

Deutsche Trialsport Gemeinschaft e. V. (D.T.S.G.) Sitz Uelzen

Rahmenausschreibung und Austragungsbedingungen für Oldtimer und Classic Trial 2007

1. Grundlage der Veranstaltung

Die Veranstaltung ist ein Wettbewerb für Solo- Motorräder, gemäß der Rahmenausschreibung und Austragungsbedingungen des Pre 65 Deutschland- Cup und des Twinshocker Deutschland- Cup.

Bestandteil der Rahmenausschreibung ist:

- Das Motorradsportgesetz des DMSB
- Die jeweilige Ausschreibung des Veranstalters und evtl. noch zu erlassende Ausführungsbestimmungen (z. B. aus Fahrerbesprechungen)
- Behördliche Auflagen

Zu verbindlichen Auskünften über die Veranstaltung ist nur der Fahrtleiter berechtigt.

2. Teilnehmer

Zugelassen sind Fahrer mit und ohne Lizenz des DMSB.

Fahrer mit einer internationalen Lizenz im Alter unter 40 Jahren sind nicht startberechtigt.

Jugendliche Fahrer bis 14 Jahre mit Monoshock- Motorräder, in Begleitung von aktiv am D- Cup teilnehmenden verwandten Erwachsenen, können außer Wertung teilnehmen. Nenngeldvorschlag: 5€.

3. Nenngeld

Das Nenngeld ist Reuegeld und ist am Start zu zahlen. Die Höhe des Nenngeldes wird vom Veranstalter festgelegt, sollte aber möglichst 15 € nicht überschreiten. (Ausnahme siehe Pt. 2)

Der Veranstalter führt je Starter 2,5 € an die Kasse der DTSG ab. **Sparkasse Ülzen, Konto Nr. 28001154, BLZ 25850110, Stichwort D- Cup 200...**

Nennungen sind möglichst mit dem von den Veranstaltern ausgegebenen Formular zu tätigen.

Die Nennung muss vom Fahrer/in unterschrieben sein und die Klassenwahl, das Alter des Fahrers/in, Angaben zum Motorrad und die vollständige Adresse mit Tel. Nr., Fax Nr. und evtl. e-mail Anschrift enthalten.

Mit der Abgabe der Nennung unterwerfen sich die Fahrer/in den Bedingungen dieser Ausschreibung.

4. Zugelassene Trialmotorräder und Bauvorschriften

Bei Veranstaltungen auf Privatgelände ist keine behördliche Zulassung der Motorräder für den Straßenverkehr erforderlich. Der Veranstalter schließt eine Veranstalterhaftpflicht- Versicherung ab.

4.1 Für Motorräder bis Baujahr 1965 (pre 65) gelten folgende Vorschriften.

- Das Motorrad sollte dem damaligen Zeitalter entsprechend hergerichtet sein. Bauteile, die vor 1965 nicht üblich und nicht möglich waren, sollen nicht verwendet werden.
- Motorräder, die vor 1965 auf den Markt kamen und später weitergebaut wurden, gelten als baugleich und sind zugelassen.
- Untersagt sind Scheibenbremsen, Tanks und Kotflügel aus Kunststoff, sofern diese zum damaligen Zeitpunkt nicht zum Motorrad gehörten. Der weiteren Altersregel unterstellt sind Rahmen, Vordergabel, Motor, Getriebe und Radnaben und die äußere Form der Auspuffanlage. Moderne Gabeln mit vorversetzten Achsaufnahmen sind nicht zulässig. Original Gabeln mit vorversetzter Achse sind zulässig.
- Eigene Elemente dürfen entsprechend Punkt 4a hergestellt werden.

4.2 Begriffsbestimmung pre unit

Bei Viertakt pre unit Motorrädern besteht der Motor und das Getriebe aus zwei getrennten Einheiten mit jeweils einer eigenen Ölfüllung. Probesthalber ab 2003 gilt: die Mehrheit der anwesenden pre Unit Fahrer entscheidet im Entscheidungsfall darüber, ob auch andere Motorräder (Exoten, schwere und seltene Exemplare) in die pre Unit Klasse aufgenommen werden.

