzlichen Materials ist in jedem Fall verboten.

Der Gebrauch jeglicher Antriebskraft ist verboten.

Der Austausch von Kufen zwischen am selben Tag stattfindenden Läufen ist nur nach einer Beschädigung der Kufe/ der Kufen erlaubt und nur nach Genehmigung durch die Jury.

Nach Ermessen der Jury können die Kufen jederzeit einer Inspektion mit speziellen Geräten unterworfen werden. Im Falle ergebnisloser Befunde können die Kufen beschlagnahmt werden und für weitere Untersuchungen an ein Spezial-Labor gesendet werden.

10.9 Technische Kontrollen

Die am Rennen teilnehmenden Bobs müssen im Startbereich, auf dem ihnen zugewiesenen Standplatz aufgestellt werden.

Alle Vorbereitungsarbeiten an den Bobschlitten, einschließlich der Montage der Kufen, müssen **bis 45 Minuten** vor dem Start ausgeführt und abgeschlossen sein.

Die Bobs müssen umgedreht und unbedeckt sein, so dass die Kufen nach oben zeigen.

Ab diesem Zeitpunkt darf weder am Bob noch an den Kufen gearbeitet werden; auch das Auswechseln der Kufen bzw. von Bobteilen ist dann untersagt.

Zwischen den Rennläufen können die Kufen poliert werden. Die Arbeiten dürfen ausschließlich von den Sportlern ausgeführt werden, die zur Mannschaft des jeweiligen Bobs gehören.

Nachdem der letzte Bob wieder an den Start gebracht wurde, muss eine Mindestpause von 5 Minuten eingehalten werden, ehe der nächste Rennlauf beginnt.

Die Kufen können ausschließlich unter Verwendung von Schleifmitteln poliert werden, die von der IBSF bereitgestellt werden.

Die Kufen müssen am Bob montiert bleiben. Die Benutzung jeglichen anderen Materials und/oder Produkts ist untergesagt. Die Verletzung dieser Regel wird mit der sofortigen Disqualifizierung vom Rennen bestraft.

Die Jury kann jederzeit die von der IBSF bereitgestellten Schleifmittel, unabhängig ob verwendet oder nicht verwendet, einziehen.

Bei technischen Problemen am Bobschlitten kann nur die Jury in Absprache mit dem Materialausschuss, die Genehmigung für Reparaturarbeiten erteilen.

Zwischen den einzelnen Rennläufen dürfen keine weiteren Arbeiten ohne Genehmigung der Jury ausgeführt werden.

Falls ein Kufensatz während eines Rennens so beschädigt wird, dass eine sofortige Reparatur nicht möglich ist, hat die Mannschaft die Möglichkeit, nach Genehmigung der Jury einen neuen Kufensatz einzusetzen. Der neue Kufensatz unterliegt auch den Bestimmungen des Reglements.

Alle am Rennen teilnehmenden Schlitten, inklusive der Kufen, können einer Materialkontrolle unterzogen werden. Es unterliegt der Entscheidung der Jury welche Schlitten/Kufen kontrolliert werden und zu welchem Zeitpunkt die Kontrolle stattfindet. Es kann auch eine Überprüfung der Ausrüstung vorgenommen werden. Für diese Kontrollen kann die Jury die Mitglieder des Materialausschusses der IBSF beauftragen.

Bei Verdacht können auch Bauteile des Schlittens eingezogen werden und einer Material- und Ausrüstungskontrolle unterzogen werden. Die Kontrolle kann durch ein fahrbares Labor am Rennort durchgeführt werden. In diesem Falle wertet die Jury das Laborergebnis sofort aus und ergreift die entsprechenden Maßnahmen.

Falls die Material- und Ausrüstungskontrolle durch ein nicht am Rennort befindliches Labor im Anschluss an das Rennen erfolgt, wird das Kontrollergebnis an das Exekutivkomitee der IBSF

übermittelt. Es muss sich um ein von der IBSF anerkanntes Labor handeln. Die Abwicklung des Vorgehens muss gemäß beiliegender Anlage erfolgen.

Im Fall, dass das Ergebnis einen Verstoß gegen das Internationale Reglement nachweist, ergreift das Exekutivkomitee die entsprechenden Maßnahmen. Der betroffene Nationalverband hat in diesem Fall auch die Kosten der Untersuchung bzw. Begutachtung zu tragen. Die Beschlüsse des Exekutivkomitees sind dann unanfechtbar.

Wenn festgestellt wird, dass Manipulationen oder Abweichungen vom Reglement bestehen, führt das automatisch zur Disqualifikation des jeweiligen Rennens.

10.10 Kufenradius

Die Radien der Kufen werden im Bereich der Lauffläche durch die Jury oder Materialausschuss mit offiziellen Lehren der IBSF geprüft.

Der Radius der Kufen darf nicht kleiner als der der Lehre sein.

10.11 Temperaturmessung der Kufen

Die Kontrolle der Kufentemperatur erfolgt vor dem Start gemäß den Anweisungen der Jury an allen vier Kufen mit elektronischem Messgerät, das mit einer Temperatur-Messsonde und Anzeigevorrichtung für Temperaturen zwischen mindestens $+30^{\circ}\text{C}$ und -20°C ausgestattet ist.

Der Veranstalter muss zwei elektronische Temperatur-Messgeräte – eines für die Jury und eines für die am Rennen teilnehmenden Mannschaften – zur Verfügung stellen.

Die Messung der Temperatur der Bobkufen erfolgt seitlich im Bereich des mittleren Stützkörpers. Die Messsonde hat dabei so lange an der Kufe zu verbleiben, bis die Anzeige beim Temperaturmessgerät stabil ist.

Die Temperatur der Kufen, welche an dem für das Rennen verwendeten Bob montiert sind, darf maximal 4°C über der Temperatur der Messkufe liegen. Sinkt die Temperatur der Messkufe auf unter -14°C , so dürfen die Kufen des Bobs weiterhin bis -10°C aufweisen. Bei einer Temperaturüberschreitung der Kufen einer Mannschaft hat unmittelbar im Anschluss an die 1. Messung eine weitere Messung der Temperatur der Messkufe und der Kufe zu erfolgen. Sollte auch die 2. Messung eine Temperaturüberschreitung aufweisen, dann kommt es sofort zur Disqualifikation. Diese ist dann ins Temperaturmessprotokoll einzutragen.

Die zu diesem Zeitpunkt auf der Tafel angeführte Temperatur wird dabei nicht aktualisiert. Die Aktualisierung erfolgt alle 15 Minuten. (Art. 10.8.)

Der Schlitten muss von seiner Standposition im Startbereich zur Kufentemperaturmessung getragen werden, oder auf den seitlichen Abweisern geschoben werden. Eine Berührung der Kufen mit Schnee und Eis zum Abkühlen ist nicht erlaubt.

10.12 Messkufe

Die Temperatur der Messkufe wird nach folgendem Verfahren gemessen:

Die Messkufe muss im Bob-Startbereich eine Stunde vor Rennbeginn im Freien unter denselben klimatischen Wetterbedingungen aufgehängt oder aufgestellt werden, wie die beim Rennen eingesetzten Bobschlitten. Beim Aufhängen bzw. Aufstellen im Freien muss die Messkufe eine Temperatur zwischen $+18^{\circ}\text{C}$ und $+22^{\circ}\text{C}$ aufweisen.

Die genaue Temperatur, die die Messkufe zum Zeitpunkt des Aufhängens oder Aufstellens im Freien hat, muss auf einer leicht sichtbaren Tafel im Startbereich angeschrieben werden. Auf dieser Tafel müssen auch die Luft- und die Eistemperatur festgehalten werden.

Die Temperatur der Messkufe wird seitlich im Bereich des mittleren Stützkörpers gemessen.

Die auf der Temperatur-Anzeigetafel angegebenen Temperaturen sind wie folgt auf den jeweils neuesten Stand zu bringen:

- das erste Mal 60 Minuten vor Rennbeginn
- 10 Minuten vor Rennbeginn und vor Beginn des 2. Laufes
- anschließend alle 15 Minuten

Bei außergewöhnlichen klimatischen Bedingungen (hohe Außentemperaturen) kann die Jury die Mannschaften dazu verpflichten, die Bobs unmittelbar vor dem Start nach Messung der Kufentemperaturen, auf den Schnee oder auf das Eis zu stellen.

10.13 Kufenreinigung

Die Kufen werden vor dem Start der Rennläufe mit speziellen Reinigungsmitteln behandelt und gesäubert, dass die IBSF zur Verfügung stellt.

In jedem Rennen, in dem das IBSF Einheitsmaterial verlangt wird, werden alle Kufen auf gleiche Art und Weise mit Sandpapier geschmirgelt. Es muss deutlich sein, dass eine charakteristische Menge an Material abgetragen wurde. Ist dies nicht der Fall, wird der Vorgang wiederholt bis genügend Abrieb vorhanden ist, wobei auf Anordnung der Jury Schleifpapier mit einer größeren Körnung verwendet werden kann. Die Körnung wird von der IBSF vor Beginn der Saison festgelegt.

Auf gewissen Bahnen und zu bestimmten Beweggründen kann die Jury auch eine andere Körnung festlegen.

10.14 Gewicht

Das Gewicht wird mittels einer Waage geprüft.

Die Gewichtskontrolle kann zu jeder Zeit auf Entscheidung der Jury erfolgen.

Das Wiegen des Bobs und der Besatzung hat unverzüglich nach Beendigung des Rennlaufes, nach entsprechender Aufforderung der Jury zu erfolgen. Es dürfen keine Veränderungen am Bob und an der Ausrüstung vorgenommen werden. Die Mannschaft hat sich beim Wiegevorgang im Bob zu befinden. Danach wird der 1. Wiegeversuch durchgeführt. Jede Mannschaft kann, falls erforderlich, einen 2. Wiegeversuch beantragen. Sie hat dafür maximal 5 Minuten Zeit um Schnee und Eisreste aus dem Bob zu entfernen. Dies geschieht unter Aufsicht der Jury.

Das festgestellte Gewicht muss im Wiegeprotokoll registriert werden.

Die Hilfe Dritter ist nicht erlaubt.

Erfolgt zwischen den Rennläufen ein Sportlerwechsel, dann kann die Mannschaft Ballastgewichte entfernen. Das Hinzufügen von Ballastgewichten ist hingegen nicht erlaubt.

Mindestgewicht:

Schlitten einschließlich der Kufen und ohne Besatzung:

Zweierbob: 170 Kg

Frauen Zweierbob: 165 Kg

Viererbob: 210 Kg

Maximalgewicht:

Schlitten einschließlich der Besatzung , Kufen und Ausrüstung:

Zweierbob Männer: 390 Kg

Viererbob Männer und/oder Frauen: 630 Kg

Frauenbob: 325 Kg

Das zulässige Maximalgewicht kann durch das Anbringen von Ballastgewichte erreicht werden. Die Ballastgewichte müssen mit dem Bob fest verschraubt oder am Bob festgeklammert sein.

10.15 Elektronische Messgeräte und Vorrichtungen

In der Zeit, in der die Bahn der Kontrolle der IBSF unterliegt (offizielles Training, Wettkämpfe), dürfen an den Bobschlitten, an der Mannschaft und an der Bahn, elektrische oder elektronische Messgeräte oder Vorrichtungen angewendet werden, die von der IBSF genehmigt worden sind.

TV-Kameras des offiziellen Produzenten fallen nicht unter diesen Artikel.

In Ausnahmefällen kann die IBSF bzw. die jeweilige Jury, bestimmte Messungen zulassen. In diesem Falle müssen die Ergebnisse der Messung allen Beteiligten zur Kenntnis gebracht werden.

10.16 Ausrüstung

10.16.1 Helm

Alle Aktiven müssen bei Trainings- und Rennläufen einen Vollschutzhelm nach den Sicherheitsnormen ECE bzw. OKM oder DOT tragen, der im Fachhandel erhältlich und käuflich zu erwerben ist. Es dürfen keine aerodynamischen Elemente zusätzlich am Helm angebracht werden.

Es ist Aufgabe und Verantwortung der Nationalverbände, dass die Sicherheitsnormen eingehalten werden.

10.16.2 Schuhe

Zum Starten der Bobs ist die Verwendung von Spikes an den Schuhen der Sportler erlaubt, wenn diese in Bürstenform angeordnet sind.

Der maximale Durchmesser der Spikes darf 1.5 mm nicht überschreiten. Die Spikes dürfen nicht länger als 5 mm sein. Die Anzahl der Spikes darf 250 pro Schuh nicht unterschreiten.

10.16.3 Bekleidung

Trainings- und Rennanzüge mit kurzen Hosen und kurzen Ärmeln sind nicht erlaubt.

Außen am Rennanzug und/oder unter dem Rennanzug darf keinerlei aerodynamisches Element angebracht werden.

Wettkampfanzüge müssen aus unbeschichteten Textilgewebe hergestellt sein.

10.17 Preise

10.17.1 IBSF-Meisterschaften

An offiziellen IBSF Meisterschaften übergibt die IBSF Sportlern der erst-, zweit- und drittplatzierten Mannschaft Medaillen in Gold, Silber und Bronze. Die Sportler der viert-, fünft-, und sechstplatzierten Mannschaften bekommen Erinnerungsmedaillen. Der Veranstalter übergibt den Mannschaften zusätzliche Ehrenpreise.

10.17.2 Offizielle IBSF-Rennen

Der Veranstalter übergibt den Sportlern der erst- bis sechstplatzierten Mannschaft Ehrenpreise.

10.18 Siegerehrung

Die Siegerehrung sollte nach Ablauf der Protestfrist, so rasch als möglich stattfinden.

Die Dopingkontrolle und Materialkontrolle kann auch nach der Siegerehrung stattfinden.

Bei allen IBSF-Meisterschaften und offiziellen IBSF-Rennen müssen die Flaggen der Nationen der drei erstplatzierten Mannschaften gehisst werden. Außerdem muss die Hymne der Nation der Siegermannschaft gespielt werden.

10.19 Proteste

Proteste müssen der Jury grundsätzlich sofort nach dem Vorfall, maximal innerhalb von 5 Minuten nach dem Rennlauf, in dem sich der Vorfall ereignet hat, mündlich vorgetragen werden. Zusätzlich muss die Begründung des Protests bis maximal 20 Minuten nach Rennende schriftlich der Jury übergeben werden.

Falls keine mündliche Protesterklärung erfolgt, kann anschließend kein schriftlicher Protest eingereicht werden.

Proteste können nur vom Mannschaftsführer ausgesprochen und eingereicht werden. (keine Sammelproteste).

Ist die Einspruchsfrist verstrichen, wird kein Protest mehr zugelassen.

Mit Abgabe des Protestschreibens ist eine Gebühr im Wert von 100 Euro zu entrichten. Sie verfällt zu Gunsten der IBSF, wenn der Protest abgelehnt wird. Andernfalls wird die Protestgebühr zurückgegeben.

Die Entscheidung über einen Protest während des Rennens erfolgt rechtzeitig, so dass die vom Protest betroffene Mannschaft eventuell am Rennen weiter teilnehmen kann.

Bei Protesten nach Beendigung des Rennens fällt die Jury ihre Entscheidung möglichst innerhalb einer Stunde nach Abgabe des Protestes.

Die Jury entscheidet mit einfacher Stimmenmehrheit. Bei Stimmgleichheit entscheidet die Stimme des Jury-Präsidenten. Jury-Assistenten sind nicht stimmberechtigt.

Die Entscheidung der Jury ist endgültig, unanfechtbar und ohne aufschiebende Wirkung.

11. RANGLISTEN

11.1 Rangliste Rennserien

Für Welt-, Interkontinental-, Nordamerika- und Europa Cup Rennen wird am Ende der Saison je eine Gesamttrangliste erstellt und die erst- zweit- und drittplatzierte Mannschaft jeder Serie prämiert. Beim Männerbob werden auch die ersten 3 Piloten der jeweiligen Serien-Kombinationswertung prämiert.

11.2 IBSF-Rangliste

Während der laufenden Saison werden die besten Ergebnisse eines Piloten unabhängig in welcher Serie bzw. Weltmeisterschaften sie erzielt wurden, namentlich für die IBSF-Rangliste gewertet. Für die Bestimmung der verschiedenen Quoten wird sie als bereinigte Rangliste herangezogen. Junioren werden speziell markiert. Für den Männerbob gibt es eine IBSF-Rangliste für den 2er Bewerb, eine für den 4er Bewerb und eine Kombinations-IBSF- Rangliste. Für die Frauen gibt es nur eine IBSF-Rangliste für den 2er Bewerb.

Die Anzahl der gewerteten Rennen ist analog der Anzahl der zu diesem Zeitpunkt gefahrenen Welt Cup Rennen in der jeweiligen Saison.

Die IBSF-Rangliste wird wöchentlich (spätestens am Dienstag der Woche) aktualisiert. Für den Weltcup wird sie nach jedem Rennen sofort aktualisiert.

Die Disziplinen-IBSF-Rangliste (2er bzw. 4er Bob) dient zur Bestimmung der **Startreihenfolge** für Welt- und Interkontinental- Nordamerika- und Europa-Cup Rennen der laufenden Saison, als auch beim ersten Rennen der neuen Saison in allen Rennserien. Falls der ICC, NAC und/oder EC vor dem WC beginnen, wird die aktuelle Rangliste der jeweiligen Rennserie für die Festlegung der Startreihenfolge benutzt (Sie wird einmal wöchentlich ab der zweiten Woche und spätestens am Dienstag jeder Woche aktualisiert).

Die Disziplinen-IBSF-Rangliste dient zur Bestimmung der **Quotenplätze** und **Startreihenfolge** für die Olympischen Winterspiele und Weltmeisterschaften.

Die Kombinations-IBSF- Rangliste der Männer dient zur Bestimmung der **Quotenplätze** pro Nation für Welt- und Interkontinental-Cup Rennen der nächsten Saison.

Bei den Weltmeisterschaften der Senioren wird für die Punktevergabe dieselbe Punktetabelle wie im Weltcup herangezogen, während für die Weltmeisterschaft der Junioren die neue ICC Punktetabelle im Anhang „A“ herangezogen wird.

Die Bestplatzierten der Nation ergeben die Quotenplätze für den Welt-Cup, die Nachfolgenden bestimmen die Plätze für den Interkontinental-Cup.

Wenn ein Pilot für eine Saison aussetzt wird er für das erste Rennen in der darauffolgenden Saison mit 50 % seiner erzielten Punkte in der IBSF-Rangliste gewertet.

Bei Punktegleichheit aller Ranglisten gelten folgende Entscheidungskriterien:

- a) die höhere Einzelpunktwertung
- b) des Weiteren, im Falle der Auslosung, die bessere Punktwertung beim unmittelbar vorangegangenen Rennen. (Weltcuppunkte haben Vorrang gegenüber Punkten, die in den anderen Serien erzielt worden sind)

12. SCHLUSSBESTIMMUNGEN

12.1 Inkrafttreten

Diese Ausgabe tritt ab 1. Oktober 2015 in Kraft.

12.2 Änderungen

Änderungen des Internationalen Reglements werden vom Exekutivkomitee beschlossen.

12.3 Interpretation

Sollte ein Artikel dieses Reglement nicht klar definiert sein, so dass mehrere Interpretationen möglich sind, dann sollte jene Auslegung/Interpretation zur Anwendung kommen, die dem Sinn des Artikels, für den er geschrieben wurde, zu Grunde liegt.

13. ANHANG 1: IBSF-RANGLISTE „A“

WC and WCh.		JWCh.		NAC/EC		NAC/EC	
Rank	Points	Rank	Points	Rank	Points	Rank	Points
1	225	1	120	1	120	1	50
2	210	2	110	2	110	2	38
3	200	3	102	3	102	3	28
4	192	4	96	4	96	4	20
5	184	5	92	5	92	5	13
6	176	6	88	6	88	6	8
7	168	7	84	7	84	7	5
8	160	8	80	8	80	8	
9	152	9	76	9	76	9	
10	144	10	72	10	72	10	
11	136	11	68	11	68		
12	128	12	64	12	64		
13	120	13	60	13	60		
14	112	14	56	14	56		
15	104	15	52	15	52		
16	96	16	48	16	48		
17	88	17	44	17	44		
18	80	18	40	18	40		
19	74	19	37	19	37		
20	68	20	34	20	34		
21	62	21	31	21	31		
22	56	22	28	22	28		
23	50	23	25	23	25		
24	45	24	22	24	22		
25	40	25	20	25	20		
26	36	26	18	26	18		
27	32	27	16	27	16		
28	28	28	14	28	14		
29	24	29	12	29	12		
30	20	30	10	30	10		

14. KONSTRUKTION DER BOBSCHLITTEN

Allgemein

Der Text in seiner Aussage ist bindend; die in den Zeichnungen, Diagrammen, und Figuren angegeben Maße sind obligatorisch.

Beide Begriffe, "Bobschlitten" und "Bob" werden verwendet, um das System aus Rahmen, Verkleidung und Kufen zu beschreiben.

14.1 Grundsätze und Eigenschaften

14.1.1 Zweck der Regel 14.1

Der Zweck der Regel des Kapitels 14 ist es, in IBSF Wettkämpfen die Sicherheit von Athleten die an Training und Wettkampf teilnehmen, sowie einen fairen und ehrlichen Wettkampf, zu sichern.

14.1.2 Grundsätze

Bobs haben vier Kufen (ein Paar Vorderkufen und ein Paar Hinterkufen) mit denen auf vereisten Bahnen Rennen ausgetragen werden.

Zum Antrieb des Bobs sind nur die Schubkraft der Mannschaft beim Start und die Schwerkraft der Erde zugelassen.

Es sind zwei Arten von Bobs anerkannt: Zweierbob und Viererbob.

Bobs müssen nach den in diesem Reglement festgelegten Regeln verkleidet sein.

Der hintere Teil des Bobs muss offen sein.

Ab Start (grünes Licht) dürfen die Spezifikationen der Bobs nicht mehr verändert werden (Schäden ausgeschlossen).

Der Pilotenschubbügel und die Seitenschubbügel müssen vollständig eingeklappt werden. Nichtbefolgen kann bestraft werden.

Es muss der Jury oder der Materialkommission ohne großen technischen Aufwand möglich sein, die Spezifikationen an allen Konstruktionselementen zu überprüfen (Achsen, Kufenaufhängungen, Lenkung, Teilungsmechanismus usw.).

Im Verlaufe einer IBSF-Veranstaltung kann die Jury Kontrollen an Bobs und Ausrüstung anordnen.

Die Bobhersteller sind dafür verantwortlich, dass die Schlittenkonstruktionen ohne Schaden den Belastungen mehrerer Fahrten auf Bobbahnen standhalten.

Zur Fertigung von Bobs ist es verboten, durchsichtiges Material oder jedes andere Material einzusetzen, welches bei Stoßbeanspruchung zersplittern kann.

Für den Bereich der IBSF bedeutet der Begriff "Stahl" eine Eisen-Kohlenstoff-Legierung mit einem Eisenanteil (Fe) von mehr als 50% Gewichtsanteil, oder eine Legierung, bei welcher der chemische Test der IBSF positiv reagiert.

