

www.dmsb.de

HANDBUCH **2023**

MOTORRADSPORT

DMSB



Unser Anspruch: **alles sicher** vom Start weg

DEKRA Hauptuntersuchung

Stoppen, Sicherheit checken, Gas geben – Ihr Partner für Sicherheit rund um Ihr Fahrzeug. Bei der Hauptuntersuchung genauso wie bei Gutachten und Bewertung und vielen anderen Services. Unsere Experten sind für Sie da! Bundesweit in Ihrer Nähe.

Hotline 0800.333 333 3 oder direkt unter: **dekra.de/hu-standorte**



Online-Termin
buchen oder ohne
Termin direkt zu uns

Handbuch MOTORRADSPORT 2023 – Allgemeiner Teil

INHALT

ALLGEMEINER TEIL

Impressum	Allg. Teil Seite 3
Leitbild des DMSB	Allg. Teil Seite 4
Der DMSB/Das Aufgabenspektrum	Allg. Teil Seite 5
Der DMSB auf einen Blick	Allg. Teil Seite 6
Ehrenpräsidenten des DMSB/ Träger der DMSB-Ehrennadel	Allg. Teil Seite 7
DMSB-Präsidium	Allg. Teil Seite 8
DMSB-Geschäftsstelle	Allg. Teil Seite 9
Ihre Ansprechpartner im DMSB	Allg. Teil Seite 10
Kommissionen	Allg. Teil Seite 11
Arbeitsgruppen	Allg. Teil Seite 12
DMSB-Verbandsgerichte/ ständiges Schiedsgericht	Allg. Teil Seite 13
DMSB-Mitglieder	Allg. Teil Seite 14
Vertreter des DMSB in den FIA-, FIM- und FIM Europe-Gremien	Allg. Teil Seite 16
Die Sportabteilungen der Mitgliedsvereine	Allg. Teil Seite 18
dmsj – deutsche motor sport jugend	Allg. Teil Seite 21
dmsj-Prädikate	Allg. Teil Seite 22
DMSB Academy	Allg. Teil Seite 23
Verleihung des Großen OMK-Pokals/DMSB-Pokals	Allg. Teil Seite 24
Verleihung des DMSB- Umweltpreises und des DMSB-Ehrenpreises	Allg. Teil Seite 25
Satzung des DMSB	Allg. Teil Seite 26
Rechts- und Verfahrensordnung (RuVO)	Allg. Teil Seite 40
Jugendordnung der dmsj	Allg. Teil Seite 58
DMSB-Anti-Doping Code	Allg. Teil Seite 62
DMSB-Anti-Alkohol- Bestimmungen	Allg. Teil Seite 129
DMSB-Ethikkodex	Allg. Teil Seite 135
Die DMSB-Logofamilie	Allg. Teil Seite 137

ROTER TEIL

Deutsches Motorradsport- Gesetz (DMSG) des DMSB	Roter Teil Seite 2
DMSB-Motorradsport- Lizenzbestimmungen	Roter Teil Seite 42
Voraussetzungen für den Start bei internationalen oder Europa-offenen Wettbewerben	Roter Teil Seite 69
DMSB-Motorradsport-Prädikate	Roter Teil Seite 71
Allgemeine Prädikatsbestimmungen	Roter Teil Seite 73
Straßensport IDM - Internationale Deutsche Motorradmeisterschaft	Roter Teil Seite 78
IDM – Internationale Deutsche Markenmeisterschaft	Roter Teil Seite 79
Deutsche Langstrecken Meisterschaft (DLM)/ DMSB Langstrecken-Cup (DLC)	Roter Teil Seite 81
Deutsche Historische Motorrad-Meisterschaft (DHM)	Roter Teil Seite 87
SuperMoto DMSB-SuperMoto- Prädikatsbestimmungen	Roter Teil Seite 91
Motocross DMSB-Motorcross- Prädikatsbestimmungen	Roter Teil Seite 94
Trial DMSB-Trial- Prädikatsbestimmungen	Roter Teil Seite 100
DMSB-Hallen-Trial-Pokal	Roter Teil Seite 104
Enduro DMSB-Enduro- Prädikatsbestimmungen	Roter Teil Seite 107
Bahnsport Deutsche Speedway- Meisterschaft (DSP)	Roter Teil Seite 115
DMSB-Speedway- U21-Meisterschaft	Roter Teil Seite 116
Deutsche Speedway- Mannschaftsmeisterschaft	Roter Teil Seite 117
DMSB-Ice- Speedway-Meisterschaft	Roter Teil Seite 121

DMSB-Speedway-Paar-Cup (SPC) Roter Teil Seite 122

Deutsche Langbahn-Meisterschaft Solo (LBM) Roter Teil Seite 123

DMSB-Langbahn-Meisterschaft Seitenwagen Roter Teil Seite 125

DMSB-Langbahn-Pokal Solo Roter Teil Seite 126

DMSB-Langbahn-Pokal Seitenwagen Roter Teil Seite 127

Motoball
Deutsche Motoball-Meisterschaft (DMM) Roter Teil Seite 128

GRÜNER TEIL

DMSB-Bestimmungen für das Rettungswesen im Motorradsport (BRM) Grüner Teil Seite 2

DMSB-Straßensport-Reglement Grüner Teil Seite 11

DMSB-Straßensport-Klassik-Reglement Grüner Teil Seite 21

DMSB-Straßensport-Historik-Reglement Grüner Teil Seite 23

DMSB-Berg-Reglement Grüner Teil Seite 27

DMSB-Minimoto-Reglement Grüner Teil Seite 28

DMSB-Motocross-Reglement Grüner Teil Seite 34

DMSB-Freestyle-Motocross-Reglement Grüner Teil Seite 44

DMSB-Stadioncross und Hallencross (Supercross)-Reglement Grüner Teil Seite 53

DMSB-SuperMoto-Reglement Grüner Teil Seite 58

DMSB-Trial-Reglement Grüner Teil Seite 64

DMSB-Enduro-Reglement Grüner Teil Seite 73

DMSB-Bahnsport-Reglement Grüner Teil Seite 95

DMSB-Motoball-Reglement Grüner Teil Seite 106

DMSB-E-Bike-Enduro-Reglement Grüner Teil Seite 117

DMSB-EX-Bike-Reglement Grüner Teil Seite 122

BLAUER TEIL

Kraftstoffbestimmungen der FIM Blauer Teil Seite 2

Abbildungen zu den Technischen Bestimmungen Blauer Teil Seite 6

Tabelle 1: Reifen- und Felgengrößen im Straßenrennsport und Bahnsport Blauer Teil Seite 19

Tabelle 2: Nationalfarben für Schutzhelme Blauer Teil Seite 20

Schutzhelmbestimmungen Blauer Teil Seite 21

FIM-Modell-Homologationen für die Sportproduktionsklassen (Superbike, Supersport, Stocksport und Superproduktion) Blauer Teil Seite 25

Liste der homologierten und geprüften Teile für Bahnsport Blauer Teil Seite 26

ORANGER TEIL

Technische Bestimmungen der FIM (auszugsweise) für die einzelnen Disziplinen Oranger Teil Seite 2

Straßensport Oranger Teil Seite 3

Motocross und Schneemobile Oranger Teil Seite 36

Trial Oranger Teil Seite 63

Enduro Oranger Teil Seite 78

Bahnsport Oranger Teil Seite 104

Motoball Oranger Teil Seite 150

BRAUNER TEIL

IDM - Internationale Deutsche Motorradmeisterschaft Brauner Teil Seite 2

DMSB-Langstrecken-Cup Brauner Teil Seite 3

SuperMoto Brauner Teil Seite 5

Minimoto Brauner Teil Seite 13

Historische Renn- und Supersportmotorräder Brauner Teil Seite 20

MOTORRADSPORT HANDBUCH 2023

Die hier veröffentlichten Bestimmungen sind, soweit keine besondere Regelung getroffen ist, ab 1. Januar 2023 gültig. Sie ersetzen die entsprechenden früheren Veröffentlichungen. Änderungen oder Ergänzungen der Bestimmungen werden auf der Internetseite www.dmsb.de, in Ausschreibungen oder besonderen schriftlichen Mitteilungen bekannt gegeben.

Den Informationen und sonstigen Angaben liegt der Stand vom 06.02.2023 zugrunde.

Alle urheberrechtlichen Verwertungsrechte liegen beim DMSB - Deutscher Motor Sport Bund e.V. Nachdruck oder Reproduktion (auch auszugsweise) in irgendeiner Form (Druck, Fotokopie oder anderes Verfahren) sowie die Einspeicherung, Verarbeitung, Vervielfältigung und Verbreitung mit elektronischen Systemen jeglicher Art, gesamt oder auszugsweise, ist ohne ausdrückliche Genehmigung des DMSB untersagt. Alle Übersetzungsrechte vorbehalten. Angaben ohne Gewähr. Für Schäden, die durch fehlende oder fehlerhafte Eintragungen entstehen, übernehmen Herausgeber und Verlag keine Haftung - außer für Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit, die auf einer vorsätzlichen oder fahrlässigen Pflichtverletzung des DMSB oder seiner gesetzlichen Vertreter oder Erfüllungsgehilfen beruhen und außer für sonstige Schäden, die auf einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzung des DMSB oder seiner gesetzlichen Vertreter oder Erfüllungsgehilfen beruhen.

Gleichermaßen sind Regressansprüche gegen den Herausgeber oder seine Mitarbeiter ausgeschlossen, falls durch einen Abdruck in den Verzeichnissen Namen-, Titel-, Marken- oder Urheberrechte verletzt worden sind.

Impressum:

Herausgeber: DMSB - Deutscher Motor Sport Bund e.V.
Hahnstraße 70, 60528 Frankfurt
Tel.: +49 69 633007-0, Fax: +49 69 633007-30
E-Mail: info@dmsb.de, Internet: www.dmsb.de
Verantwortlich für den Inhalt: Dr. Julia Walter, Silke Langhorst
Sitz und Registergericht: Frankfurt am Main, VR NR 11279

Leitbild des DMSB e. V.

MIT SICHERHEIT MOTORSPORT.

Der DMSB bildet das Dach einer modernen starken Motorsportgemeinschaft. Als deutscher Spitzenverband sind wir Förderer des Motorsports und begreifen uns als kompetenter Interessensvertreter von Sportlern, ehrenamtlich Engagierten und Motorsportinteressierten gegenüber Gesetzgeber und Gesellschaft sowie anderen Organisationen auf nationaler und internationaler Ebene.

Wir transportieren unsere Leidenschaft für Motorsport und setzen uns für hohe Sicherheits- und Qualitätsstandards ein. Dafür erarbeiten wir verlässliche Regelwerke und Richtlinien auf Basis unserer Erfahrungen – und schaffen die bestmöglichen Rahmenbedingungen für die Entwicklung jedes Einzelnen sowie ein attraktives Wettbewerbsumfeld im Jugend-, Breiten- und Leistungssport.

Wir verstehen uns als Botschafter für Fairness, Respekt und Toleranz und setzen bei unserer Arbeit auf Neutralität und Transparenz. Dabei schaffen wir die Strukturen für einen Wissensaustausch in allen Bereichen als Voraussetzung für einen offenen Dialog zwischen unserem engagierten Ehren- und Hauptamt. Gegenseitige Wertschätzung und Loyalität sind die Basis unserer Zusammenarbeit.

Gemeinsam haben wir den Anspruch, motorsportspezifische Bedürfnisse und gesellschaftsrelevante Trends zu erkennen und uns weiterzuentwickeln. Wir stehen Innovationen offen gegenüber, arbeiten mit Experten aus Forschung und Entwicklung an nachhaltigen Lösungen für die Zukunft des Motorsports und geben Impulse für die Mobilität der Gesellschaft.

Die Welt des Motorsports

Der DMSB - Deutscher Motor Sport Bund e.V. wurde von ADAC, AvD, DMV und fünf Landesmotorsportfachverbänden 1997 als Dachverband für den Automobil- und Motorradsport in Deutschland gegründet. Im DMSB wurden die über Jahrzehnte gewachsenen Strukturen der beiden ehemals getrennten Automobil- und Motorradsport-Kommissionen ONS und OMK zusammengeführt.

Als sogenannte Sporthoheit für den Automobil- und Motorradsport vertritt der DMSB den deutschen Motorsport als Mitglied in den internationalen Verbänden FIA - Fédération Internationale de l'Automobile, FIM - Fédération Internationale de Motocyclisme und FIM Europe.

Der DMSB überwacht die Durchführung des Motorsports in Deutschland nach einheitlichen Regeln und wahrt die Interessen seiner Mitglieder und Motorsportler in Staat und Gesellschaft. Er vertritt die Belange des Motorsports im DOSB - Deutscher Olympischer Sportbund e.V. sowie in anderen nationalen Sportorganisationen.

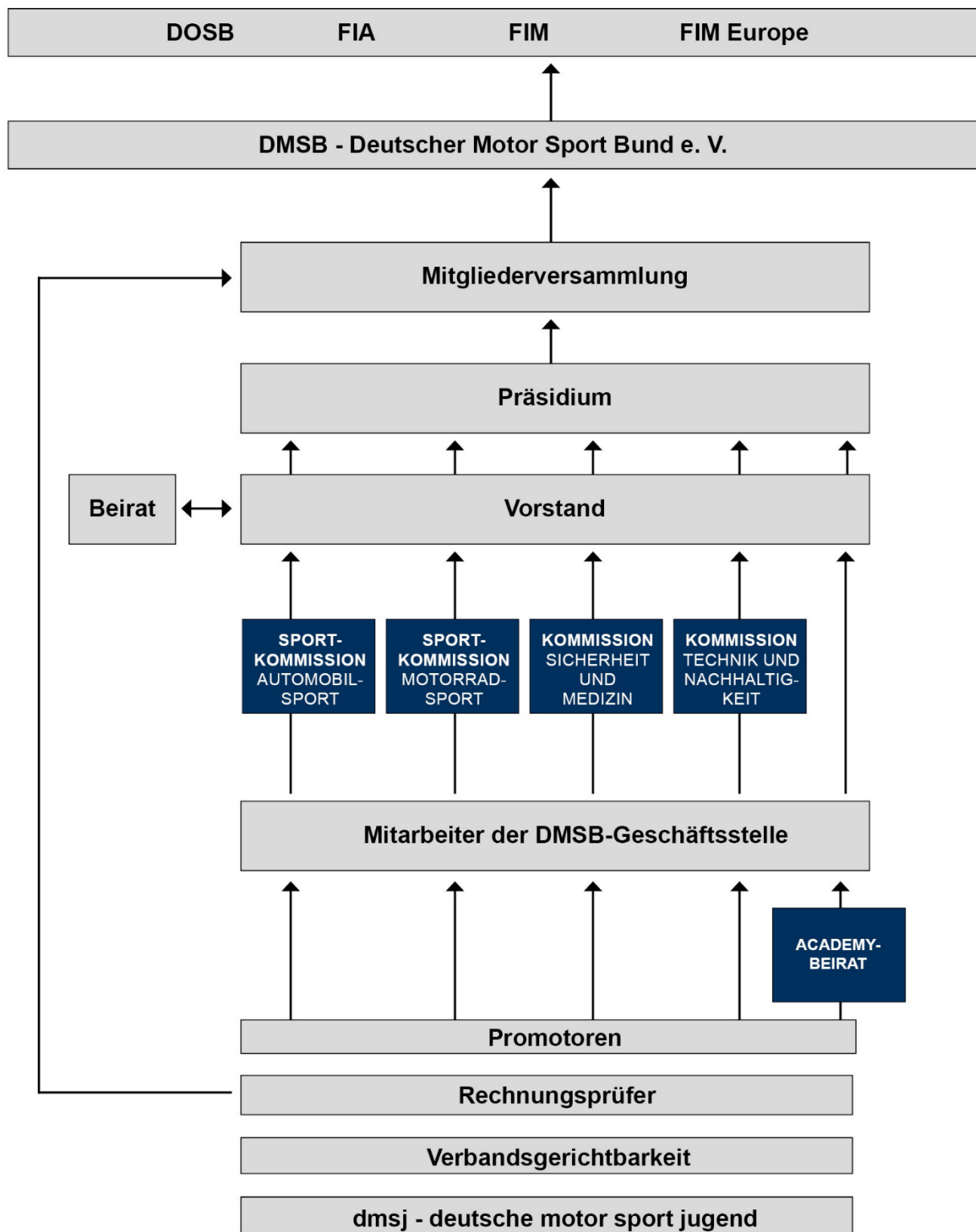
Das Aufgabenspektrum des DMSB

- Vertretung der deutschen Motorsport-Interessen auf politischer Ebene
- Vertretung der deutschen Motorsport-Interessen bei FIA, FIM und FIM Europe
- Zusammenarbeit mit dem DOSB
- Vergabe von Prädikaten
- Ausschreibung von deutschen Meisterschaften
- Genehmigung von Motorsportserien und -veranstaltungen
- Erstellung eines Prädikatskalenders
- Erarbeitung und Herausgabe von Sportlichen Reglements
- Erarbeitung und Herausgabe von Technischen Bestimmungen
- Anti-Doping-Management
- Erarbeitung und Herausgabe von Lizenzbestimmungen
- Vergabe von Lizenzen
- Ausübung der Verbandsgerichtsbarkeit
- Erstellung von Sicherheitsbestimmungen
- Abnahme von Rennstrecken
- DMSB-Streckensicherungsstaffel
- Schulung, Prüfung und Ausbildung von DMSB-Sportwarten und DOSB-Trainern
- Förderung des Motorsport-Nachwuchses
- Umweltschutz-Maßnahmen im Zusammenhang mit Motorsport-Veranstaltungen
- Verleihung des DMSB-Pokals und des DMSB-Umweltpreises
- Erarbeitung von zukunftsweisenden Motorsport-Konzepten in den Schwerpunkten Sicherheit und Nachhaltigkeit

Der DMSB ist Mitglied im DOSB und in den internationalen Motorsportverbänden FIA, FIM und FIM Europe.



Der DMSB auf einen Blick



Ehrenpräsidenten des DMSB / Ehrenmitglied des DMSB



Winfried Urbinger

Ehrenpräsident
 Präsident von 1997 bis 2006



Hermann Tomczyk

Ehrenpräsident
 Präsidiumsmitglied von 1997 bis
 2006
 Präsident von 2006 bis 2008



Detlef Kramp

Ehrenmitglied
 des DMSB

Träger der DMSB-Ehrennadel

Der DMSB verlieh in Würdigung ihrer Verdienste um den Automobil- und Motorsport die DMSB-Ehrennadel bisher an:

Enrico Anthes	in Silber	Josef Menke †	in Gold
Wulf Biebinge	in Gold	Rüdiger Merdes	in Silber
Horst Bingel	in Gold	Wolfgang Mika	in Silber
Ulrich Canisius	in Gold	Dr. Andreas M. Nowak	in Gold
Manfred Elges	in Gold	Harald Rabe	in Gold
Dirk Elstermeier	in Silber	Albrecht Reimann	in Silber
Peter Fassl †	in Gold	Dr. Detlev Reimers	in Silber
Peter Geishecker †	in Gold	Bernd Renneisen	in Silber
Wolfgang Glas	in Gold	Tony Rycer	in Silber
Michael Görlich	in Silber	Gebhard Sanne	in Gold
Walter Gräf	in Silber	Dieter Sass †	in Silber
Petra Hartauer	in Silber	Harald Schmeyer	in Gold
Kirsten Hasenpusch	in Silber	Heinrich Schmidt	in Gold
Jürgen Hieke	in Silber	Uwe Martin Schmidt	in Silber
Gerd-Wilhelm Hilbrands	in Silber	Klaus Stich †	in Gold
Dr. Otto Hoffmann †	in Gold mit Brillant	Alexander Tischer	in Gold
Reinhold Hofmann	in Silber	Hermann Tomczyk	in Gold mit Brillant
Bruno Hürttlen	in Silber	Manfred Triefenbach †	in Silber
Dieter Junge	in Gold	Winfried Urbinger	in Gold mit Brillant
Josef Kaspar	in Gold	Karl Vögele	in Silber
Helmut Köhler	in Silber	Rainer Wicke	in Gold mit Brillant
Hans-Robert Kreutz	in Gold mit Brillant	Henning Wunsch	in Silber
Christian Kubon	in Gold mit Brillant	Waltraud Wunsch	in Silber
Eberhard Kuhna	in Silber	Dr. Klaus-Ulrich Zerbian	in Gold
Jerry Lackey	in Silber	Dr. Karl-Friedrich Ziegahn	in Gold
Rupert Mayer	in Gold		

Das DMSB-Präsidium



Wolfgang Wagner-Sachs lernte das „motorsportliche Handwerk“ gewissermaßen von der Pike auf in der Praxis. Seit fast 30 Jahren wirkt er im heimischen MSC Rund um Schotten aktiv mit und führt den zum ADAC und VFV gehörenden Club heute als 1. Vorsitzender. Sein Club ist eng mit der Historie des legendären Schottenrings – einer der ältesten deutschen Rennstrecken – verbunden, auf der die Organisatoren verschiedenste Motorsport-Disziplinen begrüßen konnten. Renn- und Rallyefahrzeuge fuhr dort ebenso, wie es bis heute noch automobile Bergrennen gibt. Die Historie der hessischen Rennstrecke hält der Club unter anderem mit dem Schottenring Classic Grand Prix für Historische Motorräder wach. Im ADAC Hessen-Thüringen ist der Kraftverkehrsmeister und Fahrlehrer Vorsitzender und engagiert sich als Promotor der deutschen SuperMoto-Meisterschaft (SuperMoto-IDM). Der Familienvater ist außerdem Präsident des Hessischen Fachverbands für Motorsport. Er lernte die Perspektive des aktiven Motorsportlers zudem als Rallye-Beifahrer kennen. Seit 2016 gehört Wolfgang Wagner-Sachs zum Präsidium und war hier zunächst für den Motorradsport zuständig. 2021 wurde er zum DMSB-Präsidenten gewählt.



Hans-Robert Kreutz startete seine Motorsportkarriere auf ungewöhnlichem Weg: Als junger Mann war er Streckensprecher vor allem bei Bahnsportveranstaltungen und fand darüber ins Ehrenamt, in dem er nun bereits über fünf Jahrzehnte parallel zu seiner Berufslaufbahn als Mediziner aktiv ist. Zahlreichen Aufgaben im heimischen MSC „Freier Grund“ folgten Funktionen im DMSB-Trägerverein DMV, dessen Präsidium er seit 2008 angehörte und den er von 2010 bis 2012 als Präsident leitete. Auch im DMSB führte die Mitarbeit in vielen wichtigen Gremien schließlich bis ins Präsidium, dem er seit 2008 angehört. Immer wieder verband er im Ehrenamt außerdem seinen Beruf als Mediziner mit dem Motorsport. Bereits 1978 wurde er Verbandsarzt des damaligen Motorradsportverbandes OMK und später DMSB-Verbandsarzt für Motorradsport. Ab 1979 wirkte er in medizinischen Gremien der FIM mit, in der er 1991 bis 2010 die International Medical Commission (CMI) leitete. Der Motorrad-Weltverband ernannte ihn für seine Verdienste 2013 zum CMI-Ehrenpräsidenten. Der gebürtige Siegerländer wohnt nach dreieinhalb Jahrzehnten als niedergelassener Arzt heute in seiner Wahlheimat im Salzburger Land, wo er nach wie vor als Honorararzt praktiziert.



Gebhard Sanne ist dem Thema Mobilität nicht nur als engagierter Motorsportfunktionär verbunden. Als Vorstandsmitglied unterschiedlicher Versicherungsunternehmen und zuvor als Vorstandsvorsitzender einer Autoversicherung hatte er auch auf Entwicklungen im Straßenverkehr ein wachsames Auge. Diese berufliche „Vorbildung“ führte geradewegs ins Ehrenamt: Ab 2000 war der gebürtige Hannoveraner 1. Vorsitzender im heimischen AvD-Club Oldenburg-Ostfriesland, von dort aus führte der Weg in das Präsidium des Automobil-Club von Deutschland. Hier wurde er 2007 Vizepräsident für Tourismus, Marketing und Vertrieb. In der Folge übernahm er auch Aufgaben im DMSB und im Automobil-Weltverband FIA. So leitete er ab 2009 die deutsche Formel-1-Kommission und wurde 2014 ins Präsidium des DMSB berufen. In der FIA arbeitete er in verschiedenen Arbeitskreisen mit. Dazu gehört etwa die Road Safety Campaign und die Road Safety Commission. Außerdem vertritt er den AvD im Direktionsrat der FIA-Region 1 (Europa, Mittlerer Osten und Afrika). Er wohnt mit seiner Frau im norddeutschen Oldenburg.



Dr. Hans-Gerd Ennser begann seine Karriere als aktiver Motorsportler im Cockpit von Slalom- und Rallyefahrzeugen. Unter anderen gewann er 1991 den ONS-Slalom-Pokal. Parallel zu einem angefüllten Berufsleben brachte der Volljurist seine Expertise dann aber auch als Ehrenamtler in unterschiedlichsten Funktionen ein. Die Karriere des Juristen führte durch Industrieunternehmen, Funktionen in Staatsanwaltschaft und als Richter bis zum Direktor eines Amtsgerichts in seiner bayerischen Heimat. Ein Hintergrund, der ihn geradezu für Einsätze an der Rennstrecke prädestinierte, und so wirkte er als Vorsitzender der Sportkommissare bei vielen DTM- und Formel-1-Läufen. Über unterschiedliche Funktionen bei Automobilsportveranstaltungen kam er außerdem zur Verbandsarbeit. Neben der Vorstandsarbeit in einem Motorsportclub übernahm er auch im DMSB Verantwortung und gehört seit 2010 dem Präsidium an. Der Vater zweier erwachsenen Kinder ist außerdem seit 2018 Vorsitzender des ADAC Südbayern und seit Mai 2021 Sportpräsident des ADAC.



Jürgen Hieke wurde 2021 in das Präsidium des DMSB gewählt. Der Westfale ist in den Strukturen des DMSB bestens bewandert, denn er war zuvor in der DMSB-Jugendorganisation dmsj als Gründungs-Vorstandsmitglied für Automobilsport (ab 1997), Fachberater Kart-Slalom (1999 bis 2011) und seit 2011 als deren Vorsitzender aktiv. Jugendarbeit im Motorsport war für ihn schon früh eine Herzensangelegenheit. Das bewies er als Jugendsprecher der Motorsportjugend NRW (ab 1987) ebenso, wie als deren Sportleiter (ab 1990). Seine motorsportliche Grundausbildung erhielt er im heimischen MSC Bork, wo er mit sechs Jahren in der Jugendgruppe bei Kartturnieren mitfuhr und mehrere Titel holte – heute ist er längst Vorsitzender. Auch auf Regionalclub-Ebene engagierte er sich: Ab 2010 gehörte er zum Vorstand des ADAC Westfalen, dessen stellvertretender Vorsitzender er 2012 wurde. Seit 2018 ist er Vorstand Sport des ADAC Westfalen. Hieke lebt mit seiner Ehefrau in Selm-Bork am Rande des Münsterlandes.

Die DMSB-Geschäftsstelle

DMSB – Deutscher Motor Sport Bund e. V./
DMSW – Deutsche Motor Sport
Wirtschaftsdienst GmbH
Lyoner Stern – Hahnstraße 70
60528 Frankfurt am Main

Telefon: +49 69 633007-0
Fax: +49 69 633007-30
Internet: www.dmsb.de, E-Mail: info@dmsb.de
www.dmsw-gmbh.de

Wegbeschreibung PKW

A5 aus Richtung Süden:
über Frankfurter Kreuz, Ausfahrt Niederrad.

A3 aus Richtung Köln:
am Frankfurter Kreuz rechts abbiegen auf A5
Richtung Kassel, nächste Ausfahrt Niederrad.

A3 aus Richtung Würzburg/München:
am Frankfurter Kreuz rechts abbiegen auf A5
Richtung Kassel, nächste Ausfahrt Niederrad.

Ab Ausfahrt Niederrad: (siehe Karte, rote Pfeile)
Rechts abbiegen, nächste Ampelkreuzung rechts,
nächste Ampelkreuzung links, nächste
Ampelkreuzung rechts (Hahnstraße); bis zum Ende
durchfahren, letztes Gebäude rechts = Lyoner
Stern.

**A5 aus Richtung Norden: (siehe Karte, grüne
Pfeile)**

Ausfahrt Niederrad. Links abbiegen, der
Straßburger Straße (später Lyoner Straße) bis nach
der Tankstelle folgen. Dann einen linken U-Turn
Straße (=Hahnstraße) rechts.

Parken:

Parkmöglichkeit 1: Aus der Goldsteinstraße
kommend am Ende der Hahnstraße rechts
abbiegen, nach ca. 250 m einen U-Turn vornehmen
und direkt nach der ARAL-Tankstelle rechts
abbiegen und der Straße bis zum Parkplatz folgen.
Dieser Parkplatz ist kostenlos.

Parkmöglichkeit 2: Aus der Goldsteinstraße
kommend auf der Hahnstraße nach dem
Zebrastreifen links abbiegen, der Straße bis zum
Ende folgen. Links befindet sich das öffentliche
Parkhaus "Aculeum" in der Hahnstraße 43 (neben
Mercedes). Das Aculeum ist gebührenpflichtig und
hat beschränkte Öffnungszeiten von 6.00 bis 20.00
Uhr. Von beiden Parkplätzen aus ist es ein ca.
5minütiger Fußweg zum DMSB.

Wegbeschreibung Bahn

Nach der Ankunft im Frankfurter Hauptbahnhof
gehen Sie in den Tiefbahnhof und steigen dort in die
S-Bahn S8 oder S9 (Richtung Wiesbaden und
Flughafen). Sie fahren eine Station bis zum Bahnhof
Niederrad. In Fahrtrichtung halten Sie sich rechts
und gehen die Lyoner Straße ca. 5 Minuten bis zur
nächsten Kreuzung. Auf der anderen Seite der
Kreuzung sehen Sie den Lyoner Stern.



Ihre Ansprechpartner im DMSB

☎ Ihr direkter Draht zu uns: +49 69 633007-0

Dr. Julia Walter	Vorstandsvorsitzende.	E-Mail: jwalter@dmsb.de
Silke Langhorst	Stv. Vorstandsvorsitzende	E-Mail: slanghorst@dmsb.de
Alexandra Schultz	Sekretariat Präsidium/Vorstand	E-Mail: aschultz@dmsb.de
Martina Fend	Sekretariat Präsidium /Justiziariat	E-Mail: mfend@dmsb.de
Maria Sariyanidou	Sekretariat Präsidium /Justiziariat	E-Mail: msariyanidou@dmsb.de
Michael Kramp	Presse- & Öffentlichkeitsarbeit	E-Mail: presse@dmsb.de
Jonas Konrad	Referent für Kommunikation	E-Mail: jkonrad@dmsb.de
Kristina Bayer	Koordination Kommunikation	E-Mail: kbayer@dmsb.de
Jana Haböck	Referentin für Sport	E-Mail: jhaboeck@dmsb.de
Sarah Ahmed	Koordination Sport	E-Mail: sahed@dmsb.de
Mischa Eifert	Koordination Sport	E-Mail: meifert@dmsb.de
Robin Strycek	Koordination Sport	E-Mail: rstrycek@dmsb.de
Christoph Ihm	Koordination Technik	E-Mail: cihm@dmsb.de
Kai Zimmermann	Koordination Technik	E-Mail: kzimmermann@dmsb.de
Maria Adamidou	Assistenz Sport/Technik	E-Mail: madamidou@dmsb.de
Florian Eberhardt	Assistenz Sport/Technik	E-Mail: feberhardt@dmsb.de
Oliver Peltz	Assistenz Sport/Technik	E-Mail: opeltz@dmsb.de
Philipp Ecker	Referent für Sportentwicklung	E-Mail: pecker@dmsb.de
Markus Reimann	Dualer Student Sportentwicklung	E-Mail: mreimann@dmsb.de
Johannes Schirdewahn	Referent für Verbandsentwicklung	E-Mail: jschirdewahn@dmsb.de
Dennis Höfel	Koordination Verbandsentwicklung	E-Mail: dhofel@dmsb.de
Dominik Horn	Mitarbeiter Engagementförderung	E-Mail: dhorn@dmsb.de
Gernot Müschenborn	Event-Inklusionsmanager	E-Mail: gmueschenborn@dmsb.de
Max Bendig	Bundesfreiwilligendienstleistender	E-Mail: mbendig@dmsb.de
Isabell Kapa	Schülerpraktikantin	E-Mail: ikapa@dmsb.de

Ihre Ansprechpartner in der DMSW GmbH

Sandra Deckert	Geschäftsführerin	E-Mail: sdeckert@dmsw-gmbh.de
Thomas Georgi	Prokurist	E-Mail: tgeorgi@dmsw-gmbh.de
Marc Langer	Assistenz der Geschäftsleitung	E-Mail: mlanger@dmsw-gmbh.de
Michael Günther	Leiter Nachhaltigkeit	E-Mail: mguenther@dmsw-gmbh.de
Gordana Kurzka	Kundenservice	E-Mail: gkurzka@dmsw-gmbh.de
Hannelore Rohleder	Kundenservice	E-Mail: hrohleder@dmsw-gmbh.de
Renate Schulz	Kundenservice	E-Mail: rschulz@dmsw-gmbh.de

Die IT-Abteilung erreichen Sie per E-Mail unter edv@dmsb.de und die Finanzbuchhaltung unter fibu@dmsb.de.