4.3 Twinshocker

Twinshocker sind Motorräder ab Baujahr 1966. Fahrzeuge mit einem Monoshock- Federbein zum Hinterrad sind nicht startberechtigt. Das Motorrad muss 2 Federbeine jeweils 1 links und rechts des Hinterrades aufweisen, die sich an den Schwingenholmen und zum Rahmenheck abstützen. Scheibenbremsen und Wasserkühlung sind generell verboten, ebenso umgebaute Monoshock- Motorräder.

4.4 Monoshocker

Siehe Ausnahme Pt. 2

4.5 Ergänzung

Alle Motorräder müssen einen gut zugänglichen, funktionsfähigen Killswitch oder Dekompressor am Lenker haben. Eine Kettenabdeckung vorn und hinten muss ein unabsichtliches eingreifen in den Kettentrieb verhindern.

5 Klasseneinteilung und Kennzeichnung der Motorräder

5.1 Klassen für die Tageswertung

Klasse 1	Experten	Classic	gelbe Spur
Klasse 2	Spezialisten	Classic	weiße Spur
Klasse 3	Fortgeschrittene	Classic	rote Spur
Klasse 4	Historic	Classic	grüne Spur
Klasse 5	Experten	Twinshocker	gelbe Spur
Klasse 6	Spezialisten	Twinshocker	weiße Spur
Klasse 7	Fortgeschrittene	Twinshocker	rote Spur
Klasse 8	Anfänger	Twinshocker	grüne Spur

5.2 Motorradkategorien für die Deutschland- Cup Endwertung

Motorradkategorie	A	Viertakt pre unit	Start Nr.	101 – 199
Motorradkategorie	B	Viertakt unit	Start Nr.	201 – 299
Motorradkategorie	C	Zweitakter	Start Nr.	301 – 399
Motorradkategorie	D	Twinshocker	Start Nr.	401 -

5.3 Kennzeichnung der Motorräder

An den Motorrädern ist **vorn an den Gabelholmen ein farbiges Startnummernschild, entsprechend der gewählten Spur, und mit deutlicher Start Nr.,entsprechend der Motorradkategorie**, anzubringen. Das hintere Schutzblech ist mit der Spurenfarbe ca. 10x10 cm zu kennzeichnen.

Motorräder ohne diese klare Kennzeichnung werden nicht zugelassen.

6. Wertung

6.1 Tageswertung

Die Tageswertung erfolgt innerhalb der Klassen 1 bis 4 und 5 bis 8.

Der Fahrer mit der geringsten Strafpunktzahl ist Sieger seiner Klasse bei der Tageswertung.

Bei Punktgleichheit entscheidet die größere Zahl von 0 Sektionen, dann die 1er, dann die 2er usw. Ist auch so keine Entscheidung möglich, entscheidet die bessere letzte Sektion, dann die Vorletzte usw.

Gibt es auch so keinen Sieger, erhalten alle Fahrer die gleiche Punktzahl für die Endwertung des D- Cup. (D. h. es können, wenn erforderlich, mehrmals z. B. 30 Wertungspunkte vergeben werden. Der Nachfolgende erhält dann z. B. nur 23 oder 21 Wertungspunkte.)

(Für die Tageswertung kann der Veranstalter ein Stechen seiner Wahl ansetzen. Er kann sich dabei von den Spurenbäckern beraten lassen).

6.2 D- Cup Endwertung

Die Endwertung für den D- Cup erfolgt in den Motorradkategorien A, B, C, und D über alle Klassen abwärts.

Der Plazierte einer Motorradkategorie A, B, C oder D aus der höchsten Klasse erhält die meisten Wertungspunkte. Die nachfolgend Plazierten der jeweiligen Motorradkategorie erhalten Wertungspunkte wie nachfolgend beschrieben:

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	Platz
30	27	25	23	21	20	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	Punkte

Jeder weitere Fahrer in Wertung erhält 1 Wertungspunkt.