Während des offiziellen Trainings oder den Wettkämpfen sind am Bob oder an der Mannschaft keine elektronischen, elektrischen, elektronisch aktivierten oder durch Wellen aktivierten Komponenten zugelassen. Ausnahmen bilden Komponenten, welche durch die IBSF und die betreffende Jury zugelassen sind.

Mit Ausnahme von Flüssigkeiten oder flüssigkeitsähnlichen Materialien, die zum Schmieren von Lagern und Buchsen des Rahmens dienen, dürfen während einer offiziellen IBSF-Veranstaltung keine Flüssigkeiten oder flüssigkeitsähnlichen Materialien im Rahmen oder in der Verkleidung vorhanden sein bzw. in irgendeiner Weise am Rahmen oder an der Verkleidung angebracht werden.

Für den Bereich der IBSF bedeutet der Begriff „Gummi oder gummiähnliches Material“ ein federndes Material, welches eine Härte von weniger als 100 (Shore-D) auf dem ASTM D2240 Durometer zeigt.

14.1.3 Eigenschaften von Bobschlitten

14.1.3.1 Bobgewichte

Minimal- und Maximalgewicht von Bobs ist limitiert. Folgendes ist erlaubt:

- 1) Minimalgewicht (Bob mit Kufen ohne Mannschaft):
 - Zweierbob: 170 kg
 - Frauen Zweierbob: 165 Kg
 - Viererbob: 210 kg
- 2) Maximalgewicht (mit Mannschaft und Ausrüstung):
 - Zweierbob: 390 kg
 - Viererbob (Männer und/oder Frauen): 630 kg
 - Frauen Zweierbob: 325 kg

14.1.3.2 Funktionsmaße von Bobschlitten

Die folgenden Hauptabmessungen und konstruktiven Elemente von Bobs sind festgelegt. Alle Maße beziehen sich auf Bobs ohne Zuladung auf einer ebenen Fläche, wenn nichts Entgegengesetztes festgelegt ist.

14.1.3.2.1 Spurbreite (Mitte/ Mitte gegenüberliegender Kufen)

Die Spurbreite beträgt dasselbe für Vorder- und Hinterkufen 670 mm +-1 mm.

14.1.3.2.2 Achsabstand

Der Abstand von der Mitte der Vorderachse bis zur Mitte der Hinterachse(bezogen auf die Symmetrieebene des Bobs): 1690 mm ± 30 mm (Zweierbob); 2130 mm +- 30mm (Viererbob).

14.1.3.3 Sonstige Eigenschaften von Bobschlitten

14.1.3.3.1 Federung der Bobschlitten

Es darf kein federndes, Gummi-, gummiähnliches oder energieabsorbierendes Material in den Kufenaufhängungen, im Rahmen und/oder an allen anderen Bobteilen verwendet werden, außer jenen, die im Reglement der IBSF ausdrücklich erlaubt sind.

14.1.3.3.2 Bremsen der Bobschlitten

Alle Bobs müssen mit einem funktionierenden Bremssystem ausgestattet sein (Figur 20).

14.1.3.3.3 Ballast

- 1) Gewichtslimits können durch das Anbringen von Ballast erreicht werden. Wenn für diesen Zweck Ballast verwendet wird, welcher nicht festgeschweißt, geschraubt oder mit Schellen aus Stahl mit dem Rahmen verbunden ist, muss er in hohlen Stahlprofilen enthalten sein. Die Größe jedes dieser hohlen Stahlprofile, welche Ballast enthalten, ist auf eine Querschnittsfläche von 50 x 50 mm, und eine Länge von 400mm beschränkt. Die Verwendung von Klebeband oder Riemen (auch keine Kabelbinder) zur Befestigung des Ballasts am Rahmen oder Verkleidung ist verboten.
- 2) Flüssigkeiten oder flüssigkeitsähnliche Materialien sind als Ballast nicht gestattet.

14.2 Konstruktion und Funktion von Bobschlitten

14.2.1 Zweck der Regel 14.2

Der Zweck der Regel, die Konstruktion und Funktion der Ausrüstung festlegt, ist es zu bewirken, dass Equipment, welches in IBSF Wettkämpfen verwendet wird, in der Lage ist, den Belastungen von Training und Wettkampf zu widerstehen und die verwendete Ausrüstung angemessenen Schutz für diejenigen bietet welche die Ausrüstung benutzen. Weiterhin bezweckt der Paragraph 14.2 die Begünstigung eines fairen und ehrenhaften Wettkampfes. Letztendlich soll 14.2 die Kosten für die Teilnahme an IBSF Wettkämpfen überwachen.

14.2.2 Genereller Aufbau und Funktion

14.2.2.1 Teilungsgelenk

14.2.2.1.1 Querteilung

Jeder Bobrahmen muss zwischen Vorder- und Hinterachse quergeteilt sein.

14.2.2.1.2 Schwenkverbindung

- 1) Das Bobvorderteil und das Bobhinterteil sind gegeneinander schwenkbar verbunden, wobei der Teilungsbolzen (2) im Wesentlichen parallel zur horizontalen Standfläche (1) verläuft.
- 2) Der Winkel zwischen diesem Teilungsbolzen (2) und der horizontalen Standfläche darf 5° nicht überschreiten.

14.2.2.1.3 Teilungsbolzen

- 1) Der Teilungsbolzen (2) besteht aus einem Längsdrehbolzen (3) aus Stahl, dessen mittlerer, kreisförmiger Querschnitt einen Mindestdurchmesser von 30 mm (Zweierbob) bzw. 35 mm (Viererbob) aufweist, der sich zu den Enden hin bis zum Mindestdurchmesser von 21 mm (Zweierbob) bzw. 31 mm (Viererbob) verringern kann.
- 2) Durch diesen Bolzen (3) sind die beiden Bobteile schwenkbar verbunden.
- 3) Der Längsdrehbolzen (3) darf Mittel zur elastischen Stabilisierung besitzen. Für diesen Zweck darf Gummi oder gummiähnliche Materialien eingesetzt werden. Die stabilisierenden Elemente dürfen nicht zur vertikalen Beweglichkeit beitragen. Hydraulische oder pneumatische Dämpfungssysteme sind nicht erlaubt.
- 4) Wenn der Längsdrehbolzen (3) vor oder hinter der Teilung von einer Box eingeschlossen ist, muss jede Box ein Inspektionsloch von 20mm Durchmesser haben und von oben zugänglich sein.
- 5) Bei der Trennlinie muss sich die Längsachse (2) des Längsbolzens (3) mindestens 80 mm über der Standfläche befinden (Zweier- und Viererbob; Bob ohne Besatzung stehend auf den Kufenaufhängungen).
- 6) Die Trennlinie muss in einem Abstand von 520 mm \pm 50 mm (Zweier- und Viererbob) hinter der Mitte der Vorderachse liegen.

14.2.2.1.4 Teilung der Verkleidung

Die Haube des Bobs muss ebenfalls in Querrichtung geteilt sein. Gummi oder gummiähnliches Material kann genutzt werden, um den Spalt zwischen dem vorderen und dem hinteren Teil der Haube abzudecken.

14.2.3 Rahmen und Fahrwerk

14.2.3.1 Zweck der Regel 14.2.3

Der Zweck der Regel 14.2.3 ist es, die Festigkeit des Rahmens im Interesse der Sicherheit zu regulieren, und im Interesse des Wettkampfes, die Höhe des Federweges die der Bob aufweist die Federung, die Bobschlitten und Mannschaft bereitgestellt wird, zu regulieren.

14.2.3.2 Grundsätzliche Festlegungen zum Rahmen

- 1) Alle Verbindungsstellen im Rahmen müssen starr sein.
- 2) Der vordere (4) und hintere (31) Rahmen darf nicht innerhalb von Läufen oder zwischen Läufen in der Steifigkeit verstellbar sein.

14.2.3.3 Vorderer Rahmen

- 1) Das Bobvorderteil muss aus einem durchgehenden (geschweißten) tragenden Rahmen (4) aus Stahl aufgebaut sein, ausgehend vom Längsbolzen (3) bei der Trennlinie bis hin zum Lagergehäuse des Lenkbolzens (5). Alle tragenden Rahmenteile und das/ die Lagergehäuse des Lenkbolzens (5) und das/ die Lagergehäuse des Teilungsbolzens (3) müssen am Rahmen verschweißt sein.
- 2) Der Schwenkwinkel der Vorderachse (9) (Zweier- und Viererbob) in der Vertikalebene (bezogen auf die Standfläche) darf maximal \pm 12° betragen.

- 3) Abstand von der Mitte der Vorderachse (9) zur Spitze des Bobs ist limitiert auf: minimal 600 mm (Zweier- und Viererbob) - maximal 750 mm (Zweier- und Viererbob).
- 4) Wenn die Rahmenrohre und Verbindungsprofile aus Rohren bestehen, müssen sie hohl und ohne Füllung sein, und eine Inspektionsöffnung mit minimalen Durchmesser von 8mm aufweisen.

14.2.3.3.1 Lenkmechanismus

- 1) Ein drehbarer Lenkbolzen (5) aus Stahl ist im Vorderrahmen (4) vorhanden und dreht mittels eines Lenkmechanismus. Dieser Lenkbolzen darf nicht mehr als 5 Grad von der Vertikalen abweichen.
- 2) Das Lagergehäuse des Lenkbolzens muss auf allen Seiten vollständig mit dem Rahmen verschweißt sein.
- 3) Das untere Ende des Lenkbolzens ist vollständig mit einer senkrecht zum Lenkbolzen verlaufenden Lenkplatte (6) aus Stahl verschweißt, die eine Mindeststärke von 7,5 mm über die gesamte Fläche und eine Mindestbreite von 69 mm über die Hälfte ihrer Länge (Zweier- und Viererbob) aufweisen muss. Eine zentrale Zugangsöffnung zur Verschweißung ist erlaubt.
- 4) An dieser Lenkplatte (6) sind an einem vor der Vorderachse (9) liegenden Bolzen (7) und an einem hinter der Vorderachse (9) liegenden Bolzen (8) über eine Drehachse schwenkbare Flansche (11a und 11b) gelagert. Diese Drehachse verläuft senkrecht zur Vorderachse (9) und senkrecht zum Lenkbolzen (5).
- 5) Der Durchmesser der Bolzen (7 und 8) muss mindestens 20mm betragen.
- 6) Zwischen dem eingebauten Lager und den schwenkbaren Flanschen darf es keine vertikale Bewegungsfreiheit geben.
- 7) Eine durchgehende, einstückige Bodenplatte (14) aus Stahl mit einer Mindeststärke von 7,5 mm (Zweier- und Viererbob) über die gesamte Plattenfläche und einer Breite von mindestens 69 mm (Zweier- und Viererbob) ist unter der Achse (9) befestigt. An beiden Enden der Bodenplatte ist es erlaubt, die Bodenplatte über eine Länge von 20 mm abzuschrägen oder abzurunden.
- 8) Die Bodenplatte (14) ist fest und spielfrei mit den zwei Stahlflanschen (11a und 11b) verschraubt (15).
- 9) Zwischen den Flanschen (11a und 11b) und der Bodenplatte ist eine Einlage (20) aus Gummi oder gummiähnlichem Material von maximal 3 mm Dicke im ausgebauten Zustand erlaubt.
 - a) Die Dicke des Gummis oder des gummiähnlichen Materials wird gemessen, nachdem es aus dem Schlitten ausgebaut wurde.
 - b) Für jeden zusätzlichen Ausgleich sind nur Platten aus Stahl und/oder Aluminium zugelassen.
- 10) Die freie Länge der Bodenplatte (14) zwischen den beiden Flanschen (11a und 11b) beträgt in Längsrichtung des Bobs $220 \text{ mm} \pm 40 \text{ mm}$ (Zweier- und Viererbob).
- 11) Die Flansche (11a und 11b) können mit U-förmigen Führungselementen versehen sein.
- 12) Für den Zweck die Kufen in die Garadeausstellung zurückzuführen, kann Gummi oder gummiähnliches Material im Lenkmechanismus verwendet werden.

14.2.3.3.2 Vorderachse

- 1) Die Vorderachse (9) besteht aus einem durchgehenden, geraden, kreisförmigen Stahlrohr, hergestellt aus einem einzigen Stahlteil, mit einem Außendurchmesser von mindestens 44 mm, der auf minimal 32 mm abnimmt, und vom Lager der Kufenaufhängung (17) aufgenommen zu werden.
- 2) Der 44 mm- Durchmesserbereich der Achse hat eine minimale Wandstärke von 9 mm und eine minimale Länge von 450 mm.

- 3) Die Vorderachse (9) weist in der Mitte eine Befestigungsplatte (18) aus Stahl von mindestens 7.5 mm Stärke auf, welche fest mit ihr verschweißt ist (nicht geschraubt) und fest mit der Bodenplatte (14) verschraubt ist.
- 4) Beilagen aus Stahl sind zwischen der Befestigungsplatte der Achse und der Bodenplatte zulässig.
- 5) Die Befestigungsplatte (18) darf bis bündig zum Umfang der Achse (9) eingesetzt sein.
- 6) Zur Befestigung der Kufenaufhängungsarretierung dürfen an beiden Enden Stahlzapfen in die Vorderachse (9) eingeschweißt oder eingepresst werden.
- 7) Falls am Achsenende ein Stahlzapfen eingesetzt wird, so muss dieser mit einer Durchgangsbohrung mit einem Mindestdurchmesser von 6,5 mm versehen sein.
- 8) Die Vorderachse (9) darf nicht verkleidet, verschalt oder strömungsgünstig geformt sein.

14.2.3.3.3 Querblattfeder der Vorderachse

- 1) Zwischen der Lenkplatte (6) und der Vorderachse (9) befindet sich eine durchgehende Blattfeder (19) aus Stahl mit einer durchgehenden Stärke von mindestens 6 mm.
- 2) Die Punkte, auf welchen die Blattfeder (19) auf der Vorderachse (9) aufliegt, müssen symmetrisch und mindestens 330 mm voneinander entfernt sein (Zweier- und Viererbob).
 - a) Die Querblattfeder kann aus drei Teilen hergestellt sein.
 - b) Die Klötzer müssen eine axiale Länge von mindestens 12mm aufweisen, sie müssen mit einer Mindestzahl von zwei M8 Schrauben verschraubt sein.
 - c) Der Radius der Klötzer wird nicht limitiert.
 - d) Es sind keine weiteren Beilagen erlaubt.
 - e) Die Klötzer müssen aus Stahl sein.
- 3) Wenn die Achse in einer neutralen Stellung ist, darf es zwischen der Blattfeder (19) und der Lenkplatte (6) oder zwischen der Blattfeder (19) und der Vorderachse (9) kein Spiel geben.
- 4) Zwischen der Blattfeder (19) und der Lenkplatte (6) oder zwischen der Blattfeder (19) und der Vorderachse (9) sind keine Beilagen erlaubt.

14.2.3.3.4 Vordere Kufenaufhängung

- 1) Jede vordere Kufenaufhängung besteht aus einem geraden Federblatt (17) aus Stahl, mit einer Stärke von nicht weniger als 7,5 mm über die ganze Oberfläche hinweg (Zweier- und Viererbob).
- 2) Der Abstand von der Standfläche der Kufenaufhängungen zum Mittelpunkt der Achse ist auf maximal 100 mm begrenzt.
- 3) Eine Lagerbuchse (16) für die Vorderachse (9) muss an die Oberseite des Federblattes (17) angeschweißt sein.
- 4) Auf der Unterseite des Federblattes (17) ist in der Mitte eine Führungslasche (21) angeschweißt.
- 5) An beiden Enden des Federblattes (17) sind Haltetaschen (22 und 23) angeschweißt.
- 6) Die Lagerbuchse (16) hat einen äußeren Durchmesser von minimal 50 mm (Zweier- und Viererbob) und maximal 55 mm (Zweier- und Viererbob).
- 7) Die Länge der Lagerbuchse (16) beträgt nicht weniger als 94 mm (Zweier- und Viererbob).
- 8) Die Lagerbohrung muss konzentrisch, bezogen auf einen horizontalen Durchmesser, angebracht sein.
- 9) Der Abstand vom äußeren Ende der Lagerbuchse (16) zur äußeren geraden Kante der vorderen Kufenaufhängung (17) darf 6 mm nicht überschreiten.
- 10) In der Draufsicht muss die Außenseite der vorderen Kufenaufhängung (17) gerade und senkrecht zur Achse (9) verlaufen; die Außenkanten des Federblattes und der Führungslasche müssen im Wesentlichen übereinander liegen. (Es ist kein Versatz erlaubt.).

- 11) Die Länge der vorderen Kufenaufhängung (17) ist 655 ± 3 mm (Zweierbob) bzw. $735 \text{ mm} \pm 3$ mm (Viererbob).
- 12) Am vorderen und hinteren Ende darf die Breite der vorderen Kufenaufhängung (17) nicht weniger als 35 mm (Zweier- und Viererbob) betragen und muss zur Mitte hin, bis zum Erreichen der maximalen Breite von mindestens 69 mm (Zweierbob) bzw. 89 mm (Viererbob), zunehmen.
- 13) In einer Draufsicht darf die innere, der Haube zugewandte Kante der vorderen Kufenaufhängung (17) keinen konkaven Verlauf aufweisen.
- 14) Die vorderen und hinteren Haltetaschen (22 und 23), haben einen U-förmigen Querschnitt, wobei der "Steg" des U an die Kufenaufhängung (17) angeschweißt ist und eine Stärke von mindestens 7.5 mm aufweist.
- 15) Die beiden senkrecht nach unten verlaufenden U-Schenkel haben eine Höhe von $50 \text{ mm} \pm 2$ mm. Die Außenmaße der U-Schenkel betragen $30 \text{ mm} \pm 2$ mm.
- 16) Die Länge der Haltetaschen (22 und 23) beträgt $70 \text{ mm} \pm 2$ mm.
- 17) Die Haltetaschen (22 und 23) weisen Bohrungen für die Befestigung der Kufen auf, deren Zentren $31 \text{ mm} \pm 1$ mm von der unteren Seite der Kufenaufhängung (17) entfernt sind. Die Bohrungen zur Montage der Kufen müssen innerhalb 1 mm symmetrisch zur Vorder- und Hinterkante der Haltetaschen (22 und 23) sein.
- 18) Nur die Bohrungen (24 und 25) für die Schraubenköpfe dürfen gesenkt sein.
- 19) Die Zentren der Bohrungen der vorderen bzw. hinteren Haltetaschen (22 und 23) haben einen Abstand von $585 \text{ mm} \pm 2$ mm (Zweierbob) und $665 \text{ mm} \pm 2$ mm (Viererbob).
- 20) Die mittlere Führungslasche (21) hat die gleichen Abmessungen wie die Haltetaschen (22 und 23), außer dass die U-Schenkel vorne und hinten mittels verschweißter Metallstege verbunden sind, um eine Einlage aus Gummi oder gummiähnlichem Material im U-Boden (26) zu halten.
- 21) Die mittlere Führungslasche (21) darf zusätzlich auf dem Federblatt abgestützt sein.
- 22) Die Mitte der Lagerbuchse (16) darf maximal 5 mm außerhalb der Symmetrieachse der Bohrungen für die Kufenmontage liegen (Zweier- und Viererbob).
- 23) Die Kufenaufhängungen (17) müssen Einrichtungen zur elastischen Schwenkwinkel-Stabilisierung haben.
- 24) Wenn die elastische Schwenkwinkel-Stabilisierung von der Unterseite der Kufenaufhängung montiert ist, darf der Durchbruch in der Feder eine Länge von 35mm nicht überschreiten, und muss innerhalb der Schweißung der Lagerbuchse am Federblatt liegen.
- 25) Die vordere Kufenaufhängung (17) darf nicht verschalt, verkleidet, überdeckt oder strömungsgünstig geformt sein.
- 26) Alle Kanten des Federblattes, der Führungslaschen (21) und der Haltetaschen (22 und 23) können bis zu einem Maximum von 8 mm abgerundet oder abgeschrägt sein.

14.2.3.4 Hinterer Rahmen

- 1) Der hintere Bobteil muss aus einem durchgehenden (geschweißten) tragenden Rahmen (31) aus Stahl aufgebaut sein, der vom Längsbolzen (3) bei der Trennlinie bis hin zu den Befestigungselementen der Hinterachse reicht. Alle tragenden Rahmenteile und das/ die Lagergehäuse des Teilungsbolzens (3) müssen am Rahmen verschweißt sein.
- 2) Von der Trennlinie bis zur Hinterachse, müssen die Längsträger aus geschlossenen Stahlprofilen hergestellt sein. Die Längsträger müssen einen Mindestquerschnitt von 703 mm² haben. Die größte Abmessung der genannten Rahmenteile muss wenigstens 37 mm betragen. Die kleinste Abmessung der genannten Rahmenteile muss wenigstens 19 mm betragen.
- 3) Wenn die Längsträger aus Rohren bestehen, müssen sie hohl und ohne Füllung sein, und Inspektionsöffnungen mit minimalen Durchmesser von 8mm, mindestens alle 500 mm, aufweisen.

- 4) Der Mindestabstand zwischen den beiden Längsträgern des hinteren Rahmens beträgt 320 mm.
- 5) Im Befestigungsbereich der Achse am Rahmen muss ein festgelegter Kontaktbereich zwischen den Achsaufnahmen und der Achse gewährleistet sein. In jedem Fall muss die minimale Kontaktfläche zwischen der Achse und jeder Achsaufnahme mindestens 700 mm² betragen.
- 6) Ist die Achse mit dem Rahmen verschraubt, muss über einen Bereich von jeweils 15 mm rund um die Bohrung der vollständige Kontakt zwischen Achse und der Achsaufnahme gewährleistet sein.
- 7) Ist die Achse mittels Schellen mit dem Rahmen verbunden, muss vollständiger Kontakt zwischen Achse und der Achsaufnahme über mindestens 150° des Umfangs der Achse und über eine Länge von 25 mm gewährleistet sein.
- 8) Der Mindestabstand zwischen den äußersten Punkten mit vollem Kontakt zwischen der Achse und der Achsaufnahme beträgt 165 mm.

14.2.3.4.1 Mit Absicht frei gelassen

14.2.3.4.2 Hinterachse

- 1) Die Hinterachse (27) besteht aus einem durchgehenden, geraden, kreisförmigen Stahlrohr, hergestellt aus einem einzigen Stahlteil, mit einem Außendurchmesser von mindestens 44 mm (Zweier- und Viererbob), der auf minimal 32 mm (Zweierbob) bzw. 34 mm (Viererbob) abnimmt, um vom Lager (28) der Kufenaufhängung (29) aufgenommen zu werden.
- 2) Der 44 mm- Durchmesserbereich der Achse hat eine minimale Wandstärke von 9 mm. und eine minimale Länge von 450 mm.
- 3) Die Hinterachse (27) muss fest mit Schrauben oder Schellen und ohne dazwischenliegendes elastisches oder dämpfendes Material mit dem hinteren Bobrahmen (31) verschraubt sein.
- 4) Beilagen aus Stahl sind zulässig.
- 5) Die Hinterachse (27) kann entweder über oder unter dem hinteren Bobrahmen (31) verschraubt werden (Zweier- und Viererbob).
- 6) Zur Befestigung der Kufenaufhängungsarretierung dürfen an beiden Enden Stahlzapfen in die Achse eingeschweißt oder eingepresst werden.
- 7) Falls am Achsenende ein Stahlzapfen eingesetzt wurde, so muss dieser mit einer Durchgangsbohrung mit einem Mindestdurchmesser von 6,5 mm versehen sein.
- 8) Die Hinterachse (27) darf nicht verkleidet, verschalt oder strömungsgünstig geformt sein.