DMSB-Kommissionen

SPORTKOMMISSION AUTOMOBILSPORT

Vertreter ADAC	Walter Hornung
	Jürgen Fabry
Vertreter AvD	Michael Görlich
Vertreter DMV	Dr. René Henn
Vertreter LMFV	Fritz Schadeck
Vertreter der sonstigen Mitglieder und Mitgliedsverbände	Michael Haas
Athletenvertreter	Max Hesse
Vertreter DMSB Academy Beirat	Sven Stoppe
Vertreter dmsj-Vorstand	Jan Seyffarth
Vorsitzender Kommission Sicherheit und Medizin	Peter Spannbauer
Vorsitzender Kommission Technik und Nachhaltigkeit	Wolfgang Dammert
Vertreter DMSB	Alexander Geier

SPORTKOMMISSION MOTORRADSPORT

Vertreter ADAC	Frank Wiegmann
	Ralph Bohnhorst
Vertreter AvD	Volker Strycek
Vertreter DMV	Iris Bonow
	Armin Bolz
Vertreter der LMFV	Peter Weidinger
Vertreter der sonstigen Mitglieder und Mitgliedsverbände	Bernd Sagert
Athletenvertreter als Vertreter der ADAC Stiftung Sport	Theresa Bäuml
Vertreter DMSB Academy Beirat	Iris Oelschlegel
Vertreter dmsj-Vorstand	Max Kumpf
Vorsitzender Kommission Sicherheit und Medizin	Peter Spannbauer
Vorsitzender Kommission Technik und Nachhaltigkeit	Wolfgang Dammert
Vertreter DMSB	Stefan Beck

KOMMISSION SICHERHEIT UND MEDIZIN

Sicherheitsexperte Automobilsport	Peter Spannbauer
Sicherheitsexperte Motorradsport	Jörg Bensemann
Verbandsarzt Automobilsport oder sein Stellvertreter	Dr. Michael Scholz
	Dirk Biereige
Verbandsarzt Motorradsport oder sein Stellvertreter	Martin Schweiger
	Silvio Günther
FIA Medical Commission	Dr. Michael Scholz
FIM International Medical Commission	Martin Schweiger
Vertreter DMSB Academy Beirat	Michael Jacobi
Vorsitzender Sportkommission Automobilsport	Walter Hornung
Vorsitzender Sportkommission Motorradsport	Frank Wiegmann
Vertreter DMSB	Mischa Eifert

KOMMISSION TECHNIK UND NACHHALTIGKEIT

FIA Homologation Regulation Commission	Wolfgang Dammert
FIM International Technical Commission	Joachim Milles
	Bernd Schenkut
FIM International Sustainability Commission	Dr. Karl-Friedrich Ziegahn
FIM Europe Environment Commission	Prof. Dr. Bettina Reuter
Vertreter der Sachverständigenorganisation	Ralf Kleebusch
Präsidialbeauftragter für Umweltfragen oder sein Stellvertreter	Dr. Karl-Friedrich Ziegahn
Vertreter DMSB Academy Beirat	Horst Seidel
Vorsitzender Sportkommission Automobilsport	Walter Hornung
Vorsitzender Sportkommission Motorradsport	Frank Wiegmann
Vertreter DMSB	Christoph Ihm
	Kai Zimmermann

DMSB-Arbeitsgruppen

AUTOMOBILSPORT	AG Bergrennen Kevin Ferner Wolfgang Glas Christoph Schackmann
	AG Rundstreckenreglement Michael Bork Volker Ehekircher Oliver Grodowski
	AG Rallye Helmut Eberhardt Michael Görlich Timo Lewerenz
MOTORRADSPORT	AG Straßensport Stefan Beck Ralph Bohnhorst Christian Schneider

SONSTIGE

Anti-Doping-Beauftragter	Martin Schweiger
Präsidialbeauftragter für Umweltfragen	Dr. Karl-Friedrich Ziegahn
Stv. Präsidialbeauftragte für Umweltfragen	Prof. Dr. Bettina Reuter
Verbandsarzt Automobilsport	Dr. Michael Scholz
Verbandsarzt Motorradsport	Martin Schweiger

DMSB-Verbandsgerichte

AUTOMOBILSPORT

Vorsitzender	Sportgericht	Berufungsgericht
Stellvertreter	RA Harald Schmeyer RD Heinz Schreiber RA Kimon Papachristopoulos	RA Rainer Wicke RA Walter Gräf

Beisitzer/Pool			
Dirk Adorf	Friedhelm Kissel	Bernd Mayländer	Bernd Schneider
Wolfgang Dammert	RA Philipp Ess	Hans-Walter Kling	Dipl.-Ing. Hans Chr. Mehmel
RAin Dr. Marion Schuster	Dr. Hans-Georg Fricke	Ralf Kleebusch	Wolfgang Mika
Dipl.-Ing. Karl-Heinz Stegner	Wolfgang Gastorfer	Helmut Köhler	Jörg Müller
Karl-Heinz Stümpert	RA Claus Henkel	Dr. Ulrich Krumme	RA Dieter W. Roßkopf
RA Volker Weingran	Ass. Wolfram Heymanns	RA Thomas M. Laudage	Wolfgang Siering
Waltraud Wunsch	Ing. Werner Horn	RA Florian Malies	Uwe Martin Schmidt
Hans Zillner			

MOTORRADSPORT

Vorsitzender	Sportgericht	Berufungsgericht
Stellvertreter	RA Stefan Steinle RA Felix Maurer	RA Jörg Schmeißer RA Tobias Ohr

Beisitzer/Pool			
Marcel Dornhöfer	Maik Hänsel	Klaus-Werner Mohr	Klaus Poschner
Collin Dugmore	RA Stefan Kruse	Katja Poensgen	RA Albrecht Reimann
Ulrich Ehlert	RA Dr. Christian Krähe		

KONTROLLKOMMISSION

Vorsitzende:	RAin Dr. Marion Schuster
Stellvertreterin:	RAin Sandra Wilhelm

DMSB-Mitglieder

ADAC e. V.

Hansastraße 19, 80686 München
Tel. +49 89 7676-0, Fax 7676-2500
E-Mail: motorsport@adac.de

AvD e. V.

Goldsteinstraße 237, 60528 Frankfurt
Tel. +49 69 6606-0, Fax 6606-789
E-Mail: sport@avd.de

DMV e. V.

Otto-Fleck-Schneise 12, 60528 Frankfurt
Tel. +49 69 695002-0, Fax 695002-20
E-Mail: dmv@dmv-motorsport.de

Bayerischer Motorsport-Verband e.V.

Ridlerstr. 35, 80339 München
Tel. +49 89 5195-268
E-Mail: office@motorsport-bayern.de

Hessischer Fachverband für Motorsport e.V.

Lyoner Straße 22, 60528 Frankfurt
Tel. +49 176 20572350
E-Mail: hffm_geschaefsstelle@t-online.de

Landesfachverband Brandenburgischer Motorsport e.V.

Dappstraße 25, 15566 Schöneiche
Tel. und Fax +49 30 6491678

Landesfachverband für Motorsport Berlin e.V.

Sybelstraße 25, 10629 Berlin
Tel. +49 172 3207889, Fax 3240437

Landes-Motorsport-Fachverband e.V.

Mecklenburg /Vorpommern
c/o Olaf Thätner,
St.-Jürgen Str. 56, 18195 Tessin
Tel. +49 175 2079247
E-Mail: thaetner@motorsport-mv.de

Landes-Motorsport-Fachverband Hamburg e.V.

c/o ADAC Hansa
Amsinckstraße 41, 20097 Hamburg
Tel. +49 40 23919262, Fax 23919290
E-Mail: remo.schmidt@hsa.adac.de

Landesmotorsportfachverband

Sachsen-Anhalt e.V.

Calber Landstraße 4, 06385 Aken
Tel. +49 34909 82182,
E-Mail: LMFVSA@t-online.de,
h.herzau@web.de

Motorsport-Union Saar e.V.

Wilhelmstraße 14, 66538 Neunkirchen
Tel. +49 6821 9206016, Fax 51603
E-Mail: info@mu-saar.de

Motorsport-Verband Baden-Württemberg e.V. **c/o ADAC Nordbaden**

Steinhäuserstraße 22, 76135 Karlsruhe
Tel. +49 721 8104-912, Fax 8104-815
E-Mail: info@motorsportverband-bw.de

Motorsport-Verband Nordrhein-Westfalen e.V.

Freie-Vogel-Straße 393, 44269 Dortmund
Tel. +49 231 5499238, Fax 5499237
E-Mail: info@mvnw.de

Motorsportverband Rheinland-Pfalz e.V.

Geschäftsstelle Viktoriastraße 15,
56068 Koblenz
Tel. +49 261 1303259, Fax 1303299
E-Mail: info@mvrp.de

Niedersächsischer Fachverband für Motorsport e.V.

Lübecker Straße 17, 30880 Laatzen
Tel. +49 5102 901166, Fax 901169
E-Mail: info@nfm-info.de

Sächsischer Landesfachverband Motorsport e.V.

Hauptstraße 26, 09392 Auerbach/E.
Tel. +49 3721 22321, Fax 268110
E-Mail: ole.stark@slm-sachsen.de

Schleswig-Holsteinischer Fachverband für Motorsport e.V.

Holger Möller
Redderkamp 165, 24111 Kiel
Tel. +49 431 69578, +49 1511 1142937
E-Mail: holgerkomoeller@gmail.com

Thüringer Motorsport Bund e.V.

c/o Heiko Junge
Hesseröder Str. 4, 99734 Nordhausen
Tel.+49 3631 474661
E-Mail: VizeSport@thueringer-motorsport.de

ACV Automobil-Club Verkehr e.V.

Theodor-Heuss-Ring 19-21, 50668 Köln
Tel. +49 221 9126910, Fax 9126926
E-Mail: acv@acv.de

ADMV e.V.

Heinitzstraße 43, 15562 Rüdersdorf
Tel. +49 33638 486336, Fax 486339
E-Mail: info@admv.de

Porsche Club Deutschland e.V.

Gutenbergstraße 19, 70771 Echterdingen
Tel. +49 711 7504654, Fax 7504655
E-Mail: info@porsche-club-deutschland.de

Veteranen-Fahrzeug-Verband e.V. (VFV)

zentrales Sekretariat
Rosenweg 9a, 55294 Bodenheim
Tel. +49 6135 7045808, +49 175 6612817
E-Mail: sekretariat@veteranen-fahrzeug-
verband.de

Vertreter des DMSB in den FIA- und CIK-Gremien

In den Gremien der FIA ist der DMSB durch nachfolgende Delegierte vertreten:

Circuits Commission: Mischa Eifert
Closed Road Commission: Uwe-Martin Schmidt
Cross-Country Rally Commission Uwe-Martin Schmidt
Drag Racing Commission: Yasin Özer
Drivers Commission: Manuel Reuter
Esports Commission: Marc Hennerici
GT Commission Lutz Leif Linden (Präsident)
GT Commission Michael Rebhan
Hill-Climb Commission: Marcus Malsch
Historic Motor Sport Commission Guido Quirnbach
Homologation Regulations Commission: Wolfgang Dammert
Medical Commission: Dr. Michael Scholz
Offroad Commission: Jan Hohmeier
Rally Commission: Uwe-Martin Schmidt
Single-Seaters Commission: Sebastian Tietz
Touring Commission: Vera Hermann
Truck Racing Commission: Rolf Werner
Volunteers and Officials Commission: Toni Ryćer
International Tribunal and International Court of Appeal Waltraud Wunsch/Dieter Rosskopf

In den Gremien der CIK ist der DMSB durch nachfolgende Delegierte vertreten:

Internationale Karting Commission: Alexander Geier

Vertreter des DMSB in den FIM-Gremien

In den Gremien der Fédération Internationale de Motocyclisme (FIM) ist der DMSB durch nachfolgende Delegierte vertreten:

Circuit Racing Commission (CCR): Ralph Bohnhorst/Christian T. Schneider
E-Bike-Commission (CEB): Mario Berger
Enduro Commission (CEN): André Rudolph
International Medical Commission (CML) Martin Schweiger
International Sustainability Commission (CID): Dr. Karl-Friedrich Ziegahn
International Technical Commission (CTI): Joachim Milles/Bernd Schenkhut
List of the International Judges (LJI): Stefan Steinle
Mobility Commission (CPM): Olaf Biethan
Motocross Commission (CMS): Andreas Kosbahn
Touring and Leisure Commission (CTL): Michael Weiss
Track Racing Commission (CCP): Christian Froschauer
Trial Commission (CTR): Uwe Liebig
Women in Motorcycling Commission (CFM): Iris Oelschlegel

Vertreter des DMSB in den FIM Europe-Gremien

In den Gremien der FIM Europe ist der DMSB durch nachfolgende Delegierte vertreten:

Drag Racing Commission: Jörg Bensemann
E-Bike Commission: Oliver Lenhard
Enduro & Rally Commission: Heiko Junge
Environment Commission: Prof. Dr. Bettina Reuter
Motoball Commission: Thomas Staudt
Motocross Commission: Uwe Petzold
Road Racing Commission: Stefan Beck
SuperMoto Commission: Daniel Kiefer
Track Racing Commission: Hannes Heider
Trial Commission: Danielle Neukirchen

Die Sportabteilungen der Mitgliedsvereine

ADAC-Sportabteilungen

ADAC, Ressort Motorsport

Hansastraße 19,
80686 München,
Leiter Motorsport und Klassik,
stv. Vorsitzender ADAC Stiftung Sport
Thomas Voss,
Telefon: +49 89 767644 01,
Mobil: +49 171 5555 611
E-Mail: thomas.voss@adac.de
Vorstandsvorsitzender ADAC Stiftung Sport:
Wolfgang Dürheimer
Ansprechpartner ADAC Stiftung Sport:
Judith Nießner
Telefon: +49 89 76764473
Fax: +49 89 76764430
E-Mail: judith.niessner@adac.de
Leiter Automobilsport: Andreas Bachmeier,
Telefon: +49 89 76764421,
Fax: +49 89 76764430,
E-Mail: andreas.bachmeier@adac.de

ADAC Berlin-Brandenburg

Janko Garbsch,
Bundesallee 29/30,
10717 Berlin,
Telefon: +49 30 8686-284,
Fax: +49 30 8686289,
E-Mail: janko.garbsch@bbr.adac.de

ADAC Hansa (auch Mecklenburg-Vorpommern)

Remo Schmidt,
Amsinckstraße 39-41,
20097 Hamburg,
Telefon: +49 40 23919-262,
Fax: +49 40 23919-290,
E-Mail: remo.schmidt@hsa.adac.de

ADAC Hessen-Thüringen

Oliver Lenhard,
Lyoner Straße 22,
60528 Frankfurt,
Telefon: +49 69 6607-8602,
Fax: +49 69 6607-8649,
E-Mail: sport@hth.adac.de

ADAC Mittelrhein

Sascha Söffing,
Viktoriastraße 15,
56068 Koblenz,
Telefon: +49 261 1303-265,
Fax: +49 261 1303-299,
E-Mail: sascha.soeffing@mrh.adac.de

ADAC Niedersachsen/Sachsen-Anhalt

Markus Schmidt,
Lübecker Straße 17,
30880 Laatzen,
Telefon: +49 5102 90-1164,
Fax: +49 5102 90-1169,
E-Mail: sport@nsa.adac.de

ADAC Nordbaden

Matthias Schmitting,
Steinhäuserstraße 22,
76135 Karlsruhe,
Telefon: +49 721 8104-130,
Fax: +49 721 8104-170,
E-Mail: matthias.schmitting@nba.adac.de

ADAC Nordbayern

Petra Brunner,
Äußere Sulzbacher Straße 98,
90491 Nürnberg,
Telefon: +49 911 9595-237,
Fax: +49 911 9595-282,
E-Mail: sport@nby.adac.de

ADAC Nordrhein

Mirco Hansen,
Luxemburger Straße 169,
50939 Köln,
Telefon: +49 221 4727-702,
Fax: +49 221 447-433,
E-Mail: mirco.hansen@nrh.adac.de

ADAC Ostwestfalen-Lippe

Wolfram Lehmann,
Eckendorfer Straße 36,
33609 Bielefeld,
Telefon: +49 521 1081-151,
Fax: +49 521 1081-250,
E-Mail: wolfram.lehmann@owl.adac.de

ADAC Pfalz

Helmut Rotzal,
Europastraße 1,
67433 Neustadt,
Telefon: +49 6321 8905-20,
Fax: +49 6321 8905-58,
E-Mail: helmut.rotzal@pfa.adac.de

ADAC Saarland

Daniel Kiefer,
Untertürkheimer Straße 39 – 41,
66117 Saarbrücken,
Telefon: +49 681 68700-31,
Fax: +49 681 68700-30,
E-Mail: daniel.kiefer@srl.adac.de

ADAC Sachsen

Andre Rudolph,
Striesener Straße 37,
01307 Dresden,
Telefon: +49 351 4433-193,
Fax: +49 351 4433-390,
E-Mail: sport@sas.adac.de

ADAC Schleswig-Holstein

Thorsten Schulz,
Saarbrückenstraße 54,
24114 Kiel,
Telefon: +49 431 6602-180,
Fax: +49 431 6602-150,
E-Mail: thorsten.schulz@sho.adac.de

ADAC Südbaden

Matthias Wolber
Am Predigertor 1,
79098 Freiburg,
Telefon: +49 761 3688-243,
Fax: +49 761 36882-44,
E-Mail: matthias.wolber@sba.adac.de

ADAC Südbayern

Yasin Özer,
Ridlerstraße 35,
80339 München,
Telefon: +49 89 5195-110,
Fax: +49 89 5195-478,
E-Mail: sport@sby.adac.de

ADAC Weser-Ems

Katharina Meyer,
Bennigsenstraße 2-6,
28207 Bremen,
Telefon: +49 421 4994-133,
Fax: +49 421 4994-124,
E-Mail: katharina.meyer@wem.adac.de

ADAC Westfalen

Kathryn Drerup
Freie-Vogel-Straße 393,
44269 Dortmund,
Telefon: +49 231 5499-230,
Fax: +49 231 5499-237,
E-Mail: kathryn.drerup@wfa.adac.de

ADAC Württemberg

Ilona Zink,
Am Neckartor 2,
70190 Stuttgart,
Telefon: +49 711 2800-139,
Fax: +49 711 2800-123,
E-Mail: sport@wtb.adac.de

AvD

AvD-Sportabteilung

Goldsteinstraße 237,
60528 Frankfurt,
Telefon: +49 69 6606-252,
Fax: +49 69 6606-253,
E-Mail: sport@avd.de

DMV

DMV-Sportabteilung

Marco Mander,
Otto-Fleck-Schneise 12,
60528 Frankfurt,
Telefon: +49 69 695002-15,
Fax: +49 69 695002-21,
E-Mail: mander@dmv-motorsport.de

ADMV

ADMV-Sportabteilung

Harald Täger,
Henitzstraße 43,
15562 Rüdersdorf,
Telefon: +49 33638 486336,
Fax: +49 33638 486339,
E-Mail: info@admv.de

ACV

ACV Automobil-Club Verkehr

Theodor-Heuss-Ring 19-21,
50668 Köln,
Telefon: +49 221 9126-9192,
Fax: +49 221 9126-9127,
E-Mail: sport@acv.de

dmsj – deutsche motor sport jugend



dmsj-Vorstand

Vorsitzender

Jürgen Hieke
E-Mail: juergen.hieke-extern@dmsj.org

Stellv. Vorsitzender

René Schäfer
E-Mail: rene.schaefer-extern@dmsj.org

Vorstandsmitglied

Kirsten Hasenpusch
E-Mail: kirsten.hasenpusch-extern@dmsj.org

Vorstandsmitglied

Jan Seyffarth
E-Mail: jan.seyffarth-extern@dmsj.org

Vorstandsmitglied

Max Kumpf
E-Mail: max.kumpf-extern@dmsj.org

dmsj-Fachberater

Bahnsport

Mathias Bartz
E-Mail: bahnsport@dmsj.org

Enduro

Dennis Schröter
E-Mail: enduro@dmsj.org

Junioren-Slalom

Jürgen Juschkat
E-Mail: juniorenslalom@dmsj.org

Kart-Slalom

Justus Cohrs
E-Mail: kartslalom@dmsj.org

Motoball

Lisa Karakas
E-Mail: motoball@dmsj.org

Motocross

Christian Brockel
E-Mail: motocross@dmsj.org

Off-Road

Jörg Müller
E-Mail: off-road@dmsj.org

SuperMoto

Daniel Kiefer
supermoto@dmsj.org

SimRacing

N.N.
simracing@dmsj.org

Straße

N.N.
E-Mail: roadracing@dmsj.org

Trial

Jan Peters
E-Mail: trial@dmsj.org

dmsj-Prädikate

Die dmsj – deutsche motor sport jugend schreibt für 2023 die folgenden Prädikate aus.
Die Prädikatsbestimmungen sind auf der dmsj-Homepage unter www.dmsj.org veröffentlicht.

AUTOMOBILSPORT:

dmsj – Deutsche Kart-Slalom-Meisterschaft

dmsj – Deutsche Junioren-Slalom-Meisterschaft

dmsj – Deutsche Junioren-Autocross-Meisterschaft

dmsj – Deutsche Junioren-Rallycross-Meisterschaft

dmsj – Deutscher Junioren-Drag-Racing-Pokal

dmsj – SimRacing-Junior-Cup

MOTORRADSPORT:

dmsj – Deutsche Jugend-Bahnsport-Meisterschaft

dmsj – Deutsche Jugend- bzw. Junioren-Enduro-Meisterschaft

dmsj – Deutsche Jugend-Motoball-Meisterschaft

dmsj – Deutsche Jugend-Motocross-Meisterschaft

dmsj – Deutsche Jugend-Trial-Meisterschaft

dmsj – Deutsche Mini- bzw. Pocket-Bike-Meisterschaft

dmsj – Deutsche Jugend-SuperMoto-Meisterschaft



DMSB Academy Beirat

beirat@dmsb-academy.de

Die Ausbildungs- und Prüfungsordnung sowie die folgenden Ausbildungsrichtlinien sind auf der Homepage der DMSB Academy unter www.dmsb-academy.de veröffentlicht:

Vorsitzender

Sven Stoppe
E-Mail: ssstoppe@extern.dmsb-academy.de

- **Sportwarte/Automobilsport**
- **Sportwarte/Motorradsport**
- **Sportwarte der Streckensicherung**
- **Sportwarte der DMSB-Staffel**
- **Rettungsorganisationen**

Mitglied Ehrenamt

Stefan Beck
E-Mail: sbeck@extern.dmsb.de

Mitglied Rettungsorganisationen

Michael Jacobi
E-Mail: mjacobi@extern.dmsb-academy.de

Mitglied Sportwarte

Horst Seidel
E-Mail: hseidel@extern.dmsb-academy.de

Mitglied Trainerwesen

Iris Oelschlegel
E-Mail: ioelschlegel@extern.dmsb-academy.de

Verleihung des Großen OMK-Pokals (1977-1997)
und des DMSB-Pokals (ab 2001)

1977	Erwin Schmider	1996	Gerd Riss
1978	Adolf Weil	1997	Ralf Waldmann
1980	Anton Mang	2001	BMW AG
1981	Anton Mang	2002	Michael Schumacher
1982	Anton Mang	2003	Yamaha Motor Deutschland GmbH
1983	Egon Müller	2004	Walter Röhrl
1984	Werner Schwärzel/Andreas Huber	2005	Robert Barth und Gerd Riss
1985	Werner Schwärzel/Fritz Buck	2006	Hans Werner Aufrecht
1986	Gerhard Waibel	2008	Bernd Schneider
1987	Karl Maier	2010	Sebastian Vettel
1988	Karl Maier	2012	Motocross Nationalmannschaft
1989	Reinhold Roth	2013	Norbert Haug
1990	Roland Diepold	2014	Peter Geishecker
1991	Gerd Riss	2015	Max Deubel
1992	Ralf Waldmann	2016	Nico Rosberg
1993	Dirk Raudies	2018/19	Hermann Tomczyk
1994	Klaus Weinmann/Thomas Weinmann		
1995	Ralf Waldmann		

Verleihung des DMSB-Umweltpreises (ab 2001)

2001	Motorclub Haßloch e.V. im ADAC
2002	AMC Hohe Aßlitz e.V. im ADAC Sonnefeld
2003	HJS Fahrzeugtechnik GmbH & Co KG
2004	MSC Rund um Zschopau e.V. im ADAC
2005	ADAC
2006	MSC Gaildorf e.V.
2007	MSC Braach 1980 e.V. im ADAC
2008	kom enterprise GmbH
2009	KartSport Club Dresdner Verkehrsbetriebe e.V. im DMV
2010	Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
2011	MSF Idstedt e.V. im ADAC, AC Nordfriesland e.V. im ADAC, MSC Nordmark Kiel e.V. im ADAC
2012	Grüner Lausitzring
2013	MSC Osnabrück e.V. im ADAC
2014	MSC Schlüchtern e.V. im ADAC
2015	Bilster Berg Drive Resort GmbH & Co. KG
2016	MSC Grevenbroich e.V.
2018/2019	MSC Auenau e. V. im DMV

Verleihung des DMSB-Ehrenpreises (ab 2019)

2018/2019	Karl-Heinz Stegner

S a t z u n g

des

DMSB - Deutscher Motor Sport Bund e.V.

§ 1

Name, Sitz und Geschäftsjahr

1. Der am 08.06.1997 in Frankfurt am Main gegründete Verband führt den Namen:

DMSB - Deutscher Motor Sport Bund e.V.
2. Er hat seinen Sitz in Frankfurt/Main und ist in das Vereinsregister beim Amtsgericht Frankfurt/Main eingetragen.
3. Geschäftsjahr ist das Kalenderjahr.

§ 2

Zweck, Ziele und Aufgaben

1. Der DMSB übt die Sporthoheit für den Automobil- und Motorsport für das gesamte Gebiet der Bundesrepublik Deutschland aus und vertritt den deutschen Automobil- und Motorsport international als Mitglied in FIA (Fédération Internationale de l'Automobile) und FIM (Fédération Internationale de Motocyclisme) sowie FIM Europe (Fédération Internationale de Motocyclisme Europe).
2. ¹Zweck und Aufgabe des DMSB ist die Förderung des Motorsports unter besonderer Berücksichtigung der Jugendarbeit.
²Den Satzungszweck verwirklicht der DMSB insbesondere durch
 - a) die Wahrung der Belange seiner Mitglieder und der diesen angehörenden Motorsportler in Staat und Gesellschaft, in nationalen Sportorganisationen, insbesondere dem DOSB (Deutscher Olympischer Sportbund), sowie gegenüber den Medien und der Wirtschaft. ³Er wahrt durch alle dazu geeigneten Maßnahmen die Interessen der Motorsportler im Allgemeinen und der mittelbaren Mitglieder (§4 5 Ziff.3) im Besonderen bei der Umsetzung deren Wunsches, Motorsport nach den Regeln des DMSB zu betreiben. ⁴Er führt unter Wahrung des Gleichbehandlungsgrundsatzes seine Aufgaben in parteipolitischer und konfessioneller Neutralität durch.
 - b) die Überwachung der Durchführung des Motorsports, soweit er in seinem Zuständigkeitsbereich liegt, im gesamten Gebiet der Bundesrepublik Deutschland nach einheitlichen Regeln. ³Hierzu kann sich der DMSB auch der Trägervereine und der dem DMSB angehörenden Landesmotorsportfachverbände (LMFV) bedienen. ⁴Im Rahmen seiner Aufgaben erkennt der DMSB die Verbandsstatuten, Sportgesetze und –gerichtsbarkeiten von FIA, FIM, FIM Europe und DOSB an und unterwirft sich diesen. ⁵Er verwirklicht diese Aufgaben u.a. durch die Aufstellung, Durchsetzung und Überwachung einheitlicher Sportregeln für den Automobil- und Motorsport in Übereinstimmung mit den von FIA, FIM, FIM Europe sowie DOSB aufgestellten Statuten und Sportgesetzen. ⁶In Ausübung seiner satzungsmäßigen Aufgaben führt der DMSB die Sportgerichtsbarkeit durch und erlässt Verbandsordnungen mit verbindlicher Wirkung für seine Mitglieder.
 - c) die Durchsetzung des Dopingverbots. ³Zu diesem Zweck nimmt der DMSB am Dopingkontrollsystem der Nationalen Anti-Doping-Agentur (NADA) und der internationalen Fachverbände teil.

⁴In dem vom DMSB geregelten Motorsport sind DMSB, NADA und die internationalen Fachsportverbände berechtigt, Dopingkontrollen während und außerhalb der Veranstaltungen durchzuführen.

⁵Einzelheiten zur Verfolgung und Ahndung von Verstößen regeln in ihrer jeweils aktuellen Fassung die internationalen und nationalen Sportgesetze von FIA, FIM, FIM Europe und DMSB, die Anti-Doping-Bestimmungen der FIA, der Anti-Doping-Code der FIM, der NADA-Code und die „Liste der verbotenen Substanzen und Methoden“ der Welt-Anti-Doping-Agentur, die allesamt nicht Bestandteil dieser Satzung sind. ⁶Die Verfahren werden nach den internationalen Verfahrensregelungen, der Rechts- und Verfahrensordnung und den Verfahrensregelungen des NADA-Codes durchgeführt. ⁷Zuständige Disziplinarorgane im Sinne des NADA-Codes sind die DMSB-Sport- und Berufungsgerichte Automobilsport und Motorradsport.

d) die Unterstützung und Entwicklung des Spitzen-, Leistungs- und Breitensports, des Amateur- und Freizeitsports sowie des Kinder- und Jugendsports sowie des innovativen Motorsports.

e) die Zulassung von Sportwarten, Trainern und Übungsleitern sowie ihre Aus-, Fort- und Weiterbildung und die von ehren- und hauptamtlichen Vereins- und Verbandsmitarbeitern zu regeln und zu fördern.

f) Informations- und Verbesserungsmaßnahmen, um die Sicherheit und Nachhaltigkeit im Motorsport zu fördern.

g) die Beachtung der erforderlichen Maßnahmen zum Schutz der Natur und Umwelt.

h) die Pflege und Förderung des Ehrenamts.

3.

a) Im Rahmen der vorgenannten Aufgaben (Ziffern 1 und 2) obliegt dem DMSB:

- ¹Die Ausschreibung seiner Prädikate, Serien oder Veranstaltungen, die Erstellung des Kalenders hierfür sowie die Abwicklung dieser Prädikate, Serien und Veranstaltungen. ²Dies umfasst auch die Delegation seiner Prädikate auf einen oder mehrere Trägervereine.
- Die Ausgabe von Lizenzen für die Teilnahme an den vorgenannten Prädikaten, Serien oder Veranstaltungen sowie der internationalen Lizenzen.

b) Den Mitgliedern bleibt das Recht unbenommen, eigene Prädikate, Serien oder Veranstaltungen auszuschreiben und durchzuführen, deren Genehmigung durch den DMSB zu erteilen ist, sofern sie dessen Regeln beachten und einhalten.

c) Der DMSB soll keine neuen Prädikate, Serien oder Veranstaltungen, die in Konkurrenz zu bestehenden oder konkret geplanten Prädikaten, Serien oder Veranstaltungen des DMSB oder eines seiner Mitglieder stehen, genehmigen, es sei denn, der DMSB beteiligt sich daran als Promoter und/oder Veranstalter und/oder Lizenzgeber.

d) ¹Erhalten Prädikate, Cups, Serien oder sonstige Veranstaltungen der Mitglieder i.S.d. § 2 Ziffer 3 b), an denen der DMSB nicht beteiligt ist, auf deren Antrag ein Prädikat des DMSB, so erhält der DMSB die hierfür vorgesehene Lizenzgebühr. ²Die Rechte zur Kalenderplanung, Erstellung des Reglements sowie zur Vermarktung verbleiben jedoch dem Mitglied.