Bei Punktgleichheit in der Endwertung entscheidet der bessere letzte Lauf.

6.3 Titelvergabe und Streichergebnisse

Bis 8 Läufe 1, bis 10 Läufe 2 und über 10 Läufe gibt es 3 Streichergebnisse.

Für die Endwertung zum D- Cup müssen mehr als die Hälfte der ausgeschriebenen Läufe in Wertung gefahren sein. (Aufgerundet auf volle Wertungsläufe)

(bei 8 und 9 Läufen =5, bei 10 und 11 Läufen = 6, bei 12 und 13 Läufen = 7 usw.)

7. Spurenwahl

Jeder Fahrer kann sich bei seiner Teilnahme die ihm entsprechende **Spurenklasse frei aussuchen**. Die Spur kann für die Tageswertung jeweils neu bestimmt werden. Spätestens nach Befahren der 1. Sektion kann die Tagesspur nicht mehr gewechselt werden.

Pre Unit Fahrer werden ab 2003 **nur in den Klassen 2, 3 und 4** (grün, rot und weiß) für die D- Cup Wertung gewertet. Pre Unit Fahrer in der Klasse 1 (gelb) fahren nur in der Tageswertung.

8. Fahrzeit

Der Veranstalter kann eine Gesamtfahrzeit festlegen, die von allen Teilnehmern eingehalten werden muß ! Wer die Sollfahrzeit überschreitet, erhält je angefangene 10 Minuten 5 Strafpunkte.

9. Abnahme

Bei der techn. Abnahme muss jeder Fahrer persönlich zugegen sein. Die Abnahme beginnt spätestens 30 Minuten vor dem Start des 1. Fahrers. Jedes Motorrad muss in techn. gutem, gereinigtem Zustand vorgeführt werden. Wenn erforderlich, ist eine Geräuschkontrolle möglich.

10. Park Ferme

Der Aufbau eines Park Ferme liegt im Ermessen des Veranstalters.

11. Training

Das Trainieren oder Befahren einer Sektion vor dem Wettbewerb ist untersagt. Bei sonstigem Trainieren oder Fahren im Fahrerlager ist ein Helm zu tragen.

12. Start

Die Motorräder dürfen erst am Start in Gang gesetzt werden. Bei der Fahrerbesprechung wird bekannt gegeben, an welcher Sektion gestartet wird.

13. Strecke

Die Strecke ist mit Richtungspfeilen markiert. Verlassen der Strecke zieht den Wertungsausschluss nach sich, es sei denn, der Fahrer kehrt an die Stelle zurück, wo er die Strecke verlassen hat. Die Sektionen sind der Reihenfolge nach zu durchfahren.

Ausnahme: Der Fahrtleiter lässt in der Fahrerbesprechung eine andere Reihenfolge zu.

14. Trialprüfungen

Die Sektionen sind entspr. den Anforderungen der Motorräder vor 1965 (pre 65) zu gestalten !

Die Sektionen sind von den Fahrern einzeln zu durchfahren. Eine Sektion darf nicht länger als 60 m sein. Der Anfang und das Ende ist mit einer Tafel 50 x 50 cm mit einem A bzw. E zu kennzeichnen. Die Mindestbreite einer Sektion beträgt 1,20 m und ist mit einer künstlichen oder natürlichen Begrenzung versehen.

Innerhalb der Sektionen werden mit farbigen Pfeilen, entspr. der Klassen, die Spuren markiert. **Die Fahrer dürfen nur ihre Spuren fahren. Bei Befahren einer anderen Spur, vor oder rückwärts, erhält der Fahrer 5 Strafpunkte.**

Fahrer, die eine Sektion mutwillig verändern, erhalten ebenfalls 5 Strafpunkte. Das Gleiche gilt auch bei unsportlichem Verhalten gegenüber einem Punktrichter oder Offiziellen !