14.2.3.4.3 Mit Absicht frei gelassen

14.2.3.4.4 Hintere Kufenaufhängung

- 1) Jede hintere Kufenaufhängung besteht aus einem geraden oberen und unteren Federblatt (32 und 33) aus Stahl mit einer Stärke von überall nicht weniger als 7,5 mm (Zweier- und Viererbob).
- 2) Der vertikale Abstand von der Standfläche der hinteren Kufenaufhängung zum Achsmittelpunkt ist auf maximal 110mm begrenzt.
- 3) Eine Lagerbuchse (28) für die Hinterachse muss an die Oberseite des oberen Federblattes (32) angeschweißt sein.
- 4) Auf der Unterseite des unteren Federblattes (33) ist in der Mitte eine Führungslasche (34) angeschweißt.
- 5) An beiden Enden des unteren Federblattes (33) sind Haltetaschen (35 und 36) angeschweißt.
- 6) Die Lagerbuchse (28) hat einen äußeren Durchmesser von minimal 50 mm (Zweier- und Viererbob) und maximal 55 mm (Zweierbob) bzw. maximal 57 mm (Viererbob).
- 7) Die Länge der Lagerbuchse (28) beträgt nicht weniger als 94 mm (Zweier- und Viererbob).
- 8) Die Lagerbohrung muss konzentrisch, bezogen auf den horizontalen Durchmesser, angebracht sein.

- 9) Der Abstand vom äußeren Ende der Lagerbuchse (28) zur äußeren geraden Kante des oberen Federblattes (32) darf 6 mm nicht überschreiten.
- 10) In der Draufsicht muss die Außenseite des unteren Federblattes (33) gerade und im Wesentlichen senkrecht zur Achse (27) verlaufen; in der Mitte der Kufenaufhängung müssen die Außenseite des oberen Federblatts (32), des unteren Federblattes (33) und der Führungslasche im Wesentlichen übereinander liegen (Es ist kein Versatz erlaubt.).
- 11) Die Länge des unteren Federblattes (33) ist 813 ± 3 mm (Zweierbob) bzw. 940 ± 3 mm (Viererbob).
- 12) Am vorderen und hinteren Ende darf die Breite des unteren Federblattes (33) nicht weniger als 35 mm (Zweier- und Viererbob) betragen und muss gegen die Mitte hin, bis zum Erreichen der maximalen Breite von mindestens 79 mm (Zweierbob) bzw. 89 mm (Viererbob), zunehmen.
- 13) In einer Draufsicht darf die innere, der Haube zugewandte Kante des unteren Federblattes (33) keinen konkaven Verlauf aufweisen.
- 14) Die vordere und hintere Haltelasche (35 und 36) hat einen U-förmigen Querschnitt, wobei der Steg des U an das untere Federblatt (33) angeschweißt ist und eine Stärke von mindestens 7.5 mm aufweist.
 - a) Die beiden senkrecht nach unten verlaufenden U-Schenkel haben eine Höhe von $50 \text{ mm} \pm 2 \text{ mm}$.
 - b) Die Außenmaße der U-Schenkel sind $30 \text{ mm} \pm 2 \text{ mm}$.
- 15) Die Länge der Haltelaschen (35 und 36) beträgt $70 \text{ mm} \pm 2 \text{ mm}$.
- 16) Die Haltelaschen (35 und 36) müssen Bohrungen für die Befestigung der Kufen aufweisen, deren Zentren $31 \text{ mm} \pm 1 \text{ mm}$ von der unteren Seite des Federblattes (33) entfernt sind. Die Bohrungen zur Montage der Kufen müssen innerhalb 1 mm symmetrisch zur Vorder- und Hinterkante der Haltelaschen (22 und 23) sein.
- 17) Nur die Bohrungen für die Schraubköpfe dürfen gesenkt sein.
- 18) Die Zentren der Bohrungen der vorderen bzw. hinteren Haltelaschen (35 und 36) haben einen Abstand von $743 \text{ mm} \pm 2 \text{ mm}$ (Zweierbob) und $870 \text{ mm} \pm 2 \text{ mm}$ (Viererbob).
- 19) Die mittlere Führungslasche (34) hat die gleichen Abmessungen wie die Haltelaschen (35 und 36), außer dass die U-Schenkel vorne und hinten mittels verschweißter Metallstege verbunden sind, um eine Einlage aus Gummi oder gummiähnlichem Material im U-Boden (34) zu halten.
- 20) Die mittlere Führungslasche (34) darf auf dem Federblatt (33) abgestützt sein.
- 21) Die Mitte der Lagerbuchse (28) darf maximal 5 mm außerhalb der Symmetrielinie der Bohrungsmittelpunkte liegen (Zweier- und Viererbob).
- 22) Das obere Federblatt (32) ist kürzer als das untere Federblatt (33) und hat eine Länge von $480 \text{ mm} \pm 3 \text{ mm}$ (Zweierbob) und $590 \text{ mm} \pm 3 \text{ mm}$ (Viererbob).
- 23) Am vorderen und hinteren Ende muss die Breite des oberen Federblattes (32) mindestens 40 mm betragen und muss gegen die Mitte hin, bis zum Erreichen der maximalen Breite von mindestens 79 mm (Zweierbob) bzw. 89 mm (Viererbob), zunehmen.
- 24) In einer Draufsicht dürfen die Kanten des oberen Federblattes keinen konkaven Verlauf aufweisen.
- 25) Die oberen (32) und unteren (33) Federblätter liegen flächig aufeinander und sind durch nicht weniger als 6 und nicht mehr als 8 Schrauben und Sechskantmuttern miteinander verschraubt.
- 26) Die Anzahl Schraubenmutterpaare vor und hinter der Lagerbuchse (28) muss gleich sein.
 - a) Nur die Bohrungen für die Schraubköpfe dürfen gesenkt sein.
 - b) Der minimale Durchmesser der Schrauben muss 12 mm (Zweierbob) bzw. 14 mm (Viererbob) betragen.
 - c) Die minimale Höhe der Sechskantmuttern beträgt 10 mm (Zweierbob) bzw. 11 mm (Viererbob).
- 27) Die Kufenaufhängungen (29) müssen Einrichtungen zur elastischen Schwenkwinkel-Stabilisierung haben. Wenn die elastische Schwenkwinkel-Stabilisierung von der Unterseite der

- Kufenaufhängung montiert ist, darf der Durchbruch in der Feder eine Länge von 35mm nicht überschreiten, und muss innerhalb der Schweißung der Lagerbuchse am Federblatt liegen.
- 28) Die Kufenaufhängung (29) darf nicht verschalt, verkleidet, überdeckt oder strömungsgünstig geformt sein.
- 29) Alle Kanten der Federblätter (32 und 33), der Führungslaschen (34) und der Kufenhalterungen (35 und 36) können bis zu einem Maximum von 8 mm abgerundet oder abgeschrägt sein.

14.2.4 Verkleidung

14.2.4.1 Zweck von 14.2.4

Der Zweck des Paragraph 14.2.4 ist es die Sicherheit der Athleten, die in IBSF Wettkämpfen teilnehmen, zu sichern, mit dem Bestreben, das die Verkleidung des Bobschlittens ausreichenden Schutz im Fall eines Sturzes bietet. Weiterhin zielt die Regel 14.2.4 darauf hin, einen Wettkampf ohne unfaire aerodynamische Vorteile zu bieten.

14.2.4.2 Grundsätzliche Festlegungen zur Verkleidung

- 1) Es ist nicht erlaubt am Haubenausschnitt irgendwelche zusätzlichen Materialien anzubringen.
- 2) Der Bremsöffnung muss offen bleiben.
- 3) Versuche, diese Öffnung mit irgendwelchem Material zu verkleinern, sind verboten.
- 4) Alle unüblichen Zusätze an der Haube, die klar der Wirbelerzeugung dienen, sind nicht erlaubt.
- 5) Zusätzliche Öffnungen, die einen geringeren Luftwiderstand ergeben könnten, sind ebenfalls nicht erlaubt.
- 6) Die Verkleidung bietet den Athleten angemessenen Schutz.

14.2.4.3 Verkleidungsmaße

14.2.4.3.1 Verkleidungsbreite, Zweierbob

Abstand vom äußersten Punkt zum gegenüberliegenden äußersten Punkt (gemessen in einer horizontalen Ebene entsprechend Figur 2):

- In einem Abstand von 1200 mm vor der Mittellinie der Hinterachse: minimal 680 mm
- In einem Abstand von 600 mm vor der Mittellinie der Hinterachse: minimal 640 mm
- Bei der Mittellinie der Hinterachse: minimal 540 mm

14.2.4.3.2 Verkleidungsbreite, Viererbob

Von der Mittellinie der Hinterachse bis zu einem Abstand von 1600 mm vor der Mittellinie der Hinterachse muss eine minimale Breite von 700 mm durchgehend eingehalten werden.

14.2.4.3.3 Innere Haubenbreite Zweier und Viererbob

Gemessen beim Beginn des Haubenausschnitts in einer Höhe von 400 mm über dem Bobboden, beim Beginn der Haubenöffnung, muss die-Haubenbreite minimal 550 mm betragen (Zweier- und Viererbob).

14.2.4.3.4 Haubenhöhe

- 1) Der Pilotensitz ist definiert als flache, horizontale Fläche mit einem minimalen Radius von 90 mm.
- 2) Das Maß wird von dort genommen wo auch immer der Pilot sitzt.
- 3) Der senkrechte Abstand von dieser 90 mm Sitzfläche bis zum höchsten Punkt des Haubenausschnitts in der Symmetrieebene muss mindestens 650 mm betragen (Zweier- und Viererbob).

14.2.4.3.5 Seitenwand

- 1) Gemessen vom Bobboden darf die Seitenverkleidung vom Schulterbereich des Piloten bis zur Mitte der Hinterachse nicht höher als 650 mm sein und muss eine Mindesthöhe von 580 mm aufweisen.
- 2) Beginnend vom Schulterbereich des Piloten bis hin zum hintersten Teil des Bobs muss die Haube offen sein.
- 3) Ab 500 mm hinter dem Beginn der Öffnung bis zur Mitte der Hinterachse muss die Breite der Öffnung minimal 450 mm bis zu einer Tiefe von 300 mm betragen (Zweier- und Viererbob).

- 4) Von der Mitte der Hinterachse bis zum hintersten Punkt des Bobs muss die Breite der Öffnung 400 mm, bis zu einer Tiefe von 300 mm über dem tiefsten Punkt des Bobbodens, betragen (Zweier- und Viererbob).

14.2.4.3.6 Verkleidung, Sonstiges

- 1) Im höchsten Bereich des Haubenausschnittes muss ein Flansch gemäß Figur 4 angebracht sein. Der vertikale Flansch muss eine minimale Höhe von 30mm in der Mitte des Pilotenausschnitts haben. Der Flansch kann sich beidseitig über eine Länge von 100 mm bis auf die Dicke der Haubenstärke verjüngen.
- 2) Die rechteckige, symmetrische Inspektionsöffnung unterhalb der Vorderachse muss eine Länge von mindestens 440 mm und eine Breite von mindestens 160 mm haben.
- 3) An jeder Seite, kann eine Gummi- oder gummiähnliche Membrane genutzt werden um den Spalt zwischen der Vorderachse und der Vorderachsöffnung abzudecken
- 4) Auf der Oberseite des Bremsgehäuses kann eine Gummi- oder gummiähnliche Membrane um die Griffe benutzt werden.

14.2.4.4 Verkleidungsform

14.2.4.4.1 Zweck von 14.2.4.4

Der Zweck vom Paragraph 14.2.4.4 ist es, einen Wettkampf ohne unfaire aerodynamische Vorteile zu erzielen.

14.2.4.4.2 Konvexe Flächen

- 1) Die Haubenform muss bis auf die folgenden Ausnahmen konvex sein:
 - a) Abweiser (vorne und hinten)
 - b) Die Öffnung für die Bremse
 - c) Die Einbuchtung für den Pilotenschubbügel
 - d) Der Übergang zwischen Bobvorder- und Bobhinterteil
 - e) Die Öffnungen für die Vorder- und Hinterachse
 - f) Der Übergang von den Seitenanschubbügeln in den Hauptkörper der Verkleidung (Figur 7).

1. Falls die Anschubbügel direkt in die Oberkante der Seitenwand des Hauptkörpers montiert ist: Von einer vertikalen Ebene 450 mm vor der Rotationsachse der Seitenanschubbügel und einer Höhe von 670mm über der Standfläche der Kufenaufhängung.

2. Falls die Anschubbügel auf einer separaten Konsole, die in den Hauptkörper der Seitenwand mündet, montiert sind: In einem Radius von 400mm von der Mitte des oberen Endes der Drehachse.

- g) & h) Das Gebiet um den Bremseranschubbügel, begrenzt durch einen 250 mm Radius, gebildet von einem Punkt, welcher am weitesten von der Mittellinie der Hinterachse entfernt liegt.
- 2) Die folgenden vier Bereiche werden kontrolliert:
 - a) Von der Spitze des Bobs bis zum Haubenausschnitt vor dem Piloten auf jeder Schnittlinie zwischen einer rotierenden Schnittebene und der Haube, entsprechend Figur 3A.
 - b) Von der Spitze des Bobs zum Ende des Bobs auf jeder Schnittlinie zwischen einer vertikalen Schnittebene und der Haube oberhalb der breitesten Stelle der Haube oder mindestens oberhalb der Abweiser, entsprechend Figur 3B.
 - c) Vom Haubenausschnitt vor dem Piloten bis zum Ende des Bobs auf der Schnittlinie zwischen einer horizontalen Schnittebene und der Haube in einer Höhe von 350 mm von der Standfläche der Kufenaufhängungen, entsprechend Figur 3C.
 - d) Am Bobboden auf jeder Schnittlinie zwischen jeder Längsschnittebene als auch zwischen jeder senkrecht dazu stehenden vertikalen Schnittebene und der Haube auf einem zur Mitte des Bobs symmetrischen Band von 240 mm Breite. Die einzigen erlaubten Ausnahmen außerhalb des Bandes von 240mm sind die Einbuchtungen für die Kufen und Kufenaufhängungen entsprechend Figur 3D.

14.2.5 Verbindung zwischen Rahmen und Verkleidung

14.2.5.1 Zweck von 14.2.5

Der Zweck von 14.2.5 ist die Kontrolle des Umfangs der Federung, die in der Verbindung zwischen Verkleidung und Rahmen erreicht werden kann.

14.2.5.2 Definition der Verbindung zwischen Verkleidung und Rahmen

Alle Elemente die mechanisch eine Anbindung der Verkleidung, beschrieben und kontrolliert durch 14.2.4, zum Rahmen, beschrieben und kontrolliert durch 14.2.3., herstellen, bilden zusammenwirkend die Verbindung zwischen Verkleidung und Rahmen und werden durch 14.2.5 festgelegt.

14.2.5.3 Grundsätzliche Festlegungen

- 1) Alle Maße, mit Bezug zur Bewegung der Haube bezüglich zum Rahmen sind relativ zur horizontalen Referenzfläche, mit dem Bobschlitten im unbeladenem Zustand.
- 2) Im Zusammenhang von 14.2.5 wird der Begriff "abwärts" in Bezug auf einen unbeladenen Bobschlitten verwendet, während dieser auf einer horizontalen Referenzfläche positioniert ist.
- 3) Im Zusammenhang von 14.2.5 ist die Begrenzung der Freiheit der Bewegung der Verkleidung relativ zum Rahmen definiert in Bezug auf einen unbeladenen Bobschlitten, während dieser auf einer horizontalen Referenzfläche positioniert ist.
- 4) Artikel 14.1.3.3.1 (Bobfederung) trifft zu.

14.2.5.4 Lage der Verbindungspunkte der Verkleidung zum Rahmen

- 1) Die Verbindung der Verkleidung zum Rahmen muss unter Verwendung von mindestens vier Verbindungspunkten erfolgen, die die vertikale Bewegung der Verkleidung zum Rahmen begrenzen.
- 2) Zwei dieser vier Verbindungspunkte müssen symmetrisch, relativ zur Symmetrieebene des Bobs angeordnet sein, in einer vertikalen Ebene, die rechtwinklig zur Symmetrieebene des Bobschlittens ist und innerhalb der vordersten 100 mm des Hinterrahmens sein, den Teilungsbolzen ausgeschlossen (Figur 23).
- 3) Zwei dieser vier Verbindungspunkte müssen symmetrisch, relativ zur Symmetrieebene des Bobs angeordnet sein, und auf oder an die Außenseite des Längsträgers montiert sein (Figur 23).

14.2.5.5 Bewegungsfreiheit der Verkleidung relativ zum Rahmen

- 1) Die Bewegung der Verkleidung relativ zum Rahmen ermöglicht durch die Verkleidungsanbindungen, festgelegt durch 14.2.5.4 und 14.2.5.6, muss auf 5 mm in der Abwärtsrichtung durch die Verwendung von Anschlägen begrenzt sein.
- 2) Ungeachtet der Federelemente die im Zusammenhang von 14.2.5.4 und 14.2.5.6 verwendet werden, muss die Einfederung dieser Federelemente, durch harte Anschläge ausreichender Steifigkeit begrenzt sein, um zu gewährleisten, dass die Verkleidungsbewegung effektiv beschränkt wird.
- 3) Die vorderen Anschlagelemente, die die vertikale Bewegung der Haube begrenzen, müssen vollständig innerhalb der Begrenzungen von 14.2.5.4 positioniert sein. Im Fall, dass die Anschläge nicht integrierter Bestandteil der Verbindungspunkte sind, müssen die vorderen Anschläge komplett innerhalb der vordersten 100 mm des Hinterrahmens sein, den Teilungsbolzen ausgeschlossen (14.2.5.4.2) (Figur 23).
- 4) Die hinteren Anschläge müssen auf oder an der Außenseite des Längsträgers montiert sein und komplett innerhalb der 120mm vor und hinter der Mittellinie der Hinterachse liegen. (14.2.5.4.3) (Figur 23)

14.2.5.6 Verwendete Materialien in der Verbindung der Verkleidung zum Rahmen

- 1) In den Verbindungen zwischen Verkleidung und Rahmen kann Gummi oder gummiähnliches Material verwendet werden.
- 2) Der Gummi oder das gummiähnliche Material, welches in der Verbindung zwischen Rahmen und Verkleidung benutzt wird, muss homogen sein.

14.2.6 Abweiser

14.2.6.1 Zweck von 14.2.6

Der Zweck von 14.2.6 ist es anzustreben, dass die Elemente, welche Kontakt mit der Bande kommen, für diesen Zweck geeignet sind. Außerdem strebt 14.2.6 an, dass kein unfairer aerodynamischer Vorteil erreicht werden kann. Letztendlich zielt der Art. 14.2.6 darauf ab, die Banden der Bahn möglichst intakt zu erhalten.

14.2.6.2 Grundsätzliche Festlegungen

Es ist die Pflicht der Bobhersteller, Abweiser mit ausreichend Haltbarkeit zu produzieren, so dass er wiederholtem Kontakt mit der Bande widersteht.

14.2.6.3 Abweiserposition und Abmessungen

- 1) Die vordere Spitze der Vorderkufen muss in jeder Stellung von der Verkleidung überdeckt sein.
- 2) Der Abstand von der Standfläche der Kufenaufhängungen zur unteren Kante der Abweiser ist begrenzt auf:
 - Vordere Abweiser:
 - maximal 190 mm (Zweierbob)
 - maximal 200 mm (Viererbob)
 - Hintere Abweiser
 - maximal 200 mm (Zweier- und Viererbob)
- 3) Die hinteren Abweiser müssen eine Mindesthöhe von 50 mm (gemessen senkrecht zur Standfläche) über eine Länge von mindestens 200 mm aufweisen.
- 4) Die Mitte der vorderen Abweiser, bezogen auf die Mindestlänge von 300 mm muss mindestens 300 mm von der Mitte der Vorderachse entfernt sein (Zweier- und Viererbob).
- 5) Oberhalb der vorderen Abweiser, in einer Entfernung von 300 mm vor der Mitte der Vorderachse, darf der Abstand zwischen dem äußersten Punkt des Abweisers und der Haube, gemessen horizontal und senkrecht zur Mittellinie des Bobs, nicht grösser als 195 mm sein (Zweierbob) und 160 mm (Viererbob), siehe Figur 2.
- 6) Abstand vom äußersten Punkt des einen Abweisers zum gegenüberliegenden äußersten Punkt des gegenüberliegenden Abweisers muss sein:
 - vorne:
 - 860 mm \pm 10 mm (Zweierbob)
 - 870 mm \pm 10 mm (Viererbob)
 - hinten:
 - minimal 800 mm (Zweierbob)
 - minimal 830 mm (Viererbob)
- 7) Der Abstand von der Mitte der Hinterachse (27) zum hintersten Punkt des Abweisers muss sein:
 - a) minimal 300 mm (Zweier- und Viererbob)
 - b) maximal 760 mm (Zweier- und Viererbob)

14.2.6.4 Abweiser Form

- 1) Die Ober- und Unterkante der Abweiser müssen einen Radius zwischen 5 und 8 mm aufweisen.

- 2) Die untere Kante des vorderen Abweisers (Figur 5) muss über eine Länge von mindestens 300 mm einen Radius von nicht weniger als 10 mm aufweisen. Anschließend müssen die Abweiser in Aufwärtsrichtung über eine minimale Länge von 35 mm gerade verlaufen und dann als obere Kante in einen Radius von mindestens 35 mm übergehen.
- 3) Der Punkt, mit dem der Abweiser Kontakt mit der Bande hat, muss innerhalb der definierten minimalen Länge des Abweisers liegen. In der Draufsicht müssen die Abweiser bogenförmig gestaltet sein, mit einem minimalen Radius von 200mm über eine Länge von 100mm vor und hinter dem breitesten Punkt des Abweisers (Figur 6).

14.2.6.5 Verbindung zur Verkleidung

- 1) Das Verbindungsteil zwischen den vorderen Abweisern und der Bobhaube muss über die Mindestlänge der vorderen Abweiser eine Mindesthöhe von 80 mm aufweisen.
- 2) Das Verbindungsteil zwischen den hinteren Abweisern und der Haube muss über die Mindestlänge der hinteren Abweiser eine Mindesthöhe von 50 mm aufweisen.
- 3) In der Drauf- und Seitenansicht darf das Verbindungsteil zwischen den vorderen Abweisern und der Spitze des Bobs nicht konkav verlaufen.