§ 3

Grundsätze

1. Der DMSB bekennt sich zum aktiven Kampf gegen jegliche Form von Gewalt im Sport, unabhängig davon, ob sie körperlicher, seelischer oder sexualisierter Art ist.

2. ¹Der DMSB bekennt sich zur aktiven Umsetzung der Integration und Inklusion im Sport und tritt für eine gleichberechtigte Teilhabe unabhängig von Geschlecht im Sport ein. ²Zu allen Ämtern besteht gleichberechtigter Zugang.
3. DMSB bekennt sich zu den Grundsätzen guter Verbandsführung (Good Governance).
4. Der DMSB, die Mitglieder der Organe, die haupt- und ehrenamtlichen Mitarbeiter und sonstigen Mitarbeiter und Vertreter des DMSB erkennen die Satzung und Ordnungen, die auf ihnen basierenden Leitlinien, die Kodizes, die Compliance-Richtlinien sowie die weiteren Vereinbarungen des DMSB und die sich hieraus ableitenden Werte an.

§ 4

Gemeinnützigkeit

1. Der DMSB dient ausschließlich und unmittelbar gemeinnützigen Zwecken i.S.d. Abschnitts „Steuerbegünstigte Zwecke“, §§ 51 ff. der Abgabenordnung.
2. ¹Der DMSB ist selbstlos tätig; er verfolgt nicht in erster Linie eigenwirtschaftliche Zwecke. ²Dem ideellen Zweck der Förderung des Motorsports ist die zur Erreichung des Verbandszwecks erforderliche eigenwirtschaftliche Betätigung untergeordnet. ³Haushaltsmittel des DMSB dürfen nur für die satzungsgemäßen Zwecke verwendet werden. ⁴Die Mitglieder erhalten keine Zuwendungen aus Mitteln der Körperschaft. ⁵Es darf keine Person durch Ausgaben, die dem Zweck des DMSB fremd sind, oder durch unverhältnismäßig hohe Vergütungen begünstigt werden.
3. ¹Die Mitglieder der Organe und Gremien arbeiten grundsätzlich ehrenamtlich, soweit nachfolgend nichts anderes bestimmt ist; nachgewiesene Auslagen werden im Rahmen einer Reisekostenordnung erstattet. ²Das Präsidium kann bei Bedarf und unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Verhältnisse und der Haushaltslage beschließen, dass Mitglieder der Organe und Gremien entgeltlich auf Grundlage eines Dienstvertrags oder gegen Zahlung einer pauschalierten Aufwandsentschädigung tätig werden. ³Für die Entscheidung über Vertragsbeginn, Vertragsinhalt und Vertragsende ist der hauptamtliche Vorstand gem. § 26 BGB zuständig. ⁴Für das Präsidium entscheidet über die Höhe der Vergütung ein dreiköpfiger Ausschuss, der aus Mitgliedern der Trägervereine besteht, die nicht dem Präsidium angehören. ⁵Näheres regelt eine vom Präsidium zu beschließende Geschäftsordnung. ⁶Eine Rückzahlung von Mitgliedsbeiträgen oder Spenden ist nicht zulässig.

§ 5

Mitgliedschaft

1.
 - a) Trägervereine sind der Allgemeine Deutsche Automobil-Club e.V. (ADAC), der Automobilclub von Deutschland e.V. (AvD) und der Deutsche Motorsport Verband e.V. (DMV).
 - b) Sonstige Motorsportverbände:

Mitglieder des DMSB können alle Motorsportverbände mit Sitz in Deutschland werden, deren satzungsgemäßes Ziel die Ausübung des Automobil- und/oder Motorradsports ist, die bundesweit oder in mindestens 5 Bundesländern organisiert sind und über 500 gemeldete, aktiv Motorsport treibende Einzelmitglieder haben.
 - c) Landesmotorsportfachverbände:

Mitglieder des Vereins können alle Landesmotorsportfachverbände (LMFV) werden, die dem jeweiligen Landessportbund angehören, den Mitgliedern sämtlicher Motorsportverbände offen stehen, im Vereinsregister als e.V. eingetragen und von den zuständigen Finanzbehörden als gemeinnützig anerkannt sind.

d) Sonstige Mitglieder:

Mitglieder des DMSB können sonstige überregionale Vereinigungen werden, deren Mitglieder ihren Sitz in mindestens 5 Bundesländern haben und die die Aufgaben und Ziele des Motorsports nachweislich und auf Dauer unterstützen und selbst verfolgen.

2. ¹Weitere Voraussetzung für die Mitgliedschaft ist die Anerkennung des DMSB als einzigen nationalen Spitzenverband des Motorsports und als überregionalen Dachverband durch die Mitglieder i.S.d. Ziffer 1. ²Diese müssen ebenso die Verbindlichkeit der Satzung des DMSB und dessen Ordnungen anerkennen. ³Die Satzungen der Mitglieder dürfen zur Satzung des DMSB sowie den Statuten und den Sportgesetzen von FIA/FIM/FIM Europe/DOSB und DMSB nicht im Widerspruch stehen.
3. ¹Durch die Mitgliedschaft im DMSB gelten die dem Mitglied angeschlossenen Vereine bzw. Vereinsabteilungen als Vereine des DMSB und die den angeschlossenen Vereinen bzw. Vereinsabteilungen angehörenden und am Motorsport teilnehmenden Mitglieder, ehren- und hauptamtlichen Mitarbeiter sowie Veranstalter einzeln als mittelbare Mitglieder des DMSB, auf welche die Bestimmungen dieser Satzung, mit Ausnahme der §§ 6 und 9 entsprechend Anwendung finden. ²Die mittelbaren Mitglieder im Zuständigkeitsbereich des DMSB unterliegen auch den vom DMSB erlassenen Statuten und sportlichen Regularien sowie der Verbandsgerichtsbarkeit und sonstigen Beschlüssen und Entscheidungen des DMSB.
4. ¹Aufnahmeanträge sind schriftlich an den hauptamtlichen Vorstand zu richten, der diese dem Präsidium zur Kenntnis bringt. ²Dieses legt die Anträge mit einer Stellungnahme und Beschlussempfehlung der Mitgliederversammlung zur Entscheidung vor. ³Die Aufnahme eines neuen Mitgliedes bedarf der 3/4 Stimmenmehrheit der Mitgliederversammlung.
5. ¹Die Mitgliederversammlung kann Persönlichkeiten, die sich im Sinne der Zielsetzung des DMSB besonders verdient gemacht haben, auf Vorschlag des Präsidiums zu Ehrenpräsidenten und/oder Ehrenmitgliedern ernennen. ²Ehrenmitglieder und Ehrenpräsidenten haben Teilnahme- und Rederecht, jedoch kein Stimmrecht in der Mitgliederversammlung.
6. Einzelheiten zu den Voraussetzungen der Mitgliedschaft und dem Aufnahmeverfahren werden in Aufnahmeleitlinien des DMSB niedergelegt, die vom Präsidium erlassen werden.

§ 6

Beiträge

¹Zur Erfüllung der Aufgaben des DMSB werden von den Mitgliedern Jahresbeiträge erhoben, deren Höhe durch die Mitgliederversammlung in einer Beitragsordnung festgelegt wird. ²Die Bemessungsgrundlage für die Höhe des Beitrages der LMFV ist die Zahl der von ihnen bzw. von den angeschlossenen Vereinen vertretenen Einzelmitglieder. ³Maßgeblich sind die bei den jeweiligen Landessportverbänden/Landessportbünden gemeldeten Mitgliederzahlen der LMFV zum Stichtag 31.12. des Vorjahres.

§ 7

Austritt, Erlöschen, Ausschluss

1. Die Beendigung der Mitgliedschaft im DMSB kann nur für den Schluss des Geschäftsjahres bis spätestens zum 30.06. des betreffenden Jahres schriftlich per Einschreiben/Rückschein an den hauptamtlichen Vorstand, der diesen dem Präsidium zur Kenntnis bringt, erfolgen (Austritt).
2. ¹Während eines Beitragsrückstandes ruhen alle Mitgliedsrechte sowie die Rechte der ihm angeschlossenen Mitgliedsvereine und deren Mitglieder (§5 Ziffer 3). ²Die Mitgliedspflichten, insbesondere die der Beitragszahlung, bleiben davon unberührt. ³Die Mitgliedschaft erlischt ohne

weiteres 5 Monate nach Beitragsfälligkeit, wenn in dieser Zeit der Beitragsrückstand erfolglos angemahnt wurde.

3. ¹Die Mitgliedschaft kann bei groben Verstößen des Mitgliedes gegen Ziele und Zwecke des DMSB sowie gegen dessen Satzung gelöscht werden (Ausschluss). ²Der Ausschluss erfolgt auf Antrag des Präsidiums durch die Mitgliederversammlung, die mit 3/4 Mehrheit entscheidet, wobei wenigstens 3/4 sämtlicher Mitglieder vertreten sein müssen. ³Der Ausschluss-Antrag ist dem betreffenden Mitglied unverzüglich, spätestens mit der Einladung zu der Mitgliederversammlung, die über den Ausschluss entscheiden soll, in Abschrift zu übersenden. ⁴Das betreffende Mitglied kann schriftlich oder mündlich in der Mitgliederversammlung zum Ausschluss-Antrag Stellung nehmen. ⁵Der begründete Ausschlussbeschluss wird dem betroffenen Mitglied vom Präsidium schriftlich bekannt gemacht.

§ 8

Organe

Die Organe des DMSB sind:

- die Mitgliederversammlung
- das Präsidium
- der hauptamtliche Vorstand
- der Beirat
- die Verbandsgerichte

§ 9

Mitgliederversammlung

1. ¹Die Mitgliederversammlung ist das oberste Organ des DMSB. ²Sie wählt die Mitglieder des Präsidiums sowie die Rechnungsprüfer. ³Sie genehmigt den Jahresabschluss, den Haushaltsvoranschlag, nimmt die Jahresberichte von Präsidium und Kassenprüfer entgegen, beschließt über die Entlastung des Präsidiums und legt die Mitgliedsbeiträge fest. ⁴Sie beschließt außerdem über Satzungsänderungen, über die Aufnahme und den Ausschluss von Mitgliedern, sowie über die Ernennung von Ehrenpräsidenten und/oder Ehrenmitgliedern. ⁵Sie entscheidet auf Antrag des Präsidiums über grundsätzliche Maßnahmen zur Erfüllung der Ziele und Zwecke des DMSB. ⁶Die Beschlüsse der Mitgliederversammlung treten, soweit nicht ausdrücklich anders beschlossen oder gesetzlich bestimmt, mit ihrer Verabschiedung in Kraft.

2. ¹Die Mitgliederversammlung besteht aus den von den Mitgliedern entsandten Delegierten, den Vertretern der Motorsportjugend (§19) sowie den Mitgliedern des Präsidiums. ²Die Delegierten bzw. die Ersatzdelegierten sowie die Vertreter der Motorsportjugend sind dem Präsidium spätestens drei Wochen vor der Mitgliederversammlung schriftlich mitzuteilen.

³Die Gesamtzahl der Stimmen in der Mitgliederversammlung (Gesamtstimmenzahl) ist auf maximal 100 begrenzt. Hiervon entfallen auf folgende Mitgliedergruppen:

- 2.1 ¹Trägervereine jeweils 14 Stimmen; darüber hinaus entsprechend dem Lizenznehmeranteil der Trägervereine insgesamt 10 Zusatzstimmen. ²Dieser Anteil wird nach dem d'hondtschen Verfahren errechnet aufgrund der Gesamtzahl der DMSB-Lizenzen, die über die Trägervereine bezogen werden, berechnet zum Stichtag 31.12. des Vorjahres, wobei jeder Trägerverein mindestens eine Zusatzstimme erhält.

³Jeder Trägerverein übt sein Stimmrecht durch einen oder mehrere Delegierte aus.

⁴Bei Wegfall eines Trägervereins wachsen dessen Stimmen zu gleichen Anteilen den verbleibenden Trägervereinen zu.

2.2 ¹Sonstige Motorsportverbände (§5 Ziffer 1 b) insgesamt maximal 4 Stimmen.

²Bis 4 solcher Mitglieder entsendet jedes Mitglied einen Delegierten mit 1 Stimme. ³Bei mehr als 4 solcher Mitglieder werden sie gemeinsam durch von ihnen zu wählende Delegierte mit insgesamt 4 Stimmen vertreten. ⁴Bei der Wahl der gemeinsamen Delegierten hat jedes Mitglied 1 Stimme.

2.3 ¹Maximal 16 Landesmotorsportfachverbände mit höchstens 32 Stimmen.

²Den Landesmotorsportfachverbänden steht jeweils 1 Grundstimme zu. ³Hinzu kommt entsprechend der Anzahl der beigetretenen LMFV je 1 Zusatzstimme. ⁴Diese maximal 16 zusätzlichen Stimmen werden unter Zugrundelegung der gesamten, in den beigetretenen LMFV organisierten Einzelmitglieder nach dem d'hondtschen Verfahren verteilt. ⁵Die hierfür maßgeblichen Zahlen sind die bei den jeweiligen Landessportbünden zum Stichtag 31.12. des Vorjahres gemeldeten Mitgliederzahlen der LMFV.

2.4 ¹Sonstige Mitglieder gemäß § 5 Ziffer 1 d) maximal 4 Stimmen.

²Ziffer 2.2 Sätze 2 bis 4 gelten entsprechend.

2.5 Die 3 Vertreter der Motorsportjugend jeweils 1 Stimme (siehe § 19 Absatz 2).

2.6 Die Mitglieder des Präsidiums jeweils 1 Stimme.

3. ¹Die Übertragung des Stimmrechts auf andere Stimmberechtigte ist zulässig. ²Ein Stimmberechtigter darf dabei nicht mehr als 7 Stimmen auf sich vereinigen.

4. ¹Einladungen zur ordentlichen Mitgliederversammlung sind durch den Präsidenten, im Verhinderungsfall durch dessen Stellvertreter, den Mitgliedern in Schrift- oder Textform unter Beifügung der Tagesordnung spätestens 6 Wochen vor dem Versammlungstermin zu übersenden. ²Es wird im Falle des E-Mail-Versands die E-Mail-Adresse verwandt, welche das Mitglied dem DMSB bekanntgegeben hat. ³Ordentliche Mitgliederversammlungen sollen in der ersten Hälfte eines jeden Kalenderjahres stattfinden.

5. ¹Die Mitgliederversammlung kann als virtuelle Mitgliederversammlung durchgeführt werden. ²Eine Kombination von Präsenzversammlung und virtueller Mitgliederversammlung ist möglich, indem den Mitgliedern die Möglichkeit eröffnet wird, an der Präsenzsitzung mittels Onlinekonferenz teilzunehmen. ³Das Präsidium entscheidet über die Form der Mitgliederversammlung und teilt diese in der Einladung mit.

⁴Die virtuelle Mitgliederversammlung wird nach den Grundsätzen der geschlossenen Benutzergruppe in einem Chat-Raum oder einem anderen geeignetem System durchgeführt, zu dem nur Mitglieder durch Eingabe ihrer Legitimationsdaten und einem nur für die Mitgliederversammlung gültigem Zugangswort Zugang haben. ⁵Die Legitimationsdaten werden mit der Einladung mitgeteilt. ⁶Das Zugangswort wird spätestens vier Tage vor der virtuellen Mitgliederversammlung an die vom Mitglied mitgeteilte E-Mailadresse übersendet. ⁷Die Mitglieder sind verpflichtet, ihre Legitimationsdaten und das Zugangswort für die virtuelle Mitgliederversammlung keinem Dritten, der nicht Mitglied ist, zugänglich zu machen und unter Verschluss zu halten.

⁸Online Beschlussfassung ist möglich.

⁹Weitere Einzelheiten zur virtuellen Mitgliederversammlung sind in einer von dem Präsidium beschlossenen Ordnung festgelegt.

¹⁰Eine virtuelle Mitgliederversammlung über die Auflösung des DMSB ist unzulässig.

6. Außerordentliche Mitgliederversammlungen sind einzuberufen bei entsprechendem Beschluss des Präsidiums oder nach schriftlich eingereichtem Antrag von mindestens 1/7 der Mitgliederstimmen, wobei Zweck und Gründe für die Versammlung angegeben werden müssen.

7. ¹Anträge zur Mitgliederversammlung können vom Präsidium oder von mindestens 1/10 der Mitgliederstimmen gestellt werden. ²Anträge von Mitgliedern müssen mindestens drei Wochen vor dem Versammlungstermin schriftlich beim Präsidenten eingegangen sein. ³Nicht fristgerecht vorgelegte Anträge (Dringlichkeitsanträge) können nur bei Zustimmung einer ¾ Mehrheit behandelt werden. ⁴Dringlichkeitsanträge auf Abberufung von Mitgliedern des Präsidiums und auf Satzungsänderungen sind nicht zulässig.
8. ¹Die Mitgliederversammlung ist beschlussfähig, wenn mindestens 2/3 der Gesamtstimmenzahl der beigetretenen Mitglieder vertreten ist. ²Bei Beschlussunfähigkeit ist der Präsident, bzw. dessen Stellvertreter, verpflichtet, binnen 30 Tagen eine zweite Mitgliederversammlung mit derselben Tagesordnung einzuberufen. ³Diese ist ohne Rücksicht auf die Zahl der Erschienenen beschlussfähig; hierauf ist in der Einladung hinzuweisen.
9. ¹Die Beschlüsse der Mitgliederversammlung werden, soweit die Satzung nichts anderes bestimmt, mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen gefasst. ²Stimmenthaltungen werden wie nicht abgegebene Stimmen behandelt, ebenso abgegebene ungültige und – bei Abstimmung mit Stimmzettel – unbeschriftete Stimmzettel. Stimmengleichheit gilt als Ablehnung.

³Beschlussfassungen über Satzungsänderungen, die Aufnahme und der Ausschluss von Mitgliedern sowie die Auflösung des Verbandes bedürfen einer ¾-Mehrheit der abgegebenen Stimmen, wobei für Ausschlussbeschlüsse die Stimmen des auszuschließenden Mitgliedes nicht mitgezählt werden dürfen.

⁴Abstimmungen erfolgen offen durch Handzeichen. ⁵Die Mitgliederversammlung kann mit einfacher Mehrheit beschließen, eine Abstimmung mit verdecktem Stimmzettel durchzuführen; diese Beschlussfassung erfolgt offen. ⁶Wahlen werden nach Maßgabe von § 17 durchgeführt.
10. ¹Die Mitgliederversammlung wird geleitet von einem Versammlungsleiter. ²Die Versammlungsleitung wird gemäß Beschluss des Präsidiums übertragen auf ein vom Präsidium benanntes Mitglied des Präsidiums oder des hauptamtlichen Vorstands. ³Über jede Versammlung ist ein Protokoll anzufertigen, das vom Protokollführer, dem Versammlungsleiter und einem Mitglied des Präsidiums zu unterzeichnen und den Mitgliedern spätestens sechs Wochen nach der Mitgliederversammlung zur Kenntnis zu geben ist. ⁴Geht innerhalb von drei Wochen nach der Kenntnisnahme kein Widerspruch durch Mitglieder ein, gilt das Protokoll als genehmigt. ⁵Eingehende Widersprüche sind auf der nächsten Mitgliederversammlung zu behandeln.

§ 10

Präsidium

1. ¹Das Präsidium setzt sich aus dem Präsidenten (1. Präsidiumsmitglied) und vier weiteren Präsidiumsmitgliedern (2., 3., 4., 5. Präsidiumsmitglied) zusammen. ²Die Ressortzuständigkeiten der Präsidiumsmitglieder sind in der Geschäftsordnung des Präsidiums festgelegt.
³Das Präsidium beruft aus den Reihen der Präsidiumsmitglieder einen Stellvertreter des Präsidenten für jeweils 1 Jahr und beschließt die Verteilung der Ressorts auf die Präsidiumsmitglieder. ⁴Ungeachtet ihrer Gesamtverantwortung für die Belange des DMSB üben die Mitglieder des Präsidiums ihre Ämter nach den Ressortzuständigkeiten aus.
2. ¹Die Mitglieder des Präsidiums werden von der Mitgliederversammlung gewählt. ²Ein Mitglied (§ 5 Ziffer 1) kann im Präsidium höchstens 3 Präsidiumspositionen besetzen. ³Jedes Mitglied (§ 5 Ziffer 1) kann bis zu 3 verschiedene Kandidatenvorschläge für jedes zu wählende Präsidiumsmitglied vorschlagen. ⁴Die Kandidatenvorschläge sind spätestens 8 Wochen vor dem Termin der Mitgliederversammlung dem Präsidium einzureichen. ⁵Fristgerecht eingereichte Wahlvorschläge werden den Mitgliedern mit dem Versand der Sitzungsunterlagen übersandt. ⁶Soweit im Rahmen einer Mitgliederversammlung offene Präsidiumspositionen nicht oder nicht alle mangels erforderlicher Wahlmehrheit besetzt wurden, können die Mitglieder in Hinblick auf die ausstehende Wahl zum Präsidium einen Antrag an das Präsidium auf eine außerordentliche Mitgliederversammlung zur Durchführung einer weiteren Wahl stellen. ⁷Stellt kein Mitglied innerhalb von 60 Tagen ab der Mitgliederversammlung einen entsprechenden Antrag, kommt Ziffer 3 Satz 3 zur Anwendung. ⁸Ebenso findet Ziffer 3 Satz 3 Anwendung, wenn ein Mitglied keinen der

vorgeschlagenen Kandidaten durchsetzen konnte. ⁹Hat ein von einem Mitglied vorgeschlagener Kandidat die zur Wahl erforderliche Mehrheit nicht erreicht, kann er für die vorgeschlagene Präsidiumsposition nicht erneut zur Wahl auf derselben oder nachfolgenden Mitgliederversammlung vorgeschlagen werden.

3. ¹Die Amtsdauer der Mitglieder des Präsidiums beträgt 4 Jahre, gerechnet von ordentlicher Mitgliederversammlung zu ordentlicher Mitgliederversammlung. ²Die in Ziffer 1 unter den ungeraden Nummern bezeichneten Präsidiumsmitglieder stehen jeweils im 2-Jahreswechsel mit den unter den geraden Nummern bezeichneten Präsidiumsmitgliedern zur Wahl. ³Scheidet ein Präsidiumsmitglied während seiner Amtsperiode aus, bilden die übrigen Mitglieder allein das Präsidium, beschließen über die Wahrnehmung des freigewordenen Amtes bis zur nächsten Mitgliederversammlung und übertragen die freigewordene Stimme auf eines der verbleibenden Präsidiumsmitglieder. ⁴Auf dieser wird ein Nachfolger für die restliche Amtsdauer bestellt. ⁵Die Wiederwahlen von Präsidiumsmitgliedern sind möglich. ⁶Wählbar sind nur natürliche Personen, welche am Tag der Wahl das 75. Lebensjahr noch nicht vollendet haben (Stichtagsregelung).
4. ¹Das Präsidium nimmt seine Aufgaben und Befugnisse entsprechend dieser Satzung wahr und gibt sich zu diesem Zweck eine Geschäftsordnung, die u.a. das Verfahren für die Ressortzuteilung auf die einzelnen Präsidiumsmitglieder näher regelt. ²Der Präsident oder im Verhinderungsfall sein Stellvertreter beruft das Präsidium zu den Sitzungen ein. ³Diese finden mindestens halbjährlich statt, bei Bedarf sind auch mehrere Sitzungen möglich. ⁴Die Einberufung soll mit einer Frist von mindestens drei Wochen unter Beifügung der Tagesordnung erfolgen. ⁵Sitzungen sind auch auf schriftliches Verlangen einer Mehrheit der Präsidiumsmitglieder innerhalb von 3 Wochen nach Zugang des Verlangens einzuberufen. ⁶Die Leitung der Sitzungen obliegt dem Präsidenten, bei dessen Verhinderung seinem Stellvertreter oder einem vom Präsidium benannten Mitglied des Präsidiums. ⁷Über Sitzungen und Beschlüsse des Präsidiums ist ein Protokoll zu führen, welches vom Sitzungsleiter zu unterzeichnen ist.
5. ¹Das Präsidium entscheidet mit einer 3/5 Mehrheit. ²Für die Beschlussfassung gem. § 2 Ziffer 3 a und c ist eine 4/5 Mehrheit erforderlich. ³Im Übrigen gelten § 9 Ziffer 7 Sätze 2 und 3 entsprechend. Präsidiumsmitglieder, die gem. Ziffer 3 das Amt eines vorzeitig ausgeschiedenen Mitgliedes wahrnehmen, haben eine 2. Stimme.

⁴Das Präsidium ist beschlussfähig, wenn mindestens 4 Mitglieder anwesend sind. ⁵Für den Fall, dass Beschlussfähigkeit nicht gegeben ist, kann über die Punkte der Tagesordnung im schriftlichen Verfahren (Ziffer 6) entschieden werden, ohne dass es einer besonderen Dringlichkeit bedarf.
6. ¹Ferner ist die virtuelle, schriftliche oder telefonische Abstimmung zulässig. Beschlussfähigkeit ist nur gegeben, wenn mindestens 3 Präsidiumsmitglieder sich an der Stimmabgabe beteiligen.

²Die schriftliche Abstimmung ist auch durch Stimmabgabe per Telefax/E-Mail zulässig.

³Für die schriftliche Abgabe der Stimme ist dem Präsidiumsmitglied durch den Präsidenten, im Verhinderungsfall durch dessen Stellvertreter, ein Termin zur Stimmabgabe mit einer Frist von mindestens 7 Arbeitstagen vom Tage der Absendung der Aufforderung zu benennen, bei Stimmabgabe per Fax-/E-Mail-Mitteilung kann diese Frist verkürzt werden, wobei eine Mindestfrist von 48 Stunden zu wahren ist.
7. ¹Dem Präsidium obliegt die Bestellung und Abberufung der Mitglieder des hauptamtlichen Vorstands sowie der Abschluss und die Beendigung der entsprechenden Dienstverträge einschließlich der Festlegung über die Besoldung der hauptamtlichen Vorstandsmitglieder. ²Es nimmt alle Rechte und Pflichten als Arbeitgeber gegenüber dem hauptamtlichen Vorstand wahr. ³Die Entlastung des hauptamtlichen Vorstands erfolgt durch das Präsidium.
8. ¹Dem Präsidium obliegt die Aufsicht für die Aufgaben gem. § 2. ²Ihm obliegt die Verabschiedung der vom hauptamtlichen Vorstand entwickelten Strategien und Positionspapiere. ³Die Mitglieder des Präsidiums wirken aktiv an der Realisierung von Zielen und Maßnahmen des DMSB mit. ⁴Das Präsidium berät und beaufsichtigt den hauptamtlichen Vorstand bei seiner Arbeit und ist diesem gegenüber weisungsbefugt. ⁵Es achtet auf die Umsetzung der Beschlüsse der

Mitgliederversammlung und des Präsidiums durch den hauptamtlichen Vorstand und überwacht dessen Geschäftsführung.

⁶Das Präsidium repräsentiert den DMSB und erfüllt die ihm übertragenen satzungsgemäßen Aufgaben. ⁷Es repräsentiert den DMSB in nationalen wie internationalen Gremien und Mitgliederversammlungen. ⁸Jedes Präsidiumsmitglied ist im Außenverhältnis für sein Ressort, gemäß Geschäftsordnung des Präsidiums, Repräsentant des Verbandes.

⁹Dem Präsidium obliegt die Beschlussfassung über die Feststellung des Jahresabschlusses und den Ausweis der Rücklagen.

9. ¹Das Präsidium bestätigt die Vertreter des DMSB für die nationalen Kommissionen und weiteren Gremien. ²Das Präsidium benennt die Personen, die für internationale Kommissionen kandidieren sollen. ³Außerdem benennt das Präsidium Vorsitzende und Beisitzer der Verbandsgerichte. ⁴Voraussetzung für die Berufung zum Vorsitzenden ist die Befähigung zum Richteramt. ⁵Das Präsidium kann weitere Gremien zur Unterstützung seiner oder der Tätigkeit des hauptamtlichen Vorstands einberufen.
10. ¹Das Präsidium unterstützt die Tätigkeit der Kommissionen, weiteren Gremien sowie ehrenamtlichen Mitarbeiter und Vertreter des DMSB.
²Das Präsidium ist berechtigt, Mitglieder der Fachausschüsse, Arbeitsgruppen, Kommissionen, Gremien sowie die ehrenamtlichen Mitarbeiter und Vertreter des DMSB bei grober Verletzung der Interessen des DMSB oder des Ansehens des Motorsports in der Öffentlichkeit von ihrer Tätigkeit zu entbinden.
11. ¹Die Mitgliederversammlung kann jedes Mitglied des Präsidiums mit $\frac{3}{4}$ Mehrheit abberufen, wenn hierfür ein wichtiger Grund vorliegt. ²Eine derartige Abberufung muss als ordentlicher Antrag eingereicht sein. ³Die Abstimmung über den Antrag erfolgt geheim. ⁴Für abberufene Mitglieder des Präsidiums ist nach einer Abberufung auf derselben Mitgliederversammlung eine Ersatzwahl für den Rest der Amtsperiode durchzuführen.

§ 11

Hauptamtlicher Vorstand

1. ¹Der hauptamtliche Vorstand besteht aus mindestens zwei hauptamtlichen Vorstandsmitgliedern, die im Außenverhältnis jeweils einzelvertretungsberechtigt sind. Im Innenverhältnis gilt das Vier-Augen-Prinzip.
²Der hauptamtliche Vorstand vertritt den Verband gerichtlich und außergerichtlich im Sinne § 26 BGB.
2. ¹Der hauptamtliche Vorstand führt die Geschäfte des Verbandes nach innen und außen in eigener Verantwortung unter Beachtung der Gesetze, der Satzung, der Beschlüsse der Mitgliederversammlung und des Präsidiums und gibt sich hierfür eine Geschäftsordnung, über die mit dem Präsidium Einvernehmen herzustellen ist. ²Er stimmt die Strategie des DMSB gemeinsam mit dem Präsidium ab und berichtet gegenüber dem Präsidium über wichtige Entscheidungen und Entwicklungen.
3. ¹Dem Einwilligungsvorbehalt des Präsidiums unterliegen im Innenverhältnis die folgenden Maßnahmen des hauptamtlichen Vorstands:
 - a. der Erwerb, die Veräußerung oder Belastung von Immobilien,
 - b. die Aufnahme und Gewährung von Krediten
 - c. die Erhebung von Klagen oder der Abschluss von Vergleichen, ab einem in der Geschäftsordnung festgelegten Streitwert,
 - d. die Gründung, der Erwerb oder die Veräußerung von Tochtergesellschaften,
 - e. das Eingehen von finanziellen Verpflichtungen, ab einer Höhe von je 100.000,- € inkl. MwSt., außerhalb der Budgetplanung.

²Das Präsidium kann für Maßnahmen des hauptamtlichen Vorstands weitere Einwilligungsvorbehalte festlegen.

4. ¹Dem hauptamtlichen Vorstand obliegt das gesamte operative Geschäft des DMSB, einschließlich der Leitung der DMSB-Geschäftsstelle. ²Ihm obliegt die Erstellung des Haushaltsplans, des Jahresabschlusses und der mittelbaren Finanzplanung sowie deren rechtzeitige Vorlage an das Präsidium.

§ 12

Beirat

1. ¹Der Beirat besteht aus:
je einem hauptamtlichen Vertreter
- des ADAC
 - des AvD
 - des DMV
 - der Sonstigen Mitglieder
 - der Sonstigen Motorsportverbände
 - der LMFV
- sowie dem hauptamtlichen Vorstand des DMSB.

²Die Trägervereine können die von ihnen entsandten Vertreter jederzeit abberufen und durch einen anderen Vertreter ersetzen.

³Die Sonstigen Mitglieder, die Sonstigen Motorsportverbände und die LMFV haben ihre Vertreter mehrheitlich zu wählen und können diese mehrheitlich jederzeit abberufen und ersetzen.

⁴Die Vertreter der Mitglieder und der hauptamtliche Vorstand haben unabhängig von der Anzahl der Vertreter jeweils eine Stimme. ⁵Eine Vertretung und Stimmrechtsübertragung auf einen anderen Vertreter im Beirat ist zulässig.

⁶Können die Sonstigen Mitglieder, die Sonstigen Motorsportverbände oder LMFV keinen hauptamtlichen Vertreter benennen, können ehrenamtliche Vertreter als Gäste ohne Stimmrecht in beratender Funktion den Beiratssitzungen beiwohnen.