15. Sektionswertung

Fehlerfreies Durchfahren einer Sektion	0 Punkte
Einmalige Bodenberührung mit dem Fuß	1 Punkt
Zweimalige Bodenberührung mit dem Fuß	2 Punkte
Drei und mehrmalige Bodenberührung m. d. Fuß	3 Punkte
Deutlicher Stillstand mit gleichzeitiger Bodenberührung, Sturz, Absitzen, über die Seitenbegrenzung fahren, fremde Hilfe beanspruchen, Beschädigung der Seitenbegrenzung incl. Pfosten und Richtungspfeilen,	
Hüpfen auf der Stelle zur Kurskorrektur	5 Punkte
Auslassen einer Sektion	10 Punkte

Bei der Vergabe der Strafpunkte wird im Zweifelsfall immer für den Fahrer entschieden. Die vom Punktrichter getroffenen Entscheidungen sind **endgültig**.

16. Fahrdisziplin

Bei Unfällen, Verletzungen und Gefahr von Menschenleben muß Hilfe geleistet werden.

Anordnungen der Fahrtleitung sowie der kenntlich gemachten Sportwarte ist Folge zu leisten.

Vor dem Start macht der Fahrtleiter eine Fahrerbesprechung. Die dabei gemachten Ausführungsbestimmungen sind Bestandteil der Ausschreibung.

17. Spurenobmänner

Die von der DTSG gewählten **Spurenobmänner sind gegenüber dem Veranstalter (Fahrtleiter) weisungsbefugt**. Eine abgenommene Sektion darf ohne deren Zustimmung nicht mehr verändert werden. Bei nachträglichen Veränderungen wird die Sektion neutralisiert.

Die Spurenablese, zusammen mit dem Fahrtleiter, erfolgt 2 Stunden vor Start der Veranstaltung.

18. Helmpflicht

Aus versicherungsrechtlichen Gründen besteht Helmpflicht ! Alle Helme müssen der ECE Motorrad- Norm entsprechen. Ohne gültigen Helm ist ein Start nicht möglich.

19. Reparaturen und Tanken

Reparaturen und Tanken ist nur an den vom Veranstalter bezeichneten Plätzen erlaubt.

Gegen Bodenverschmutzungen sind vom Fahrer Vorkehrungen zu treffen. Ölende Motorräder, oder solche mit defektem Auspuff, sind sofort aus dem Wettbewerb zu nehmen.

20. Preise

Innerhalb jeder Klasse sollten ca. 30% der Starter **Ehrenpreise** erhalten. Es ist auch möglich, an alle Fahrer Erinnerungen zu vergeben und nur der Erstplatzierte jeder Klasse erhält einen Ehrenpreis (Pokal). Der Veranstalter legt die Ehrenpreise fest.

21. Versicherung

Der Veranstalter schließt über seinen Dachverband eine Veranstalterversicherung, wie es vom DMSB oder dem Dachverband gefordert wird, ab.

Alle Teilnehmer fahren auf eigene Gefahr. Durch die Abgabe der unterschriebenen Nennung verzichten sie auf ein Vorgehen gegen den Veranstalter, Grundstückseigentümer und alle Personen, die mit der Veranstaltung zu tun haben.

22. Austragungsbedingungen

Die Trial- Veranstaltung für einen Deutschland- Cup Lauf darf mit keinem modernen Trial zusammengelegt werden. Es sind je Veranstaltung mind. 30 Sektionen zu befahren. (Ausnahme: z. B. außergewöhnliche Witterungsbeeinflussung)

Vor der Veranstaltung erhält der **1. Vorsitzende der DTSG Klaus Siemon und der Schriftführer der DTSG Fritz Dringelstein** je eine Ausschreibung.

Spätestens innerhalb von 3 Tagen nach der Veranstaltung ist von dem Veranstalter je eine Ergebnisliste mit Angabe der Startnummern und Platzierung an die obigen Personen zu schicken bzw nach der Veranstaltung zu übergeben.