14.2.7 Kufen

14.2.7.1 Zweck von 14.2.7

Zweck von 14.2.7.ist es, einen fairen Wettkampf zu fördern, und die Kosten für die Teilnehmer und die der Organisatoren von IBSF- Veranstaltungen durch das Verbot der Nutzung exotischer Materialien und (Oberflächen-) Behandlungen unter Kontrolle zu halten.

14.2.7.2 Kufenmaterial

- 1) Jede Kufe muss aus einem massiven Stück von der IBSF spezifiziertem Einheitsmaterial hergestellt sein.
- 2) Die von der IBSF ausgewählten Materialspezifikationen werden garantieren, dass alle vorbereiteten Stahlstücke gleich sind.
- 3) Das Einheitsmaterial wird von einem von der IBSF designierten Werk produziert und vertrieben.
- 4) Das Material wird als (vorbearbeitetes) Profil geliefert, d.h. als ein auf beiden Seiten geschliffenes Profil, das auf einer Seite markiert ist.
- 5) Die Kennzeichen müssen stets auf den Kufen vorhanden sein ohne irgendwie verändert zu werden.

14.2.7.3 Kufenbehandlung

- 1) Behandlungen jeder Art, die auch nur lokal eine Veränderung der physikalischen Eigenschaften und/oder der Zusammensetzung und/oder des Gefüges des Materials hervorrufen, sind untersagt.
- 2) Beschichtungen oder Überzüge sind nicht erlaubt.

14.2.7.4 Kufenabmessungen

- 1) Die Höhe des Stahlkörpers zwischen den vorderen und hinteren Befestigungslaschen muss minimal 35 mm (Zweierbob) und minimal 40 mm (Viererbob) betragen.
- 2) Der vordere Teil der Kufe, von 50 mm hinter der Kufenspitze bis zur Vorderkante der vorderen Befestigungslasche darf nicht weniger als 30 mm hoch sein (Zweier- und Viererbob).
- 3) In der Seitenansicht muss die vordere Kufenspitze einen Radius von mindestens 10 mm (Zweier- und Viererbob) aufweisen.

- 4) Der höchste Punkt der vorderen Kufenspitze muss mindestens 60 mm über der Aufstandsfläche liegen.
- 5) Die untere Seite des Kufenendes muss einen Radius von mindestens 50 mm (Zweier- und Viererbob) haben.
- 6) In einem Abstand von 10 mm vom Kufenende muss sich die Lauffläche mindestens 25 mm über der Aufstandsfläche befinden (Zweier- und Viererbob).
- 7) Der Abstand der vorderen Kufenspitze bis zur Mitte des mittleren Stützkörpers muss $500 \text{ mm} \pm 30 \text{ mm}$ (Zweierbob) bzw. $540 \text{ mm} \pm 30 \text{ mm}$ (Viererbob) betragen.
- 8) Die Gesamtlänge der Hinterkufen darf 1200 mm (Zweierbob) bzw. 1300 mm (Viererbob) nicht überschreiten.
- 9) Die obere Fläche des mittleren Stützkörpers muss flach sein und horizontal verlaufen und muss ein Rechteck mit einer Breite von mindestens 13 mm und einer Länge von mindestens 60 mm bilden. Die Mindestlänge von 60 mm muss hinunter bis auf die obere Fläche der Kufe erhalten bleiben.
- 10) Die obere Fläche des mittleren Stützkörpers muss gegenüber der oberen Fläche der Kufe um mindestens 15 mm erhöht sein.
- 11) Im Übergang zwischen dem mittleren Stützkörper und der oberen Fläche der Kufe muss ein Radius von mindestens 2 mm sein.
- 12) Die Kufe muss eine Stärke von $14 \text{ mm} \pm 1 \text{ mm}$ (Zweier- und Viererbob) aufweisen. Diese Stärke muss über eine Mindestdistanz von 10 mm von der Oberkante der Kufe beibehalten werden.
- 13) Im Querschnitt muss die Kufe bei der Lauffläche einen Radius von mindestens 4 mm (Zweierbob) bzw. mindestens 6 mm (Viererbob) aufweisen. Dieser Radius wird über 120 Grad gemessen und entspricht einer Bogenhöhe von 2 mm (Zweierbob) bzw. von 3 mm (Viererbob).
- 14) Die Befestigungslaschen müssen eine Mindestlänge von 60 mm (Zweier- und Viererbob) haben, gemessen bei einer Höhe gerade zur Oberkante der Kufe.
- 15) Die Zone um die Bohrung muss eine Mindeststärke von 10 mm bis zur Peripherie der Befestigungslasche aufweisen. Die Übergangszone zwischen Lauffläche und der vollen Kufenstärke muss tangential zum Radius bei der Lauffläche verlaufen und darf nicht konkav sein.
- 16) Die Entfernung der Bohrungen betragen mindestens 33 mm und maximal 60 mm (Zweierbob) bzw. mindestens 38 mm und maximal 65 mm (Viererbob) von der Lauffläche der Kufe.

14.2.7.5 Verbindung zwischen Kufen und Kufenaufhängungen

- 1) Die Kufen müssen an der Kufenaufhängung mittels Schrauben mit 14mm Gewinde (Zweierbob), 16mm Gewinde (Viererbob) und Sechskantmuttern befestigt werden.
- 2) Kein Bereich des Bolzens darf im Durchmesser kleiner als 12,5 mm (Zweierbob) und 14,5 mm (Viererbob) sein.
- 3) Die Mindesthöhe der Sechskantmuttern muss 11 mm (Zweierbob) und 13 mm (Viererbob) betragen.
- 4) Die Muttern dürfen nicht an den Kufenhalterungen der Kufenaufhängungen angeschweißt sein und sie dürfen nicht verkleidet, verschalt oder strömungsgünstig geformt sein.

14.2.7.6 Kufen, Verschiedenes

- 1) Die Kufe wird in der Figur 21 gezeigt.
- 2) Jede Art der aerodynamischen Kufenverkleidung ist verboten.

14.2.8 Entfernbarer, bewegliche und/ oder einstellbare Teile

14.2.8.1 Zweck von 14.2.8

Der Zweck von 14.2.8 ist es zu unterstützen, dass entfernbare, bewegliche und/ oder einstellbare Teile eines Bobschlittens für ihren beabsichtigten Zweck geeignet sind und kein Risiko für Zuschauer und/ oder Teilnehmer in IBSF Veranstaltungen darstellen. Weiterhin zielt die Regel 14.2.8 darauf hin, einen fairen Wettkampf zu unterstützen.

14.2.8.2 Bremsen

- 1) Es sind nur Rechenbremsen erlaubt.
- 2) Der Bremsschacht muss offen sein. Eine Gummimembrane kann um die Bremsgriffe herum verwendet werden.
- 3) Es dürfen keine Maßnahmen getroffen werden, um mit irgendeinem Material den Haubenausschnitt für die Bremse zu verkleinern.
- 4) Die Bremse wird durch zwei getrennt wirkende Hebel betätigt. Beim Viererbob müssen die Hebel links und rechts vom Bremser angeordnet sein.
- 5) Die Bremseinheit muss so dimensioniert sein, dass unter der Bremskraft, ausgeübt von nur einem Hebel und bei vollbesetztem Bob, kein Teil des Bremssystems bleibend verformt wird (Figur 20).
- 6) Die Länge des Griffes, gemessen vom Zentrum des Drehpunktes, muss mindestens 220mm betragen (Zweierbob) bzw. 350mm (Viererbob).
- 7) Die Länge des Bremsarmes, gemessen vom Drehpunkt bis zum Ende des Rechens, muss mindestens 150mm betragen (Zweier- und Viererbob).
- 8) Die Höhe des Rechens muss mindestens 35mm (Zweier- und Viererbob) betragen.
- 9) Die Höhe der Zinken des Rechens muss mindestens 20mm (Zweier- und Viererbob) betragen.
- 10) Es müssen mindesten 5 Zinken (Zweierbob) und mindestens 6 Zinken (Viererbob) vorhanden sein.
- 11) Die Zinken müssen das Eis mindestens 50mm unterhalb der Kufenstandfläche erreichen und schneiden.
- 12) Gummi oder gummiähnliches Material kann zur Rückstellung des Bremsmechanismus verwendet werden.

14.2.8.3 Anschubbügel

- 1) Sowohl der seitliche Schubbügel des Piloten wie auch die Seitenschubbügel müssen einklappbar sein.
- 2) Die Höhe der Seitenschubbügel für das zweite und dritte Mannschaftsmitglied (Viererbob) muss im ausgeklappten wie im eingeklappten Zustand gleich sein.
- 3) Die eingeklappten Seitenschubbügel müssen im Wesentlichen bündig zur Oberfläche der Bobverkleidung sein.
- 4) Die Heckschubbügel müssen unbeweglich sein.
- 5) Gemessen von der Standfläche der Kufenaufhängungen müssen sowohl die Heckschubbügel (Zweier- und Viererbob) als auch die Seitenschubbügel (Viererbob) eine Mindesthöhe von 670 mm und eine Maximalhöhe von 870 mm einhalten.
- 6) Die maximale Breite über die Seitenschubbügel für das zweite und dritte Mannschaftsmitglied (Viererbob) darf 750 mm nicht überschreiten.
- 7) Wenn die Seitenschubbügel des Viererbobs eine vertikale Drehachse aufweisen, so muss der Sockel des Seitenschubbügels eine Breite von mindestens zwei Dritteln der Breite des Schubügels und eine Länge von mindestens zwei Dritteln des Schubügels aufweisen, mit einem maximalen Spalt von 3mm.
- 8) Die Vorderkante des Anschubbügelsockels sinkt zu einem Punkt der Haube hin ab der nicht mehr als 450 mm vor der Schubügelachse liegt (Figur 7).
- 9) Zum Zweck des Einklappens der Anschubbügel kann Gummi oder gummiähnliches Material genutzt werden.

14.2.8.4 Fußstützen und Handgriffe

Sportler müssen Möglichkeiten haben, sich im Falle eines Sturzes im Bob festzuhalten. Jeder Bob muss dafür mit einer ausreichenden Anzahl an Handgriffen ausgestattet sein.

14.2.8.5 Steuerseile und Lenkgriffe

Lenkseile, die die Lenkgriffe mit dem Lenkmechanismus verbinden, müssen von ausreichender Festigkeit sein, um den in Training und Wettkampf auftretenden Kräften zu widerstehen. Lenkgriffe müssen so gefertigt sein, dass sie den in Training und Wettkampf auftretenden Kräften widerstehen. Lenkgriffe können mit Gummi oder gummiähnlichen Materialien in ihrer Position gehalten werden.

14.2.8.6 Tragegriffe

Bobs können zur Erleichterung des Transportes, mit Tragegriffen in den vorderen Abweisern ausgestattet sein. Tragegriffe müssen so vorgesehen sein, dass sie vom Start bis zum Ziel in eingezogener Position verbleiben, und unter keinen Umständen herausrutschen. Gummi oder gummiähnliches Material kann verwendet werden, um die Tragegriffe in ihrer Position zu halten.

14.2.8.7 Abpolsterung

Polster können auf der Innenseite des Bobs verwendet werden, um Sportler vor Verletzungen zu schützen, unter Einhaltung der Regel 14.2.3 und 14.2.4. Diese können Gummi oder gummiähnliches Material enthalten.

14.3 Zeichnungen und Figuren

14.3.1 Zweck von 14.3

14.3.2 Prinzipien und Eigenschaften

14.3.2.1 Geltungsbereich

14.3.2.2 Toleranzen und Beschränkungen

14.3.2.1 Verwendung von Messmitteln

- 1) Mittel, die benutzt werden um zu prüfen, ob das Sportgerät den Regeln entspricht, müssen fachgerecht und gemäß den Herstellerangaben verwendet werden.
- 2) Die systematischen oder nichtsystematischen Fehler der Messmittel, welche zur Vermessung der Bobs verwendet werden, müssen den Materialinspektoren bekannt sein.
- 3) Die systematischen oder nichtsystematischen Fehler der verwendeten Messmittel müssen bei der Vermessung der Bobs berücksichtigt werden. Toleranzen der Messmittel sollten zum Vorteil der Teams oder Sportler einkalkuliert werden.
- 4) Im Falle, dass die Messungen vor Ort einen Regelverstoß anzeigen, muss die Messung unter kontrollierten Bedingungen wiederholt werden.

14.3.2.2.2 Qualität der Messmittel

- 1) Die Messmittel, welche für die Vermessung der Bobs verwendet werden, sollten für diesen Zweck geeignet sein.
- 2) Alle Messmittel, die für die Vermessung Bobs verwendet werden, müssen mit einem Aufkleber, der die Messtoleranz ausweist, ausgestattet sein
- 3) Passameter mit entsprechenden Toleranzen können benutzt werden.
- 4) Radien oder Konvexität müssen mit IBSF Lehren kontrolliert werden.
- 5) Härtemessung muss mit kalibrierten Messmitteln erfolgen.
- 6) Die Materialzusammensetzung von Bobteilen muss mit kalibrierten Messmitteln erfolgen
- 7) Die Kalibrierung der Messmittel muss regelmäßig und gemäß der Herstellerempfehlung stattfinden. Für Messschieber, Micrometerschrauben oder Passameters müssen die Kalibrierungsstandards während der Vermessung vorhanden sein.
- 8) Messmittel, die vor Ort verwendet werden, müssen für diesen Zweck kalibriert sein.

14.3.3 Liste der Zeichnungen und Figuren

- 1) Figur 1 zeigt eine Seitenansicht und
- 2) Figur 2 eine Draufsicht eines auf einer horizontalen Fläche stehenden Bobs.
- 3) Die Figur 3 A, B, C und D definieren die Schnittebenen, mit denen die Vorschriften der "konkaven Haubenform" kontrolliert werden.
- 4) Figur 4 veranschaulicht den geforderten Flansch beim Haubenausschnitt vor dem Piloten.
- 5) Die Figur 5 zeigt die einzuhaltenden Querschnittsabmessungen der vorderen Abweiser.
- 6) Figur 6 definiert die Form der vorderen und hinteren Abweiser von einer Draufsicht und den Kontaktpunkt zur Bande.
- 7) Die Figur 7 verdeutlicht Maße und Toleranzen des Unterbaus des Seitenanschubbügel.
- 8) Figur 8 und 9 stellt wesentliche konstruktive Elemente in der Draufsicht und die Seitenansicht (teilweise im Schnitt), bzw. mit Maßen für den Zweierbob dar.
- 9)
- 10) Figur 10 ist eine Frontansicht (teilweise im Schnitt) des Rahmens und des Vorderachsbereiches eines Zweierbobs.
- 11) Figur 11 stellt Drauf- und Seitenansicht der Kufenaufhängungen eines Zweierbobs dar.
- 12) Figur 12 stellt Frontansicht und Ansicht von unten der Vorderachse eines Zweierbobs dar.
- 13) Figur 13 beschreibt die Hinterachse eines Zweierbobs.
- 14) Figur 14 und 15 stellt wesentliche konstruktive Elemente in der Draufsicht und die Seitenansicht (teilweise im Schnitt) dar, jeweils mit Maßen für den Viererbob.
- 15)
- 16) Figur 16 stellt eine Frontansicht (teilweise im Schnitt) des Rahmens und des Vorderachsbereiches eines Viererbobs dar.
- 17) Figur 17 stellt Drauf- und Seitenansicht der Kufenaufhängungen eines Viererbobs dar.
- 18) Figur 18 stellt Frontansicht und Ansicht von unten der Vorderachse eines Viererbobs dar.
- 19) Figur 19 stellt die Hinterachse eines Viererbobs dar.
- 20) Figur 20 stellt die Konstruktion der Bremse dar (Zweier- und Viererbob).
- 21) Figur 21 zeigt die grundsätzlichen Maße der Kufen (Zweier- und Viererbob).
- 22) Figur 23 stellt die Verbindung zwischen Verkleidung und Rahmen dar, die Position der vorderen Anschläge, die die Bewegung der Verkleidung relativ zum Rahmen bezogen auf die Bobteilung und die Position der hinteren Anschläge, die die Bewegung der Verkleidung relativ zum Rahmen bezogen auf die Hinterachse, da.

15. ZEICHNUNGEN

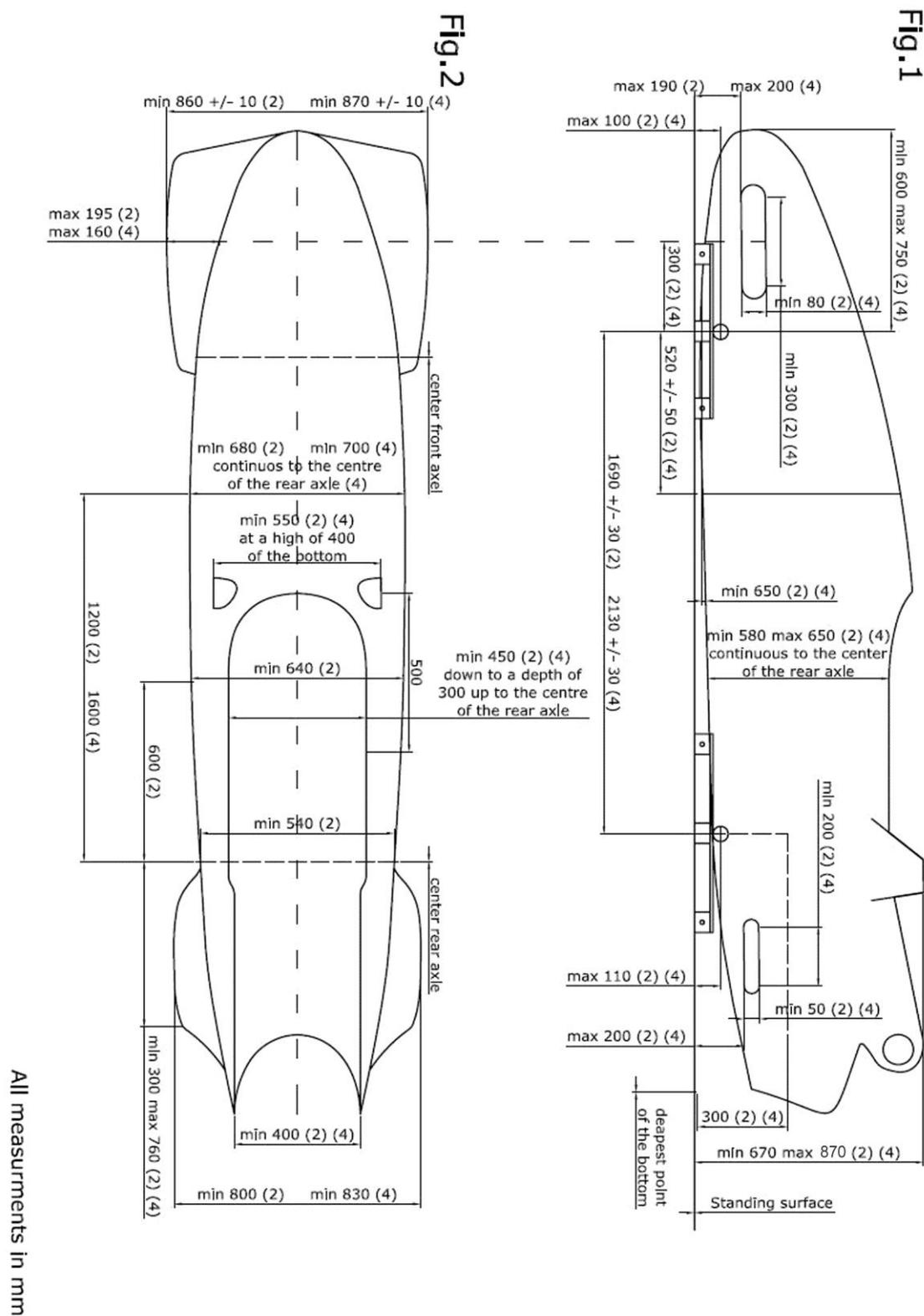
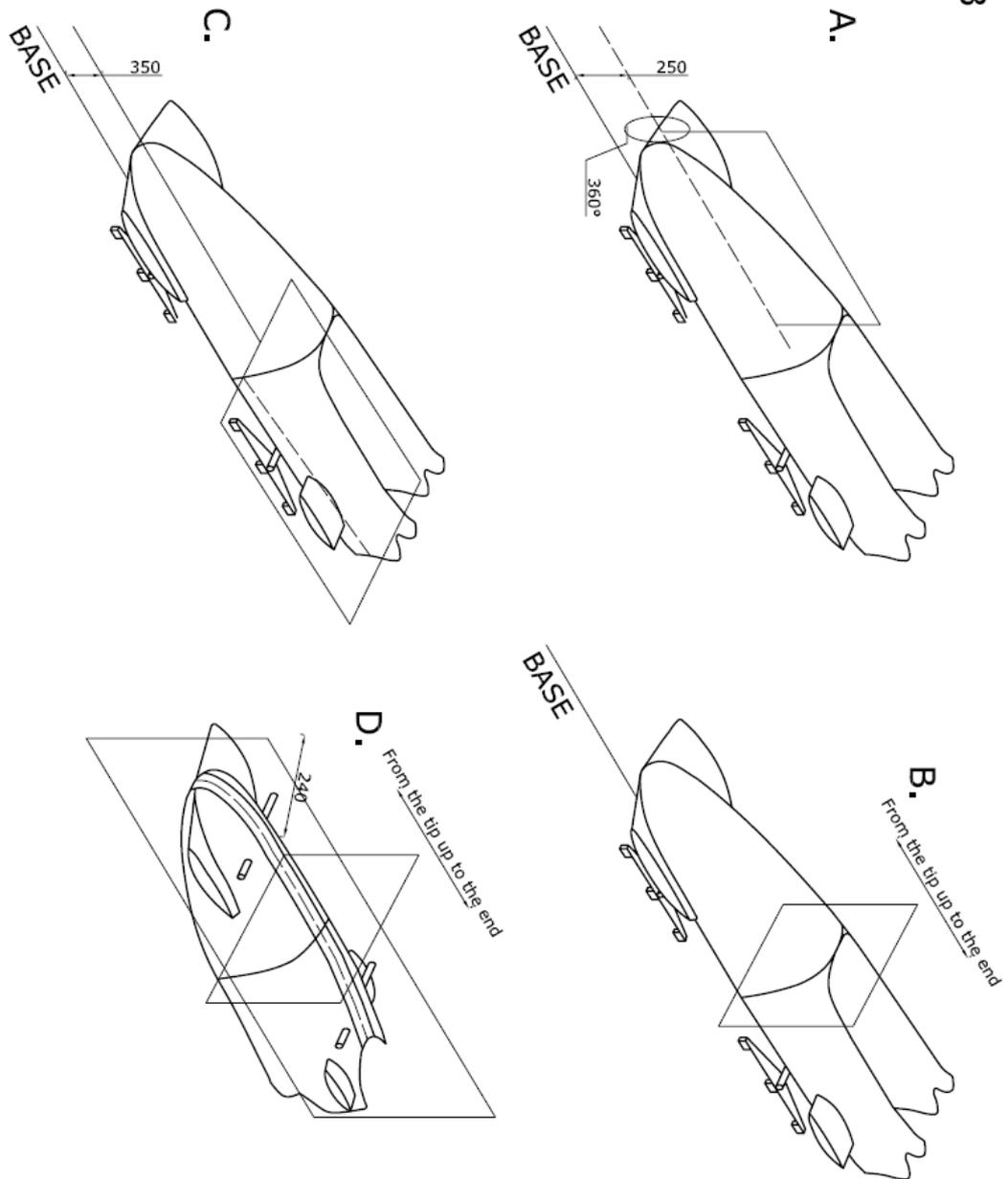
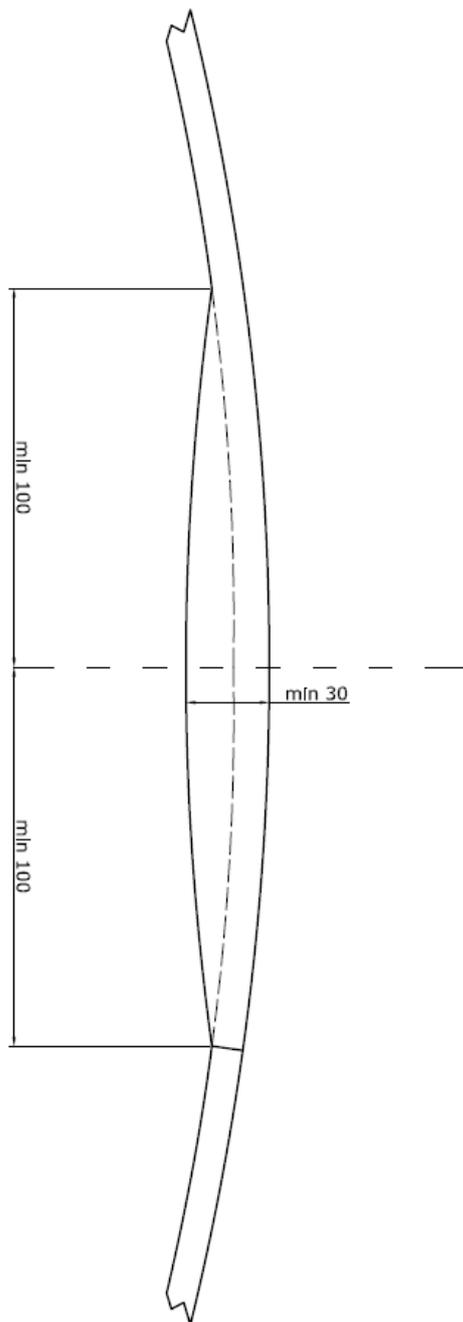