2. ¹Der Beirat unterstützt die operative Arbeit des hauptamtlichen Vorstands durch fachliche Beratung und bewertet die von den Kommissionen erarbeiteten Beschlussvorlagen zur Vorlage an das Präsidium. ²Darüber hinaus hat das Präsidium die Möglichkeit, dem Beirat weitere Befugnisse zu übertragen und wieder zu entziehen.
³Das Präsidium regelt die Einzelheiten durch eine von ihm zu beschließende Geschäftsordnung.
3. ¹Es steht im Ermessen der Mehrheit der Vertreter im Beirat, jederzeit beratende Experten zu den Beiratssitzungen hinzuzuziehen. ²Diese haben kein Stimmrecht.
4. ¹Die Verwaltung der laufenden Geschäfte des Beirats sowie die Leitung der Sitzungen obliegen dem Vorsitzenden des hauptamtlichen Vorstands. ²Beschlüsse werden mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen des Beirats gefasst. ³Bei Stimmengleichheit hat der Vorstandsvorsitzende eine zusätzliche Stimme.

§ 13

Förderkreis

¹Der Förderkreis steht Personen und Vereinigungen offen, die dem Motorsport nahestehen und zu erkennen geben, zu dessen Fortbestand und Weiterentwicklung beitragen zu wollen.

²Über Richtlinien zur Aufnahme von Mitgliedern in den Förderkreis sowie über Aufnahmeanträge entscheidet das Präsidium. ³Der Förderkreis richtet seine Empfehlungen zur Arbeit des DMSB an das Präsidium.

§ 14

Satzungsänderungen

¹Anträge auf Satzungsänderungen müssen bis zum 31.12. des der Mitgliederversammlung vorausgehenden Kalenderjahres schriftlich beim Präsidium gestellt sein. ²Diese Frist gilt nicht für Anträge auf Satzungsänderungen durch das Präsidium. ³Sie werden mit einer Stellungnahme des Präsidiums in vollständigem Wortlaut der Einladung zur Mitgliederversammlung beigelegt, die mit $\frac{3}{4}$ Mehrheit der abgegebenen Stimmen entscheidet. ⁴Stimmenthaltungen sind nicht mitzuzählen.

§ 15

Rechnungsprüfer

¹Zur Prüfung der Finanzen des DMSB werden zwei Rechnungsprüfer durch die Mitgliederversammlung für die Dauer von 3 Jahren gewählt. ²Sie dürfen kein anderes Amt im DMSB bekleiden. ³Sie haben mindestens einmal im Jahr vor der Mitgliederversammlung Buchführung und Kasse zu prüfen und der Mitgliederversammlung Bericht zu erstatten.

§ 16

Ehrenkodex

¹Jedes Mitglied des Präsidiums, des hauptamtlichen Vorstands oder des Beirats ist verpflichtet, unverzüglich dem Organ, dem es angehört, die Tatsachen mitzuteilen, gemäß denen ein zu fassender Beschluss des betreffenden Organs oder ein abzuschließendes Rechtsgeschäft mit dem DMSB oder einem mit diesem verbundenen Unternehmen,

- ihm selbst,
- seinem Ehegatten/Lebenspartner,
- einem Verwandten oder Verschwägerten bis zum 3. Grad,
- einer von diesen Personen kraft Gesetz oder Vollmacht vertretenen natürlichen oder juristischen Person, oder
- einem Dienstherren der vorgenannten Personen,

einen unmittelbaren wirtschaftlichen Vorteil bringen kann.

²Nach Kenntnisaufnahme entscheidet das Organ, dem der Sachverhalt mitgeteilt wurde, über den zu fassenden Beschluss oder Vertragsabschluss ohne Mitwirkung des betroffenen Organmitglieds.

§ 17

Wahlen

1. ¹Die nach der Satzung durchzuführenden Wahlen leitet der Versammlungsleiter. ²Für die Wahl des Präsidiums ist ein aus 3 Personen bestehender Wahlausschuss wählen zu lassen. ³Die Wahl des Präsidiums leitet der Wahlleiter, der vom Wahlausschuss bestimmt wird.
2. ¹Die Wahlen können auf Antrag in geheimer Form durchgeführt werden. ²Über den Antrag entscheiden die Mitglieder durch offene Abstimmung mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen. ³Wird eine Wahl in geheimer Form durchgeführt, werden Stimmzettel ausgegeben.
3. ¹Die Auszählung der Stimmen für die Wahl des Präsidiums erfolgt durch den Wahlausschuss. ²Die Stimmzettel sind bis zum Abschluss der nächstfolgenden Mitgliederversammlung aufzubewahren.

§ 18

Gerichtsbarkeit

1. ¹Die Verbandsgerichtsbarkeit des DMSB wird in einer Rechts- und Verfahrensordnung (RuVO) geregelt, die Bestandteil dieser Satzung i.S. einer Vereinsordnung ist.

²Die Mitglieder des DMSB sind verpflichtet, die mittelbaren Mitglieder i.S.d. § 5 Ziffer 3, ihre Organe und beauftragte Dritte in der notwendigen Form der Satzung des DMSB und den Nebenordnungen zur Satzung, insbesondere RuVO und den Sportgesetzen von FIA, FIM, FIM Europe und DOSB zu unterwerfen sowie deren Befolgung verbindlich vorzuschreiben.
2. ¹Der DMSB richtet eine Verbandsgerichtsbarkeit ein, deren Struktur, Aufgaben und Verfahren in der RuVO geregelt werden. ²Die RuVO wird durch die Mitgliederversammlung verabschiedet. ³Nur in besonderen Fällen, und zwar, wenn aufgrund von Anordnungen oder Bestimmungen übergeordneter Verbände bzw. behördlicher Maßnahmen es unaufschiebbar erforderlich ist, kann das Präsidium die RuVO ändern. ⁴Solche Änderungen müssen der nächsten Mitgliederversammlung zur Genehmigung vorgelegt werden. ⁵Sie werden mit der Veröffentlichung im elektronischen Bundesanzeiger wirksam.
3. ¹Mögliche Strafen können sein:
 - Verwarnung
 - Geldstrafe
 - Zeitstrafen
 - Nichtzulassung zum Start/ Motoballspiel
 - Verbot der Teilnahme an einer Veranstaltung
 - Disqualifikation (Teilnahmeverbot von oder an einem Wettbewerb oder Wettbewerbsteil/en)
 - Abzüge von Wertungspunkten oder Motoball-Toren
 - Aberkennung von errungenen Titeln
 - Suspendierung (Sperre auf Zeit national und/oder international an Wettbewerben teilzunehmen)
 - Ausschluss (Sperre auf Lebenszeit)
 - Suspendierung und Ausschluss eines Automobils/Motorrades oder einer Automobilmarke/Motorradmarke
 - Verbot, auf Zeit oder Dauer Wettbewerbe im Motorsport auszuschreiben und/oder durchzuführen
 - Dauerhafte oder vorübergehende Aberkennung und Entbindung von der Wahrnehmung eines Amtes und/oder einer Funktion im Bereich des DMSB²Die Strafen können auch nebeneinander verhängt werden. ³Außerdem sind erzieherische Maßnahmen zulässig (z.B. Auflagen und Bußen). ⁴Vereinsstrafen können zur Bewährung ausgesetzt werden.

§ 19

Motorsportjugend

- ¹Der DMSB fördert die freiwillige selbständige Ausführung von Aufgaben der Jugendförderung und Jugendpflege durch die Jugendorganisationen der Verbandsmitglieder.
- ²Jeder Trägerverein entsendet einen Jugendvertreter in die Mitgliederversammlung. ³Die Vertreter der Motorsportjugend beraten mit dem nach der Geschäftsordnung des Präsidiums für den Kinder- und Jugendsport zuständigen Präsidiumsmitglied alle Fragen der gemeinsamen Jugendarbeit.
- ⁴Die Jugendorganisationen der Verbandsmitglieder beschließen für ihre gemeinsame Arbeit im DMSB eine eigene Jugendordnung, die der Bestätigung durch die Mitgliederversammlung des DMSB bedarf.
- ⁵Nach dieser Jugendordnung wird die Jugendarbeit eigenständig geführt und verwaltet.

§ 20

Datenschutz

1. Die Erhebung, Verarbeitung, Speicherung und Nutzung personenbezogener Daten erfolgt nur, soweit dies zur Erfüllung des Satzungszweckes erforderlich ist oder eine ausdrückliche Einwilligung des Betroffenen vorliegt.
2. Die Erhebung, Verarbeitung, Speicherung und Nutzung personenbezogener Daten erfolgt unter Beachtung der Vorgaben der EU-Datenschutz-Grundverordnung (DS-GVO) und der Bestimmungen des Bundesdatenschutzgesetzes (BDSG).
3. Soweit die in den jeweiligen Vorschriften beschriebenen Voraussetzungen vorliegen, hat jedes Mitglied insbesondere folgende Rechte:
 - das Recht auf Auskunft nach Art. 15 DS-GVO
 - das Recht auf Berichtigung nach Art. 16 DS-GVO
 - das Recht auf Löschung nach Art. 17 DS-GVO
 - das Recht auf Einschränkung der Verarbeitung nach Art. 18 DS-GVO
 - das Recht auf Datenübertragung nach Art. 20 DS-GVO
 - das Widerspruchsrecht nach Art. 21 DS-GVO
4. ¹Den Organen des DMSB, allen haupt- und ehrenamtlichen Mitarbeitern oder sonst für den DMSB Tätigen ist es untersagt, personenbezogene Daten unbefugt zu anderen als zu dem jeweiligen Aufgabenerfüllung gehörenden Zweck zu verarbeiten, bekannt zu geben, Dritten zugänglich zu machen oder sonst zu nutzen. ²Diese Pflicht besteht auch über das Ausscheiden der oben genannten Personen aus dem DMSB hinaus.
5. ¹Zur Wahrnehmung der Aufgaben und Pflichten nach DS-GVO und dem BDSG bestellt der hauptamtliche Vorstand einen Datenschutzbeauftragten. ²Er darf keinem Organ des DMSB angehören und ist in seiner Tätigkeit unmittelbar dem hauptamtlichen Vorstand unterstellt und berichtet diesem regelmäßig. ³Der Datenschutzbeauftragte unterliegt im Rahmen seiner Tätigkeit keinen Weisungen eines Vereinsorgans.

§ 21

Auflösung, Vermögensanfall

1. ¹Die Auflösung des DMSB kann nur auf Beschluss einer zu diesem Zweck einberufenen Mitgliederversammlung ausgesprochen werden. ²Ein Auflösungsbeschluss muss mit $\frac{3}{4}$ der abgegebenen Stimmen gefasst werden. ³Stimmenthaltungen sind nicht mitzuzählen; § 9 Ziffer 7 gilt entsprechend.
2. Die zum Zwecke der Auflösung einberufene Mitgliederversammlung ernennt die Liquidatoren.
3. ¹Bei Auflösung, Aufhebung oder bei Wegfall des steuerbegünstigten Zwecks fällt das Vermögen an den DOSB mit der Auflage, es unmittelbar und ausschließlich gemeinnützig i.S.d. §§ 52 ff. AO zur Förderung des Sports zu verwenden. ²Die Beschlüsse über die Verwendung des Verbandsvermögens sind vor ihrer Verwirklichung mit dem zuständigen Finanzamt abzustimmen.
4. ¹Bei Auflösung des DMSB werden die Trägervereine auf die FIA einwirken, dass die Motorsporthoheit für den Automobilsport in Deutschland an den AvD zurückfällt. ²Sofern der DMSB e.V. eine Nachfolgeorganisation haben sollte, an welcher der AvD beteiligt ist, fällt die Sporthoheit für den Automobilsport, vorbehaltlich der Zustimmung durch die FIA, an die Nachfolgeorganisation und nicht an den AvD zurück.
5. ¹Bei Auflösung des DMSB werden die Trägervereine auf die FIM einwirken, dass die Motorradsporthoheit für den Motorradsport in Deutschland an ADAC und DMV zurückfällt. ²Sofern der DMSB eine Nachfolgeorganisation haben sollte, an welcher ADAC und DMV beteiligt sind, fällt die Sporthoheit für den Motorradsport, vorbehaltlich der Zustimmung der FIM, an die Nachfolgeorganisation und nicht an ADAC und DMV zurück.

§ 22

Inkrafttreten

Die Satzung tritt am 22.06.2022 in Kraft.

Rechts- und Verfahrensordnung (RuVO)

Inhaltsverzeichnis

Präambel

- I. Geltungsbereich §§ 1 - 3
- II. Verbandsgerichte §§ 4 - 14
- III. Kontrollkommission §§ 15 - 16
- IV. Allgemeine Verfahrensvorschriften §§ 17 - 26
- V. Strafen und Maßnahmen §§ 27 – 35
- VI. Verfahren vor dem Sportgericht §§ 36 - 53
- VII. Berufungsverfahren, Beschwerdeverfahren §§ 54 – 65
- VIII. Wiederaufnahme des Verfahrens §§ 66 – 68
- IX. Kosten, Vollstreckbarkeit §§ 69 - 76
- X. Gnadenrecht § 77
- XI. Schlussvorschriften §§ 78 - 81

Präambel

Der DMSB - Deutscher Motor Sport Bund e.V. - besitzt die ihm übertragene Verbandsgewalt im Motorsport für die Bundesrepublik Deutschland und hat dort das Internationale Sportgesetz der FIA (ISG), das FIM-Sportgesetz (FIM-SG), das FIM-Europe Sportgesetz (FIME-SG) und die sonstigen Regelungen der internationalen Verbände sowie die nationalen Regelungen für den Motorsport in der Bundesrepublik Deutschland zur Anwendung zu bringen. Der DMSB ist Mitglied des Deutschen Olympischen Sportbundes (DOSB), dessen Statuten, Sportgesetzen und Gerichtsbarkeiten er ebenfalls unterworfen ist.

Der DMSB leitet und überwacht satzungsgemäß den Motorsport und setzt die Einhaltung der sportlichen Regeln durch.

Zur Erfüllung und Durchführung dieser Aufgaben hat der DMSB eine Verbandsgerichtsbarkeit sowie eine Kontrollkommission gebildet.

I. Geltungsbereich

§ 2 Persönlicher Geltungsbereich

Der Ordnung unterstehen:

1. Der DMSB, seine Organe und die Organmitglieder,
2. die Mitglieder des DMSB,
3. die Lizenznehmer (Bewerber, Fahrer, Sportwarte usw.) und DOSB Trainer/Übungsleiter des DMSB,
4. Lizenznehmer anderer Mitgliedsorganisationen der internationalen Verbände (FIA, FIM, FIM-Europe), soweit sie sich an Veranstaltungen im DMSB-Bereich beteiligen,
5. im Motorsport sonst tätige Personen und Organisationen,
6. Erfüllungs- und Verrichtungsgehilfen, Vertreter, Beauftragte der vorstehend aufgeführten Personen, unbeschadet der Haftung derjenigen, welche diese einstellen oder die sie vertreten und der Möglichkeit, diese zu belangen.

§ 3 Vorrang des Verbandsverfahrens

Soweit diese Ordnung anzuwenden ist, muss der vorgesehene Rechtsweg ausgeschöpft werden, bevor das Schiedsgericht des DMSB, die ordentlichen Gerichte oder andere außenstehende Stellen angerufen werden können. Dies gilt nicht, wenn der DMSB der Anrufung des Schiedsgerichts des DMSB, eines staatlichen Gerichts, einer Behörde oder einer anderen außenstehenden Stelle vor Ausschöpfung des hier vorgesehenen Rechtsweges zustimmt.

§ 4 Einrichtung und Unabhängigkeit

- (1) 1. DMSB-Sportgericht Automobil
1. Kammer zuständig für Veranstalter, Sportwarte (nachfolgend Sportgericht)
- (2) 2. DMSB-Sportgericht Automobil
2. Kammer zuständig für Bewerber, Fahrer und sonstige Personen, die der Ordnung unterstehen (nachfolgend Sportgericht)
- (3) DMSB-Sportgericht Motorrad (nachfolgend Sportgericht)
- (4) DMSB-Berufungsgericht Automobil (nachfolgend Berufungsgericht)
- (5) DMSB-Berufungsgericht Motorrad (nachfolgend Berufungsgericht)
- (6) Die Verbandsgerichte sind unabhängig, sie sind an Weisungen nicht gebunden. Ihre Mitglieder sind nur ihrem Gewissen und den geschriebenen und ungeschriebenen Regeln des Sports unterworfen.
- (7) Mitglieder der Verbandsgerichte dürfen anderen Organen oder der Verwaltung des DMSB nicht angehören. Die Mitgliedschaft in Organen der Mitglieder des DMSB und deren weiteren Organisationen ist jedoch zulässig.

§ 5 Zusammensetzung

- (1) Die Mitglieder der Verbandsgerichte werden durch das Präsidium des DMSB bestimmt und abberufen.
- (2) Die Vorsitzenden und ihre Stellvertreter müssen zum Richteramt befähigt sein. § 8 Abs. 2 bleibt hiervon unberührt.

§ 6 Zuständigkeit

- (1) Das Sportgericht ist zuständig für die Ahndung von Verstößen gegen die anerkannten, geschriebenen und ungeschriebenen Grundsätze und Regeln des Sports.
- (2) Das Berufungsgericht ist in zweiter, und soweit keine weitere Zuständigkeit international gegeben ist, letzter Instanz zuständig für:
 1. Berufungen gegen Entscheidungen des Sportgerichts.
 2. Berufungen gegen Entscheidungen der Sportkommissare.
- (3) Weitere Zuständigkeitsregelungen der nationalen und internationalen sportgesetzlichen Bestimmungen bleiben unberührt.

§ 7 Besetzung und Beschlussfassung

- (1) Die Verbandsgerichte entscheiden in der Besetzung mit einem Vorsitzenden und zwei Beisitzern.

- (2) Die beisitzenden Richter werden vom Vorsitzenden - bei dessen Verhinderung vom stellvertretenden Vorsitzenden - für das jeweilige Verfahren oder den Sitzungstermin aus der Liste der beisitzenden Richter ausgewählt und bestimmt.
- (3) Die Verbandsgerichte entscheiden mit Stimmenmehrheit. Bei Stimmengleichheit (§ 8 Abs. 2) entscheidet die Stimme des Vorsitzenden. Stimmenthaltung ist nicht zulässig.

Bei der Beratung und Abstimmung dürfen nur die an der Entscheidung beteiligten Mitglieder des Verbandsgerichts zugegen sein. Der Vorsitzende kann jedoch die Anwesenheit weiterer Personen zu Ausbildungszwecken oder aus organisatorischer Notwendigkeit gestatten.

§ 8 Vertretung der Richter

- (1) Ist der Vorsitzende eines Verbandsgerichts von der Mitwirkung bei der Entscheidung ausgeschlossen oder sonst verhindert, wird er von dem stellvertretenden Vorsitzenden vertreten.
- (2) Im Fall unvorhersehbarer Verhinderung eines Mitgliedes oder seiner Ablehnung am Termintage, sind die Verbandsgerichte auch dann beschlussfähig, wenn zwei Richter anwesend sind, die bei Abwesenheit oder bei Ablehnung des Vorsitzenden aus ihrer Mitte den Vorsitzenden wählen.

§ 9 Ausschluss von der Mitwirkung

An einem Verfahren darf als Mitglied eines Verbandsgerichts nicht mitwirken:

1. wer selbst Beteiligter ist;
2. wer Angehöriger eines Beteiligten im Sinne des § 11 Abs. 1 Nr. 1 des StGB ist;
3. wer einen Beteiligten kraft Gesetzes oder in Vollmacht allgemein und/oder in diesem Verfahren vertritt;
4. wer außerhalb seiner Eigenschaft als Mitglied des Verbandsgerichts in der Angelegenheit ein Gutachten abgegeben oder sonst tätig geworden ist;
5. wer an einer angefochtenen Entscheidung mitgewirkt hat;
6. wer bei der den Gegenstand der Verhandlung bildenden Veranstaltung Teilnehmer oder als Sportwart eingesetzt war;
7. wer in einem Wettbewerbsverhältnis zu einem Beteiligten steht;

§ 10 Besorgnis der Befangenheit

Eine Besorgnis der Befangenheit besteht dann, wenn ein Grund vorliegt, der geeignet ist, Misstrauen gegen die Unparteilichkeit des Mitgliedes eines Verbandsgerichts zu rechtfertigen.

§ 11 Ablehnung von Mitgliedern eines Verbandsgerichts

- (1) Jeder Verfahrensbeteiligte kann Mitglieder eines Verbandsgerichts ablehnen, wenn sie von der Mitwirkung ausgeschlossen sind (§ 9) oder bei ihnen die Besorgnis der Befangenheit besteht (§ 10).
- (2) Der Ablehnungsantrag ist schriftlich oder mündlich zu stellen.
- (3) Über den Ablehnungsantrag entscheidet das Verbandsgericht ohne das abgelehnte Mitglied. Dieses soll sich vor der Entscheidung zu dem Ablehnungsantrag schriftlich äußern. Die Äußerung ist den Beteiligten bekannt zu geben. Der Beschluss des Verbandsgerichts ist unanfechtbar.

§ 12 Selbstablehnung

Ein Mitglied eines Verbandsgerichts kann sich selbst für befangen erklären. § 11 Abs. 2 und 3 gilt entsprechend.

§ 13 Verschwiegenheitspflicht

Die Mitglieder der Verbandsgerichte dürfen über den Stand eines Verfahrens bis zu seinem Abschluss weder Auskunft geben noch ihre Rechtsansichten zu dem anhängigen Verfahren äußern. Sie haben, auch nach Beendigung ihrer Tätigkeit, über die ihnen bekannt gewordenen Angelegenheiten Verschwiegenheit zu wahren. Dies gilt nicht für Tatsachen, die offenkundig sind oder ihrer Bedeutung nach keiner Geheimhaltung bedürfen.

II. Verbandsgerichte

§ 14 Sitz und Geschäftsstelle

- (1) Sitz der Verbandsgerichte ist die DMSB-Geschäftsstelle. Als Verhandlungsort kann das Verbandsgericht auch einen anderen Ort als den seines Sitzes bestimmen. Geschäftsstelle der Verbandsgerichte ist das Sekretariat des DMSB-Justiziariats.
- (2) Sitz der Kontrollkommission ist die DMSB-Geschäftsstelle. Geschäftsstelle der Kommissionen ist das Sekretariat des DMSB-Justiziariats.

III. Kontrollkommission

§ 15 Zusammensetzung Kontrollkommission

- (1) Die Mitglieder der Kontrollkommission werden durch das Präsidium des DMSB bestimmt und abberufen. Das Präsidium kann für die Kontrollkommission eine Geschäftsordnung festlegen.
- (2) Der Kontrollkommission gehören ein Vorsitzender und zwei Beisitzer an. Der Vorsitzende sowie sein Stellvertreter müssen die Befähigung zum Richteramt haben. Sie dürfen keinem Organ oder der Verwaltung des DMSB angehören.
- (3) Die Beisitzer werden von dem Vorsitzenden der Kontrollkommission für das jeweilige Verfahren bestimmt.
- (4) Sitzungstermine zu mündlichen Verfahren werden grundsätzlich von dem Vorsitzenden der Kontrollkommission wahrgenommen.

§ 16 Zuständigkeit Kontrollkommission

- (1) Die Kontrollkommission ist dazu berufen die Interessen des DMSB in allen Verfahren vor den Verbandsgerichten des DMSB wahrzunehmen.
- (2) Die Kontrollkommission ist zuständig die Einhaltung der Satzung, Ordnungen, Kodizes, der Reglements und Bestimmungen sowie der anerkannten, geschriebenen und ungeschriebenen Grundsätze und Regeln des Sports zu überwachen und bei Verstößen nach Durchführung eines Ermittlungsverfahrens Anklage bei dem zuständigen Verbandsgericht zu erheben.
- (3) Die Kontrollkommission ist berechtigt, im Rahmen ihrer Zuständigkeit gegen die Entscheidung der Verbandsgerichte oder Sportkommissare Rechtsmittel einzulegen.

IV. Allgemeine Verfahrensvorschriften

§ 17 Persönliches Erscheinen des Betroffenen

Im mündlichen Verfahren vor dem Verbandsgericht hat der Betroffene den oder die Termine persönlich wahrzunehmen. Das Verbandsgericht kann den Betroffenen wegen großer Entfernung oder aus sonstigem wichtigem Grunde von der Pflicht des persönlichen Erscheinens entbinden.

§ 18 Bevollmächtigte und Beistände

- (1) Im Verfahren vor dem Verbandsgericht können sich die Beteiligten durch Bevollmächtigte vertreten lassen. Diese haben ihre Vollmacht schriftlich nachzuweisen. Für einen Verfahrensbeteiligten sind höchstens zwei Bevollmächtigte zugelassen.
- (2) Ein Beteiligter kann zu einer Verhandlung mit einem Beistand erscheinen. Für einen Beteiligten sind höchstens zwei Beistände zugelassen.

§ 19 Beiladung

Die Verbandsgerichte können von Amts wegen oder auf Antrag die in § 2 genannten Personen und Vereinigungen beiladen, deren Interessen durch die Entscheidung berührt werden. Der Beschluss ist unanfechtbar.

§ 20 Akteneinsicht

Die Verbandsgerichte sowie die Kontrollkommission haben den Beteiligten auf Antrag Einsicht in die das Verfahren betreffenden Akten zu gestatten, soweit deren Kenntnis zur Geltendmachung oder Verteidigung ihrer rechtlichen Interessen erforderlich ist. Der Antrag ist an das DMSB-Justizariat zu richten.

§ 21 Rechtsmittelbelehrung

- (1) Jede Entscheidung eines Verbandsgerichts oder eines Vorsitzenden eines Verbandsgerichts muss eine Rechtsmittelbelehrung oder den Hinweis enthalten, dass ein Rechtsmittel nicht zulässig ist. In der Rechtsmittelbelehrung sind die Art des Rechtsmittels, die Rechtsmittelfrist und die Stelle für die Einreichung des Rechtsmittels sowie die zu zahlende Kautions anzugeben.
- (2) Bei fehlender oder unvollständiger Belehrung wird die Entscheidung erst nach Ablauf von drei Monaten ab Verkündung oder mangels Verkündung ab Zustellung unanfechtbar.

§ 22 Aussetzung des Verfahrens

Wenn wegen desselben Gegenstandes ein Verfahren vor den ordentlichen Gerichten anhängig ist, kann das sportgerichtliche Verfahren dennoch eingeleitet werden. Es kann aber bis zur Beendigung des gerichtlichen Verfahrens ausgesetzt werden. Einem Betroffenen kann aufgegeben werden, ein solches Verfahren innerhalb einer zu bestimmenden Frist zu seiner Rechtfertigung einzuleiten. Das ausgesetzte Verfahren kann jederzeit fortgesetzt werden. Das Verfahren ist spätestens nach rechtskräftigem Abschluss des Verfahrens, das zur Aussetzung geführt hat, fortzusetzen.

§ 23 Bindungswirkung

- (1) Die Sachverhaltsfeststellungen eines rechtskräftigen Urteils im Straf- oder Bußgeldverfahren, auf denen die Entscheidung beruht, sind in einem Verfahren nach dieser Ordnung, das denselben Sachverhalt zum Gegenstand hat, bindend, nicht jedoch die rechtliche Würdigung.
- (2) Die in einem anderen gesetzlich geordneten Verfahren getroffenen tatsächlichen Feststellungen sind nicht bindend, können aber der Entscheidung ohne nochmalige Prüfung zugrunde gelegt werden, wenn die Beteiligten damit einverstanden sind.

§ 24 Fristen und Termine

- (1) Die Verfahrensbeteiligten sind an Fristen gebunden. Für die Einhaltung einer Frist ist der Tag des Eingangs beim Empfänger maßgebend. Sofern das Schriftstück jedoch durch die Post befördert wird, genügt für die Einhaltung der Frist die rechtzeitige Aufgabe zur Post. Der Aufgabestempel eines Postamtes ist maßgeblich. Freistempler reicht zum Nachweis nicht aus. Entsprechendes gilt bei der Beförderung durch einen anderen Anbieter. Den Nachweis der rechtzeitigen Aufgabe hat im Zweifel der Absender zu erbringen.
- (2) Abweichende Regelungen der internationalen Bestimmungen zur Protest- und Berufungsführung gehen diesen Bestimmungen grundsätzlich vor.
- (3) Für die Berechnung von Fristen und für die Bestimmungen von Terminen gelten die §§ 187 bis 193 des Bürgerlichen Gesetzbuches entsprechend, soweit nicht durch die Absätze 4 bis 6 etwas anderes bestimmt ist.
- (4) Der Lauf einer Frist, die von einem Verbandsgericht gesetzt wird, beginnt mit dem Tag, der auf die Bekanntgabe der Frist folgt, außer wenn dem Betroffenen etwas anderes mitgeteilt wird.
- (5) Fällt das Ende einer Frist auf einen Sonntag, einen gesetzlichen Feiertag oder einen Sonnabend, so endet die Frist mit dem Ablauf des nächstfolgenden Werktages. Dies gilt nicht, wenn dem Betroffenen unter Hinweis auf diese Vorschrift ein bestimmter Tag als Ende der Frist mitgeteilt worden ist.
- (6) Der von einem Verbandsgericht gesetzte Termin ist auch dann einzuhalten, wenn er auf einen Sonntag, einen gesetzlichen Feiertag oder Sonnabend fällt.
- (7) Ist eine Frist nach Stunden bestimmt, so werden Sonntage, gesetzliche Feiertage und Sonnabende mitgerechnet.
- (8) Fristen, die von einem Verbandsgericht gesetzt sind, können verlängert werden.

§ 25 Wiedereinsetzung in den vorigen Stand

- (1) Gegen Fristversäumnis kann einem Verfahrensbeteiligten auf seinen Antrag hin Wiedereinsetzung in den vorigen Stand gewährt werden, wenn der Antragsteller durch einen unabwendbaren Zufall an der Einhaltung der Frist verhindert und der Grund der Versäumnung hinreichend nachgewiesen worden ist.
- (2) Der Antrag ist innerhalb von zwei Wochen nach Wegfall des Hindernisses zu stellen. Zugleich ist die versäumte Handlung nachzuholen.
- (3) Über den Antrag entscheidet das Verbandsgericht, das über die versäumte Handlung zu befinden hat. Die Entscheidung kann ohne mündliche Verhandlung ergehen, sie ist unanfechtbar.

§ 26 Zustellung

- (1) Entscheidungen und Verfügungen im Verfahren werden nur zugestellt, soweit dies vorgeschrieben ist. Andere Mitteilungen erfolgen formlos. Die Zustellung erfolgt mittels eingeschriebenen Briefes oder durch Übergabe des Schriftstückes gegen Empfangsbekanntnis. Bei der Zustellung mittels eingeschriebenen Briefes gilt diese mit dem dritten Tage nach der Aufgabe zur Post als bewirkt.
- (2) Die Beteiligten müssen Zustellungen und Mitteilungen unter der Anschrift, die sie gegenüber der DMSB-Geschäftsstelle angezeigt haben, gegen sich gelten lassen.
- (3) Ist der Aufenthalt eines Beteiligten unbekannt, so kann die Zustellung durch Bekanntmachung in den Medien des DMSB ersetzt werden.

V. Strafen und Maßnahmen

§ 27 Strafen

(1) Folgende Strafen können einzeln oder nebeneinander festgesetzt werden:

1. Verwarnung,
2. Geldstrafe,
3. Zeitstrafen,
4. Nichtzulassung zum Start oder Motoball-Spiel,
5. Verbot der Teilnahme an einer Veranstaltung,
6. Disqualifikation (Teilnahmeverbot von oder an einem Wettbewerb oder Wettbewerbsteil/en),
7. Abzüge von Wertungspunkten oder Motoball-Toren,
8. Aberkennung von errungenen Titeln,
9. Suspendierung (Sperrung auf Zeit national und/oder international an Wettbewerben teilzunehmen),
10. Ausschluss (Sperrung auf Lebenszeit),
11. Suspendierung oder Ausschluss eines Automobils/Motorrades oder einer Automobilmarke/Motorradmarke,
12. Verbot, auf Zeit oder Dauer Wettbewerbe im Motorsport auszuschreiben und/oder durchzuführen,
13. dauerhafte oder vorübergehende Aberkennung und Entbindung von der Wahrnehmung eines Amtes und/oder einer Funktion im Bereich des DMSB.

§ 28 Strafaussetzung zur Bewährung

(1) Die Vollstreckung der Strafen kann zur Bewährung ausgesetzt werden, mit folgenden Ausnahmen:

1. Verwarnung,
2. Ausschluss (Sperrung auf Lebenszeit),
3. dauerhafte Aberkennung und Entbindung ein Amt und/oder Funktion im DMSB auszuüben.