Bei den Veranstaltungen ist für ausreichenden Sanitätsschutz zu sorgen.

23. Vergabe der Startnummern

Die ersten 15 Fahrer jeder Motorradkategorie erhalten Startnummer nach der Platzierung des Vorjahres. (der 1. einer Motorradkategorie erhält z. B. die 101, 201, 301 bzw. 401) Die sonstigen Startnummern können vorab bei dem Schriftführer der DTSG erfragt werden, bzw. werden jeweils bei den Veranstaltung vergeben und laufend ergänzt. Jeder Veranstalter erhält rechtzeitig vor seiner Veranstaltung die aktuelle Startnummernliste mit bereits vergebenen Nummern vom Schriftführer der DTSG. Die ergänzte Liste ist zusammen mit der offiziellen Ergebnisliste innerhalb von spätestens 3 Tagen an den Schriftführer der DTSG zurückzuschicken bzw. nach der Veranstaltung zu übergeben.

(Eine Beschreibung dieser Liste mit vereinsinternen Daten ist untersagt)

24. Verantwortliche Personen für den D- Cup 2007

1. Vorsitzender und
Sportbeauftragter der DTSG

Klaus Siemon
Mühlenfeldstr.24,
34327 Körle
Tel. 05665/1686
Fax. 05665/408129
e-mail: k.siemon@t-online.de

2. Vorsitzender der DTSG

Günter Waldi
Oberdorfstr. 60
69168 Wiesloch 5
Tel. 06222/73840
Fax: 06222/773512

Schrift.- und
Geschäftsführer der DTSG

Fritz Dringelstein
Auf Schulhöhe 4
55776 Reichenbach
Tel. 06783/7347
e-mail: fdringelstein@t-online.de

Kassenwart der DTSG

Johannes Salch,
Kissingerstr. 25
97762 Hammelburg
Tel. 09732/3930
Fax. 09732/7830306
e-mail: abc@salchs.de

Zur Unterstützung des Sportbeauftragten wurden die Spurenobleute

Klaus Stauffenberg, Marion Schmallenbach, Pit Demmer, Bernd Rothenpieler, Horst Finger und Werner Siebenhaar in der Fahrerversammlung 2006 gewählt. **Klaus Stauffenberg wurde als Obmann der Spurenobleute gewählt.** Er legt fest, wer jeweils am Samstag und Sonntag die Sektionen abnimmt. Mehr als drei, höchstens vier Spurenobleute sollten bei der Abnahme nicht anwesend sein.

Die Spurenobleute sind nicht für eine bestimmte Spur zuständig. Sie sollen den Veranstalter beraten, auf die richtige Ausschilderung achten und bei Fahrergefährdung ändernd in die Sektionsgestaltung eingreifen. Sie nehmen die Sektionen vor der Veranstaltung zusammen mit dem Fahrtleiter ab. Eine Begleitung der Abnahme durch andere Fahrer ist nicht zulässig.

Die Vergabe der Wertungsläufe werden von dem Vorsitzenden und Sportbeauftragtem der DTSG festgelegt.

25. Allgemeines

Die DTSG behält sich vor, noch ergänzende Bestimmungen zu erlassen. Alle Fahrer, welche die Mindestanzahl der Wertungsläufe erfolgreich absolviert haben, kommen in die Endwertung und erhalten bei der Abschlussfeier einen Ehrenpreis.

Die Abschlussfeier ist Bestandteil der Gesamtveranstaltung. Abwesende Fahrer, ohne wichtigen Grund, haben keinen Anspruch auf eine Ehrung und verlieren ihren Ehrenpreis.

Körle im November 2006

Verfasst von:

Klaus Siemon, 1. Vorsitzender und Sportbeauftragter der DTSG

Anerkannt von:

Günter Waldi, 2. Vorsitzender der DTSG

Johannes Salch, Kassenwart der DTSG

Fritz Dringelstein, Schrift.- und Geschäftsführer der DTSG