Fig.3



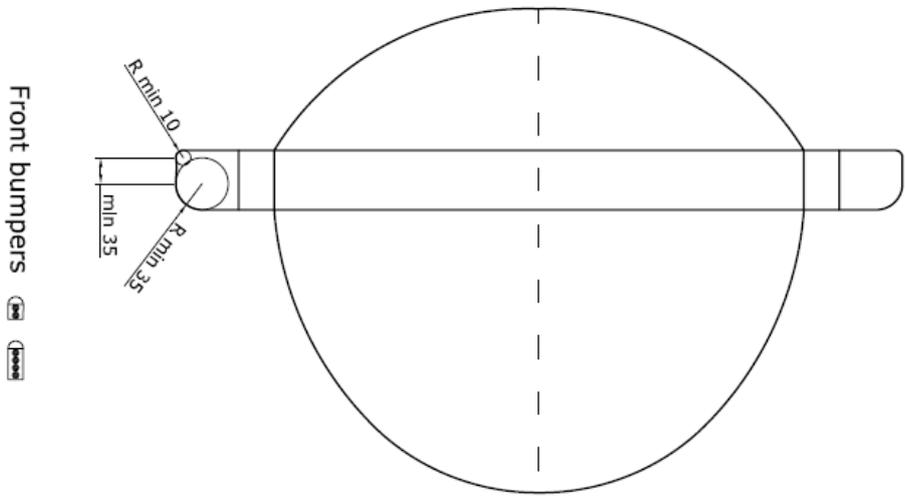
All measurements in mm

Fig.4
View A of Fig. 1 and 2



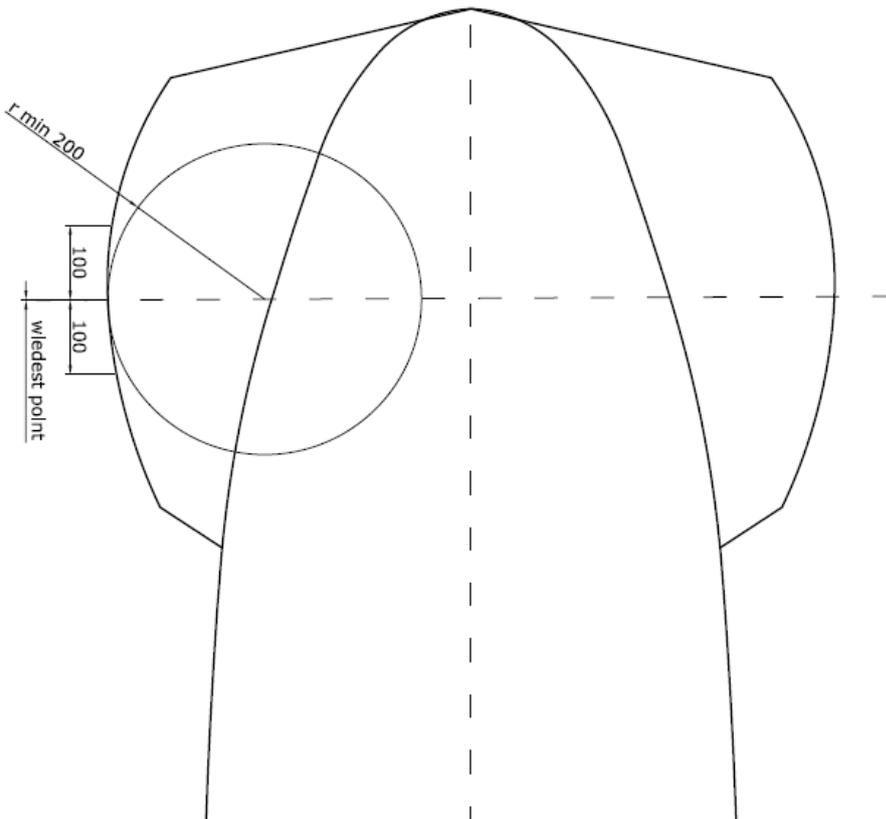
All measurements in mm

Fig.5



Front bumpers

Fig.6



Front and back bumpers

All measurements in mm

Fig. 7 : Side pushbar dimensions and maximum stanchion dimensions (allowed areas of concavity)

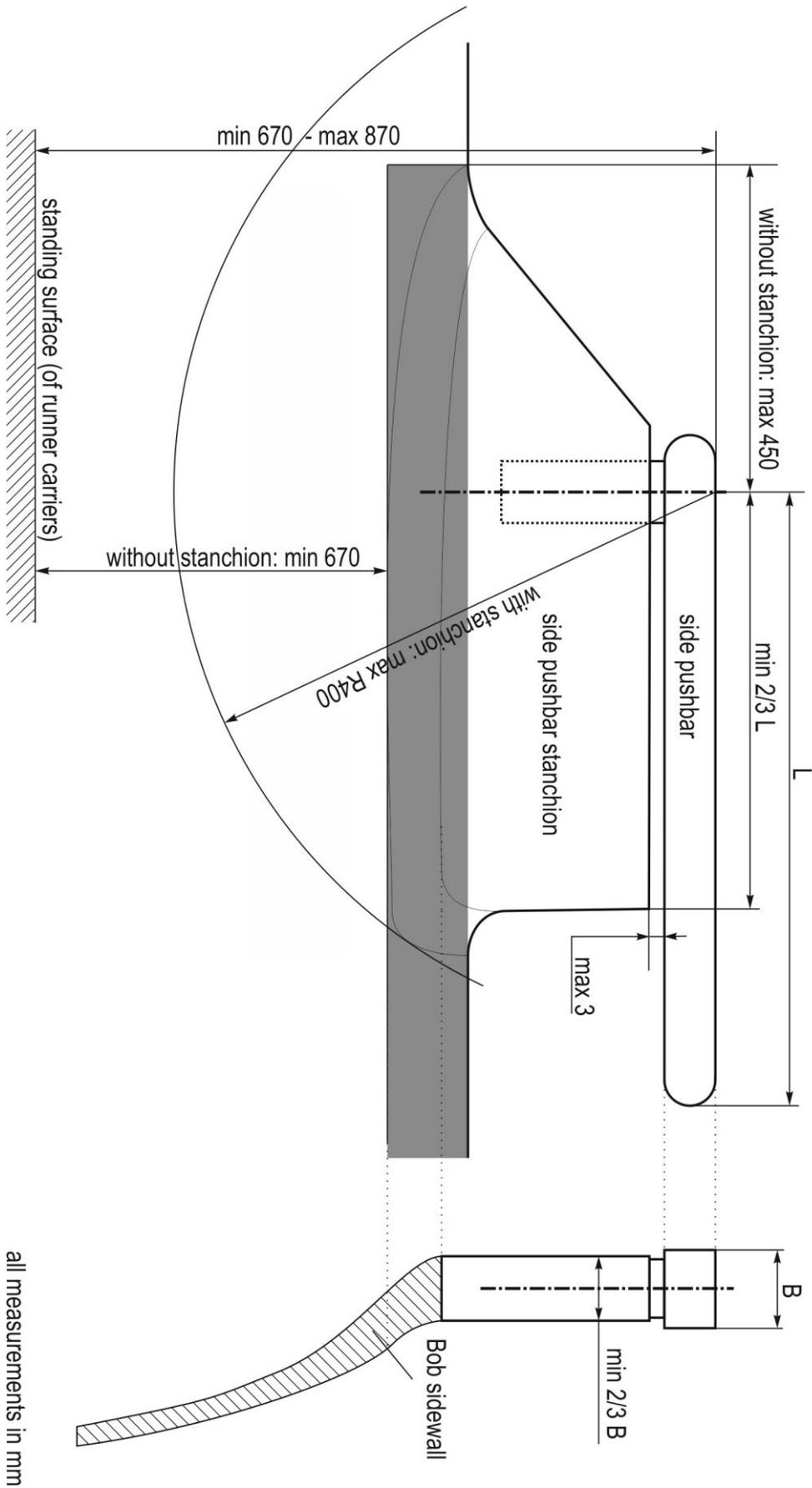
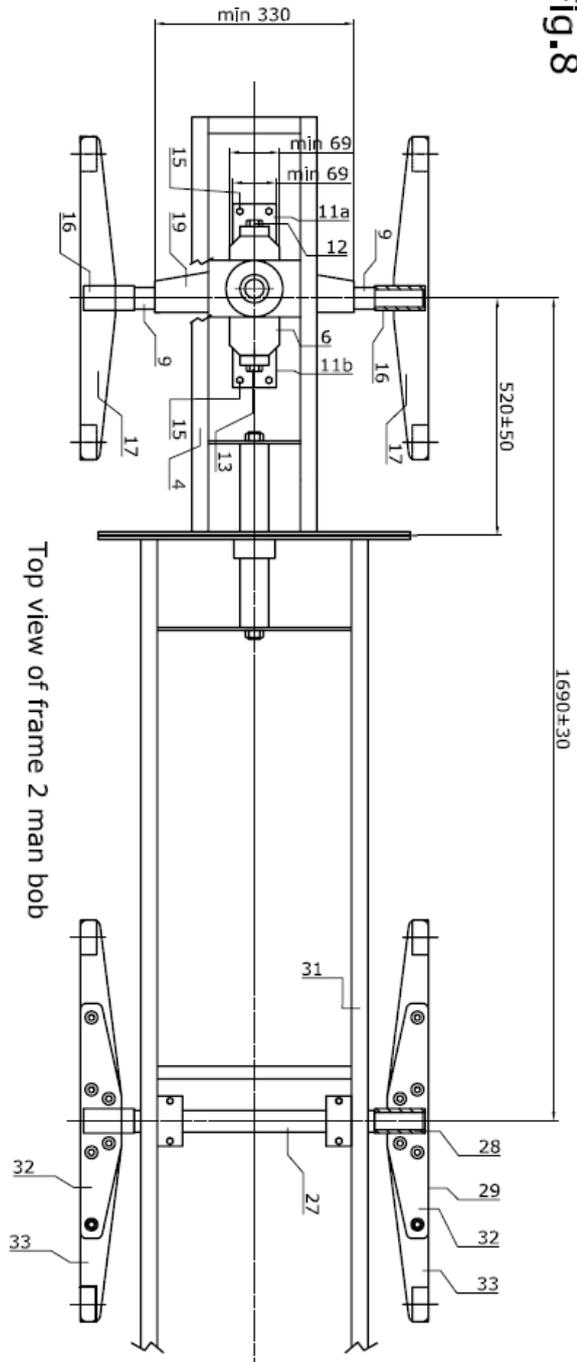
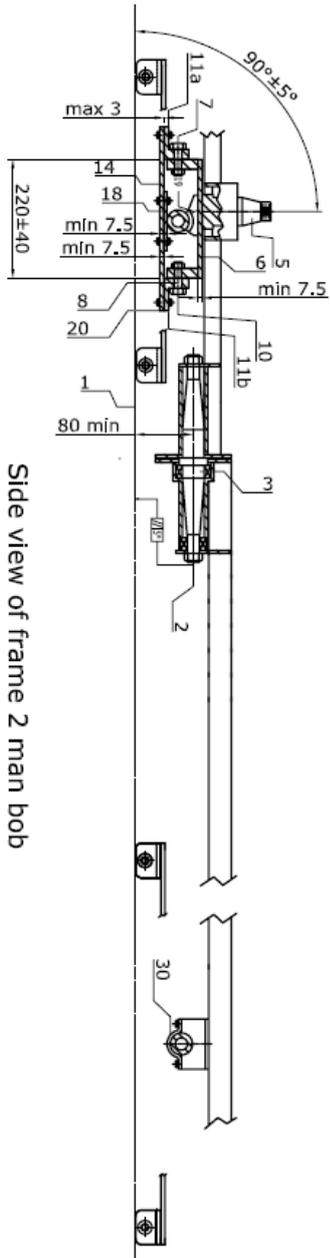


Fig.8



Top view of frame 2 man bob

Fig.9



Side view of frame 2 man bob

All measurements in mm

Fig.11

Runner carriers 2 man bob

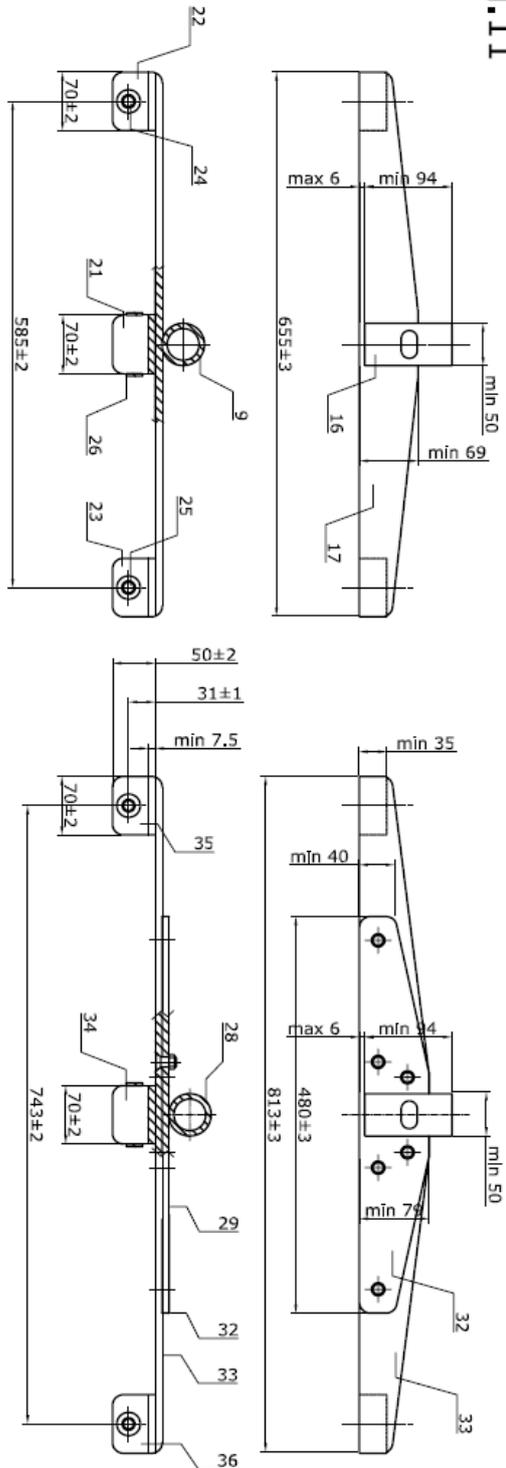
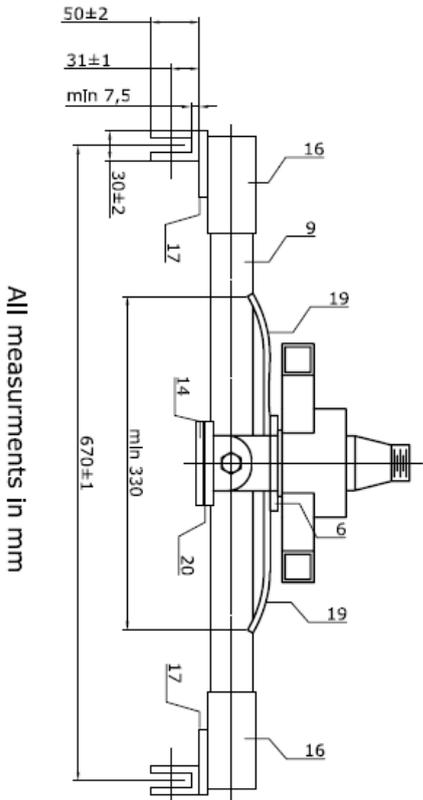


Fig.10

Front view of frame 2 man bob



All measurements in mm

Fig.12

Front axel 2 man bob

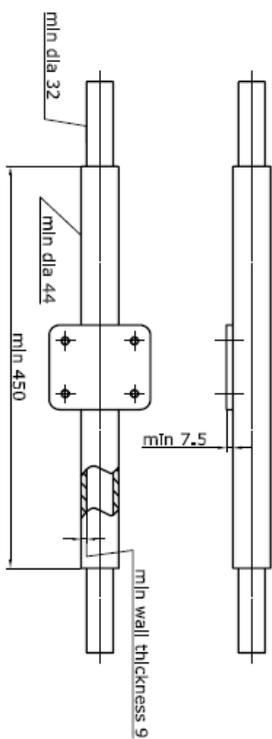


Fig.13

Rear axel 2 man bob

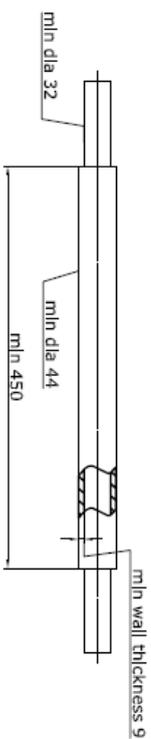
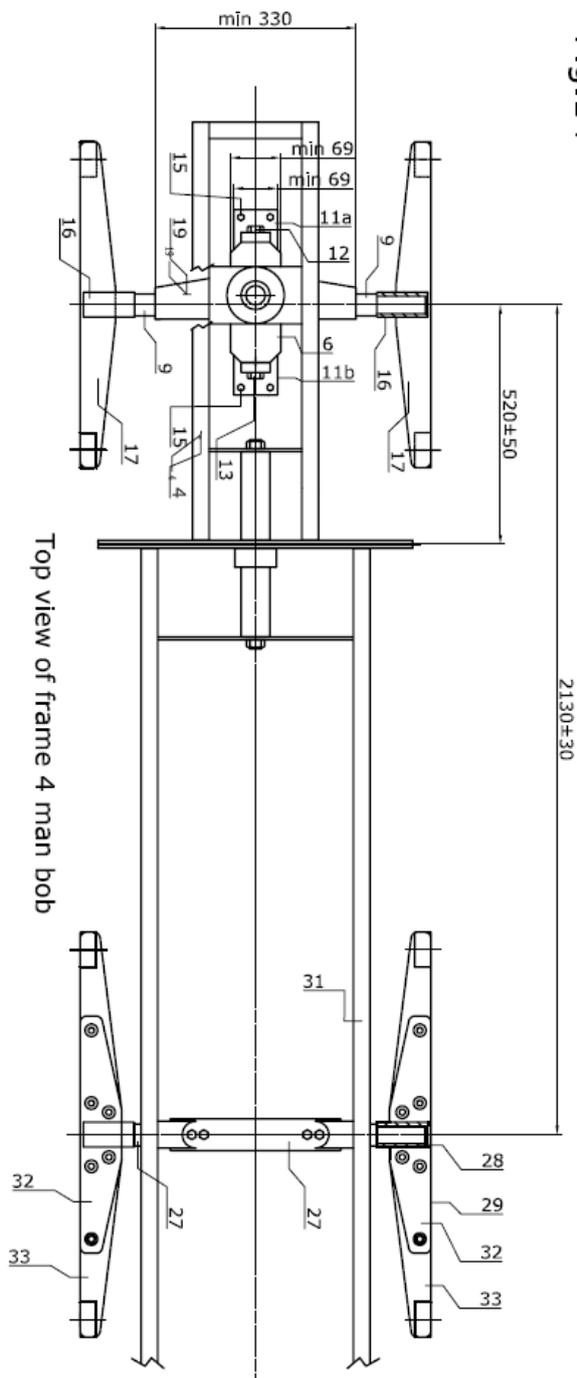
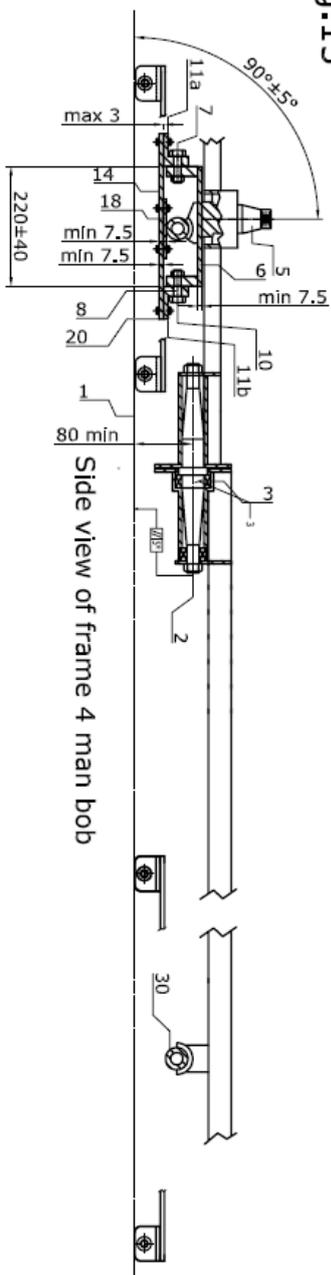