(2) Die Strafaussetzung zur Bewährung soll nur bewilligt werden, wenn zu erwarten ist, dass sich der Betroffene schon die Verurteilung auf Bewährung zur Warnung dienen lässt. Nach Ablauf der Bewährungszeit wird die Strafe erlassen.

Die Strafaussetzung wird widerrufen, wenn der Betroffene in der Bewährungszeit erneut gegen die sportrechtlichen Bestimmungen verstößt und dadurch zeigt, dass er die Erwartungen, die für die Strafaussetzung maßgebend waren, nicht erfüllt.

Statt des Widerrufs kann die Dauer der Bewährungszeit um mindestens sechs Monate und höchstens ein Jahr verlängert werden, wenn dies durch besondere Umstände des Einzelfalls ausnahmsweise gerechtfertigt ist.

(3) Die Bewährungsfrist beträgt mindestens sechs Monate und höchstens fünf Jahre. Sie kann in Ausnahmefällen verlängert oder ausgesetzt werden, wenn der Betroffene vorübergehend nicht mehr der Strafgewalt des DMSB untersteht.

§ 29 Auflagen, Bedingungen und Hinweise

(1) Das zuständige Verbandsgericht kann Auflagen, Bedingungen und Hinweise gegen den Betroffenen erteilen. Mit Auflagen, Bedingungen und Hinweisen soll in erster Linie darauf hingewirkt werden, zukünftige Verstöße zu vermeiden. Die Kontrollkommission kann im Rahmen des Ermittlungsverfahrens gegen Auflagen, Bedingungen und Hinweisen jederzeit das Verfahren einstellen.

(2) Als Auflagen kommen insbesondere in Betracht:

1. organisatorische Auflagen,
2. sicherheitstechnische Auflagen,
3. personenbezogene Auflagen,
4. veranstaltungsbezogene Auflagen,
5. Geldauflagen.

(3) Es können auch mehrere Auflagen nebeneinander erteilt werden.

§ 30 Grundsätze für die Strafzumessung

Bei der Festsetzung der Strafen durch die Sportkommissare oder Verbandsgerichte ist vom objektiv festgestellten Sachverhalt unter Berücksichtigung der persönlichen Verhältnisse des Betroffenen auszugehen. Es ist zu berücksichtigen:

1. das bisherige Verhalten,
2. die Folgen des Verstoßes,
3. das Maß der Beeinträchtigung des oder der Wettbewerbe,
4. das Verhalten nach dem Verstoß,
5. die Auswirkungen des Verstoßes auf das Ansehen des Motorsports in der Öffentlichkeit.

Sofern nicht anders aufgeführt sind Zuwiderhandlungen und Verstöße strafbar, ungeachtet ob sie absichtlich, vorsätzlich oder fahrlässig begangen wurden.

§ 31 Strafregister und Tilgung

(1) Das DMSB-Justizariat hat eine Liste über die festgesetzten, rechtskräftigen Strafen (Sportkommissars- und Verbandsgerichtsentscheidungen) zu führen, in die einzutragen sind:

1. das Datum der Festsetzung,
2. die Strafe nach Grund und Höhe.

(2) Eine Bestrafung darf dem Betroffenen nicht mehr vorgehalten oder sonst zu seinem Nachteil verwertet werden:

1. bei einer Verwarnung nach einem Jahr,
2. bei einer Zeit-, Geldstrafe nach zwei Jahren,
3. bei einer Disqualifikation von einem Wettbewerb, Teilnahmeverbot, Nichtzulassung zum Start bei einer Veranstaltung, Abzüge von Wertungspunkten oder Motoball-Toren nach drei Jahren,
4. bei einer Disqualifikation von mehreren Wettbewerben, der Aberkennung von Titeln, einer Suspendierung bis zwei Jahren bei einem Tätigkeitsverbot für DOSB Trainer/Übungsleiter des DMSB oder für Veranstalter bis zwei Jahren nach vier Jahren,
5. bei allen anderen Strafen nach fünf Jahren.

(3) Die Tilgungsfrist beginnt bei:

1. befristeten Strafen mit Ablauf des festgesetzten Endtermins,
2. allen anderen Strafen, sobald die Entscheidung unanfechtbar geworden ist.

§ 32 Verjährung

(1) Die Verfolgung eines Verstoßes verjährt, wenn nicht innerhalb eines Jahres seit seiner Begehung ein Verfahren durch die Kontrollkommission eingeleitet worden ist. Ebenso unterbricht jede das Verfahren fördernde richterliche Anordnung des Vorsitzenden des zuständigen Verbandsgerichts und jede Entscheidung des Verbandsgerichts die Verjährung. Maßgeblicher Zeitpunkt ist der Eingang bei der DMSB-Geschäftsstelle, dem Verbandsgericht oder der Kontrollkommission. Bei falschen Angaben in dem Lizenzantrag tritt die Verjährung erst nach Ablauf von drei Jahren ab Antragstellung ein.

(2) Ist vor Ablauf der Frist wegen desselben Sachverhalts ein Strafverfahren eingeleitet oder bei Gericht ein Bußgeldverfahren anhängig geworden, so ist der Lauf der Frist für die Dauer dieses Verfahrens gehemmt.

(3) Erfüllt das Verhalten einen Straftatbestand, bemisst sich der Lauf der Verjährungsfrist nach § 78 des StGB.

§ 33 Ermittlungsverfahren

- (1) Wird eine Tatsache bekannt, die den Verdacht eines Verstoßes rechtfertigt, so stellt die Kontrollkommission die zur Aufklärung des Sachverhalts erforderlichen Ermittlungen an. Dasselbe gilt, wenn beim DMSB mündlich oder schriftlich eine Anzeige erstattet wird.
- (2) Im Ermittlungsverfahren ist dem Betroffenen Gelegenheit zu geben, zu den gegen ihn erhobenen Vorwürfen Stellung zu nehmen. Über eine mündliche Anhörung ist ein Protokoll aufzunehmen.
- (3) Bei vorausgegangenen Verfahren der Sportkommissare kann von dem Ermittlungsverfahren abgesehen und die Sache dem Sportgericht unmittelbar vorgelegt werden.
- (4) Das Ermittlungsverfahren wird von der Kontrollkommission geführt. Die Kontrollkommission kann die Unterstützung der Technischen Abteilung des DMSB, von Sportkommissaren, von externen Kontrollorganen, von Gutachtern oder von kompetenten Personen oder Einrichtungen in Anspruch nehmen. Diese Personen können für ihre Dienste eine Bezahlung des DMSB erhalten.
- (5) Zum Zwecke der Ermittlung kann die Kontrollkommission jede Person hören, die gegebenenfalls Informationen liefern könnte und sich alle Dokumente, in jeglicher Form, übermitteln lassen, einschließlich durch Datenträger aufbewahrte, aufbereitete oder kopierte Daten.
- (6) Nach Abschluss des Ermittlungsverfahrens durch die Kontrollkommission erhebt diese Anklage zum Sportgericht oder stellt das Verfahren gem. § 34 ein.

§ 34 Einstellung des Verfahrens

- (1) In geeigneten Fällen kann die Kontrollkommission das Verfahren während oder nach Abschluss des Ermittlungsverfahrens einstellen. Der Betroffene sowie der Anzeigenerstatter sind über die Einstellung zu unterrichten, gegebenenfalls versehen mit dem Hinweis, dass das festgestellte Verhalten im Wiederholungsfall ein Verfahren vor dem Sportgericht nach sich ziehen wird. Nach Anklageerhebung entscheidet das Sportgericht mit Zustimmung der Kontrollkommission über die Einstellung.
- (2) Der Vorsitzende oder die Kontrollkommission können ein Verfahren vorläufig einstellen, wenn sich der Betroffene bereit erklärt, Auflagen
 - zur Wiedergutmachung des durch das Vergehen verursachten Schadens eine bestimmte Leistung zu erbringen,oder
 - die sonstigen Auflagen gem. § 29 Abs.2 zu erfüllen.
- (3) Erfüllt der Beschuldigte die Auflagen innerhalb der ihm gesetzten Frist, wird das Verfahren durch Beschluss endgültig eingestellt.
- (4) Die vorläufige Einstellung oder endgültige Einstellung ergeht durch Beschluss.
- (5) Die Einstellung ist unanfechtbar.

§ 35 Anordnung vorläufiger Maßnahmen

- (1) Wenn die Ordnung im Motorsport einen Aufschub nicht verträgt, kann gegen einen Betroffenen einstweilen mit sofortiger Wirkung der Vorsitzende des Sportgerichts eine Suspendierung, eine Suspendierung eines Fahrzeugs oder ein Tätigkeitsverbot für DOSB Trainer/Übungsleiter des DMSB durch den Vorsitzenden des Sportgerichts angeordnet werden. Die in den internationalen Bestimmungen getroffenen Regelungen zur vorläufigen Suspendierung bleiben unberührt. Die vorläufige Maßnahme ist unverzüglich aufzuheben, wenn die Voraussetzungen für ihre Anordnung entfallen sind.
- (2) Der Vorsitzende des Sportgerichts verhängt unverzüglich eine vorläufige Suspendierung bei einem von der Norm abweichenden Analyseergebnis der A-Probe bei verbotenen Substanzen gem. WADA/NADA Verbotsliste, bei der es sich nicht um eine spezifische Substanz handelt. Dies gilt nicht, wenn dem Lizenznehmer für eine verbotene Substanz eine Ausnahmegewilligung zu

therapeutischen Zwecken erteilt wurde oder erteilt werden wird oder wenn eine offensichtliche Abweichung vom Internationalen Standard für Labors, vom Internationalen Standard von Dopingkontrollen oder von anderen gültigen Anti-Doping Bestimmungen vorliegt, die die Gültigkeit der Ergebnisse in Frage stellt. Bestätigt die B-Probe das Analyseergebnis der A-Probe nicht, wird die vorläufige Suspendierung aufgehoben.

- (3) Die Maßnahme einer vorläufigen Suspendierung kann erst nach Anhörung der betroffenen Person durch das Sportgericht ausgesprochen werden. Dem Betroffenen wird hierfür der Verstoß dargelegt und er erhält die Möglichkeit innerhalb von fünf Tagen eine schriftliche Stellungnahme abzugeben, es sei denn, die Umstände erfordern eine Verkürzung dieser Frist. Der Vorsitzende kann alternativ zu einer außergewöhnlichen Anhörung vor das Sportgericht laden, die als Eilverfahren einberufen wird. In der Ladung wird dem Betroffenen der Verstoß mitgeteilt und dass im Falle seiner Abwesenheit eine Entscheidung auf alleiniger Grundlage des in der Ladung dargelegten Verstoßes und ggf. dem Schreiben beigefügten Dokumenten und Anlagen getroffen wird.
- (4) Eine vorläufige Suspendierung einer Lizenz oder einer Teilnahmeberechtigung stellt keine disziplinarische Strafe dar, sondern eine Sicherheitsmaßnahme, die zum Schutz von Personen und/oder im Interesse des Motorsports angewendet wird. Dies verhindert nicht die eventuelle Einleitung eines Disziplinarverfahrens zum Zwecke der Bestrafung für die gleiche Handlung.
- (5) Gegen die Anordnung einer vorläufigen Maßnahme kann innerhalb einer Frist von einer Woche Widerspruch eingelegt werden. Über den Widerspruch entscheidet der Vorsitzende des Berufungsgerichts. Der Widerspruch hat keine aufschiebende Wirkung.
- (6) Anordnung einer vorläufigen Maßnahme und Widerspruchsentscheidung können ohne mündliche Verhandlung ergehen.

VI. Verfahren vor dem Sportgericht

§ 36 Einleitung eines Verfahrens

- (1) Ergibt das Ermittlungsverfahren, dass ein Verstoß vorliegt oder vorliegen könnte, so erhebt die Kontrollkommission Anklage und legt den Fall dem Sportgericht zur Einleitung des Verfahrens und Entscheidung vor.
- (2) Von der Einleitung des Verfahrens sind die Betroffenen unter Darlegung des Vorwurfes und der Aufforderung, sich hierzu binnen zwei Wochen ab Zustellung schriftlich zu äußern, zu benachrichtigen.
- (3) Wenn gegen eine Sportkommissarsentscheidung Berufung eingelegt worden und wegen derselben Sache ein Sportgerichtsverfahren einzuleiten ist, kann das Sportgerichtsverfahren vor dem Berufungsverfahren durchgeführt werden.

§ 37 Sportgerichtsverhandlung

- (1) Für die Verhandlung und die Entscheidung durch das Sportgericht gelten folgende Bestimmungen:
 1. Entscheidungen des Sportgerichts ergehen in der Besetzung mit drei Richtern und ohne mündliche Verhandlung im schriftlichen Verfahren.
 2. Auf Antrag eines Betroffenen, der Kontrollkommission oder Erkennung besonderer Bedeutsamkeit der Entscheidung für den Betroffenen oder den Motorsport ordnet der Vorsitzende an, dass eine Entscheidung aufgrund mündlicher Verhandlung ergeht. Diese Entscheidung ist unanfechtbar.
 3. Der Vorsitzende kann einer an der Verhandlung teilnehmenden Partei oder Person gestatten, per Videokonferenz oder über irgendein anderes Kommunikationsmittel beizuwohnen.
- (2) Ergeht eine Entscheidung im schriftlichen Verfahren ist das Urteil nur von dem Vorsitzenden zu unterschreiben, im Übrigen von allen beteiligten Richtern.

- (3) Der Vorsitzende kann zu jeder Zeit während der Verhandlung vor der endgültigen Entscheidung des Sportgerichts entscheiden weitere Informationen einzufordern, oder das Verfahren auf eine spätere Verhandlung zu vertagen, insbesondere zu Anhörung von Zeugen.

§ 38 Untersuchungsgrundsatz

Das Sportgericht ermittelt den Sachverhalt von Amts wegen; die Beteiligten wirken dabei mit. Das Sportgericht bestimmt Art und Umfang der Ermittlungen; an das Vorbringen und an die Beweisanträge der Beteiligten ist es nicht gebunden.

§ 39 Sicherstellung von Gegenständen

- (1) Gegenstände, die als Beweismittel für die Untersuchung von Bedeutung sein können, sind in Verwahrung zu nehmen oder auf andere Weise sicherzustellen.
- (2) Wird die Herausgabe der Gegenstände verweigert oder sonst der Untersuchung entzogen, so kann dies als Zugeständnis der zu beweisenden Tatsache gewertet werden. Der Betroffene muss sich dabei das Verschulden eines Dritten anrechnen lassen.
- (3) Soweit nichts anderes bestimmt wird, werden die Gegenstände auf der DMSB-Geschäftsstelle bis zur Erledigung des Verfahrens verwahrt.

§ 40 Vorbereitung der Verhandlung

- (1) Der Vorsitzende des Sportgerichts bestimmt den Termin zur mündlichen Verhandlung und verfügt die Ladungen.
- (2) Der Termin der Entscheidung im schriftlichen Verfahren wird den Betroffenen bekanntgegeben.
- (3) Zwischen der Bekanntgabe der Ladung und dem Termin zur mündlichen Verhandlung soll eine Frist von einer Woche liegen. In dringenden Fällen kann der Vorsitzende diese Frist abkürzen.
- (4) In der Ladung zur mündlichen Verhandlung ist darauf hinzuweisen, dass bei nicht ausreichend entschuldigtem Ausbleiben des Beteiligten auch ohne ihn verhandelt und entschieden werden kann.
- (5) Die Ladungen zur mündlichen Verhandlung erfolgen ebenso wie die Mitteilung des Entscheidungstermins im schriftlichen Verfahren durch das DMSB-Justizariat mittels Übergabe-Einschreiben oder durch Übergabe der Ladung gegen Empfangsbekenntnis.
- (6) Der Vorsitzende oder ein von ihm beauftragter Beisitzer kann in geeigneten Fällen schon vor der mündlichen Verhandlung Beweis erheben.
- (7) Die Erhebung von Beweisen, insbesondere die Ladung von Zeugen und Sachverständigen, kann davon abhängig gemacht werden, dass derjenige, der das Beweismittel benannt hat, einen Vorschuss in Höhe der voraussichtlichen Auslagen an den DMSB zahlt.

§ 41 Eilverfahren

- (1) In einem Fall besonderer Dringlichkeit, insbesondere bedingt durch den Wettbewerbskalender, können die Parteien ein Eilverfahren beantragen. Die Schritte und Fristen für das Verfahren werden durch den Vorsitzenden der Verhandlung festgelegt, unter Berücksichtigung des Verfahrensgrundsatzes des rechtlichen Gehörs und des Rechts auf Verteidigung.
- (2) Sofern erforderlich kann der Vorsitzende der Verhandlung anordnen, dass die Anhörung über Videokonferenz oder Telefonkonferenz durchgeführt wird.

§ 42 Öffentlichkeit

- (1) Die Verhandlung ist nicht öffentlich.

- (2) Das Sportgericht kann den in § 2 genannten Personen die Anwesenheit in der mündlichen Verhandlung gestatten. In Fällen von besonderer Bedeutung kann auch Presse, Film, Rundfunk und Fernsehen die Anwesenheit gestattet werden. In diesem Fall sind Film- und Tonaufnahmen während der mündlichen Verhandlung mit Ausnahme der Verkündung des Urteilstenors nicht zulässig.

§ 43 Vertagung

Das Verfahren ist möglichst ohne Unterbrechung in einer Verhandlung durchzuführen. Anträgen zur Vertagung soll nur aus wichtigen Gründen stattgegeben werden.

§ 44 Ausbleiben eines Beteiligten

Bleibt ein Beteiligter trotz ordnungsgemäßer Ladung aus, wird nach Lage der Akten entschieden.

§ 45 Ordnung in den Sitzungen

Der Vorsitzende kann Personen, die seine Anordnungen nicht befolgen, die mündliche Verhandlung stören oder sich ungebührlich verhalten, das Wort entziehen und aus dem Sitzungsraum verweisen. Über die Entfernung von Beteiligten und deren Vertreter entscheidet das Sportgericht. Die Verhandlung kann ohne diese Personen fortgesetzt werden.

§ 46 Zeugen und Sachverständige

- (1) Ein Zeuge, der dieser Ordnung unterliegt, ist zum Erscheinen und zur Aussage verpflichtet. Die Vorschriften der §§ 383 und 384 der Zivilprozessordnung über das Zeugnisverweigerungsrecht sind anzuwenden.
- (2) Das nicht hinreichend entschuldigte Ausbleiben oder die unberechtigte Zeugnisverweigerung können durch den Vorsitzenden mit einem Ordnungsgeld bis zu € 1.500,00 geahndet werden. Hierauf ist in der Ladung hinzuweisen.
- (3) Die in Absatz 2 vorgesehenen Maßnahmen können in einer Instanz höchstens zweimal gegen dieselbe Person ergriffen werden.
- (4) Gegen einen Zeugen, der vorsätzlich falsch aussagt, ist ein Sportgerichtsverfahren durchzuführen. Die Zeugen, die dieser Ordnung unterliegen, sind vor ihrer Vernehmung hierauf hinzuweisen.
- (5) Die Absätze 1 und 4 gelten für Sachverständige sinngemäß. Sachverständige können nach den für Mitglieder eines Verbandsgerichts geltenden Vorschriften abgelehnt werden.

§ 47 Eidesstattliche und ehrenwörtliche Erklärungen

Eidesstattliche und ehrenwörtliche Erklärungen sind als Beweismittel nicht zugelassen.

§ 48 Freie Beweiswürdigung

Das Sportgericht entscheidet nach seiner freien, nach dem Gesamtergebnis des Verfahrens gewonnenen Überzeugung.

§ 49 Entscheidungsform

Das Sportgericht oder Berufungsgericht entscheidet durch Beschluss oder Urteil.

§ 50 Urteil, verfahrensabschließender Beschluss

- (1) Urteile und verfahrensabschließende Beschlüsse haben zu enthalten:
1. die Bezeichnung der Beteiligten, ihrer gesetzlichen Vertreter und der Bevollmächtigten,
 2. die Namen der Mitglieder des Sportgerichts, die bei der Entscheidung mitgewirkt haben,
 3. die Entscheidungsformel,

4. die Kostenentscheidung,
 5. die Entscheidungsgründe,
 6. die Rechtsbehelfsbelehrung.
- (2) Das Urteil/der Beschluss wird, wenn eine mündliche Verhandlung stattgefunden hat, grundsätzlich zunächst mündlich bekannt gegeben. Die Entscheidungsformel ist zu verlesen und der wesentliche Inhalt der Entscheidungsgründe ist mitzuteilen.
- (3) Das Urteil/der Beschluss ist den Beteiligten mittels eingeschriebenen Briefes in jedem Fall zuzustellen.

§ 51 Berichtigung der Entscheidungen

Das Verbandsgericht kann Schreibfehler, Rechenfehler und ähnliche offenbare Unrichtigkeiten in seinen Entscheidungen jederzeit berichtigen.

§ 52 Wirksamkeit der Entscheidungen

- (1) Sperrstrafen, die das Sportgericht festgesetzt hat, unterliegen ohne besondere Anordnung der sofortigen Wirksamkeit.
- (2) Andere Entscheidungen des Sportgerichts werden mit ihrer Rechtskraft wirksam. Sie werden rechtskräftig,
1. wenn Rechtsmittel nicht zulässig sind, mit ihrer Verkündung, mangels Verkündung mit ihrer Zustellung,
 2. wenn Rechtsmittel zulässig sind und diese nicht oder nicht rechtzeitig eingelegt werden, mit Ablauf der Rechtsmittelfrist oder mit dem Verzicht auf Rechtsmittel.

§ 53 Veröffentlichung der Urteile und Beschlüsse

Die Urteile und Beschlüsse werden in den Medien des DMSB veröffentlicht.

VII. Berufungsverfahren und Beschwerdeverfahren

§ 54 Zulässigkeit der Berufung

- (1) Gegen die verfahrensabschließenden Entscheidungen des Sportgerichts oder die Entscheidung der Sportkommissare kann Berufung eingelegt werden.
- (2) Zur Berufung sind die Betroffenen und die Kontrollkommission sowie das DMSB-Präsidium berechtigt.

§ 55 Form und Frist der Berufung

- (1) Die Berufung gegen eine Entscheidung des Sportgerichts ist innerhalb von vier Wochen nach Zustellung des Urteils/des Beschlusses an den Betroffenen bei dem DMSB-Justizariat schriftlich einzulegen und zu begründen. Innerhalb dieser Frist ist auch die Berufungskautions an den DMSB zu leisten.
- (2) Die Berufung gegen eine Entscheidung der Sportkommissare im Automobilsport ist innerhalb einer Frist von 96 Stunden bei dem DMSB-Justizariat schriftlich, nach fristgerechter Ankündigung bei den Sportkommissaren, einzulegen. Innerhalb der 96 Stunden Frist ist ebenfalls die Berufungskautions an den DMSB zu leisten. Nach Einlegung der Berufung bei dem DMSB-Justizariat ist die Berufung ab diesem Zeitpunkt innerhalb einer Woche schriftlich zu begründen. Auf Antrag kann der Vorsitzende die Begründungsfrist verlängern.
- (3) Die Berufung gegen eine Entscheidung der Sportkommissare im Motorsport ist innerhalb einer Frist von fünf Tagen, nach Ankündigung der Berufung bei den Sportkommissaren, schriftlich bei dem DMSB-Justizariat, unter Beifügung der Berufungskautions oder des Zahlungsnachweises der

Berufungskautions, einzulegen. Nach Einlegung der Berufung bei dem DMSB-Justizariat ist die Berufung ab diesem Zeitpunkt innerhalb von zehn Tagen schriftlich zu begründen. Auf Antrag kann der Vorsitzende die Begründungsfrist verlängern.

- (4) Wird die Entscheidung der Sportkommissare nach Veranstaltung per Post zugestellt entfällt die Pflicht zur Berufungsankündigung. Für den Fall, dass der DMSB Berufung führt, entfällt für den DMSB die Pflicht zur Berufungsankündigung.
- (5) Verfolgt die Kontrollkommission oder der DMSB eine Berufung gegen eine Entscheidung der Sportkommissare, so ist die Berufung innerhalb von drei Wochen, nach Eingang der Entscheidung der Sportkommissare bei der DMSB-Geschäftsstelle, bei dem Vorsitzenden des Berufungsgerichts einzulegen und zu begründen. Die Berufung gegen eine Sportgerichtsentscheidung ist innerhalb von drei Wochen, nach Eingang der schriftlichen Ausfertigung des Urteils/Beschlusses bei dem Betroffenen, bei dem Vorsitzenden des Berufungsgerichts einzulegen und zu begründen. Auf Antrag kann der Vorsitzende die Begründungsfrist verlängern.

§ 56 Aufschiebende Wirkung der Berufung

- (1) Die Berufung gegen die Entscheidung der Sportkommissare hat aufschiebende Wirkung, hiervon ausgenommen sind die Fälle, in denen die Sportkommissare die aufschiebende Wirkung der Berufung nach Berufungsankündigung bereits versagt haben.
- (2) Die Berufung gegen ein Urteil des Sportgerichts hat keine aufschiebende Wirkung.
- (3) Der Erlass einer einstweiligen Anordnung ist zulässig.

§ 57 Erlass einstweiliger Anordnungen

- (1) Der Vorsitzende des Berufungsgerichts kann ohne mündliche Verhandlung auf Antrag einstweilige Anordnungen erlassen.
- (2) Der Antrag auf Erlass einer einstweiligen Anordnung kann schon vor der Berufung gestellt werden. Es kann angeordnet werden, dass der Antragsteller binnen einer bestimmten Frist die Berufung einlegen muss und die einstweilige Anordnung bei Nichtbefolgung unwirksam wird.
- (3) Die einstweilige Anordnung tritt mit der Zustellung des verfahrensabschließenden Beschlusses oder Urteils außer Kraft.
- (4) Strafen können nicht im Wege der einstweiligen Anordnung ausgesprochen werden.

§ 58 Überprüfung

Auf Antrag hat das Berufungsgericht die Entscheidung unverzüglich im schriftlichen Verfahren oder in mündlicher Verhandlung zu überprüfen. Die Überprüfungsentscheidung ist unanfechtbar. Von Amts wegen kann das Gericht die Entscheidung jederzeit ändern oder aufheben.

§ 59 Umfang der Berufung

Die Berufung kann auf bestimmte Beschwerdepunkte, nicht jedoch auf die Kautions und Kosten beschränkt werden.

§ 60 Grundsätze für das Berufungsverfahren

- (1) Die Berufungsinstanz prüft die Entscheidung, soweit sie angefochten ist, in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht.
- (2) Für das Berufungsverfahren gelten die Vorschriften für das Verfahren erster Instanz entsprechend. Die Entscheidung des Berufungsgerichts ergeht grundsätzlich aufgrund einer mündlichen Verhandlung.
- (3) Die Beteiligten können neue Tatsachen und Beweismittel vorbringen. Die von der ersten Instanz erhobenen Beweise können verwertet werden.

- (4) Bei der Entscheidung ist das Berufungsgericht an die Entscheidung der Vorinstanz nicht gebunden. Die Entscheidung darf auch zum Nachteil des Rechtsmittelführers geändert werden.

§ 61 Rücknahme der Berufung

- (1) Die Rücknahme der Berufung ist ohne Einwilligung des Berufungsgegners nur bis zum Beginn der Beweisaufnahme zulässig.
- (2) Wenn der Berufungsführer einen Antrag auf Rücknahme der Berufung stellt, er einen Nutzen aus der Berufung erlangt hat und/oder wenn die Interessen von dritten Parteien betroffen sind, so wird das Berufungsgericht bei seiner nächsten Verhandlung überprüfen, ob die Berufung wider Treu und Glauben eingelegt wurde. Falls das Berufungsgericht zu der Überzeugung gelangt, dass die Berufung wider Treu und Glauben eingelegt wurde, so kann gegen den Berufungsführer eine Geldstrafe bis zu 10.000 € (Nationaler Lizenzsport) und bis zu 100.000,00 € (Internationaler Lizenzsport) verhängt werden, zusätzlich zum Verlust der Berufungskautions. Eine eventuelle Geldstrafe für eine wider Treu und Glauben eingelegte Berufung wird nur nach Anhörung und Durchführung einer Verhandlung verhängt, über die Durchführung einer Verhandlung entscheidet der Vorsitzende.

§ 62 Verwerfung der Berufung

Ist eine Berufung von einem dazu nicht Berechtigten oder nicht form- und fristgerecht angekündigt oder eingelegt oder ist die Berufungskautions nicht fristgemäß bezahlt worden, so ist sie als unzulässig zu verwerfen, ohne dass es einer mündlichen Verhandlung bedarf.

§ 63 Berufungsentscheidung

- (1) Die Berufungsentscheidung kann lauten auf:
1. Bestätigung der angefochtenen Entscheidung,
 2. Abänderung der angefochtenen Entscheidung,
 3. Zurückverweisung.
- (2) Die Berufungsinstanz verweist die Sache zurück, wenn das Verfahren erster Instanz an einem wesentlichen Verfahrensmangel leidet. Sie kann von einer Zurückverweisung absehen und selbst entscheiden, wenn sie es für sachdienlich hält; sie entscheidet in jedem Fall selbst, wenn die Beteiligten dies übereinstimmend beantragen. Wird die Sache zurückverwiesen, so sind das Sportgericht oder die Sportkommissare an die rechtliche Würdigung des Berufungsgerichts gebunden.

§ 64 Wirksamkeit der Entscheidungen

Entscheidungen des Berufungsgerichts werden, soweit sie nicht international anfechtbar sind mit ihrer Verkündung, mangels Verkündung mit ihrer Zustellung, rechtswirksam.

§ 65 Beschwerde

- (1) Gegen Beschlüsse des Sportgerichts ist die Beschwerde zum Berufungsgericht zulässig.
- (2) Für Beschwerden gelten die Bestimmungen über die Berufung entsprechend, soweit nicht im Einzelfall etwas anderes bestimmt ist; über sie kann ohne mündliche Verhandlung entschieden werden.
- (3) Die verfahrensmäßige Behandlung anderer in den Ordnungen vorgesehenen Beschwerden richtet sich gleichermaßen nach den Bestimmungen über die Berufung.

VIII. Wiederaufnahme des Verfahrens

§ 66 Zulässigkeit der Wiederaufnahme

- (1) Die Wiederaufnahme des Verfahrens ist zulässig gegenüber rechtskräftigen Entscheidungen eines Verbandsgerichts, wenn neue, bisher unbekannte Beweismittel vorgebracht werden, die geeignet sind, eine andere als die getroffene Entscheidung herbeizuführen. Die Wiederaufnahme ist nur zulässig, wenn die Beweismittel ohne Verschulden im früheren Verfahren nicht geltend gemacht werden konnten.
- (2) Ein Antrag auf Wiederaufnahme des Verfahrens kann von einer Partei des Verfahrens, der Kontrollkommission oder dem Präsidium des DMSB gestellt werden und ist innerhalb von zwei Wochen nach Bekanntwerden des Wiederaufnahmegrundes zu stellen. Nach Ablauf eines Jahres seit der Rechtskraft der Entscheidung ist die Wiederaufnahme des Verfahrens ausgeschlossen.

§ 67 Entscheidung

- (1) Über den Antrag entscheidet das Verbandsgericht, das über den Fall rechtskräftig entschieden hat, durch unanfechtbaren Beschluss
- (2) Mitglieder des Verbandsgerichts, die an der betreffenden Entscheidung mitgewirkt haben, sind von der Entscheidung über den Wiederaufnahmeantrag nicht ausgeschlossen.
- (3) Das Verbandsgericht kann über die Zulässigkeit des Wiederaufnahmeantrags vorab im schriftlichen Verfahren entscheiden.

§ 68 Anzuwendende Verfahrensvorschriften

Das weitere Verfahren richtet sich nach den für das Berufungsverfahren geltenden Vorschriften.

IX. Kosten, Vollstreckbarkeit

§ 69 Kostenpflicht

- (1) Der unterliegende Beteiligte trägt die Kosten des Verfahrens.
- (2) Wenn ein Beteiligter teils obsiegt, teils unterliegt, so sind die Kosten gegeneinander aufzuheben oder verhältnismäßig zu teilen. Sind die Kosten gegeneinander aufgehoben, so fallen die Kosten des Verbandsgerichts jedem Beteiligten zur Hälfte zur Last. Einem Beteiligten können die Kosten ganz auferlegt werden, wenn der andere nur zu einem geringen Teil unterlegen ist.
- (3) Die Kosten eines ohne Erfolg eingelegten Rechtsbehelfs/Antrags fallen demjenigen zur Last, der ihn eingelegt hat. Gleiches gilt im Falle der Rücknahme.
- (4) Kosten, die durch einen Antrag auf Wiedereinsetzung oder Wiederaufnahme entstehen, fallen dem Antragsteller zur Last.
- (5) Kosten, die durch schuldhaftes Säumnis eines Beteiligten entstehen, können diesem auferlegt werden.