Fig.14



Top view of frame 4 man bob

Fig.15



Side view of frame 4 man bob

All measurements in mm

Fig.17

Runner carriers 4 man bob

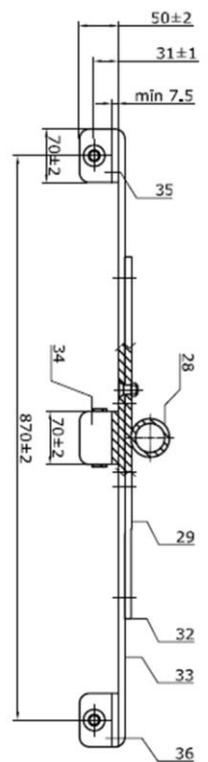
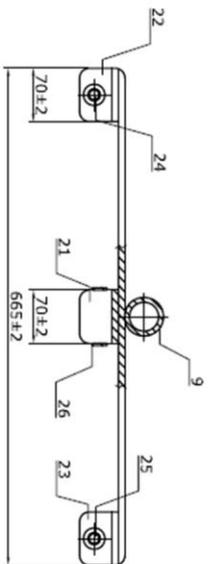
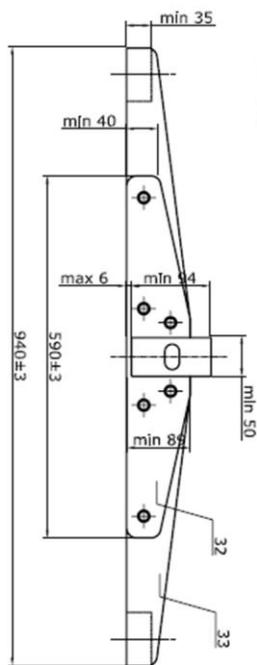
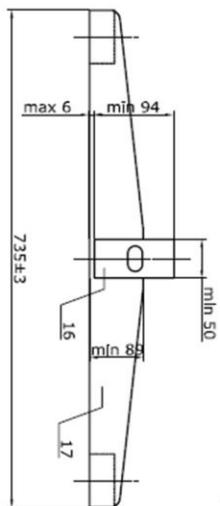
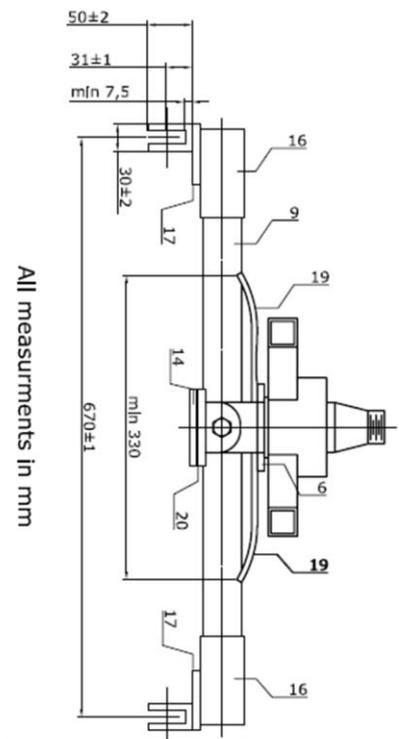


Fig.16

Front view of frame 4 man bob



All measurements in mm

Fig.18

Front axel 4 man bob

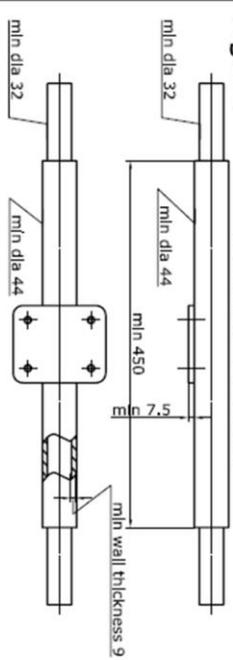


Fig.19

Rear axel 4 man bob

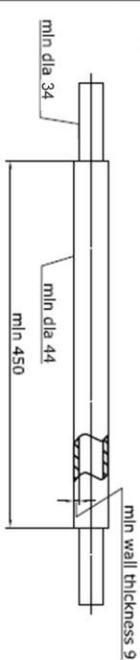
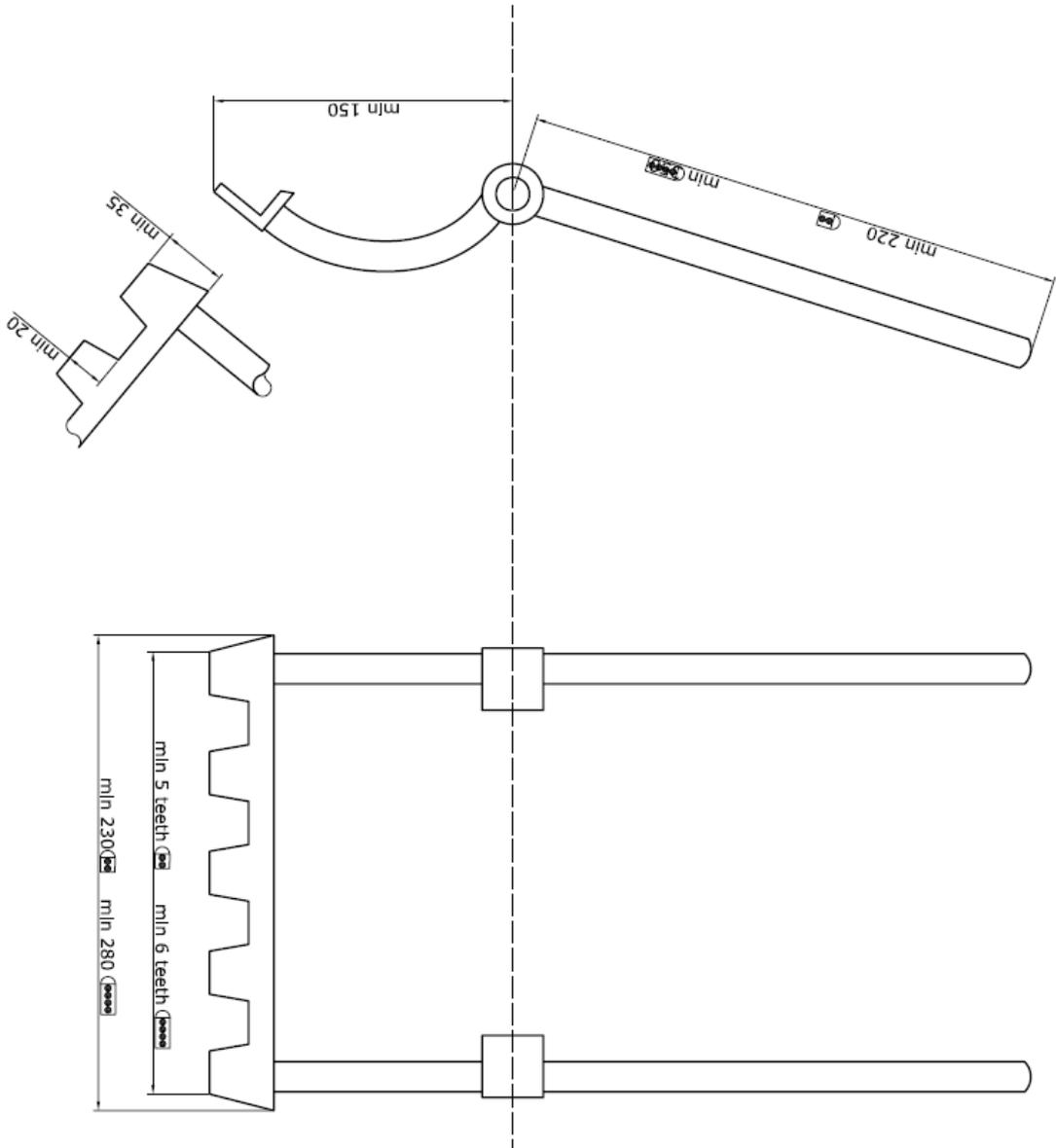
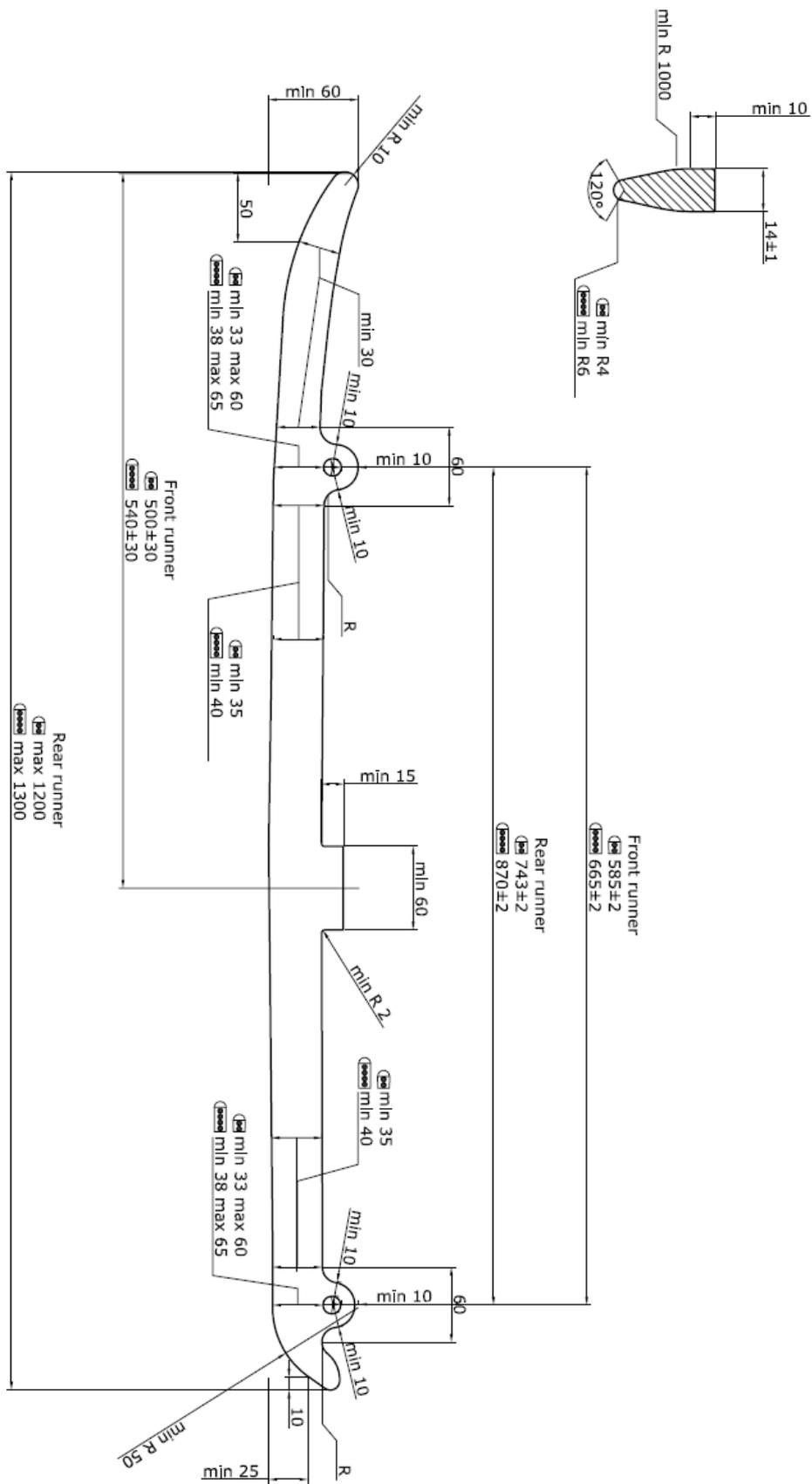


Fig.20



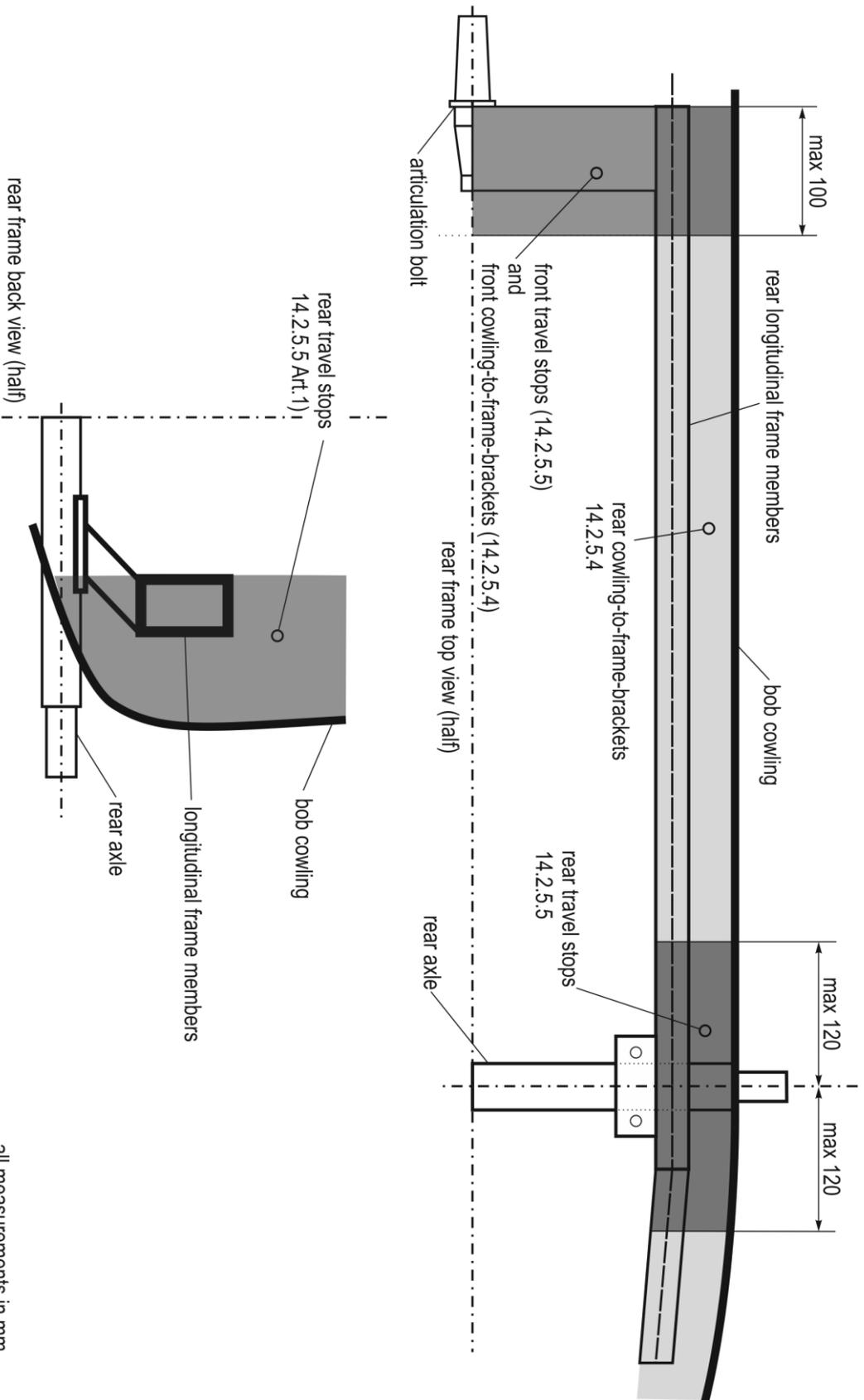
All measurements in mm

Fig.21



All measurements in mm

Fig. 23: Rear frame: required mounting points of cowling-to-frame-brackets and travel stops



all measurements in mm

15.1 ANLAGE 3: Beschlagnahme von Material

Prozedur für die Beschlagnahme von Bobs Komponenten für Überprüfung der Regelkonformität
Ermächtigt durch die Jury und in Anwesenheit von mindestens einem Mitglied, weist die Materialkommission einen offiziellen Vertreter des Verbandes, dem der Bob gehört, das/ die Teil(e) zu entfernen oder zu demontieren, die geprüft werden sollen.

15.2 Das Formular

Nach dem Einzug des/ der Teils(e) füllt die IBSF Materialkommission ein Formular mit 6 Kopien aus, in dem angegeben wird:

- Allgemeine Angaben des Teams, des Athleten, dessen Bob getestet wird
- Name des Wettbewerbs und des Veranstaltungsortes
- Das Datum und die Zeit
- Beschreibung der eingezogenen Komponenten
- Die Art der Tests, die das Labor aufgefordert wird auszuführen
- Freiraum zum Eintrag des Analyseresultates

Die folgenden Personen unterschreiben das Formular

- der Jurypräsident
- der Vertreter der IBSF Materialkommission
- Mannschaftsleiter oder offizieller Vertreter des Verbandes, dem der Bob gehört

Die sechs Kopien des Formulars werden gesendet an:

- an den Jurypräsidenten
- an den IBSF Präsidenten über den Generalsekretär
- an den Vorsitzenden der Materialkommission
- an den Mannschaftsleiter oder offizieller Vertreter des Verbandes, dem der Bob gehört
- 2 Kopien an das Laboratorium, zusammen mit dem Behälter der die zu testende (n) Komponente (n) enthält

Durch die Zusendung einer der zwei Kopien an den Generalsekretär der IBSF, bestätigt das Labor den Behälter unbeschädigt erhalten zu haben.

15.3 Der Behälter

Die beschlagnahmten Komponenten werden in einem Container versiegelt.

15.4 Bemerkungen

Die IBSF trägt die Kosten der Laboranalyse. Im Fall eines positiven Analyseergebnisses kann die IBSF die Kosten vom Verband, dem der Schlitten gehört, zurückverlangen.

**PROTOKOLL ÜBER DIE ENTNAHME
VON ZU PRÜFENDEN SCHLITTENBAUTEILEN**

Ort:.....Datum:..... Uhrzeit:.....

Veranstaltung:.....

Disziplin:.....Nation:.....

Entnommenes Bauteil:
.....
.....

Angeforderte Prüfung:
.....
.....

Beauftragtes Labor:.....

Prüfungsergebnis:
.....
.....
.....

Jury-Präsident Materialausschuss Vertreter des Nationalverbandes
Name:..... Namen:..... Name:.....

Unterschrift:.....

* * *

Das Labor.....in der Person von Herrn.....

Bestätigt, am..... um..... Uhr von
Herrn.....

den offiziellen Behälter mit unversehrten Siegeln erhalten zu haben.

Stempel:
(Unterschrift)

16. ANHANG 4: BAHN

Kombinierte Bob- Skeleton und Rodelbahnen

16.1 Zweck

Neue kombinierte Bob- Skeleton und Rodelbahnen müssen so erstellt werden, dass sie für Bob, Rodeln und Skeleton ohne Einschränkungen geeignet sind.

Der Umwelt und dem Umweltschutz ist bei der Planung, beim Bau und beim Betrieb größte Beachtung zu schenken.

Die Auflagen an die Bahnersteller sind so zu gestalten, dass die Bahnkosten tief gehalten werden können und eine gute nacholympische Nutzung gewährleistet ist.

16.2 Umweltschutz

Die Umweltschutz-Broschüre „Die IBSF und die Umwelt“ bildet einen festen Bestandteil dieses Reglements. Ihr Inhalt muss bei der Vorbereitung, Planung und dem Betrieb der Bahn beachtet werden. (Siehe Kapitel 19, Anhang 7)

16.3 Technische Kommission

Die IBSF und die FIL ernennen je eine Kommission, die gemeinsam die Planungsvorbereitung, die Planung, den Bau und die Inbetriebnahme überwacht.

Die technischen Kommissionen IBSF/FIL stehen den Erbauern und Betreibern von Bob- Skeleton und Rodelbahnen für Beratungen ohne Honorarentschädigung zur Verfügung.

16.4 Planungsvorbereitung

Die technischen Kommissionen IBSF/FIL sind vor der Standortwahl zu einem Augenschein beratend beizuziehen.

Sie haben zu den Standorten einen schriftlichen Bericht zu erstellen und festzuhalten, welche Unterlagen ihnen für die Weiterbearbeitung zu unterbreiten sind.

16.5 Planung allgemein

In der Planungsphase sind die technischen Kommissionen IBSF/FIL periodisch beizuziehen.

Die Standortwahl und die Planungskonzepte müssen von diesen genehmigt werden.

Dasselbe gilt für Änderungen des Standortes und des Planungskonzeptes.

16.6 Lage der Bahn

Die Bahn soll möglichst nordseitig gelegen und verkehrstechnisch gut erschlossen sein. Der Streckenverlauf ist möglichst eng dem Gelände anzupassen.

Für eine optimale Nutzung (nacholympisch) ist die Nähe von Städten bzw. Gebieten mit großer Siedlungsdichte von entscheidender Bedeutung.

16.7 Bahnlänge

Neue kombinierte Kunsteisbahnen für Bob, Skeleton und Rodel sollen eine Länge von 1200 – 1650 Meter aufweisen, davon min 1200 Meter als Abfahrtsstrecke. Die letzten 100 – 150 m dürfen in Abhängigkeit zur Geschwindigkeit in einer Steigung verlaufen, die Kurven aufweisen soll.

Dieser Streckenteil darf eine Steigung von 12% nicht übersteigen.

Die Geschwindigkeit soll am Ziel über 80 km/h betragen.

Nach der Zeitmessung soll die Bremsstrecke gerade sein und keine Kurven mehr aufweisen.

16.8 Bahncharakteristik

Die Bahn muss mit unterschiedlichen fahrtechnischen Elementen ausgestattet sein.

Fahrtechnisch anspruchsvolle Bahnelemente sollen in den ersten zwei Dritteln der Bahn vorgesehen werden.

Auf Projektbasis ist die Erreichung einer Geschwindigkeit zwischen 80 und 100 km/h nach 250m Strecke vorzusehen.

Es sind Kurven, Kurvenkombinationen und längere Geraden einzubauen.

16.9 Start: Bob / Skeleton

16.9.1 Anlaufzone

Die Anlaufzone ist die Strecke zwischen Startbalken und der Zeitauslösung.

Sie muss eine Länge von 15m und ein Gefälle von 2% aufweisen.

Die hinterste Abgrenzung bildet ein am Boden befestigter Balken, der nicht verändert oder übertreten werden darf.

16.9.2 Startbalken

Der Startbalken muss mindestens eine Länge von 150 cm , eine Breite von 20 cm und eine Höhe von 5 cm ab Eisoberfläche haben.

16.9.3 Startzone

Nach der Zeitauslösung (Startlinie) muss die Bahn gerade verlaufen und den startenden Schlitten erlauben, eine Geschwindigkeit von 35 km/h zu erreichen. Die Bahn muss genügend breit sein, sie darf den Mannschaften kein Hindernis bieten.

Das Gefälle hat auf eine Länge von 60m 12% zu betragen.

Die Länge zwischen Zeitauslösung und 1. Zwischenzeit beträgt 50m (Startzeit).

16.9.4 Vorbereitungszone

Hinter dem Startbalken muss eine vereiste Vorbereitungszone erstellt werden, die es erlaubt, 2 Schlitten auf dem Eis aufzustellen, ohne die startende Mannschaft zu beeinträchtigen.

16.9.5 Zeitgrenze des Startvorgangs

Bei Überschreiten der Zeit von 60 Sekunden (Bob), bzw. 30 Sekunden (Skeleton) für den Startvorgang hat die Ampel auf Rot zu schalten. Dies muss mit einem Signalton angezeigt werden.

16.10 Start: Rodeln

16.10.1 Allgemeines

Für Herren, Damen, Doppel und Junioren muss die Bahn mit Starteinrichtungen versehen sein, die eine einwandfreie Durchführung aller Disziplinen gewährleistet.

Der Startraum muss bei Wettkämpfen absperrbar sein.

16.10.2 Startzone

Im Einzelnen gehören zur Starteinrichtung:

eine horizontal vereiste Fläche, auf der die Sitzposition auf dem Rodel eingenommen werden kann.

Länge der horizontal vereisten Fläche bis zu den Startgriffen mindestens 2000 mm.

Länge der horizontal vereisten Fläche von den Startgriffen bis zum Beginn des Gefälles 500 mm.

16.10.3 Startbügel

Zwei seitlich angeordnete, in der Höhe und Breite verstellbare Startbügel, die vom Wettkämpfer zur Erhöhung der Anfangsgeschwindigkeit benutzt werden können.

Abstand vom Eis bis zu den Oberkanten der Griffe in gleicher Höhe 230-250 mm.

Innenabstand zwischen den beiden Griffen 700 mm.

Griffbreite für Hände mindestens je 150 mm, Durchmesser 27 mm. Oberfläche der Griffbreite geriffelt.

Die Konstruktion der Startbügel muss so gestaltet sein, dass beim Abziehen durch den Wettkämpfer kein Verbiegen erfolgen kann.

In horizontaler und vertikaler Richtung soll die Konstruktion verstellbar sein, damit die angeführten Maße eingehalten werden können.

16.10.4 Einlaufstrecke

Die Einlaufstrecke muss im oberen wie im unteren Bereich genügend abgerundet sein. (Radius oben mindestens 2m, Radius unten mindestens 10 m), damit ein richtungsstabiles Einfahren in die Bahn möglich ist.

Zwischen Startbügel und Zeitauslösung soll ein Abstand von ca. 7m bestehen. Zwischen Zeitauslösung und 1. Zwischenzeit eine Zeit von 3-6 Sekunden (Startzeit).

Der Einfahrtswinkel der Startrampe in die Bahn darf nicht mehr als 8° betragen.

16.11 Kurven

In den Kurven ist nicht nur eine Fahrlinie, sondern ein Fahrlinienbereich vorzusehen, so dass die Geräte nicht zum Befahren ein und derselben Linie gezwungen werden.

Im Mittelteil der Kurve soll die Fahrlinie in der oberen Kurvenhälfte verlaufen.

Die Ausrundungen in den Kurvenein- und -ausfahrten müssen so dimensioniert sein, dass ein weiches Ein- und Ausfahren möglich ist und ein Kippen des Sportgerätes ohne Fahrfehler verhindert wird.

16.12 Kurvenüberkragungen

Die Kurvenüberkragungen (Abweiser) sind so zu gestalten, dass sie die Schlitten in die Bahn zurückweisen.

Sie müssen ausreichend lang und breit sein.

16.13 Fliehkräfte

Fliehkräfte von 4G dürfen eine Fahrzeit von 3 Sekunden nicht überschreiten.

Als Maximum gelten 5G bei einer maximalen Fahrzeit von 2 Sekunden.

16.14 Geraden

Im Eisausbau beträgt die Breite maximal 140 cm. Bei Geraden sollte die äußere Höhe der Bande 80-100 cm, inklusive zusätzliche Aufbauten, nicht überschreiten.

Die Bandenhöhe innen muss im vereisten Zustand mindestens 50 cm betragen.

Die Banden in den Geraden sollen im rechten Winkel zur Bahnsohle stehen.

Der Übergang von der Seitenbande zur Bahnsohle ist mit einer Kehlung zu versehen. Im vereisten Zustand beträgt der Radius 10 cm.

Die Kurvenhöhe ist an den Übergängen zur Gerade ausreichend lang zu verziehen.

16.15 Bremsstrecke

Die Bremsstrecke ist so auszuführen, dass Bob, Skeleton und Rodel auch ohne Betätigung der Bremse zum Stehen kommen. Die Neigung der Bremsstrecke darf nicht steiler als 20% sein.

Die Schlitten müssen am Ende der vereisten Strecke ungehindert weiterfahren können. Gegebenenfalls können bei Geschwindigkeiten von unter 30 km/h Auffangvorrichtungen angebracht werden, die die Verletzung von Personen verhindern und die Beschädigung der Geräte beschränken.

Für Skeleton haben genügend Schaumstoffmatten zur Verfügung zu stehen. Sie sollten, wenn möglich, wasser-abweisend sein. (ca. 100 x 150 cm, maximale Stärke 6 cm.)

16.16 Beleuchtung

Falls eine Beleuchtung für den Trainings- und Rennbetrieb notwendig ist, müssen folgende Bedingungen erfüllt sein:

Gleichmäßig helle, schatten- und blendfreie Ausleuchtung.

Zwei voneinander unabhängige Stromkreise müssen die Beleuchtungsanlage betreiben. Davon ist ein Stromkreis netzunabhängig auszuführen.

Bei Ausfall eines Stromkreises müssen noch 50% der Lichtstärke vorhanden sein.

16.17 Sonnen- und Wetterschutz

Streckenabschnitte, die von der Sonne und/oder der Witterung beeinflusst werden, müssen durch geeignete Einrichtungen geschützt werden.

Im Kurvenbereich kann der Schutz durch feste Dächer sichergestellt werden, die mit den Kurvenabdeckungen kombiniert sind.

Auf den Geraden ist eine Abdeckung zu wählen, die beweglich und auf einer Bahnseite offen ist. Dächer mit festen Abdeckungen sind auf den Geraden verboten. Stützen und Befestigungen sollen 50 cm von der Bandeninnenseite entfernt sein.

Die Abdeckungen dürfen das Fernsehen und die Zuschauer nicht wesentlich behindern. Sie sollen wenn möglich entfernt werden können.

Den lokalen klimatischen Bedingungen ist Rechnung zu tragen.

16.18 Wasserversorgung

Längs der Bahn ist eine frostsichere Wasserleitung zu erstellen, die genügend geschützte Zapfstellen aufweist.

Die Zapfstellen müssen von der Bahn her bedienbar sein.

16.19 Plateaus

Entlang der Bahn sind Plateaus für Jury, T. D. und Trainer zu erstellen. Diese sind für die Zuschauer abzusperren.

Die Standorte der Plateaus werden bei der Plangenehmigung durch die Technischen Kommissionen IBSF/FIL festgelegt.

16.20 Infrastruktur Nebenanlagen

Die Flächen für den Aufwärbereich, Bobgaragen, Start- und Wiegehäuser müssen ausreichend groß sein.

Insbesondere für das Einlaufen der Athleten sind genügend große Flächen im Freien vorzusehen.

Es sind ein Sanitäts-, ein Dopingkontroll-, ein Materialkontrollraum und ein Pressezentrum vorzusehen.

Nebenanlagen können auch provisorisch ausgeführt werden.

Sie werden gemeinsam durch den Projektverfasser und die Technischen Kommissionen IBSF/FIL festgelegt.

16.21 Start- und Zielhäuser

Es sind zwei Starthäuser zu erstellen. Beim oberen Start für Bob, Skeleton und Rodeln Herren Einsitzer. Beim unteren Start für Rodeln Damen Einsitzer, Doppelsitzer und Junioren. Das Zielhaus ist für alle Disziplinen das Gleiche.

16.22 Kostenaufteilung

Der Kostenvoranschlag und die Baukosten einer kombinierten Bob- Skeleton und Rodelbahn sind wie folgt auszuweisen:

Kosten für die Bahn und die Infrastruktur, die auf Grund dieses Reglements und der Auflagen der IBSF sowie der FIL entstehen.

Übrige Kosten, wie längere Bahn, verbesserte Infrastruktur, Zufahrten, Erschließungen usw.

Die genaue Aufteilung wird zwischen dem Ersteller und den Technischen Kommissionen der IBSF und FIL festgelegt.

16.23 Ausnahmen

In speziellen Fällen sind Ausnahmen möglich. Diese sind von den jeweils zuständigen Vizepräsidenten der FIL und der IBSF schriftlich zu genehmigen.

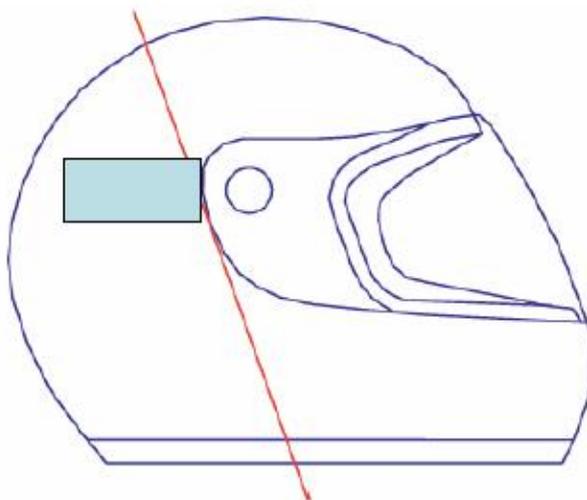
Ausnahmen dürfen die Sicherheit nicht und den sportlichen Wert sowie die Fernsehaufnahmen nicht wesentlich beeinträchtigen.

16.24 Homologation

Vor der Austragung eines offiziellen IBSF-Rennens wird der Neu- bzw. Umbau einer Bob-, Skeleton- und Rodelbahn von der technischen Kommission der IBSF homologiert.

Mit der Homologation übernimmt die IBSF keine Verantwortung für die fachlich richtige Berechnung und Ausführung von Bahnneu- und Umbauten. (Die Verantwortung bleibt beim projektierenden Architekten bzw. Ingenieur und beim Bauunternehmen).

17. ANHANG 5: WERBERICHTLINIEN UND ZEICHNUNGEN



IBSF properties: helmet (bob & skeleton)

Left and right side of the helmet, as close as possible to the visor

Size: 50 cm²

IBSF Marketing Properties

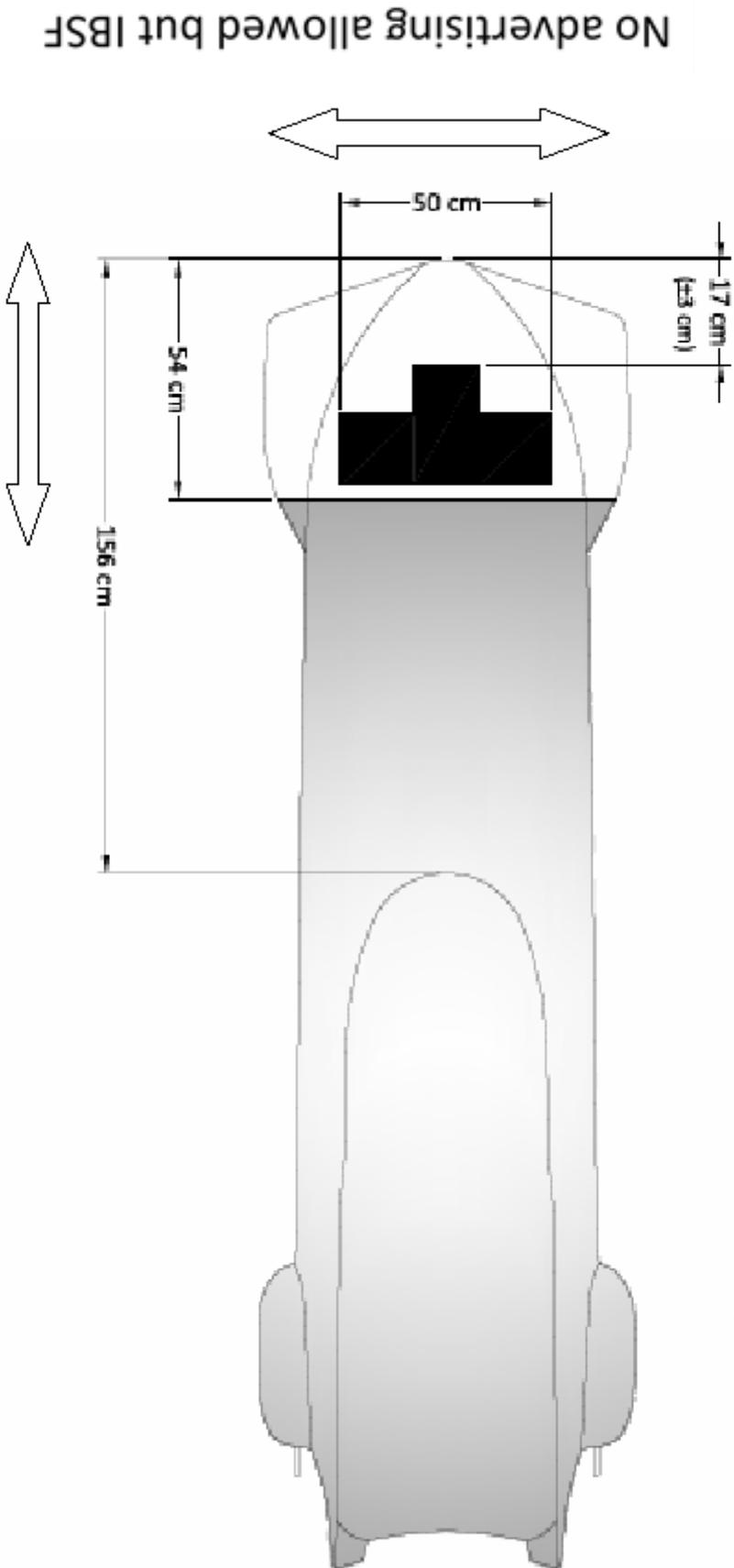
IBSF number and advertising: max. size 2500 sq.cm



No advertising allowed but IBSF

IBSF Marketing Properties

IBSF number and advertising: max. size 2500 sq.cm



No advertising allowed but IBSF

No advertising allowed but IBSF

18. ANHANG 6: DIE IBSF und die UMWELT

18.1 Unsere Veranstaltungen

In den letzten Jahren haben die Veranstalter der Rennen ein stärkeres Bewusstsein in Bezug auf die potentielle Umwelteinwirkung der bedeutendsten Sportevents hinsichtlich Verschmutzung, Ökosysteme und Müll erlangt. Demzufolge ist der Umweltschutz zu einem immer bedeutenderen Problem geworden. „Die IBSF und die Umwelt“ wurde für die Bahnbetreiber und Veranstalter von Rennen erstellt, um die Durchführung von umweltfreundlichen Sportevents zu gewährleisten. Jeder Sport und jede Initiative hat ihre eigenen Merkmale. Daher wäre es unmöglich, alle Varianten abzudecken, aber



gleich ob es sich um ein großes oder kleines, ein einmaliges oder sich wiederholendes Event handelt, so gibt es doch zahlreiche Aspekte, die ihm mit den anderen Events gemein sind.

Als Mitglied der Olympischen Bewegung unterstützt die IBSF das Programm der Agenda 21 des IOC, das die Prinzipien und Richtlinien für eine nachhaltige Entwicklung des Sports festlegt.

Die zum Betreiben unserer Sportdisziplinen benutzten Anlagen können sowohl hinsichtlich der Errichtung und anschließend bei ihrem Betrieb während der Lebensdauer der Anlage in beträchtlichem Maße auf die Umwelt einwirken. Daher ist es wichtig, dass alle Eigentümer, Betreiber und Benutzer der Anlagen akzeptieren, dass der Umweltschutz ein wichtiges Element bei der Planung und Durchführung der Events verkörpert.

18.2 Sieben Schritte zur Umweltfreundlichkeit Ihrer Veranstaltung

18.2.1 Anwendung der Umweltschutzpolitik

Der erste Schritt besteht in der Anwendung einer Umweltschutzpolitik und Festlegung der zu erreichenden Ziele und Anwendung von Maßnahmen zur Erfolgsbewertung. Normalerweise gibt es mindestens zwei Hauptelemente: die Veranstalter der Rennen und die Rennanlage. Alle Hauptpartner sollten die Politik bestätigen, damit die Verpflichtung zur Einhaltung dieses Programms gesichert ist.

18.2.2 Erstellung eines „Umweltsituationsberichts“ in Bezug auf die Anlagen und den Betrieb

Für jede Veranstaltung müssen die Basisinformationen über den Stand der Dinge hinsichtlich Umweltsituation und zur Ermittlung spezifischer Möglichkeiten erstellt werden, das Event umweltfreundlich zu gestalten. Bei häufiger Benutzung der Anlagen kann die vorherige Veranstaltung als Benchmark für nachfolgende Events wirken.

18.2.3 Bildung von Umweltteams

Der Rennleiter wird im Mittelpunkt der Umsetzung des Umweltschutzprogramms stehen. Er/sie sollte ein Kernteam, d.h. Bahndirektor, Personalleiter, Umweltberater und andere technische Experten, zu dessen Realisierung bilden und koordinieren. Weitere Experten oder Interessengruppen, d.h. ein Vertreter der lokalen Behörden oder von einschlägigen institutionellen Agenturen, können einbezogen werden, falls dies als angebracht betrachtet wird.

18.2.4 Festlegung von Programmen und geeigneten Zielen

Die Ziele sollten anspruchsvoll genug sein, um glaubhaft zu sein, müssen aber auch machbar sein. Es ist wichtig, das Personal, die Lieferanten und Vertragspartner, Sponsoren und Funktionäre von der Umweltpolitik und den Details des Programms in Kenntnis zu setzen, damit sie mitwirken können.

18.2.5 Umsetzung der Programme

Die die Anlage betreffenden Maßnahmen sollten normalerweise frühzeitig vor dem Rennen durchgeführt werden. Die veranstaltungsbezogenen Maßnahmen sind wahrscheinlich zeitlich begrenzt und erstrecken sich über die Vorbereitung und Dauer des Events.

18.2.6 Überwachung der Umsetzung des Programms und entsprechende Programmanpassung

Die Fähigkeit der Messung und Erfassung der Umweltparameter verkörpert die erste reale Prüfung der Wirksamkeit und Effizienz des Programms.

18.2.7 Ergebnisbewertung und –veröffentlichung

Das bedeutendste Resultat dieses Prozesses besteht in der Erhöhung des Bewusstseins der Sportgemeinschaft und der Öffentlichkeit. Die Umweltfreundlichkeit kann während der Vorbereitung, im Laufe des Rennens und als Vermächtnis nach dem Rennen in besonders ausgeprägter Form kommuniziert werden. Diese Kommunikation sollte soweit wie möglich in die allgemeine Event-Kommunikation einbezogen werden.

18.3 Maßnahmeplan

18.3.1 Die Einwirkung unseres Sports

Der Klimawechsel verursacht wärmere Winter und erschwert die Eiszerzeugung, für die mehr Energie erforderlich ist. Sobald ein Athlet beginnt, die Ausrüstung, Kleidung oder Anlagen zu benutzen, hinterlässt er „ökologische Spuren“, d.h. er beeinflusst die natürliche Umwelt. Im größeren Maßstab führen Bobbahnen zu globalen und lokalen Umweltproblemen. Der Bau und Betrieb einer Bobbahn und die Durchführung eines Events können zum Energieverbrauch, zur Luftverschmutzung, zu Emissionen von Treibhausgasen und Müll sowie zur Reduzierung der Ozonschicht, zum Verlust des Habitats und der Artenvielfalt, zur Bodenerosion und Wasserverschmutzung beitragen.

Bob- und Skeletonbahnen können die Umwelt wie folgt beeinträchtigen:

- Herausbildung unsicherer, schwindender Böden (die meisten Bahnen befinden sich in ungeschützten Gebirgsgebieten)
- Verschmutzung durch Flüssigkeitsverluste (Kältemittel, Brennstoffe, Reinigungsmittel, Lösungsmittel)
- Lärm und Lichtbelastung
- Verbrauch nicht regenerierbarer Stoffe (Brennstoffe, Metalle)
- Verbrauch von natürlichen Ressourcen (Wasser, Holz, Papier)
- Erzeugung von Treibhausgasen durch Strom- und Brennstoffverbrauch
- Reduzierung der Ozonschicht (durch Kältemittel)
- Boden- und Wasserverschmutzung durch Verwendung der Kältemittel
- Bodenerosion und –verdichtung während des Baus und durch die Zuschauer
- Papierverbrauch seitens der Medien und Funktionäre

18.3.2 Die Anlage

Bob-, Skeleton- und Rodelbahnen sind kostenaufwendige Einzweckanlagen, die Gelände beträchtlichen Ausmaßes und Baumaterialien erfordern und bei denen potentiell schädliche Kältemittel zum Einsatz gelangen können. Dennoch gibt es Wege zur Minimierung der Umwelteinwirkung.

- Planung
Die Bahnen sollten dem vorhandenen Geländeverlauf angepasst und, soweit möglich, zwecks Energieeinsparung, Ästhetik und Reduzierung des Baumaterialbedarfs teilweise unterirdisch verlaufen. Soweit machbar, sollte die Benutzung von Natureisbahnen in Betracht gezogen werden
- Kältemittel
Die Kühlsysteme müssen wohldurchdacht geplant werden, um den Austritt von Ammoniak oder synthetischen Kältemitteln in die Atmosphäre zu vermeiden. Ammoniak ist gesundheitsschädlich und synthetische Kältemittelverluste beeinträchtigen die Ozonschicht.
- Energieeffizienz
Die Bahnen sollten nur bei ausreichendem Bedarf gekühlt werden. Sonnensegel sollten die Bahn jeweils dann schützen, wenn sich daraus eine nachweisbare Energieeinsparung ergibt.
Auswirkungen auf die Umwelt
Der Bau von Bahnen kann Erdbewegungen auf den Hängen und das Abrotten von Bäumen erfordern.
Auswirkungen der Wartungsarbeiten (Lärm, Verschmutzung, Beeinträchtigung der Umweltnatur)
Durch Schilder, Catering, Transparente und provisorische Bauten erzeugter Müll

18.4 Maßnahmebereiche

Die Durchführung von Bob- und Skeletonrennen erfordert zahlreiche Maßnahmen hinsichtlich der Konzentration von Infrastrukturen und Personen. Die einzelnen Maßnahmebereiche können Umweltmaßnahmen einbeziehen.

18.4.1 Ort und Landschaft

Der Ort ist der kritische Punkt einer Anlage oder Veranstaltung. Er ist nicht nur entscheidend für die Umwelteinwirkung, sondern auch für die Zugangsmöglichkeiten, die Nähe für die Benutzer und den optischen Eindruck. Die Wahl des Ortes kann entweder den Einfluss der Anlage oder der Veranstaltung reduzieren oder verstärken. Normalerweise ist ein umweltfreundlicher Ort auch ein finanzfreundlicher Ort.