§ 70 Begriff der Kosten

- (1) Kosten sind die Gebühren, die Kautions- und Auslagen des Verbandsgerichts und die zur zweckentsprechenden Rechtsverfolgung oder Rechtsverteidigung notwendigen Aufwendungen der Beteiligten.
- (2) Auslagen des Verbandsgerichts sind:
 1. Kosten für Abschriften und Ablichtungen,
 2. Telefongebühren,

3. Vergütungen für Zeugen, Sachverständige und Dolmetscher,
4. Gebühren, die an Behörden zu entrichten sind,
5. Entgelt für Leistungen außenstehender Stellen und Personen.

(3) Die Gebühren und Auslagen eines Rechtsanwalts oder eines sonstigen Bevollmächtigten oder Beistands sind nicht erstattungsfähig.

§ 71 Vorschusspflicht

- (1) Die Beteiligten sind hinsichtlich der Gebühren und Kautions vorschusspflichtig. § 38 Abs. 7 bleibt unberührt.
- (2) Der DMSB ist von der Vorschusspflicht befreit.
- (3) Das Verbandsgericht nimmt die beantragte Handlung erst nach Leistung des Vorschusses vor.
- (4) Wird der Kostenvorschuss trotz Fristfestsetzung nicht geleistet, gilt der Antrag als zurückgenommen. Hierauf ist bei der Fristsetzung hinzuweisen. § 61 bleibt unberührt.
- (5) In begründeten Härtefällen kann dem Kostenschuldner auf Antrag die Vorschusspflicht erlassen werden, wenn das eingelegte Rechtsmittel offensichtlich begründet ist.

§ 72 Höhe der Kautionen

Die Kautionen werden im DMSB-Handbuch und/oder in den DMSB-Medien veröffentlicht.

§ 73 Kostenentscheidung, Erledigung der Hauptsache

- (1) Das Verbandsgericht hat in einer Entscheidung, die das Verfahren abschließt, über die Verteilung der Kosten zu entscheiden.
- (2) Ist das Verfahren in der Hauptsache erledigt, so entscheidet das Verbandsgericht nach billigem Ermessen über die Kosten; der bisherige Sach- und Streitstand ist dabei zu berücksichtigen.

§ 74 Anfechtung der Kostenentscheidung

Eine gesonderte Anfechtung der Kostenentscheidung ist nicht zulässig.

§ 75 Kostenfestsetzung

- (1) Die DMSB-Geschäftsstelle setzt die Höhe der Kosten fest.
- (2) Bei technischen Protesten entscheidet der Gutachterausschuss des DMSB auf Antrag über die Höhe der zu erstattenden Kosten für eine Re- und Demontage nach dessen Bestimmungen und Richtlinien.

§ 76 Vollstreckbarkeit

- (1) Die Entscheidungen der Verbandsgerichte werden von der DMSB-Geschäftsstelle vollstreckt.
- (2) Strafen anderer Sportverbände werden nur anerkannt, wenn die Gegenseitigkeit für die Vollstreckung gegenüber dem DMSB erklärt wird.

X. Gnadenrecht

§ 77 Gnadenverfahren

- (1) Das Gnadenrecht steht dem Präsidium des DMSB zu.

- (2) Das Präsidium kann grundsätzlich erst nach Ausschöpfung des DMSB Rechtsweges durch den Betroffenen, im Wege der Begnadigung unanfechtbare Strafen erlassen, ermäßigen, umwandeln oder aussetzen.
- (3) Dem Vorsitzenden des zuletzt erkennenden Gerichts ist Gelegenheit zu geben, zu dem Gnadengesuch Stellung zu nehmen.
- (4) Die Gnadenentscheidung wird ohne mündliche Verhandlung getroffen. Sie ist unanfechtbar.

XI. Schlussvorschriften

§ 78 Anerkennung der Entscheidungen in Dopingsachen

Zulassungssperren und Maßregeln wegen Verstoßes gegen das Dopingverbot werden hinsichtlich der Rückfallvoraussetzungen, der Wettkampfsperre und des Ausschlusses von der Teilnahme an Veranstaltungen von allen Mitgliedsorganisationen des DOSB für ihren Bereich anerkannt.

§ 79 Verjährung und Tilgung früherer Strafen

§§ 33, 34 gelten entsprechend für frühere Strafen.

§ 80 Ausnahmemöglichkeit

In Abstimmung zwischen dem Vorsitzenden der Verhandlung, der Kontrollkommission und dem Beklagten kann auf alle oder Teile dieser Rechts- und Verfahrensregeln verzichtet werden.

§ 81 Inkrafttreten

Diese Ordnung tritt am 01.01.2022 nach Beschluss der Mitgliederversammlung vom 30.01.2021 in Kraft. Soweit in anderen Vorschriften, Bestimmungen und Richtlinien auf Bestimmungen verwiesen wird, die durch diese RuVO ersetzt werden, treten an deren Stelle die entsprechenden Vorschriften dieser Ordnung. Laufende Verfahren werden nach Inkrafttreten der RuVO nach deren Verfahrensregelungen weitergeführt.

Jugendordnung

dmsj – deutsche motor sport jugend

Im Interesse einer besseren Lesbarkeit wird davon abgesehen, bei Fehlen einer geschlechtsneutralen Formulierung sowohl die männliche als auch weitere Formen anzuführen. Die nachstehend gewählten männlichen Formulierungen gelten deshalb uneingeschränkt auch für die weiteren Geschlechter.

1. Name

Die dmsj – deutsche motor sport jugend ist die Jugendorganisation des DMSB – Deutscher Motor Sport Bund e.V.

2. Aufgaben

Die dmsj führt und verwaltet sich im Rahmen der DMSB-Satzung und dieser Jugendordnung selbständig und vertritt ihre Interessen nach innen und außen.

Die dmsj fördert Mitgestaltung, Mitbestimmung, Mitverantwortung und Begegnung junger Menschen, unabhängig von ihrer Rasse, ihrem Geschlecht, ihrer ethnischen Zugehörigkeit, ihrer Religion, ihrer philosophischen oder politischen Meinung, ihrer sexuellen Identität, ihrem Familienstand, ihrem Alter oder ihrer Behinderung. Die Aufgaben der dmsj sind unter Beachtung der Grundsätze des freiheitlichen, demokratischen, sozialen Rechtsstaates im Einzelnen:

2.1

Die Wahrnehmung, Koordination und Kontrolle von Aufgaben der Jugendbildung einschließlich Gewaltprävention, der überfachlichen Jugendarbeit, der Jugendhilfe und des Jugendsports.

2.2

Die Erziehung zu verantwortungsbewusstem Verhalten im Straßenverkehr, insbesondere durch Vermittlung entsprechender fahrtechnischer Kenntnisse und einschlägiger Vorschriften.

2.3

Die vorrangige Beachtung des Schutzes der natürlichen Lebensgrundlagen, die Vermittlung eines möglichst sparsamen Umganges mit Material und sonstigen natürlichen Ressourcen als Ziel der Ausbildung junger Motorsportler, sowie die strikte Beachtung sämtlicher für die Ausübung des Motorsports relevanter umweltschutzrechtlicher Bestimmungen und Vorschriften.

2.4

Die Zusammenarbeit mit anderen Jugendorganisationen, insbesondere der Deutschen Sportjugend (dsj) im Deutschen Olympischen Sportbund (DOSB) sowie in den jeweiligen Landessportbünden (LSB).

3. Zugehörigkeit

Zur dmsj gehören alle jugendlichen Vereinsmitglieder der DMSB-Mitgliedsverbände und -vereine bis zum vollendeten 18. Lebensjahr, die gewählten Vorstandsmitglieder, die gewählten Jugendleiter der DMSB-Trägervereine (ADAC, AvD, DMV) der Landesmotorsportfachverbände, sonstiger Motorsportverbände und sonstiger Mitglieder, sowie die ebenfalls gewählten Jugendleiter in den angeschlossenen Vereinen.

Die Zugehörigkeit jugendlicher Vereinsmitglieder endet automatisch am 31.12. des Jahres, in dem das 18. Lebensjahr vollendet wird.

4. Organe

Die Organe der dmsj sind:

4.1

die Vollversammlung,

4.2

der Vorstand.

5. dmsj- Vollversammlung

Die Vollversammlung ist das oberste Organ der dmsj.

5.1 Zusammensetzung

Die Vollversammlung bilden:

- 5.1.1 der Vorstand der dmsj,
- 5.1.2 je drei Vertreter der Trägervereine,
- 5.1.3 mindestens je ein Vertreter der Jugendorganisationen der Landesmotorsportfachverbände. Pro angefangene 1000 jugendliche Verbandsmitglieder, die die Alterskriterien für die Zugehörigkeit gem. Ziffer 3 erfüllen, wird eine Vertreterstimme erteilt. Max. sind 3 Vertreterstimmen möglich,
- 5.1.4 ein Vertreter der Jugendorganisationen sonstiger Motorsportverbände,
- 5.1.5 ein Vertreter der Jugendorganisationen sonstiger Mitglieder.

5.2 Stimmberechtigung

Stimmberechtigt sind die Vorstandsmitglieder 1.-5. sowie alle Delegierten bei der Vollversammlung der dmsj mit je einer Stimme. Eine Stimmübertragung auf eine andere stimmberechtigte Person ist bei schriftlicher Bevollmächtigung zulässig. Hierbei darf keine Person mehr als drei Stimmen auf sich vereinigen.

Hat ein Trägerverein bzw. ein Landesmotorsportfachverband mehr als eine Delegiertenstimme, so soll er diese bzw. eine davon durch einen Jugendlichen/jungen Erwachsenen ab 16 bis 27 Jahren vertreten lassen.

Die ordnungsgemäß einberufene Vollversammlung ist ohne Rücksicht auf die Anzahl der Erschienenen beschlussfähig. Bei Abstimmungen und Wahlen genügt die einfache Mehrheit der abgegebenen Stimmen.

5.3 Aufgaben

- 5.3.1 Beratung bei grundsätzlichen Fragen und Angelegenheiten der dmsj
- 5.3.2 Festlegung der Richtlinien der Arbeit des Vorstandes
- 5.3.3 Entgegennahme der Berichte des Vorstandes
- 5.3.4 Aussprache über die Berichte des Vorstandes
- 5.3.5 Genehmigung des Haushaltsvoranschlags
- 5.3.6 Entlastung des Vorstandes

- 5.3.7 Wahl des Vorstandes
- 5.3.8 Wahl der Kassenprüfer
- 5.3.9 Erarbeitung von Änderungen oder Ergänzungen in der dmsj Jugendordnung, die der Bestätigung der DMSB-Mitgliederversammlung bedürfen
- 5.3.10 Beschlussfassung über fristgemäß eingereichte Anträge

5.4 Einberufung

- 5.4.1 Jedes Jahr findet nach der DMSB-Mitgliederversammlung, die ordentliche Vollversammlung statt, die vom Vorsitzenden mindestens vier Wochen vorher unter Bekanntgabe der Tagesordnung schriftlich einberufen wird.
- 5.4.2 Eine außerordentliche Vollversammlung muss einberufen werden, wenn die Hälfte der Mitglieder der Vollversammlung oder die Mehrheit der Mitglieder des Vorstandes dies schriftlich verlangen, wobei Zweck und Gründe für die Versammlung angegeben werden müssen.

5.5 Anträge

- 5.5.1 Antragsberechtigt sind, gemäß Ziffer 5 dieser Jugendordnung, alle Mitglieder der Vollversammlung.
- 5.5.2 Anträge sind schriftlich und mit Begründung spätestens drei Wochen vor dem Termin der Vollversammlung beim Vorstand einzureichen.
- 5.5.3 Dringlichkeitsanträge bedürfen einer 2/3-Mehrheit der Vollversammlung.

6. Vorstand

6.1 Der Vorstand besteht aus den folgenden Vorstandsmitgliedern

- Vorsitzender (1. Vorstandsmitglied)
- Stellvertretender Vorsitzender (2. Vorstandsmitglied)
- weitere Vorstandsmitglieder (3., 4. und 5. Vorstandsmitglied)

Das DMSB-Präsidiumsmitglied für Kinder- und Jugendsport besetzt die Position des 1. Vorstandsmitglieds.

Die Ressortzuständigkeiten des Vorstands sind in der Geschäftsordnung des Vorstands festgelegt. Der Vorstand beschließt die Verteilung der Ressorts auf die Vorstandsmitglieder 2.-5. Die Mitglieder des Vorstandes üben ihre Ämter nach den Ressortzuständigkeiten aus.

6.2 Aufgaben

- 6.2.1 Dem Vorstand obliegt u.a.
 - die Leitung und Repräsentanz der dmsj
 - Definition, Vorantreiben sowie Kontrolle strategischer Jugendverbandsthemen und -ziele
 - Identifikation von Trends und zeitgemäße Weiterentwicklung des Jugendmotorsports
 - Ausschreibung von Prädikaten im Jugendmotorsport in Abstimmung mit dem DMSB-Präsidium
 - die Betreuung von Kindern, Jugendlichen und jungen Erwachsenen bei nationalen und internationalen Wettkämpfen und Begegnungen
- 6.2.2 Die Sitzungen des Vorstandes finden nach Bedarf statt. Der Vorstand gibt sich eine Geschäftsordnung, in der die Organisation und Arbeit des Vorstands sowie von ihm zur

Erfüllung seiner Aufgaben beauftragter Arbeitsgruppen, Fachberater und weiterer Interessenvertreter geregelt sind. Die inhaltliche Aufgabenverteilung der Vorstandsmitglieder wird über einen Geschäftsverteilungsplan geregelt.

6.3 Wahlen

Die Vorstandsmitglieder 2.-5. werden von der Vollversammlung für die Dauer von vier Jahren gewählt und bleiben bis zur Neuwahl des Vorstandes im Amt. Zum Zeitpunkt der Wahl dürfen von den Vorstandsmitgliedern 2.-5. maximal drei 27 Jahre oder älter sein. Die Vorstandsmitglieder 2.-5. dürfen zum Zeitpunkt der Wahl nicht älter als 65 Jahre sein. Wiederwahl ist zulässig.

Scheidet während der Wahlperiode ein Mitglied des Vorstandes aus, kann die Vollversammlung für die restliche Amtsdauer ein Ersatzmitglied wählen.

7. Kassenprüfer

Die Vollversammlung wählt zwei Kassenprüfer, die jeweils verschiedenen DMSB-Mitgliedsorganisationen angehören müssen.

Den Kassenprüfern obliegt die Prüfung auf Richtigkeit und Vollständigkeit des Rechnungswesens. Sie prüfen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses.

Die Kassenprüfer werden auf zwei Jahre gewählt. Eine Wiederwahl ist zulässig. Scheidet während der Wahlperiode ein Kassenprüfer aus, kann die Vollversammlung für die restliche Amtsdauer ein Ersatzmitglied wählen.

8. Finanzen

Im Haushalt des DMSB e.V. werden Mittel ausgewiesen, die der dmsj zur Verfügung gestellt werden. Die dmsj entscheidet selbständig über die Verwendung der ihr zufließenden Mittel im Sinne dieser Jugendordnung.

9. Schlussbestimmungen

9.1

Für die dmsj gelten im Übrigen die Grundsätze der DMSB-Satzung.

9.2

Die geänderte Jugendordnung tritt gemäß Beschluss der dmsj Vollversammlung am 13.03.2022 und nach anschließender Bestätigung durch die DMSB-Mitgliederversammlung am 23.04.2022 in Kraft.

Stand: 13.03.2022

**DMSB-Anti-Doping Code
(DMSB-ADC)**

nach Vorgabe der

Nationalen Anti Doping Agentur Deutschland

Frankfurt, den 02.08.2021

Inhalt

ARTIKEL 1	DEFINITION DES BEGRIFFS DOPING
ARTIKEL 2	VERSTÖSSE GEGEN ANTI-DOPING-Bestimmungen
ARTIKEL 3	DOPINGNACHWEIS
ARTIKEL 4	DIE VERBOTSLISTE
ARTIKEL 5	DOPINGKONTROLLEN UND ERMITTLUNGEN
ARTIKEL 6	ANALYSE VON PROBEN
ARTIKEL 7	ERGEBNISMANAGEMENT-/DISZIPLINARVERFAHREN: Zuständigkeit, Erstüberprüfung, Benachrichtigung und vorläufige Suspendierung
ARTIKEL 8	ANALYSE DER B-PROBE
ARTIKEL 9	AUTOMATISCHE ANNULLIERUNG VON EINZELERGEBNISSEN
ARTIKEL 10	SANKTIONEN GEGEN EINZELPERSONEN
ARTIKEL 11	KONSEQUENZEN FÜR MANNSCHAFTEN
ARTIKEL 12	DISZIPLINARVERFAHREN
ARTIKEL 13	ERGEBNISMANAGEMENT-DISZIPLINARVERFAHREN. RECHTSBEHELFE
ARTIKEL 14	INFORMATION UND VERTRAULICHKEIT
ARTIKEL 15	UMSETZUNG VON ENTSCHEIDUNGEN
ARTIKEL 16	DOPINGKONTROLLVERFAHREN BEI TIGIEREN IN SPORTLICHEN WETTKÄMPFEN
ARTIKEL 17	VERJÄHRUNG
ARTIKEL 18	DOPINGPRÄVENTION
ARTIKEL 19	AUFGABEN UND ZUSTÄNDIGKEITEN DER NADA UND DER NATIONALEN SPORTFACHVERBÄNDE
ARTIKEL 20	AUSLEGUNG DER WADC/NADC
ARTIKEL 21	SCHLUSSBESTIMMUNGEN
ANHANG 1	BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

ARTIKEL 1 DEFINITION DES BEGRIFFS DOPING

Doping wird definiert als das Vorliegen eines oder mehrerer der nachfolgend in Artikel 2.1 bis Artikel 2.11 festgelegten Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen.

ARTIKEL 2 VERSTÖSSE GEGEN ANTI-DOPING-BESTIMMUNGEN

In diesem Artikel sind die Tatbestände und Handlungen aufgeführt, die einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen begründen. Anhörungen in Dopingfällen werden auf Grundlage der Behauptung durchgeführt, dass eine bzw. mehrere dieser spezifischen Regeln verletzt wurden.

Athleten*innen oder andere Personen sind selbst dafür verantwortlich, davon Kenntnis zu haben, was einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen darstellt und welche Substanzen und Methoden in die Verbotsliste aufgenommen worden sind.

Als Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen gelten:

2.1

Das Vorhandensein einer Verbotenen Substanz, ihrer Metaboliten oder Marker in der Probe eines*r Athleten*in.

2.1.1

Es ist die persönliche Pflicht der Athleten*innen dafür zu sorgen, dass keine Verbotenen Substanzen in ihren Körper gelangen. Athleten*innen sind für jede Verbotene Substanz oder ihre Metaboliten oder Marker verantwortlich, die in ihrer Probe gefunden werden. Demzufolge ist es nicht erforderlich, dass Vorsatz, Verschulden, Fahrlässigkeit oder bewusster Gebrauch auf Seiten der Athleten*innen nachgewiesen wird, um einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen gemäß Artikel 2.1 zu begründen.

[NADA-Kommentar zu Artikel 2.1.1: Gemäß diesem Artikel liegt ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen unabhängig vom Verschulden eines*r Athleten*in vor. In mehreren Entscheidungen des CAS wird diese Regel als „Strict Liability“ bezeichnet. Das Verschulden eines*r Athleten*in fließt in die Festlegung der Konsequenzen für einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen gemäß Artikel 10 mit ein. Der CAS hält konsequent an diesem Prinzip fest.]

2.1.2

Ein ausreichender Nachweis eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen gemäß Artikel 2.1 ist in einem der nachfolgenden Fällen gegeben: das Vorhandensein einer Verbotenen Substanz, ihrer Metaboliten oder Marker in der A-Probe eines*r Athleten*in, wenn der*die Athlet*in auf die Analyse der B-Probe verzichtet und die B-Probe nicht analysiert wird; oder, wenn die B-Probe des*r Athleten*in analysiert wird und das Analyseergebnis das Vorhandensein der Verbotenen Substanz oder ihrer Metaboliten oder Marker in der A-Probe des*der Athleten*in bestätigt; oder, wenn die A- oder B-Probe des*der Athleten*in in zwei Teile aufgeteilt wird und das Ergebnis der Bestätigungsanalyse der aufgeteilten Probe das Vorhandensein einer Verbotenen Substanz, ihrer Metaboliten oder Marker im ersten Teil der aufgeteilten Probe bestätigt oder der*die Athlet*in auf die Bestätigungsanalyse der aufgeteilten Probe verzichtet.

[NADA-Kommentar zu Artikel 2.1.2: Es liegt im Ermessen der das Ergebnismanagement/Disziplinarverfahren zuständigen Anti-Doping-Organisation die B-Probe analysieren zu lassen, auch wenn der*die Athlet*in die Analyse der B-Probe nicht verlangt. Das Ergebnismanagement obliegt nach Ermessen des nationalen Sportfachverbandes der NADA oder dem nationalen Sportfachverband selbst.]

2.1.3

Mit Ausnahme solcher Substanzen, für die in der Verbotsliste oder einem Technischen Dokument eine Entscheidungsgrenze ausdrücklich festgelegt sind, begründet das Vorhandensein jeglicher gemeldeten Menge einer Verbotenen Substanz, ihrer Metaboliten oder Marker in der Probe eines*r Athleten*in einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen.

2.1.4

Abweichend von der allgemeinen Regelung des Artikels 2.1 können in der Verbotsliste, den International Standards oder den Technischen Dokumenten spezielle Kriterien zur Meldung oder Bewertung bestimmter Verbotener Substanzen festgelegt werden.

2.2

Der Gebrauch oder der Versuch des Gebrauchs einer Verbotenen Substanz oder einer Verbotenen Methode durch eine*n Athleten*in.

[Kommentar zu Artikel 2.2: Der Gebrauch oder der Versuch des Gebrauchs einer Verbotenen Substanz oder einer Verbotenen Methode konnte stets durch jegliche verlässliche Mittel nachgewiesen werden. Wie im Kommentar zu Artikel 3.2 erwähnt, kann im Gegensatz zum Nachweis, der benötigt wird, um einen Verstoß gegen eine Anti-Doping-Bestimmung nach Artikel 2.1 festzustellen, der Gebrauch oder der Versuch des Gebrauchs auch durch andere verlässliche Mittel nachgewiesen werden, z. B. durch Geständnis des*der Athleten*in, Zeugenaussagen, Belege und sonstige Dokumente, Schlussfolgerungen, die sich aus Longitudinalstudien ergeben, einschließlich Daten, die für den Biologischen Athletenpass erhoben wurden, oder andere analytische Informationen, die ansonsten nicht alle Anforderungen erfüllen, um das „Vorhandensein“ einer Verbotenen Substanz nach Artikel 2.1 zu begründen.

So kann beispielsweise der Nachweis des Gebrauchs allein auf verlässliche analytische Daten der Analyse der A-Probe (ohne die Bestätigung anhand der Analyse einer B-Probe) oder der Analyse der B-Probe gestützt werden, soweit die Anti-Doping-Organisation eine zufriedenstellende Erklärung für die fehlende Bestätigung durch die jeweils andere Probe liefert.]

2.2.1

Es ist die persönliche Pflicht der Athleten*innen, dafür zu sorgen, dass keine Verbotene Substanz in ihre Körper gelangt und dass keine Verbotene Methode gebraucht wird. Demzufolge ist es nicht erforderlich, dass Vorsatz, Verschulden, Fahrlässigkeit oder bewusster Gebrauch auf Seiten des*der Athleten*in nachgewiesen wird, um einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen wegen des Gebrauchs einer Verbotenen Substanz oder einer Verbotenen Methode zu begründen.

2.2.2

Der Erfolg oder der Misserfolg des Gebrauchs einer Verbotenen Substanz oder einer Verbotenen Methode ist nicht maßgeblich. Es ist ausreichend, dass die Verbotene Substanz oder die Verbotene Methode gebraucht oder ihr Gebrauch versucht wurde, um einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen zu begehen.

[NADA-Kommentar zu Artikel 2.2.2: Die Darlegung des „Versuchten Gebrauchs“ einer Verbotenen Substanz oder einer Verbotenen Methode erfordert den Nachweis des Vorsatzes des*der Athleten*in. Die Tatsache, dass zum Beweis dieses speziellen Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen Vorsatz gefordert werden kann, widerspricht nicht dem „Strict-Liability“-Prinzip, das für Verstöße gegen Artikel 2.1 und Verstöße gegen Artikel 2.2 hinsichtlich des Gebrauchs einer Verbotenen Substanz oder einer Verbotenen Methode gilt.

Der Gebrauch einer Verbotenen Substanz durch eine*n Athleten*in stellt einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen dar, es sei denn, diese Substanz ist Außerhalb des Wettkampfs nicht verboten und der Gebrauch durch den*die Athleten*in fand Außerhalb des Wettkampfs statt.

(Jedoch stellt das Vorhandensein einer Verbotenen Substanz oder ihrer Metaboliten oder Marker in einer Probe, die bei einer Wettkampfkontrolle genommen wurde, einen Verstoß gegen Artikel 2.1 dar, unabhängig davon, wann die Substanz verabreicht wurde.)]

2.3

Umgehung der Probenahme durch eine*n Athletin*in oder die Weigerung oder das Unterlassen eines*r Athleten*in, sich einer Probenahme zu unterziehen.

Die Umgehung einer Probennahme oder die Weigerung oder das Unterlassen ohne zwingenden Grund, sich nach entsprechender Benachrichtigung durch eine ordnungsgemäß bevollmächtigte Person einer Probenahme zu unterziehen.

[NADA-Kommentar zu Artikel 2.3: Dementsprechend läge beispielsweise ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen vor, wenn nachgewiesen würde, dass ein*e Athlet*in einem*r Dopingkontrollleur*in bewusst ausweicht, um die Benachrichtigung oder die Dopingkontrolle zu umgehen. Ein Verstoß durch „das Unterlassen, sich einer Probenahme zu unterziehen“ kann sowohl durch vorsätzliches als auch durch fahrlässiges Verhalten des*der Athleten*in begründet sein, während die „Umgehung oder die Weigerung“ einer Probenahme ein vorsätzliches Verhalten des*der Athleten*in erfordert.]

2.4 Meldepflichtverstöße eines*r Athleten*in.

Jede Kombination von drei Versäumten Kontrollen und/oder Meldepflichtversäumnissen im Sinne des Internationalen Standard for Results Management/ Standard für Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren eines*r Athleten*in der*die einem Registered Testing Pool angehört, innerhalb eines Zeitraumes von 12 Monaten.

[NADA-Kommentar zu Art. 2.4: Die Regelungen des bisherigen Standards für Meldepflichten sind nun in Annex B des Standards für Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren enthalten.]

2.5

Die Unzulässige Einflussnahme oder der Versuch der Unzulässigen Einflussnahme auf irgendeinen Teil des Dopingkontrollverfahrens durch eine*n Athleten*in oder eine andere Person.

2.6

Besitz einer Verbotenen Substanz oder einer Verbotenen Methode durch eine*n Athleten*in oder eine*n Athleten*innenbetreuer*in

2.6.1

Der Besitz jeglicher Verbotenen Substanz oder jeglicher Verbotenen Methode durch eine*n Athleten*in Innerhalb des Wettkampfes oder Außerhalb des Wettkampfs der Besitz jeglicher Verbotenen Substanz oder jeglicher Verbotenen Methode, die Außerhalb des Wettkampfs verboten ist. Dies gilt nicht, sofern der*die Athlet*in nachweist dass der Besitz auf Grund einer Medizinischen Ausnahmegenehmigung, die im Einklang mit Artikel 4.4 erteilt wurde, oder auf Grund einer anderen annehmbaren Begründung gerechtfertigt ist

2.6.2

Der Besitz jeglicher Verbotenen Substanz oder jeglicher Verbotenen Methode durch eine*n Athleten*innenbetreuer*in Innerhalb des Wettkampfs oder Außerhalb des Wettkampfs der Besitz jeglicher Verbotenen Substanz oder jeglicher Verbotenen Methode, die Außerhalb des Wettkampfs verboten ist, durch eine*n Athleten*innenbetreuer*in, sofern der Besitz in Verbindung mit einem*r Athleten*in, einem Wettkampf oder einem Training steht. Dies gilt nicht, sofern der*die Athleten*innenbetreuer*in nachweist, dass der Besitz aufgrund einer Medizinischen Ausnahmegenehmigung eines*r Athleten*in, die im Einklang mit Artikel 4.4 erteilt wurde, oder auf Grund einer anderen annehmbaren Begründung gerechtfertigt ist.

[NADA-Kommentar zu Artikel 2.6.1 und 2.6.2: Eine annehmbare Begründung wäre beispielsweise nicht der Kauf oder Besitz einer Verbotenen Substanz, um sie an eine*n Freund*in oder eine*n Verwandte*n

weiterzugeben, es sei denn, der medizinisch indizierte Umstand ist gegeben, dass der betreffenden Person ein ärztliches Rezept vorlag, z. B. der Kauf von Insulin für ein an Diabetes erkranktes Kind.]

Eine annehmbare Begründung wäre beispielsweise der Fall, (a) dass ein*e Mannschaftsarzt*ärztin Verbotene Substanzen oder Verbotene Methoden zur Behandlung von Athleten*innen in Akut- und Notsituationen mitführt (z.B. einen Autoinjektor für Epinephrin/Adrenalin) oder (b) ein*e Athlet*in eine Verbotene Substanz oder Verbotene Methode aus medizinischen Gründe besitzt, kurz bevor er*sie eine Medizinische Ausnahmegenehmigung beantragt oder er*sie die Mitteilung über die Genehmigung einer Medizinischen Ausnahmegenehmigung erhält.

2.7

Das Inverkehrbringen oder der Versuch des Inverkehrbringens von einer Verbotenen Substanz oder einer Verbotenen Methode durch eine*n Athleten*in oder eine andere Person.

2.8

Die Verabreichung oder der Versuch der Verabreichung jeglicher Verbotenen Substanz oder Verbotenen Methode durch eine*n Athlet*in oder eine andere Person an jegliche*n Athleten*in Innerhalb des Wettkampfs oder die Verabreichung oder der Versuch der Verabreichung jeglicher Verbotenen Substanz oder jeglicher Verbotenen Methode, die Außerhalb des Wettkampfs verboten ist, an jegliche*n Athleten*in Außerhalb des Wettkampfs.

2.9 Tatbeteiligung oder Versuch der Tatbeteiligung durch eine*n Athleten*n oder eine andere Person

Unterstützung, Aufforderung, Beihilfe, Anstiftung, Beteiligung, Verschleierung oder jede sonstige absichtliche Tatbeteiligung oder die versuchte Tatbeteiligung im Zusammenhang mit einem Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen, oder einem Versuch eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen oder einem Verstoß gegen Artikel 10.142.1 durch eine andere Person.

[NADA-Kommentar zu Artikel 2.9: Tatbeteiligung oder der Versuch der Tatbeteiligung kann physische oder psychische Unterstützung umfassen.]

2.10 Verbotener Umgang eines*r Athleten*in oder einer anderen Person

2.10.1

Der Umgang eines*r Athleten*in oder einer anderen Person im Zuständigkeitsbereich einer Anti-Doping-Organisation in beruflicher oder sportlicher Funktion mit einem*r Athleten*innenbetreuer*in

2.10.1.1

der*die soweit er/sie in den Zuständigkeitsbereich einer Anti-Doping-Organisation fällt, gesperrt ist; oder

2.10.1.2

der*die soweit er/sie nicht in den einer Anti-Doping-Organisation fällt, und der*die nicht aufgrund eines Ergebnismanagement- und Disziplinarverfahrens gemäß dieses Regelwerks oder WADC/NADC gesperrt wurde, dem*der jedoch in einem Straf-, Disziplinar- oder standesrechtlichen Verfahren ein Verhalten nachgewiesen oder der*die für ein solches Verhalten verurteilt wurde, das einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen dargestellt hätte, soweit diese oder andere im Einklang mit dem Code stehenden Anti-Doping-Regeln zur Anwendung gelangt wären.

Die Dauer des Umgangsverbots entspricht der Satzung oder im standesrechtlichen Verfahren festgelegten Strafe, beträgt mindestens jedoch sechs Jahre ab dem Zeitpunkt der Entscheidung; oder

2.10.1.3

der*die als Stroh- oder Mittelsmann*frau für eine in Artikel 2.10.1.1 oder 2.10.1.2 beschriebene Person tätig wird.