Die Wahl des Ortes erfolgt während der Planung einer neuen Anlage oder der nationalen/internationalen Meisterschaften. Im Rahmen des Entscheidungsprozesses müssen Auswahlkriterien angewandt werden.

Ziele:

- Minimierung der Umwelteinwirkung durch Wahl des am besten geeigneten Ortes
- Bewahrung und Schutz besonderer Landschaften

18.4.2 Umweltelemente, die bei der Wahl des Ortes von Sportanlagen zu berücksichtigen sind:

- Rechtliche und physische Grenzen, Privateigentum und öffentliche Dienstbarkeiten
- Gebäude, Brücken und andere Konstruktionen, einschließlich der historisch und archäologisch bedeutenden Bauten
- Straßen, Pfade und Fußwege
- Verfügbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel
- Stromleitungen, Wasser-, Kanalisations- und Gasleitungen
- Festmüll: Müllhalden, Aufbereitungsanlagen, Management und Transport

- Abwasser: Abwasserkanäle, Aufbereitungsanlagen
- Grundstücknutzung: für Wohn-, Gewerbe-, Industriezwecke oder andere anwendbare Verordnungen

18.4.3 Natürliche Ressourcen

- Schutzgebiete
- Wälder
- Wasserressourcen
- Luftqualität

18.4.4 Natürliche Elemente

- Klimabedingungen
- Lokale Morphologie

18.4.5 Wahrnehmungselemente

- Landschaften
- Besondere Elemente
- Ästhetische Werte
- Kulturelle Werte

18.4.6 Detaillierte Planung nach Wahl des Anlagenorts:

- Die Integration des Events oder der Anlage in die Landschaft planen
- Schutzmaßnahmen vorsehen
- Sanierungsmaßnahmen vorsehen
- Ausgleichsmaßnahmen vorsehen

18.5 Sportanlagen

Unsere Bahnen und zugehörigen Einrichtungen bilden den sichtbarsten Teil unserer Sportveranstaltungen oder der Organisation. Ihr Ort, Bau, ihre Materialien und Betriebsprozesse sind potentielle Quellen hoher Belästigung und Schäden. Dazu zählen Bodenvergeudung, Landschaftsschäden, hoher Energieverbrauch, Verschmutzung und Vergeudung finanzieller Mittel, falls diese Sportveranstaltungen oder –organisationen nicht in angemessener Form geplant und geleitet werden.

Unsere Ziele sind:

- Vermeidung von Anlagen und Orten, die eine nur geringe oder keine Nutzung nach dem Event ermöglichen
- Reduzierung der ortsbedingten Einwirkungen (Landschaft, Bodennutzung)
- Minimierung des Energieverbrauchs
- Reduzierung der Verschmutzung

18.5.1 Planungsphase

In erster Linie muss die Angebrachtheit des Projektes nachgewiesen werden, um unnötige oder überdimensionierte Anlagen zu vermeiden.

Bei der Detailplanung müssen Umweltkriterien in den Entscheidungsprozess einbezogen werden. Während dieser Phase ist das Projektmanagement-Team für die Erstellung eines detaillierten Projektes verantwortlich, das auf die Ermittlung und Minimierung aller voraussehbaren Einwirkungen ausgerichtet ist. Es werden Architekturstudien erstellt, Baumaterialien ausgewählt und Wartungsprozesse festgelegt. In dieser Phase kann für Sie als Veranstalter und Eventplaner die Berücksichtigung der Umwelt nützlich sein, um später Probleme auszuschließen.

- Angebrachtheit des Projekts
- Reale Notwendigkeit einer neuen Anlage
- Möglichkeit der Benutzung oder Sanierung vorhandener Anlagen
- Bemessung der Anlage

- Zukünftige Nutzung und Erfordernisse nach dem Event
- Nutzung provisorischer Konstruktionen als Hilfsanlagen, falls dafür kein zukünftiger Bedarf besteht
- Finanzierungsplan einschließlich Bau-, Wartungs- und Betriebskosten

18.5.2 Detailplanung

- Vermeidung unzulässiger Gebäude
- Berücksichtigung der Energieprobleme, speziell der Temperaturbedingungen bei der Architekturplanung, um den Energiebedarf für die Kühlung und/oder Heizung des Gebäudes zu minimieren
- Förderung umweltfreundlicher Technologien, wie Solarenergie, Wärmepumpen
- Planung eines umweltfreundlichen Betriebs
- Planung von Ausgleichs- und Sanierungsmaßnahmen, falls nötig
- Auswahl der Baumaterialien wie folgt:
- Auswahl der Materialien nach ihrer thermischen Leistung
- Bestreben nach höchstmöglichem Einsatz von rückgeführten und recyclebaren Materialien.
- Wahl von dauerhaften, leicht zu reparierenden oder auszuwechselnden Bauteilen
- Wahl unschädlicher bzw. nicht toxischer Produkte
- Wahl von Produkten, die nicht als Schadstoffmüll entsorgt werden müssen
- Verwendung von in der Region verfügbaren Materialien
- Planung der architektonischen Integration in die Landschaft

18.5.3 Bauphase

Während dieser Phase können Unfälle und Störungen auftreten (ungewollter Austritt toxischer Stoffe, stärkerer Verkehr, Bodenverdichtung oder Lärm). Die wohldurchdachte und strenge Planung der Bauphase trägt nicht nur zum Umweltschutz, sondern auch zum Schutz der Arbeiter und der Bewohner der nahe gelegenen Gebiete bei.

- Zu der Jahreszeit bauen, zu der Tiere und Menschen den geringsten Störungen ausgesetzt sind
- Lärmschutzbarrieren errichten, falls nötig
- Boden-Management planen
- Geeignete Maschinen einsetzen
- Soweit möglich, die Verwendung toxischer Stoffe vermeiden
- Die Verwaltung aller am Arbeitsort verwendeten Stoffe planen (Lagerung, Verwendung, Entsorgung und Aufbereitung)
- Die Übereinstimmung des Projekts mit den Bauplänen gewährleisten
- Umweltfreundliche Baumethoden und –materialien anwenden.

18.5.4 Betriebsphase

Die Betriebsphase ist fast immer die längste Phase der Anlagen-Lebensdauer. Die Anlage wird mit Wasser, Energie und anderen Gütern versorgt, die Ausrüstung wird gewartet und Abfall wird entsorgt. Auf der Anlage finden Trainings und Rennen statt. All diesen Tätigkeiten kann das Umweltfreundlichkeitsprinzip zugrunde gelegt werden.

- Vermeidung von Erosion durch Ausschluss instabiler Gebiete und Verstärkung kritischer Stellen
- Vermeidung des Habitats von Tieren
- Asphaltlose Straßen bauen
- Förderung des umweltfreundlichen Verhaltens der Athleten durch Information letzterer über Probleme, wie Abfallsammlung und Schutz von Fauna und Flora
- Energieeinsparung bei:
 - Heizungs-, Kühl- und Belüftungssystemen

- Beleuchtungssystemen
- Warmwassersystemen
- Ausrüstung
- Reduzierung der durch Chemikalien bewirkten Gefahren:
 - Vermeidung oder Ersatz von gefährlichen Chemikalien
 - Sorgfältige Lagerung
 - Beachtung der Gebrauchsanweisungen und der lokalen Gesundheitsschutz- und Sicherheitsverordnungen
 - Gewährleistung der umweltfreundlichen Entsorgung und Aufbereitung
 - Gewährleistung der ökologischen Planung und des umweltfreundlichen Managements der umliegenden Gebiete (Vermeidung von Pestiziden und chemischen Düngemitteln, Eingliederung verschiedener Pflanzenarten usw.)
- Reduzierung von Lärm und Störungen

18.5.5 Sportausrüstung

Die Entwicklung neuer Technologien für die Sportausrüstung hat zum Einsatz neuer Stoffe in den Produktionsprozessen geführt.

Einige dieser Stoffe sind potentiell toxisch und können während der Produktion, dem Gebrauch oder bei der Entsorgung der Ausrüstung schädlich wirken. Des weiteren ist die kürzere Lebensdauer einiger Ausrüstungsprodukte zu berücksichtigen, die noch ehe sie funktionsuntüchtig sind obsolet werden und somit mehr Abfall hervorrufen.

Die IBSF hat folgende Ziele:

- Reduzierung der durch Sportausrüstungen hervorgerufenen Verschmutzung
- Wiederverwendung und Recycling der Erzeugnisse, soweit möglich
- Förderung von umweltfreundlichen Ausrüstungen und der lokalen Produktionskenntnisse

Wir werden eng mit den Sponsoren und Lieferanten zusammenarbeiten, um zu gewährleisten, dass ihre Produkte und Dienstleistungen umweltfreundlich sind. Dies werden wir durch Festlegung eines Standard-Vertragsverhandlungsprozesses gewährleisten. Die Sponsoren und Lieferanten werden angeregt, die Umwelanforderungen zu befolgen und diesen gerecht zu werden. Sie müssen ihre Rolle im Bestreben nach einem umweltfreundlichen Sport übernehmen. Die Anforderungen an die Hersteller unserer Sportausrüstung und unsere Sponsoren umfassen die Bereitstellung von Informationen über ihre Produktionsprozesse, das Abfallentsorgungssystem, den reduzierten Gebrauch von Verpackungsmaterialien, die Wiederverwendbarkeit und Unschädlichkeit ihrer Erzeugnisse usw.

Wer werden auch die Unternehmen, die unsere Sportausrüstung herstellen, zur Erlangung der Zertifizierung nach ISO 9.000 und 14.000 für die Qualitätssicherung und das Umwelt-Management anregen.

Bezüglich der Probleme mit der Sportausrüstung haben unsere Mitgliedsverbände und Athleten die Möglichkeit, auf ihrer Ebene entsprechend vorzugehen und wir werden sie anregen:

- umweltfreundliche Produkte zu wählen (Baumwolle, Naturfasern usw.)
- den Gebrauch von lokalen, nach ökologischen Kriterien hergestellten Produkten, die Energie, Transporte und Kosten sparen und das lokale Know-how sowie die Beschäftigung anregen, anstelle von Importprodukten zu fördern
- einen Markt/Tag für Ausrüstungen zu organisieren, die nicht mehr geeignet sind oder gebraucht werden

18.5.6 Transport

Transporte sind für den Zugang zur Sportanlage erforderlich und erfolgen zum Großteil mit Privatautos. Die Verkehrsmittel bewirken zahlreiche Umweltgefahren, insbesondere die Luftverschmutzung (Treibhauseffekt, Ozonbildung am Boden) sowie die daraus folgenden Gesundheitsprobleme. Die Beschränkung der mit Privatautos zurückgelegten Strecken, Anreize zur Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel und eines sauberen Verkehrs sowie eine wohldurchdachte Verkehrsplanung können in

beträchtlichem Maße zur Minimierung der Luftverschmutzung, von Lärm und Störungen in sensiblen Gebirgsgebieten sowie des Ausmaßes der Landnutzung beitragen.

Die IBSF stellt sich das Ziel,

- den Verkehr zu minimieren
- die Benutzung kollektiver und/oder öffentlicher Verkehrsmittel zu fördern
- einen umweltfreundlichen Verkehr anzuregen

Dies kann wie folgt erzielt werden:

- Wahl spezifischer Verkehrssysteme zur Minimierung des Energieverbrauchs und Reduzierung der Verschmutzung
- Förderung öffentlicher Verkehrssysteme anstelle des Privatverkehrs
- Bereitstellung von Eintrittskarten zur Veranstaltung, die die Inhaber zum kostenlosen Transport mit öffentlichen Verkehrsmitteln berechtigen
- Erreichbarkeit der Bahnen zu Fuß, soweit möglich
- Anregung kollektiver Verkehrsmittel für Fahrten zu Meetings und Events
- Organisation des kollektiven Transports, falls dieser per Fahrzeug erforderlich ist

18.5.7 Energie

Der Großteil der weltweit verwendeten Energie ist momentan nicht nachhaltiger Art. Sie wird meistens aus nicht erneuerbaren Quellen, wie fossilen Brennstoffen, erzeugt, die starke Verschmutzung bewirken und am stärksten zur globalen Erwärmung und lokalen Luftverschmutzung beitragen. Viele Energieerzeugungsformen, wie Kernkraftwerke oder die Verbrennung fossiler Brennstoffe bergen Gesundheitsrisiken für den Menschen oder Umweltgefahren in sich. Bei Sportveranstaltungen wird Energie für die Erzeugung von Verbrauchsgütern, zur Durchführung des Events und für die zugehörigen Anlagen, für den Transport des Publikums und der Produkte zur Veranstaltung benötigt. Wie bei anderen menschlichen Tätigkeiten wird die genutzte Energie zum Großteil aus nicht erneuerbaren Quellen erzeugt.

Die IBSF stellt sich das Ziel:

- den Energieverbrauch zu reduzieren
- erneuerbare Energiequellen und neue Technologien zu fördern
- Ausrüstungen und Anlagen mit geringerem Energiebedarf zu fördern

Dies kann wie folgt erzielt werden:

- Förderung des Bewusstseins durch Erziehung auf allen Ebenen
- „Energiedenken“, nicht nur auf die Anlagen bezogen, sondern auch durch Handlungen wie das Ausschalten von elektrischen Geräten, wenn sie nicht benutzt werden
- Kontrolle der Beleuchtung und Minimierung der Anlagenbeleuchtung
- Dämmung der Bahnen, Gebäude und Hilfseinrichtungen zur Vermeidung von Kälte- oder Wärmeverlusten, je nach Situation
- Suche nach Alternativenergiequellen; Versuch, Solarenergie für die Warmwasser- oder Stromerzeugung oder für beides zu nutzen; falls vorhanden, kleine Wasserkraftanlagen nutzen.
- Förderung von Energiesparmaßnahmen durch entsprechende Wahl der Ausrüstung und Materialien
- Durchführung von Meetings mit den lokalen Energieversorgungsunternehmen, um Ratschläge für zukünftige Energiesparmaßnahmen zu erhalten.

18.5.8 Unterkunft und Verpflegung

Unsere Events, d.h. Meisterschaften oder lokale Wettkämpfe sind Anziehungspunkt für zahlreiche Personen, d.h. Athleten, Trainer, Veranstalter, Journalisten, Personal, Sponsoren, Zuschauer, die Verpflegung und Unterkunft für mehrere Tage erfordern

Die IBSF stellt sich folgende Ziele:

- Minimierung der Abfälle

- Vermeidung unnötiger Konstruktionen

Dies kann wie folgt erzielt werden:

- Einhaltung der hygienischen Bedingungen
- Reduzierung der Verpackungen
- Recycling von Gebrauchsgütern
- Nutzung vorhandener Einrichtungen (zum Kochen und Waschen)
- Soweit möglich, Ersatz von Einweggeschirr mit wiederverwendbarem Geschirr
- Provisorische Anlagen und Hotels errichten, falls kein garantierter Bedarf dafür nach dem Event besteht.

18.5.9 Wasserversorgung und sanitäre Anlagen

Frischwasserquellen erschöpfen sich und sind Bestandteil eines geschlossenen Systems. Die Wasserversorgung ist von vollen Flüssen, Seen und zugänglichen Grundwasserbecken und dem Bedarf an Trinkwasser und Bewässerung sowie – in zunehmendem Maße – vom Strombedarf für unsere Industrieunternehmen abhängig. In den meisten Gebieten der Welt sind Frischwasserquellen stark belastet. Industrieabfälle, Abwasser und Agrarabflüsse überlasten die Flüsse und Seen mit Chemikalien, Abfällen und Düngemitteln, die zur Verseuchung des Wassers führen. Für das Betreiben unserer Sports wird Wasser für den Bahnbau, die Bahnwartung, als Trink- und Waschwasser und für die Wartung benötigt. Wasser ist ein Bestandteil unserer Sportanlagen.

Die IBSF stellt sich folgende Ziele:

- Befriedigung der Erfordernisse des Sportevents ohne Gefährdung der Wasserversorgung des jeweiligen Gebiets
- Schutz von Wasserquellen
- Aufbereitung des Abwassers

Dies kann wie folgt erzielt werden:

- Gewährleistung einer guten Qualität des für die Bahn bereitgestellten Wassers; andernfalls Ergreifen von Klärmaßnahmen:
 - Filtern des Wassers
 - Abkochen des Wassers für die Dauer von mindestens fünf Minuten
 - Verwendung von Jod (zwei Tropfen pro Liter) oder Tabletten; Verwendung von Chlor falls dies unerlässlich ist
- Effiziente Nutzung des Wassers; Schließen des Wasserhahns, wenn das Wasser nicht benötigt wird, ist die einfachste und effektivste Wassersparmaßnahme sowohl beim Händewaschen, Zahnputzen als auch beim Rasieren. Den Wasserhahn nur dann aufdrehen, wenn das Wasser benötigt wird.
- Reduzierung des Wassers, das zur Wartung der Bahn benötigt wird, d.h. des Sprengwassers.
- Förderung eines umweltfreundlichen, nachhaltigen Wasser-Management-Plans, der folgendes einschließt:
 - Wassererhaltungs- und -recycling-Maßnahmen
 - Recycling von aufbereitetem Regenwasser und Abwasser
 - Landschaftsdesign, das den Wasserbedarf reduziert
 - Planung von Gebäuden und Infrastrukturen für das Sammeln von Abwasser zum Recyceln
- Abwasser-Management
 - Gewährleistung der Aufbereitung des gesamten Abwassers
 - Prüfung der Qualität des aufbereiteten Abwassers
 - Falls keine Abwasser-Aufbereitungsanlage in Ihrem Gebiet vorhanden ist, errichten Sie ihr eigenes Sanitärsystem (dies ist zu geringen Kosten möglich)
 - Wiederverwendung von aufbereitetem Wasser für die Bewässerung der Felder, Sanitäreinrichtungen usw.

- Überwachung zur Feststellung von toxischen Stoffen, die in ihrer Anlage verbleiben könnten.

18.5.10 Abfallentsorgung

Unsere Anlagen und Events können beträchtliche Mengen von Abfällen hervorrufen, von denen einige mehr als Schmutz oder kleine Störungen hervorrufen, während andere schädlich sind und die Umwelt und Gesundheit der Menschen dauerhaft beeinflussen können.

Abfall ist unvermeidbar, aber ein wohldurchdachtes Management gewährleistet die Minimierung der Abfallmengen.

Die IBSF stellt sich das Ziel:

- Die Menge der zu entsorgenden und aufzubereitenden Abfälle zu minimieren
- Die durch Müll verursachte Verschmutzung zu minimieren.

Dies kann wie folgt erreicht werden:

- Reduzierung der Menge der gebrauchten Materialien
- Vermeidung unnötiger Verpackungen durch Verhandlungen mit Ihren Lieferanten
- Gebrauch von möglichst wenigen Einwegprodukten während Ihrer Veranstaltungen
- Sorgfältige Auswahl der zu benutzenden Güter und Materialien, insbesondere:
 - Vermeidung von Gütern, die Schadstoffe enthalten
 - Wahl von wiederverwendbaren oder recyclebaren Produkten
 - Wahl von Gütern, deren Abfall auf geeignete Weise in den Aufbereitungsanlagen behandelt werden kann, die sich in Ihrem Gebiet befinden
- Einführung der getrennten Abfallsammlung (mit ausreichenden, getrennten Mülltonnen)
- Weiterleitung der Materialien zu den Recycling-Märkten
- Trennung der schädlichen Abfälle von den Haushaltabfällen
- Korrekte Aufbereitung aller Abfälle
- Falls nötig, Realisierung eines Abfallentsorgungsplans

18.6 Massensportveranstaltungen: Spezifische Empfehlungen

Massensportveranstaltungen sind Anziehungspunkt für eine Vielzahl von Personen und erfordern große Mengen von Gütern. Die zeitliche und örtliche Konzentration von Personen verkörpert eine potentielle Umweltgefahr. Es müssen daher einige Maßnahme zu Beschränkung der Auswirkungen getroffen werden.

18.6.1 Sportanlagen

- Benutzung provisorischer Konstruktionen für Einrichtungen, die nicht langfristig benötigt werden, wie Zuschauertribünen; Anregung zwecks Verbesserung der vorhandenen Einrichtungen
- Nutzung provisorischer und modularer Ausrüstungen, die leicht umgebaut und wiederverwendet werden können
- Gewährleistung der Wiederherstellung provisorischer Konstruktionen und Anregung der Sanierung von beschädigten Anlagen

18.6.2 Verkehr und Luftqualität

- Umsetzung von Verkehrsstrategien zur Sicherung des effizienten Personenverkehrs (Athleten, Ausrüstung, Trainer, Journalisten, Funktionäre und Zuschauer)
- Erstellung eines Verkehrskonzepts, das Fußgängerverkehr und öffentliche Verkehrsmittel fördert
- Erstellung eines Luftqualitätsplans für das Gebiet
- Überwachung der Emissionen
- Regen Sie die schlimmsten Luftverschmutzer, einschließlich der öffentlichen Dienstleistungsbetriebe, dazu an, permanente Maßnahmen zur
 - Reduzierung der Emissionen vor der Veranstaltung zu treffen,

- Energie-Management-Strategien zu erarbeiten,
- Regen Sie die Verkehrsmittelbetreiber an, Maßnahmen zur Reduzierung der Emissionen zu treffen
- Zusammenarbeit mit den Gemeindefunktionären zur Verkehrsminderung

18.6.3 Energie

- Festlegung eines Energie-Management-Plans für das Gebiet unter Berücksichtigung des Verkehrssystems und der Bahnanlagen

18.6.4 Abfallentsorgung

- Die Bahnen, auf denen die Rennen stattfinden, sind in der Lage, der Veranstaltung angemessene Abfallentsorgungsprozeduren im gesamten Gebiet mit Methoden anzuwenden, die wiederum für die zukünftige Organisation nutzbar sein können; es wird empfohlen:
 - die Menge der benutzten Materialien zu reduzieren,
 - Umwelanforderungen für die Lieferanten und Sponsoren der Veranstaltung festzulegen,
 - recyclebare Materialien durch den Abfallverursacher trennen zu lassen
- Getrennte Abfallsammlung
 - Trennung von Haushalt- und Produktionsabfällen an der Quelle
 - Weiterleitung der Materialien an Recycling-Märkte
 - Sichere und kostensparende Behandlung aller Abfälle
 - Umsetzung einer Gesamtstrategie für das Materialhandling und die Abfallentsorgung
 - Verstärkung der Kommunikation mit den Bildungseinrichtungen
 - Wahl der Produkte nach dem Preis-/Leistungsverhältnis bezogen auf die gesamte Lebensdauer

18.6.5 Die Umweltbotschaft an die Öffentlichkeit

Internes Umweltbewusstsein: alle Mitglieder der Organisation, Manager und Freiwillige usw. sollten über die allseitige Tragweite ihrer Pflichten informiert werden.

Externes Umweltbewusstsein: Die Bevölkerung des Gebiets muss die festgelegte Umweltpolitik und deren Ziele verstehen. Bildung und Kommunikation sind von wesentlicher Bedeutung für den Erfolg der nachhaltigen Entwicklung.

18.6.6 Finanzen

Umweltkosten müssen von vornherein in das Budget einbezogen werden.