2.10.2

Um einen Verstoß gegen Artikel 2.10 nachzuweisen, muss eine Anti-Doping-Organisation nachweisen, dass der*die Athlet*in oder die andere Person von der Sperre des*der Athleten*innenbetreuers*in wusste.

Der*die Athlet*in oder die andere Person muss nachweisen, dass der Umgang mit einem*r in Artikel 2.10.1.1 oder 2.10.1.2 beschriebenen Athleten*innenbetreuers*in nicht in beruflicher oder sportlicher Funktion erfolgt, und/oder dass ein solcher Umgang vernünftigerweise nicht hätte vermieden werden können.

Der DMSB ist verpflichtet, seine Erkenntnis von Athleten*innenbetreuern*in, die den in Artikeln 2.10.1.1, 2.10.1.2 oder 2.10.1.3 genannten Kriterien entsprechen, an die WADA und die NADA weiterzugeben.

[NADA-Kommentar zu Artikel 2.10: Athleten*innen und andere Personen dürfen nicht mit Trainern*innen, Managern*innen, Ärzten*innen oder anderen Athleten*innenbetreuern*innen zusammenarbeiten, die aufgrund eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen gesperrt sind oder die in einem Straf- oder Disziplinarverfahren im Zusammenhang mit Anti-Doping verurteilt wurden. Zum verbotenen Umgang zählt beispielsweise: Annahme von Beratung zu Training, Strategie, Technik, Ernährung oder Gesundheit; Annahme von Therapien, Behandlung oder Rezepten; Abgabe von Körperproben zu Analysezwecken; Einsatz des*der Athletenbetreuers*in als Agent*in oder Berater*in. „Verbotener Umgang“ setzt grundsätzlich keine finanziellen Gegenleistungen voraus.

Die Anti-Doping-Organisation muss den*die Athleten*in oder die andere Person nach Artikel 2.10 zwar nicht über die Sperre des*der Athleten*innenbetreuers*in informieren, eine solche Benachrichtigung wäre, sofern sie erfolgte, jedoch ein wichtiger Beweis dafür, dass der*die Athlet*in oder die andere Person von der Sperre des*der Athleten*innenbetreuers*in wusste.]

2.11

Handlungen eines*r Athleten*in oder einer anderen Person, um eine Meldung an Institutionen zu verhindern oder Vergeltung dafür zu üben.

In Fällen, in denen ein solches Verhalten nicht bereits auf andere Weise einen Verstoß gegen Artikel 2.5 darstellt:

2.11.1

Jede Handlung, mit der eine andere Person bedroht oder eingeschüchtert werden soll, um diese Person davon abzubringen, gutgläubig Informationen zu einem möglichen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen oder einer möglichen Non-Compliance mit dem WADC/NADC an die WADA, eine Anti-Doping-Organisation, Strafverfolgungsbehörden, ein Aufsichts- oder Disziplinarorgan, ein Anhörungsorgan oder eine Person weiterzugeben, die für die WADA oder eine Anti-Doping-Organisation Untersuchungen durchführt.

2.11.2

Vergeltung an einer Person zu üben, die gutgläubig Beweise oder Informationen zu einem möglichen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen oder einer möglichen Non-Compliance mit dem WADC/NADC an die WADA, eine Anti-Doping-Organisation, Strafverfolgungsbehörden, ein Aufsichts- oder Disziplinarorgan, ein Anhörungsorgan oder eine Person weiterzugeben, die für die WADA oder eine Anti-Doping-Organisation Ermittlungen durchführt.

Für die Zwecke des Artikels 2.11 beinhalten Vergeltung, Bedrohung und Einschüchterung jegliche Handlungen gegen diese Person, die entweder nicht gutgläubig erfolgen oder eine unverhältnismäßige Reaktion darstellen.

[NADA-Kommentar zu Artikel 2.11.2: Mit diesem Artikel sollen Personen geschützt werden, die jemanden gutgläubig melden, nicht jedoch jene, die wissentlich falsche Informationen melden.

Vergeltung wäre beispielsweise die Bedrohung des physischen oder psychischen Wohlbefindens oder der wirtschaftlichen Interessen der meldenden Personen, ihrer Familien und ihrem Umfeld. Macht eine Anti-Doping-Organisation gutgläubig einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen durch die meldende Person geltend, wäre dies keine Vergeltung. Gemäß Artikel 2.11 wird jedoch nicht von einer gutgläubigen Meldung ausgegangen, sofern die meldende Person weiß, dass die Meldung falsch ist.

ARTIKEL 3 DOPINGNACHWEIS

3.1 Beweislast und Beweismaß

Die NADA oder der DMSB trägt die Beweislast für das Vorliegen eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen. Das Beweismaß besteht darin, dass die NADA oder der DMSB gegenüber dem Disziplinarorgan/Sportgericht überzeugend nachweisen kann, dass ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen vorliegt, wobei die Schwere des Vorwurfs zu berücksichtigen ist. Die Anforderungen an das Beweismaß sind in jedem Fall höher als die leicht überwiegende Wahrscheinlichkeit, jedoch geringer als ein Beweis, der jeden vernünftigen Zweifel ausschließt.

Liegt die Beweislast zur Widerlegung einer Vermutung oder zum Nachweis bestimmter Tatsachen oder Umstände gemäß dieser Anti-Doping-Bestimmungen/NADC bei dem*der Athleten*in oder der anderen Person, dem*der ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen vorgeworfen wird, so liegen die Anforderungen an das Beweismaß unbeschadet der Artikel 3.2.2 und 3.2.3 in der leicht überwiegenden Wahrscheinlichkeit.

[NADA-Kommentar zu Artikel 3.1: Diese Anforderung an die Beweisführung, der die NADA oder der DMSB gerecht werden muss, ist mit jener Anforderung vergleichbar, die in den meisten Ländern auf Fälle beruflichen Fehlverhaltens angewendet wird.]

[NADA-Kommentar: Zur Veranschaulichung der unterschiedlichen Anforderungen an das Beweismaß dienen folgende Erläuterungen:

- Das Beweismaß zur Feststellung eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen i.S.d. Artikels 3.1 Absatz 1 ist der von der NADA oder dem DMSB zu führende überzeugende Nachweis, der höher sein muss als die leicht überwiegende Wahrscheinlichkeit (größer als 50% + 1), jedoch geringer als ein Beweis, der jeden vernünftigen Zweifel ausschließt (geringer als 100%).
- Das Beweismaß für den von dem*der Athleten*in oder einer anderen Person zu führenden entlastenden Gegenbeweis i.S.d. Artikels 3.1 Absatz 2 ist hingegen die leicht überwiegende Wahrscheinlichkeit (gleich 50% + 1).]

3.2 Verfahren zur Feststellung von Tatsachen und Vermutungen

Tatsachen im Zusammenhang mit Verstößen gegen Anti-Doping-Bestimmungen können durch jegliche verlässliche Mittel, einschließlich Geständnis, bewiesen werden. Die folgenden Beweisregeln gelten in Dopingfällen:

[NADA-Kommentar zu Artikel 3.2: Die NADA oder der DMSB kann beispielsweise einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen nach Artikel 2.2 feststellen, indem er*sie sich auf das Geständnis des*der Athleten*in, die glaubhafte Aussage Dritter, verlässliche Belege, verlässliche analytische Daten aus der A- oder B-Probe gemäß dem Kommentar zu Artikel 2.2 oder auf Schlussfolgerungen stützt, die aus dem Profil einer Reihe von Blut- oder Urinproben des*der Athleten*in gezogen werden, z. B. Daten aus dem Biologischen Athletenpass.]

3.2.1

Analyseverfahren oder Entscheidungsgrenzen, die nach Beratung innerhalb der relevanten wissenschaftlichen Gemeinschaft von der WADA genehmigt wurden oder, die Gegenstand einer Peer Review waren, gelten als wissenschaftlich valide.

Jede*r Athlet*in oder die andere Person, der*die das Vorliegen der Bedingungen für die Vermutung der wissenschaftlichen Validität widerlegen möchte, muss zunächst die WADA und die NADA über die Anfechtung und ihre Grundlage in Kenntnis setzen.

Das erstinstanzliche Sportgericht des DMSB, das Rechtsbehelfsorgan oder der CAS darf auf eigene Veranlassung die WADA über eine solche Anfechtung in Kenntnis setzen. Innerhalb von 10 Tagen nach Eingang einer solchen Mitteilung und der Fallakte bei der WADA hat die WADA ebenfalls das Recht, dem Rechtsstreit als Partei beizutreten, als Amicus Curiae am Verfahren teilzunehmen oder in anderer

Form Beweise in einem solchen Verfahren vorzulegen. In Fällen, die vor dem CAS verhandelt werden, ernennt der CAS auf Anforderung der WADA, eine*n geeignete*n wissenschaftliche*n Sachverständige*n, der*die den CAS bei der Bewertung der Anfechtung unterstützt.

[NADA-Kommentar zu Artikel 3.2.1: Bei bestimmten Verbotenen Substanzen kann die WADA die WADA-akkreditierten Labore anweisen, Proben nicht als Von der Norm abweichendes Analyseergebnis zu berichten, wenn die geschätzte Konzentration der Verbotenen Substanz oder ihrer Metaboliten oder Marker unter dem Minimum Reporting Level liegt. Die Entscheidung der WADA über die Festlegung des Minimum Reporting Levels oder über die Festlegung, welche Verbotene Substanz ein Minimum Reporting Level aufweist, kann nicht angefochten werden. Darüber hinaus kann die von einem WADA-akkreditierten Labor gemessene Konzentration der Verbotenen Substanz in der Probe nur ein Schätzwert sein. Auf keinen Fall stellt die Möglichkeit, dass die exakte Konzentration der Verbotenen Substanz in der Probe unter dem Minimum Reporting Level liegt, eine Verteidigung gegen einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen, der sich auf das Vorhandensein der Verbotenen Substanz in der Probe stützt, dar.]

3.2.2

Bei von der WADA-akkreditierten und anderen von der WADA anerkannten Laboren wird widerlegbar vermutet, dass diese die Analysen der Proben gemäß dem International Standard for Laboratories durchgeführt haben und mit den Proben entsprechend verfahren wurde. Der*die Athlet*in oder die andere Person kann diese Vermutung widerlegen, indem er*sie eine Abweichung vom International Standard for Laboratories nachweist, die nach vernünftigem Ermessen des Sportgerichts des DMSB das Von der Norm abweichende Analyseergebnis verursacht haben könnte.

Widerlegt der*die Athlet*in oder die andere Person die vorhergehende Vermutung, indem er/sie nachweist, dass eine Abweichung vom International Standard for Laboratories vorlag, die nach vernünftigem Ermessen das Von der Norm abweichende Analyseergebnis verursacht haben könnte, so obliegt es dem DMSB nachzuweisen, dass die Abweichung das Von der Norm abweichende Analyseergebnis nicht verursacht hat.

[NADA-Kommentar zu Artikel 3.2.2: Es obliegt dem*der Athleten*in oder der anderen Person eine Abweichung vom International Standard for Laboratories, welche nach vernünftigem Ermessen das Von der Norm abweichende Analyseergebnis verursacht haben könnte, mit leicht überwiegender Wahrscheinlichkeit nachzuweisen. Somit gilt für die Beweislast des*der Athleten*in oder der anderen Person in Bezug auf die Verursachung ein etwas niedrigeres Beweismaß, sobald der*die Athlet*in oder die andere Person den Nachweis einer Abweichung mit leicht überwiegender Wahrscheinlichkeit erbringt – „könnten vernünftigerweise verursacht haben“. Erbringt der*die Athlet*in oder die andere Person einen solchen Nachweis, so geht die Beweislast auf die NADA oder den DMSB über, der gegenüber dem Disziplinarorgan oder Sportgericht des DMSB überzeugend darlegen muss, dass die Abweichung das Von der Norm abweichende Analyseergebnis nicht verursacht hat.]

3.2.3

Abweichungen von einem anderen International Standard oder von einer anderen im WADC/NADC oder einem Regelwerk des DMSB festgelegten Anti-Doping-Bestimmung oder Ausführungsbestimmung, bewirken nicht die Ungültigkeit der Analyseergebnisse oder anderer Beweise für einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen, und stellen auch keine Verteidigung gegen einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen dar. Erbringt der*die Athlet*in oder die andere Person jedoch den Nachweis, dass eine Abweichung von einer der unten aufgeführten Bestimmungen eines International Standards/eines Standards nach vernünftigem Ermessen einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen auf Grund eines Von der Norm abweichenden Analyseergebnisses oder einen anderen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen verursacht haben könnte, so obliegt es der NADA oder dem DMSB nachzuweisen, dass die Abweichung das Von der Norm abweichende Analyseergebnis oder die dem Verstoß zugrunde gelegten Tatsachen für den Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen nicht verursacht hat.

[NADA-Kommentar zu Artikel 3.2.3: Abweichungen von einem International Standard oder einer anderen Regelung, die nicht im Zusammenhang mit der Probenahme oder dem Umgang mit der Probe, den Von der Norm abweichenden Analyseergebnissen des Biologischen Athletenpasses, oder der Benachrichtigung des*der Athleten*in bei Meldepflichtversäumnissen oder der Öffnung der B-Probe, beispielsweise dem International Standard for Education/Standard für Dopingprävention, dem

International Standard for the Protection of Privacy and Personal Information/Standard für Datenschutz, dem International Standard for Therapeutic Use Exemptions/Standard für Medizinische Ausnahmegenehmigungen stehen, können zu einem Verfahren wegen eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen der WADA/NADA führen. Diese Abweichungen stellen jedoch keine geeigneten Verteidigungsmittel in einem Compliance-Überprüfungsverfahren der WADA dar und sind für die Frage, ob ein*e Athlet*in einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen begangen hat, irrelevant. Ebenso stellt ein Verstoß des DMSB gegen das in Artikel 20.7.7 WADC genannte Dokument keine geeignete Verteidigung gegen einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen dar.]

- a) eine Abweichung vom International Standard for Testing and Investigations/Standard für Dopingkontrollen und Ermittlungen in Bezug auf die Probenahme und den Umgang mit der Probe, die nach vernünftigem Ermessen den Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen auf Grund eines Von der Norm abweichenden Analyseergebnisses verursacht haben könnte. In diesem Fall obliegt es der Anti-Doping-Organisation nachzuweisen, dass diese Abweichung das Von der Norm abweichende Analyseergebnis nicht verursacht hat.
- b) eine Abweichung vom International Standard for Results Management/Standard für Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren oder vom International Standard for Testing and Investigations/Standard für Dopingkontrollen und Ermittlungen in Bezug auf ein Von der Norm abweichendes Ergebnis des Biologischen Athletenpasses, die nach vernünftigem Ermessen einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen verursacht haben könnte. In diesem Fall obliegt es der Anti-Doping-Organisation nachzuweisen, dass diese Abweichung den Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen nicht verursacht hat.
- c) eine Abweichung vom International Standard for Results Management/Standard für Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren in Bezug auf die Verpflichtung der Anti-Doping-Organisation, den*die Athleten*in über sein*ihr Recht zur Öffnung der B-Probe zu informieren, die nach vernünftigem Ermessen einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen auf Grund eines Von der Norm abweichenden Analyseergebnisses verursacht haben könnte. In diesem Fall obliegt es der Anti-Doping-Organisation nachzuweisen, dass diese Abweichung das Von der Norm abweichende Analyseergebnis nicht verursacht hat.

[NADA-Kommentar zu Artikel 3.2.3 (c): Die NADA oder der DMSB erfüllt ihre/seine Nachweispflicht, dass die Abweichung das Von der Norm abweichende Analyseergebnis nicht verursacht hat, indem sie/er beispielsweise darlegt, dass die Öffnung und Analyse der B-Probe von einem*r unabhängigen Zeugen*in beobachtet wurde und keine Unregelmäßigkeiten aufgetreten sind.]

- d) eine Abweichung vom International Standard for Results Management/Standard für Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren in Bezug auf die Benachrichtigung eines*r Athleten*in, die nach vernünftigem Ermessen einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen auf Grund eines Meldepflichtverstoßes verursacht haben könnte. In diesem Fall obliegt es der Anti-Doping-Organisation nachzuweisen, dass diese Abweichung den Meldepflichtverstoß nicht verursacht hat.

3.2.4

Sachverhalte, die durch die Entscheidung eines Gerichts oder des zuständigen Berufs-Disziplinargerichts, welche nicht Gegenstand eines laufenden Rechtsbehelfsverfahrens sind, festgestellt wurden, gelten als unwiderlegbarer Beweis gegen den*die Athleten*in oder die andere Person, den*die entsprechende Entscheidung betroffen hat. Dies gilt nicht, sofern der*die Athlet*in oder die andere Person nachweisen kann, dass die Entscheidung gegen den deutschen Ordre Public verstoßen hat.

[NADA-Kommentar zu Art. 3.2.4: Mit Gericht i.S.d. Artikels 3.2.4 sind die ordentlichen Gerichte gemäß deutschen Rechtsverständnisses gemeint. Unter Berufs-Disziplinargerichte fallen beispielsweise die Disziplinarorgane der Bundeswehr oder der Ärztekammer.]

3.2.5

Das Sportgericht des DMSB kann in einem Verfahren wegen eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen negative Rückschlüsse aus der Tatsache ziehen, dass der*die Athlet*in oder die andere Person, dem*der ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen vorgeworfen wird, sich nach einer mit angemessener Vorlaufzeit ergangenen Aufforderung weigert, an der Anhörung (gemäß den Anweisungen des Sportgerichts des DMSB entweder persönlich, virtuell oder telefonisch) teilzunehmen und Fragen des Sportgerichts des DMSB oder der Anti-Doping-Organisation zu beantworten, die ihm*ihr den Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen vorwirft.

[NADA-Kommentar zu Art. 3.2.5: Es wird zur Klarstellung darauf hingewiesen, dass sich die Nichtbeantwortung von Fragen im Sinne des Artikels 3.2.5 nicht nur Fragen im Rahmen von mündlichen Verhandlungen, sondern auch auf Fragen im Rahmen von schriftlichen Verfahren bezieht.]

ARTIKEL 4 DIE VERBOTSLISTE

4.1 Veröffentlichung und Verbindlichkeit der Verbotsliste

Die WADA veröffentlicht so oft wie nötig, mindestens jedoch einmal jährlich, die Verbotsliste als International Standard. Die NADA veröffentlicht das englische Original und die deutsche Übersetzung der Verbotsliste auf ihrer Homepage.

Sofern die jeweils veröffentlichte Verbotsliste nichts Abweichendes vorsieht, treten diese und ihre Überarbeitungen drei Monate nach Veröffentlichung durch die WADA in Kraft, ohne dass es hierzu weiterer Maßnahmen seitens der Organisationen oder des DMSB bedarf.

Die Verbotsliste ist in ihrer jeweils aktuellen Fassung Bestandteil des NADC

[NADA-Kommentar zu Artikel 4.1: Die jeweils aktuelle Fassung der Verbotsliste ist auf der Homepage der WADA unter www.wada-ama.org abrufbar. Eine informatorische Übersetzung (deutsch) ist unter www.nada.de verfügbar.]

4.2

In der Verbotsliste aufgeführte Verbotene Substanzen und Verbotene Methoden

4.2.1 Verbotene Substanzen und Verbotene Methoden

Die Verbotsliste führt diejenigen Verbotenen Substanzen und Verbotenen Methoden auf, die wegen ihres Potenzials zur Leistungssteigerung oder ihres Maskierungspotenzials zu jeder Zeit (Außerhalb und Innerhalb des Wettkampfs) als Dopingmittel verboten sind, sowie jene Substanzen und Methoden, die nur Innerhalb des Wettkampfes verboten sind. Die WADA kann die Verbotsliste für bestimmte Sportarten ausdehnen. Verbotene Substanzen und Verbotene Methoden können in die Verbotsliste als allgemeine Kategorie oder mit speziellem Verweis auf eine bestimmte Substanz oder eine bestimmte Methode aufgenommen werden.

[NADA-Kommentar zu Artikel 4.2.1: Der Gebrauch einer Substanz Außerhalb des Wettkampfs, die lediglich Innerhalb des Wettkampfs verboten ist, stellt keinen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen dar, es sei denn, dass diese Substanz oder ihre Metaboliten oder Marker bei einer Probe, die Innerhalb des Wettkampfs genommen wurde, ein Von der Norm abweichendes Analyseergebnis verursacht hat.]

4.2.2 Spezifische Substanzen oder Spezifische Methoden

Für die Anwendung des Artikels 10 gelten alle Verbotenen Substanzen als Spezifische Substanzen, mit Ausnahme der Substanzen, die nicht als Spezifische Substanzen in der Verbotsliste aufgeführt sind. Eine Verbotene Methode ist keine Spezifische Methode, es sei denn sie ist ausdrücklich als Spezifische Methode in der Verbotsliste aufgeführt.

4.2.3 Suchtmittel

Für die Anwendung des Artikels 10 gelten Verbotene Substanzen als Suchtmittel, die in der Verbotsliste konkret als Suchtmittel gekennzeichnet sind, weil sie häufig in der Gesellschaft eingenommen werden, ohne dass ein Bezug zum Sport besteht.

[NADA-Kommentar zu Artikel 4.2.2: Die in Artikel 4.2.2 genannten Spezifischen Substanzen und Spezifischen Methoden sollten auf keinen Fall als weniger wichtig oder weniger gefährlich als andere Dopingsubstanzen oder Dopingmethoden angesehen werden. Es handelt sich vielmehr um

Substanzen, bei denen die Wahrscheinlichkeit höher ist, dass ein*e Athlet*in sie für andere Zwecke als zur Leistungssteigerung anwendet.]

4.3

Die Festlegung der WADA, welche Verbotenen Substanzen und Verbotenen Methoden in die Verbotsliste aufgenommen werden, die Einordnung der Substanzen in bestimmte Kategorien, die Einordnung einer Substanz als jederzeit oder Innerhalb des Wettkampfes verboten, die Einordnung einer Substanz oder Methode als eine Spezifische Substanz, Spezifische Methode oder Suchtmittel ist verbindlich und kann weder von Athleten*innen noch von anderen Personen angegriffen werden auch nicht mit der Begründung, dass die Substanz oder Methode kein Maskierungsmittel ist, nicht das Potenzial hat, die Leistung zu steigern, kein Gesundheitsrisiko darstellt oder nicht gegen den Sportsgeist verstößt.

4.4 Medizinische Ausnahmegenehmigungen

4.4.1

Das Vorhandensein einer Verbotenen Substanz oder ihrer Metaboliten oder Marker, und/oder der Gebrauch oder der Versuch des Gebrauchs einer Verbotenen Substanz oder Verbotenen Methode, der Besitz einer Verbotenen Substanz oder Verbotenen Methode oder die Verabreichung oder der Versuch der Verabreichung einer Verbotenen Substanz oder einer Verbotenen Methode stellt keinen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen dar, wenn eine gültige Medizinische Ausnahmegenehmigung nach den Vorgaben des International Standard for Therapeutic Use Exemptions und/oder dem Standard für Medizinische Ausnahmegenehmigungen vorliegt.

4.4.2

Athleten*innen, die keine Internationalen Spitzenathleten*innen sind, beantragen Medizinische Ausnahmegenehmigungen so schnell wie möglich bei der NADA, außer wenn Artikel 4.1 oder 4.3 des International Standard for Therapeutic Use Exemptions Anwendung findet. Regelungen über die Zuständigkeiten zur Erteilung Medizinischer Ausnahmegenehmigungen treffen Artikel 4.4 des WADC, der International Standard for Therapeutic Use Exemptions und/oder der Standard für Medizinische Ausnahmegenehmigungen.

ARTIKEL 5 DOPINGKONTROLLEN UND ERMITTLUNGEN

5.1 Zweck von Dopingkontrollen und Ermittlungen

Dopingkontrollen und Ermittlungen werden ausschließlich zum Zwecke der Anti-Doping-Arbeit durchgeführt. Sie werden im Einklang mit den Vorschriften des International Standards for Testing and Investigations/Standard für Dopingkontrollen und Ermittlungen durchgeführt.

Dopingkontrollen werden durchgeführt, um analytisch nachzuweisen, ob der*die Athlet*in gegen Artikel 2.1 (Vorhandensein einer Verbotenen Substanz, ihrer Metaboliten oder Marker in der Probe eines*r Athleten*in) oder Artikel 2.2 (Gebrauch oder Versuch des Gebrauchs einer Verbotenen Substanz oder einer Verbotenen Methode) verstoßen hat.

[NADA-Kommentar zu Artikel 5.1: Werden für die Zwecke der Anti-Doping-Arbeit Dopingkontrollen durchgeführt, können die Analyseergebnisse und Daten für andere rechtmäßige Zwecke gemäß den Anti-Doping-Regeln der NADA oder des DMSB genutzt werden. Siehe auch Artikel 23.2.2 WADC.]

5.2 Zuständigkeit für die Organisation und Durchführung von Dopingkontrollen

5.2.1

Die NADA ist zuständig für die Organisation und Durchführung von Trainingskontrollen und bei allen Athleten*innen, die dem Anwendungsbereich des NADC unterliegen und ihre aktive Karriere nicht beendet haben. Athleten*innen, gegen die eine Sperre verhängt wurde, können während der Sperre Dopingkontrollen unterzogen werden.

[NADA-Kommentar: Die NADA kann Dritte mit der Durchführung der Dopingkontrollen beauftragen. Diese unterliegen in gleicher Weise den Bestimmungen des WADC/ sowie den International Standards und den Standards.]

5.2.2

Die FIA und FIM/FIME sind berechtigt, Trainingskontrollen und Wettkampfkontrollen bei allen Athleten*innen durchzuführen, die ihre aktive Laufbahn nicht beendet haben und den Anti-Doping-Bestimmungen der FIA und FIM/FIME unterliegen, darunter Athleten*innen, die an Internationalen Wettkampfveranstaltungen oder an Wettkampfveranstaltungen nach den Regeln der FIA und FIM/FIME teilnehmen, oder die Mitglieder oder Lizenznehmer*innen der FIA und FIM/FIME oder DMSB, oder deren Mitglieder sind.

5.2.3

Die Veranstalter*innen großer Sportwettkämpfe sind berechtigt, Wettkampfkontrollen bei ihren Wettkampfveranstaltungen und Trainingskontrollen bei allen Athleten*innen durchzuführen, die bei einer ihrer zukünftigen Wettkampfveranstaltungen antreten werden, oder die auf andere Weise verpflichtet sind, sich für eine zukünftige Wettkampfveranstaltung dieses*r Veranstalters*in großer Sportwettkämpfe Dopingkontrollen zu unterziehen.

Die WADA ist befugt, gemäß Artikel 20.7.10 WADC Wettkampfkontrollen und Trainingskontrollen durchzuführen.

Bei internationalen Wettkämpfen und/oder Internationalen Wettkampfveranstaltungen werden Wettkampfkontrollen an der Wettkampfstätte und während der Veranstaltungsdauer von der FIA und FIM/FIME oder dem*r internationalen Veranstalter*in des Wettkampfs oder der Wettkampfveranstaltung (z.B. FIA und FIM für eine Weltmeisterschaft) organisiert und durchgeführt. Bei nationalen Wettkämpfen und/oder Nationalen Wettkampfveranstaltungen erfolgt die Organisation und Durchführung der Dopingkontrollen durch die NADA in Abstimmung mit dem DMSB.

Auf Verlangen des*der Veranstalters*in großer Sportwettkämpfe sind alle Dopingkontrollen während der Veranstaltungsdauer außerhalb der Wettkampfstätte mit dem*der Veranstalter*in abzustimmen.

5.3 Testpool und Pflicht der Athleten*innen, sich Dopingkontrollen zu unterziehen

5.3.1

Die NADA legt in Abstimmung mit dem DMSB den Kreis der Athleten*innen fest, der Trainingskontrollen unterzogen werden soll. Hierfür meldet der DMSB der NADA die Athleten*innen, die gemäß den im Standard für Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren festgelegten Kriterien für die Zugehörigkeit zum Testpool der NADA in Frage kommen, zu einem vereinbarten Zeitpunkt. Die Athleten*innen, die nach Festlegung der NADA dem Testpool der NADA zugehörig sind, verbleiben in diesem für den im Standard für Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren festgelegten Zeitraum. Ein früheres Ausscheiden ist nur unter den in dem Standard für Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren aufgeführten Umständen und nach entsprechender Mitteilung durch den DMSB an die NADA möglich. Die Entscheidung über ein früheres Ausscheiden liegt bei der NADA. Ein*e aufgrund eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen gesperrter Athlet*in verbleibt während der Dauer der Sperre im Testpool der NADA. Die NADA oder der DMSB informieren den*die Athleten*innen schriftlich über die Testpoolzugehörigkeit und die daraus resultierenden Pflichten. Einzelheiten regelt der Standard für Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren..

5.3.2

Athleten*innen, die zu dem Testpool der NADA gehören und an einem Wettkampf teilnehmen oder auf sonstige Weise dem Anwendungsbereich des NADC unterfallen, sind verpflichtet, sich zu jeder Zeit und an jedem Ort Dopingkontrollen des für die Durchführung von Dopingkontrollen zuständigen DMSB zu unterziehen.

[NADA-Kommentar zu Artikel 5.3.2.: Die NADA wird keine Dopingkontrollen in der Zeit von 23.00 Uhr bis 6:00 Uhr durchführen. Etwas anderes gilt, wenn ein ernster und konkreter Verdacht vorliegt, dass der*die Athlet*in dopt oder der*die Athlet*in das 60-minütige Zeitfenster in diese Zeit gelegt hat oder sich ansonsten mit der Durchführung der Dopingkontrolle in diesem Zeitraum einverstanden erklärt hat.]

5.4 Meldepflichten der Athleten*innen und der Nationalen Sportverbände

5.4.1

Für die Planung effektiver Dopingkontrollen und zur Sicherstellung der Verfügbarkeit für Dopingkontrollen müssen Athleten*innen des Testpools der NADA die gemäß dem Standard für Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren vorgeschriebenen Angaben zu ihrem Aufenthaltsort und ihrer Erreichbarkeit machen. Die NADA koordiniert die Festlegung der Athleten*innen, die einem internationalen oder nationalen Registered Testing Pool angehören mit der FIA und FIM/FIME. Wenn ein Athlet*in sowohl dem Internationalen Registered Testing Pool der FIA und FIM /FIME und dem nationalen Registered Testing Pool der NADA angehört, stimmen der Internationale Sportfachverband und die NADA miteinander ab, wer von beiden die Angaben zu seinem*ihrem Aufenthaltsort und seinem*ihrer Erreichbarkeit des*der Athleten*in akzeptiert.

5.4.2

Der DMSB stellt der NADA alle notwendigen Informationen zu Wettkämpfen sowie zentralen Trainingsmaßnahmen, an denen Athleten*innen der Testpools der NADA teilnehmen, unverzüglich nach Festlegung der Termine zur Verfügung.

[NADA-Kommentar zu Artikel 5.4.2: Notwendig sind alle Informationen, die zu einer effektiven Dopingkontrollplanung erforderlich sind. Dies umfasst vor allem, soweit vorhanden, die Übermittlung von Jahresplänen, Saisonverläufen und Periodisierungsplänen sowie weiteres Informationsmaterial (z.B. Broschüren und Verbandszeitschriften).

5.4.3

Die personenbezogenen Daten der Athleten*innen werden stets vertraulich behandelt; sie werden ausschließlich für die Planung, Koordinierung und Durchführung von Dopingkontrollen, zur Bereitstellung von Informationen für den Biologischen Athletenpass oder anderen Analyseergebnissen, im Rahmen des Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahrens aufgrund eines (oder mehrerer) möglicher Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen verwendet. Im Übrigen gelten die Grundsätze des Standards für Datenschutz, des International Standard for the Protection of Privacy and Personal Information sowie sonstiger anwendbarer Datenschutzbestimmungen.

5.4.4

Die NADA und der DMSB können im Einklang mit dem International Standard for Testing and Investigations/Standard für Dopingkontrollen und Ermittlungen und/oder dem Standard für Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren Aufenthalts- und Erreichbarkeitsinformationen von Athleten*innen, die nicht dem Registered Testing Pool angehören, erheben, verarbeiten und nutzen. Die NADA und der DMSB können geeignete und verhältnismäßige Sanktionen, die von Artikel 2.4 abweichen, gemäß ihren eigenen Regeln festlegen.

5.5 Durchführung von Dopingkontrollen

5.5.1

Die Durchführung der Dopingkontrollen obliegt der NADA und richtet sich nach dem International Standard for Testing and Investigations und dem Standard für Dopingkontrollen und Ermittlungen.

5.5.2

Dopingkontrollen werden soweit möglich über ADAMS oder ein anderes von der WADA anerkanntes automatisiertes Datenverarbeitungssystem koordiniert.

5.6 Auswahl der Athleten*innen für Dopingkontrollen

5.6.1

Die NADA wählt die zu kontrollierenden Athleten*innen nach eigenem Ermessen gemäß den Vorgaben des NADC aus. Sie schuldet keine Begründung für die getroffene Auswahl. Das Auswahlverfahren richtet sich nach den jeweils einschlägigen Bestimmungen des Standards für Dopingkontrollen und Ermittlungen. Die NADA stellt der WADA auf Anfrage den aktuellen Dopingkontrollplan zur Verfügung.

5.6.2

Bei Athleten*innen, gegen die eine Vorläufige Suspendierung oder eine Sperre verhängt wurde, können während der Vorläufigen Suspendierung oder der Sperre Trainingskontrollen durchgeführt werden.

5.7 Rückkehr von Athleten*innen, die ihre aktive Laufbahn beendet hatten

5.7.1

Beendet ein*e Internationale*r oder Nationale*r Spitzenathlet*in, der*die dem Registered Testing Pool der NADA angehört, seine*ihre aktive Laufbahn und möchte sie später wiederaufnehmen, darf er*sie solange nicht bei Nationalen oder Internationalen Wettkampfveranstaltungen starten, bis er*sie der FIA oder der FIM/FIME und dem DMSB sowie der NADA sechs (6) Monate vorher schriftlich mitgeteilt hat, dass er*sie für Dopingkontrollen zur Verfügung steht.

Die WADA kann in Absprache mit der NADA und der FIA oder der FIM/FIME und dem DMSB eine Ausnahme von der Sechs(6)-Monats-Regelung genehmigen, wenn die Anwendung dieser Regelung ungerecht gegenüber dem*der Athleten*in wäre. Diese Entscheidung kann gemäß Artikel 13 angefochten werden.

Alle Wettkampfergebnisse, die unter Verstoß gegen Artikel 5.7.1 erzielt wurden, werden annulliert, es sei denn, der*die Athlet*in kann nachweisen, dass er/sie nach vernünftigem Ermessen nicht hätte wissen können, dass es sich hierbei um eine Internationale oder Nationale Wettkampfveranstaltung handelt.

5.7.2

Beendet ein*e Athlet*in seine*ihre aktive Laufbahn, während er*sie gesperrt ist, muss er*sie die Anti-Doping-Organisation, die die Sperre verhängt hat, schriftlich über seinen*ihren Rücktritt benachrichtigen. Möchte der*die Athlet*in seine*ihre aktive Laufbahn später wieder aufnehmen, startet er*sie so lange nicht bei Nationalen oder Internationalen Wettkampfveranstaltungen, bis er*sie für Dopingkontrollen zur Verfügung steht, indem er*sie die FIA oder FIM/FIME und den DMSB sowie die NADA sechs (6) Monate im Voraus schriftlich benachrichtigt (oder einen Zeitraum, welcher der ab dem Tag seines*ihres Ausscheidens aus dem Sport verbliebenen Dauer der Sperre entspricht, wenn dieser Zeitraum länger als sechs (6) Monate ist).

5.8 Ermittlungen und Informationsbeschaffung

Die NADA führt Ermittlungen auf der Grundlage des International Standards for Testing and Investigations und des Standards für Dopingkontrollen und Ermittlungen nach eigenem Ermessen durch. Sie schuldet keine Begründung für Art und Umfang der Ermittlungsmaßnahmen.

[NADA-Kommentar zu Artikel 5.8: Art und Umfang der Ermittlungsmaßnahmen richten sich nach dem International Standard for Testing and Investigations und dem Standard für Dopingkontrollen und Ermittlungen.]

ARTIKEL 6 ANALYSE VON PROBEN

6.1 Beauftragung akkreditierter, anerkannter Labore und anderer Labore

Für die Zwecke des Nachweises eines von der Norm abweichenden Analyseergebnisses gemäß Artikel 2.1 werden Proben ausschließlich in von der WADA akkreditierten oder anderweitig von der WADA anerkannten Laboren analysiert. Die Auswahl des von der WADA akkreditierten oder anerkannten Labors, das mit der Analyse der Probe beauftragt werden soll, wird ausschließlich von der NADA getroffen, die die Probenahme veranlasst hat.

Wie in Artikel 3.2 festgelegt, können Tatsachen im Zusammenhang mit Verstößen gegen Anti-Doping-Bestimmungen durch jedes verlässliche Mittel nachgewiesen werden. Dies umfasst beispielsweise zuverlässige Laboruntersuchungen oder andere forensische Untersuchungen, die außerhalb eines WADA-akkreditierten oder anerkannten Labors durchgeführt wurden.

[NADA-Kommentar zu Artikel 6.1: Ein Verstoß gegen Artikel 2.1 kann nur durch die Analyse einer Probe festgestellt werden, die von einem von der WADA akkreditierten oder einem anderen von der WADA

anerkannten Labor durchgeführt wurde. Ein Verstoß gegen andere Artikel kann unter Verwendung von Analyseergebnissen anderer Labore festgestellt werden, solange die Ergebnisse zuverlässig sind.]

6.2 Zweck der Analyse von Proben und Daten

Proben, dazugehörige Analysedaten oder Informationen der Dopingkontrollen werden analysiert oder ausgewertet, um die in der Verbotsliste aufgeführten Verbotenen Substanzen und Verbotenen Methoden oder andere Substanzen nachzuweisen, die die WADA gemäß Artikel 4.5 WADC überwacht, oder um dem DMSB und der NADA zum Zwecke der Anti-Doping-Arbeit dabei zu helfen, ein Profil relevanter Parameter im Urin, Blut oder einer anderen Matrix eines*iner Athleten*in zu erstellen. Darunter fällt auch die DNS- oder Genomprofilerstellung sowie jeder andere rechtmäßige Zweck der Dopingbekämpfung.

[NADA-Kommentar zu Artikel 6.2: So könnten beispielsweise relevante Profilinformatoren für die Ansetzung von Zielkontrollen oder zur Unterstützung eines Verfahrens auf Grund eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen nach Artikel 2.2 oder für beide Zwecke genutzt werden.]

6.3 Verwendung von Proben und Daten zu Forschungszwecken

Proben, dazugehörige Analysedaten und Informationen der Dopingkontrollen dürfen für Anti-Doping-Forschungszwecke verwendet werden, wenngleich keine Probe ohne schriftliche Zustimmung des*der Athleten*in zu Forschungszwecken verwendet werden darf. Proben, dazugehörige Analysedaten oder Informationen der Dopingkontrolle, die für Forschungszwecke verwendet werden, werden zunächst so bearbeitet, dass kein Rückschluss auf den*die jeweiligen Athleten*in möglich ist. Jede Forschung, bei der die Proben, dazugehörige Analysedaten oder Informationen der Dopingkontrolle genutzt werden, richtet sich nach den Grundsätzen in Artikel 19 WADC.

[NADA-Kommentar zu Artikel 6.3: Wie in den meisten medizinischen oder wissenschaftlichen Kontexten gilt die Nutzung von Proben und dazugehöriger Informationen zur Qualitätssicherung, Qualitätsverbesserung, Methodenverbesserung und -entwicklung oder zur Schaffung einer Referenzpopulation nicht als Forschungszweck. Proben und dazugehörige Informationen, die zu diesen erlaubten, nicht forschungsbezogenen Zwecken verwendet werden, sind ebenfalls zunächst so zu bearbeiten, dass kein Rückschluss auf den*die jeweilige*n Athleten*in möglich ist. Die Grundsätze von Artikel 19 WADC sowie die Voraussetzungen des International Standards for Laboratories und des International Standards for the Protection of Privacy and Personal Information/Standards für Datenschutz sind zu beachten.]

6.4 Durchführung der Analyse und Berichterstattung

Die Labore analysieren die Proben und melden ihre Ergebnisse gemäß dem International Standard for Laboratories.

Die Labore können auf eigene Initiative und Kosten eine Analyse von Proben auf Verbotene Substanzen oder Verbotene Methoden durchführen, die nicht in dem von der WADA vorgegebenen Standardanalyseumfang enthalten ist oder von der NADA und/oder dem DMSB in Auftrag gegeben wurde. Die Ergebnisse einer solchen Analyse werden der WADA und/oder der NADA gemeldet und haben dieselben Konsequenzen wie andere Analyseergebnisse.

6.5

Weitere Analyse einer Probe im Vorfeld oder während des Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahrens

Labore können uneingeschränkt die Analyse der Probe wiederholen oder zusätzliche Analysen der Probe durchführen, bevor die NADA den*die Athleten*in benachrichtigt, dass die Probe die Grundlage für einen möglichen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen gemäß Artikel 2.1 darstellt. Will die NADA die Probe weitergehend analysieren, nachdem sie den*die Athleten*in benachrichtigt hat, ist dies nur mit Zustimmung des*der Athleten*in oder der Genehmigung des Sportgerichts des DMSB zulässig.

6.6

Weitere Analyse einer Probe, die als negativ berichtet wurde oder aus anderen Gründen zu keinem möglichen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen führte

Nachdem ein Labor eine Probe als negativ gemeldet hat, oder die Probe aus anderen Gründen zu keinem möglichen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen geführt hat, kann diese für den Zweck des Artikels 6.2 gelagert und jederzeit weiter analysiert werden. Dies erfolgt ausschließlich auf Anweisung der Anti-Doping-Organisation, die die Probenahme veranlasst und durchgeführt hat, oder auf Anweisung der WADA oder der NADA. Jede andere Anti-Doping-Organisation mit der Befugnis den*die Athleten*in zu kontrollieren, die eine gelagerte Probe weiter analysieren möchte, darf dies nur mit Zustimmung der Anti-Doping-Organisation, die die Probe veranlasst und durchgeführt hat, oder der WADA machen und ist im Folgenden für das weitere Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren zuständig. Veranlasst die WADA, die NADA oder die andere Anti-Doping-Organisation die Lagerung oder die weitere Analyse von Proben, so trägt sie die anfallenden Kosten. Die weitere Analyse von Proben muss den Anforderungen des International Standards for Laboratories entsprechen.

6.7 Teilung der A- oder B-Probe

Veranlasst die WADA, die für das Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren zuständige Anti-Doping-Organisation und/oder ein WADA-akkreditiertes Labor (mit Genehmigung der WADA oder der für das Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren zuständigen Anti-Doping-Organisation) die Teilung der A- oder B-Probe, um den ersten Teil der aufgeteilten Probe für die Analyse der A-Probe und den zweiten Teil für die Bestätigungsanalyse zu verwenden, sind die im International Standard for Laboratories festgelegten Verfahren zu beachten.

6.8 Eigentumsverhältnisse; Recht der WADA, Proben und Daten in Besitz zu nehmen

Proben, die im Auftrag der NADA genommen worden sind, sind Eigentum der NADA.

Die WADA kann jederzeit nach eigenem Ermessen mit oder ohne Vorankündigung eine Probe und die dazugehörigen Analysedaten oder Informationen, die sich im Besitz eines Labors oder einer Anti-Doping-Organisation befinden, in Besitz nehmen. Auf Nachfrage der WADA gewährt das Labor oder die Anti-Doping-Organisation, das/die die Probe oder Daten besitzt, der WADA Zugang zur Probe oder den Daten und ermöglicht ihr die Probe oder die Daten in Besitz zu nehmen.

Nimmt die WADA eine Probe oder Daten in Besitz, ohne dem Labor oder der Anti-Doping-Organisation dies vorher angekündigt zu haben, benachrichtigt sie das Labor und die Anti-Doping-Organisation, deren Probe oder Daten sie in Besitz, unverzüglich nach Inbesitznahme der Probe oder Daten.

Nach der Analyse und Untersuchung einer beschlagnahmten Probe oder beschlagnahmter Daten kann die WADA eine andere Anti-Doping-Organisation mit der Befugnis, den*die Athleten*in zu kontrollieren, anweisen, das Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren durchzuführen, wenn ein möglicher Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen festgestellt wurde.

[NADA-Kommentar zu Artikel 6.8: Die Weigerung, der WADA den Besitz an den Proben zu ermöglichen, kann eine Unzulässige Einflussnahme gemäß Artikel 2.5, eine Tatbeteiligung gemäß Artikel 2.9, einen Verstoß gegen den International Standard for Code Compliance by Signatories oder einen Verstoß gegen den International Standard for Laboratories darstellen. Soweit erforderlich und rechtlich zulässig, unterstützt das Labor oder die Anti-Doping-Organisation die WADA dabei sicherzustellen, dass die Ausfuhr der beschlagnahmten Probe und der dazugehörigen Daten nicht verzögert wird.

Die WADA würde nicht ohne triftigen Grund einseitig Besitz von Proben oder Analysedaten nehmen, d.h. ohne Bezug zu einem möglichen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen, zu einer Non-Compliance eines*r Unterzeichners*in oder zu Doping einer anderen Person. Allerdings entscheidet die WADA nach eigenem Ermessen, ob ein triftiger Grund besteht und diese Entscheidung kann nicht angefochten werden. Ob ein triftiger Grund besteht oder nicht, kann insbesondere nicht als Verteidigung bei einem Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen oder gegen seine Konsequenzen herangezogen werden.]

7.1.6

Die WADA kann eine Anti-Doping-Organisation, die für das Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren zuständig ist, anweisen, das Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren in einem bestimmten Fall zu übernehmen. Weigert sich diese Anti-Doping-Organisation, das Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren innerhalb einer von der WADA gesetzten Frist durchzuführen, gilt diese Weigerung als Non-Compliance. In dem Fall kann die WADA eine andere, für den*die Athleten*in oder die andere Person zuständige Anti-Doping-Organisation anweisen, das Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren anstelle der sich weigernden Anti-Doping-Organisation zu übernehmen. Findet sich keine zuständige Anti-Doping-Organisation, kann die WADA das Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren an eine Anti-Doping-Organisation übertragen, die das Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren in diesem Fall übernehmen will. Die sich weigernde Anti-Doping-Organisation erstattet der von der WADA bestimmten Anti-Doping-Organisation die Verfahrenskosten und Anwaltsgebühren für das Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren.

7.1.7

Das Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren bei möglichen Meldepflicht- und Kontrollversäumnissen liegt bei der NADA und dem DMSB, wenn sie die für Meldepflichten des*der Athleten*in zuständige Anti-Doping-Organisation ist. Wenn die FIA und FIM/FIME für die Meldepflichten des*der Athleten*in zuständig ist, liegt das Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren der FIA und FIM/FIME. Einzelheiten zum Verfahren regelt der Standard für Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren.

7.2 Erstüberprüfung und Benachrichtigung bei möglichen Verstößen gegen Anti-Doping-Bestimmungen

Die Erstüberprüfung und Benachrichtigung bei möglichen Verstößen gegen Anti-Doping-Bestimmungen erfolgt im Einklang mit dem International Standard for Results Management/Standard für Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren.

7.3 Feststellung früherer Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen

Bevor ein*e Athlet*in oder eine andere Person über einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen in Kenntnis gesetzt wird, konsultiert die NADA ADAMS, die WADA oder andere zuständige Anti-Doping-Organisationen, um herauszufinden, ob ein früherer Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen vorliegt.

7.4 Vorläufige Suspendierung

7.4.1

Zwingend zu verhängende Vorläufige Suspendierung nach einem Von der Norm abweichenden Analyseergebnis oder einem Von der Norm abweichenden Ergebnis des Biologischen Athletenpasses

Wird ein Von der Norm abweichendes Analyseergebnis in der A-Probe oder ein Von der Norm abweichendes Ergebnis des Biologischen Athletenpasses (nach Abschluss des Verfahrens zur Überprüfung des Von der Norm abweichenden Ergebnisses des Biologischen Athletenpasses) festgestellt, welches auf einer Verbotenen Substanz, die keine Spezifische Substanz ist, oder einer Verbotenen Methode, die keine Spezifische Methode ist, beruht, ist von dem DMSB unverzüglich mit oder nach der Überprüfung und Benachrichtigung gemäß Artikel 7.2 eine Vorläufige Suspendierung auszusprechen.

Eine an sich zwingend zu verhängende Vorläufige Suspendierung kann abgewendet werden, (a) wenn der*die Athlet*in gegenüber dem Sportgericht des DMSB überzeugend darlegt, dass der Verstoß wahrscheinlich auf ein Kontaminiertes Produkt zurückzuführen ist, oder (b) der Verstoß ein Suchtmittel betrifft und der*die Athlet*in nachweist, dass eine Herabsetzung der Sperre gemäß Artikel 10.2.4.1 in Betracht kommt. Die Entscheidung des Sportgerichts des DMSB, auf der Grundlage des Vorbringens des*der Athleten*in in Bezug auf ein Kontaminiertes Produkt die zwingend zu verhängende Vorläufige Suspendierung nicht abzuwenden, ist nicht anfechtbar.

7.4.2

Optional zu verhängende Vorläufige Suspendierung aufgrund eines Von der Norm abweichenden Analyseergebnisses bei Spezifischen Substanzen, Spezifischen Methoden, Kontaminierten Produkten oder anderen Verstößen gegen Anti-Doping-Bestimmungen.

Bei Verstößen gegen Anti-Doping-Bestimmungen, die nicht von Artikel 7.4.1 erfasst werden, kann von dem DMSB vor Analyse der B-Probe des*der Athleten*in oder vor Abschluss eines Disziplinarverfahrens gemäß Artikel 12 eine Vorläufige Suspendierung ausgesprochen werden.

7.4.3 Möglichkeit der Vorläufigen Anhörung

Ungeachtet der Artikel 7.4.1 und 7.4.2 darf eine Vorläufige Suspendierung jedoch nur ausgesprochen werden, wenn dem*der Athleten*in oder der anderen Person die Möglichkeit einer Vorläufigen Anhörung entweder vor Verhängung der Vorläufigen Suspendierung oder zeitnah nach Verhängung der Vorläufigen Suspendierung gegeben wird.

7.4.4 Freiwillige Anerkennung einer Vorläufigen Suspendierung

Athleten*innen können eine Vorläufige Suspendierung freiwillig anerkennen, wenn dies

- a) innerhalb von zehn (10) Tagen nach Zugang des Analyseberichts der B-Probe (oder dem Verzicht auf die B-Probe) oder innerhalb von zehn (10) Tagen nach Zugang der Benachrichtigung über den anderen möglichen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen erfolgt oder
- b) vor dem Tag erfolgt, an dem der*die Athlet*in nach Zugang des Analyseberichts der B-Probe oder der Benachrichtigung wieder an einem Wettkampf teilnimmt.

Andere Personen können auf eigene Veranlassung eine Vorläufige Suspendierung freiwillig anerkennen, wenn dies innerhalb von zehn (10) Tagen nach Zugang der Benachrichtigung über den möglichen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen erfolgt. Bei der freiwilligen Anerkennung wird die Vorläufige Suspendierung in vollem Umfang wirksam und genauso behandelt, als wäre sie gemäß Artikel 7.4.1 oder 7.4.2 verhängt worden.

Nachdem der*die Athlet*in oder die andere Person die Vorläufige Suspendierung freiwillig anerkannt hat, kann er*sie die Anerkennung jederzeit widerrufen. In diesem Fall wird die zuvor während der Vorläufigen Suspendierung vergangene Zeit jedoch nicht angerechnet.

7.4.5 Aufhebung der Vorläufigen Suspendierung bei negativer B-Probe

Wird aufgrund eines Von der Norm abweichenden Analyseergebnisses der A-Probe eine Vorläufige Suspendierung verhängt und eine von dem*der Athleten*in oder der NADA beantragte Analyse der B-Probe bestätigt dieses Analyseergebnis nicht, so ist die Vorläufige Suspendierung unverzüglich aufzuheben.

In Fällen, in denen der*die Athlet*in oder die Mannschaft des*der betroffenen Athleten*in von einer Wettkampfveranstaltung ausgeschlossen wurde und das Analyseergebnis der A-Probe durch eine anschließende B-Probe nicht bestätigt wird, kann der*die Athlet*in oder die Mannschaft die Teilnahme an der Wettkampfveranstaltung fortsetzen, falls ein Wiedereinstieg ohne weitere Beeinträchtigung der Wettkampfveranstaltung noch möglich ist.

[NADA-Kommentar zu Artikel 7.4: Bevor eine Vorläufige Suspendierung einseitig von dem DMSB verhängt werden kann, muss die im International Standard for Results Management/Standard für Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren spezifizierte Erstüberprüfung abgeschlossen sein. Darüber hinaus stellt die zuständige Anti-Doping-Organisation, die eine Vorläufige Suspendierung ausspricht, sicher, dass dem*der Athleten*in entweder vor oder unverzüglich nach Verhängung der Vorläufigen Suspendierung die Möglichkeit einer Vorläufigen Anhörung gewährt wird. Der*die Athlet*in hat das Recht, gegen die Vorläufige Suspendierung einen Rechtsbehelf gemäß Artikel 13.2.3 einzulegen.

Gesetzt den seltenen Fall, dass die Analyse der B-Probe das Ergebnis der A-Probe nicht bestätigt, ist es dem*der vorläufig suspendierten Athleten*in gestattet, soweit es die Umstände zulassen, an nachfolgenden Wettkämpfen der Wettkampfveranstaltung teilzunehmen. Entsprechend kann der*die Athlet*in nach Maßgabe der einschlägigen Regeln des internationalen Sportfachverbands in einer Mannschaftssportart an nachfolgenden Wettkämpfen teilnehmen, wenn die Mannschaft noch am Wettkampf teilnimmt.

Dem*der Athleten*in oder einer anderen Person wird nach den Maßgaben des Artikels 10.13.2 die Dauer einer Vorläufigen Suspendierung auf eine letztendlich verhängte oder akzeptierte Sperre angerechnet.]

7.5 Beendigung der aktiven Laufbahn

Beendet ein*e Athlet*in oder eine andere Person die aktive Laufbahn während des Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahrens, so behält die Anti-Doping-Organisation, die für das Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren zuständig ist, die Zuständigkeit für dessen Abschluss. Beendet ein*e Athlet*in oder eine andere Person die aktive Laufbahn bevor ein Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren aufgenommen wurde, so ist die Anti-Doping-Organisation für die Durchführung des Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahrens zuständig, die zu dem Zeitpunkt zuständig gewesen wäre, zu dem der*die Athlet*in oder die andere Person gegen eine Anti-Doping-Bestimmung verstoßen hat

[NADA-Kommentar zu Artikel 7.5: Das Verhalten eines*r Athleten*in oder einer anderen Person zu einem Zeitpunkt, als er*sie noch nicht in die Zuständigkeit einer Anti-Doping-Organisation fiel, stellt keinen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen dar. Es könnte jedoch einen legitimen Grund dafür darstellen, dem*der Athleten*in oder der anderen Person die Mitgliedschaft in einer Sportorganisation zu verweigern.]

ARTIKEL 8 ANALYSE DER B-PROBE

Die Voraussetzungen zur Analyse der B-Probe richten sich nach dem International Standard for Laboratories sowie dem International Standard for Results Management/Standard für Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren.

ARTIKEL 9 AUTOMATISCHE ANNULLIERUNG VON EINZELERGEBNISSEN

Bei Einzelsportarten führt ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen in Verbindung mit einer Wettkampfkontrolle automatisch zur Annullierung des in diesem Wettkampf erzielten Ergebnisses, mit allen daraus entstehenden Konsequenzen, einschließlich der Aberkennung von Medaillen, Punkten und Preisen.

[NADA-Kommentar zu Artikel 9: Bei Mannschaftssportarten werden die Ergebnisse annulliert, die einzelnen Spielern*innen/Athlet*innen zugerechnet werden können. Die Annullierung der Ergebnisse der Mannschaft erfolgt jedoch ausschließlich gemäß Artikel 11. Bei Sportarten, die nicht zu den Mannschaftssportarten zählen, bei denen jedoch Mannschaften ausgezeichnet werden, unterliegt die Annullierung oder die Verhängung anderer disziplinarischer Maßnahmen gegen die Mannschaft, bei der mindestens ein Mitglied der Mannschaft einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen begangen hat, den geltenden Regeln der FIA/FIM/FIME oder des DMSB.

ARTIKEL 10 SANKTIONEN GEGEN EINZELPERSONEN

[NADA-Kommentar zu Artikel 10: Die Harmonisierung von Sanktionen ist einer der bedeutendsten Bereiche der Anti-Doping-Arbeit. Harmonisierung bedeutet, dass dieselben Regeln und Kriterien angewandt werden, um die individuellen Fakten jedes Falls zu bewerten. Die Argumente gegen eine Harmonisierung von Sanktionen basieren auf den Unterschieden zwischen Sportarten, einschließlich der Folgenden: Bei einigen Sportarten sind die Athleten*innen Profisportler*innen, die mit dem Sport ein beträchtliches Einkommen erzielen, bei anderen Sportarten handelt es sich um Amateure*innen; bei den Sportarten, in denen die Laufbahn eines*r Athleten*in kurz ist, hat eine Standardsperre viel schwerwiegendere Auswirkungen als in Sportarten, in denen sich die Laufbahn üblicherweise über einen längeren Zeitraum erstreckt. Ein vorrangiges Argument für die Harmonisierung ist, dass es schlichtweg nicht richtig ist, dass gegen zwei Athleten*innen aus demselben Land, deren Dopingkontrollen im Hinblick auf dieselbe Verbotene Substanz positiv waren, unter ähnlichen Umständen unterschiedliche Sanktionen verhängt werden, nur, weil sie verschiedene Sportarten ausüben. Darüber hinaus ist ein flexibler Sanktionsrahmen oft als nicht hinnehmbare Möglichkeit für einige Sportorganisationen gesehen worden, nachsichtiger mit „Dopenden“ umzugehen. Die fehlende Harmonisierung von Sanktionen hat auch häufig zu juristischen Auseinandersetzungen zwischen internationalen Sportfachverbänden und Nationalen Sportfachverbänden oder der NADA geführt.]

10.1

Annullierung von Ergebnissen bei einer Wettkampfveranstaltung, bei der ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen erfolgt

Ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen während oder in Verbindung mit einer Wettkampfveranstaltung kann aufgrund einer entsprechenden Entscheidung des*der Veranstalters*in zur Annullierung aller von einem*r Athleten*in in dieser Wettkampfveranstaltung erzielten Ergebnisse mit allen Konsequenzen führen, einschließlich der Aberkennung von Medaillen, Punkten und Preisen, unbeschadet der Bestimmungen des Artikels 10.1.1.

Zu den Faktoren, die in die Erwägung, ob andere, bei derselben Wettkampfveranstaltung erzielten Ergebnisse annulliert werden, einbezogen werden müssen, gehört etwa die Schwere des Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen des*der Athleten*in und ob für die anderen Wettkämpfe ein negatives Kontrollergebnis des*der Athleten*in vorliegt.

[NADA-Kommentar zu Artikel 10.1: Während gemäß Artikel 9 das Ergebnis in einem einzelnen Wettkampf, in dem der*die Athlet*in „positiv getestet“ wurde (z. B. 100 m Rückenschwimmen), annulliert wird, kann es auf Grund dieses Artikels zur Annullierung sämtlicher Ergebnisse in allen Wettbewerben einer Wettkampfveranstaltung (z B. der FINA-Weltmeisterschaft) kommen.]

10.1.1

Weist der*die Athlet*in nach, dass er*sie für den Verstoß Kein Verschulden trägt, so werden die Einzelergebnisse, die der*die Athlet*in in den anderen Wettkämpfen erzielt hat, nicht annulliert. Dies gilt nicht, sofern die Wahrscheinlichkeit besteht, dass die Ergebnisse, die der*die Athlet*in bei anderen Wettkämpfen als dem Wettkampf, bei dem der Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen erfolgte, erzielt hat, durch den Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen beeinflusst worden sind.

10.2

Sperre wegen des Vorhandenseins, des Gebrauchs oder des Versuchs des Gebrauchs oder des Besitzes einer Verbotenen Substanz oder einer Verbotenen Methode

Für einen Erstverstoß gegen Artikel 2.1, Artikel 2.2 oder Artikel 2.6 wird die folgende Sperre verhängt, vorbehaltlich eines möglichen Absehens, einer Herabsetzung oder Aufhebung der Sperre gemäß Artikel 10.5, Artikel 10.6 oder Artikel 10.7:

10.2.1

Vorbehaltlich des Artikels 10.2.4 beträgt die Sperre vier (4) Jahre, wenn

10.2.1.1

der Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen keine Spezifische Substanz oder Spezifische Methode betrifft, es sei denn, der*die Athlet*in oder eine andere Person weist nach, dass der Verstoß nicht absichtlich begangen wurde.

[NADA-Kommentar zu Artikel 10.2.1.1: Obwohl ein*e Athlet*in oder eine andere Person theoretisch ohne zu erklären, wie die Verbotene Substanz in seinen*ihren Körper gelangt ist, nachweisen könnte, dass er*sie nicht absichtlich gegen Anti-Doping-Bestimmungen verstoßen hat, ist es allerdings unwahrscheinlich, dass ein*e Athlet*in in einem Dopingfall gemäß Artikel 2.1. erfolgreich beweisen kann, dass er*sie nicht absichtlich gehandelt hat, ohne nachzuweisen, woher die Verbotene Substanz kommt].

10.2.1.2

der Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen eine Spezifische Substanz oder Spezifische Methode betrifft und die Anti-Doping-Organisation nachweist, dass der Verstoß absichtlich begangen wurde.

10.2.2

Gilt Artikel 10.2.1 nicht, beträgt die Sperre vorbehaltlich des Artikels 10.2.4.1 zwei (2) Jahre.

10.2.3

„Absichtlich“ im Sinne von Artikel 10.2 bedeutet, dass Athleten*innen oder andere Personen ein Verhalten an den Tag legten, von dem sie wussten, dass es einen Verstoß gegen Anti-Doping-

Bestimmungen darstellt oder wussten, dass ein hohes Risiko besteht, dass dieses Verhalten einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen darstellen oder zu einem solchen Verstoß führen könnte, und dieses Risiko bewusst ignorierten.

Ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen, der aufgrund eines Von der Norm abweichenden Analyseergebnisses für eine Substanz festgestellt wurde, die nur im Wettkampf verboten ist, gilt widerlegbar als nicht absichtlich begangen, wenn es sich um eine Spezifische Substanz handelt und der*die Athlet*in nachweisen kann, dass der Gebrauch der Verbotenen Substanz Außerhalb des Wettkampfs erfolgte.

Ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen, der aufgrund eines Von der Norm abweichenden Analyseergebnisses für eine Substanz festgestellt wurde, die nur im Wettkampf verboten ist, gilt als nicht absichtlich begangen, wenn es sich um keine Spezifische Substanz handelt und der*die Athlet*in nachweisen kann, dass der Gebrauch der Verbotenen Substanz Außerhalb des Wettkampfs und nicht im Zusammenhang mit der Erbringung sportlicher Leistung erfolgte.

[NADA-Kommentar zu Artikel 10.2.3. Die spezielle Definition des Begriffs „absichtlich“ in Artikel 10.2.3 gilt ausschließlich für den Zweck des Artikels 10.2.]

10.2.4

Betrifft ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen ein Suchtmittel, gilt unbeschadet sonstiger Bestimmungen des Artikels 10.2 Folgendes:

10.2.4.1

Weist der*die Athlet*in nach, dass die Aufnahme oder der Gebrauch Außerhalb des Wettkampfs und nicht im Zusammenhang mit der Erbringung sportlicher Leistung erfolgte, dann beträgt die Sperre drei (3) Monate.

Zudem kann die nach diesem Artikel 10.2.4.1 berechnete Sperre auf einen (1) Monat verkürzt werden, wenn der*die Athlet*in oder eine andere Person eine Suchttherapie, die von der NADA genehmigt wurde, zufriedenstellend abschließt. Die in diesem Artikel 10.2.4.1 festgelegte Sperre kann nicht aufgrund irgendeiner der Bestimmungen des Artikels 10.6 gemindert werden.

[NADA-Kommentar zu Artikel 10.2.4.1: Die Entscheidung darüber, ob die Therapie genehmigt wird oder ob der*die Athlet*in oder die andere Person, die Behandlung zufriedenstellend abgeschlossen hat, liegt im alleinigen Ermessen der NADA. Mit diesem Artikel soll der NADA die Möglichkeit gegeben werden, nach eigener Einschätzung legitime und seriöse Therapien (im Gegensatz zu „Scheinbehandlungen“) zu ermitteln und zu genehmigen. Voraussichtlich werden sich die Merkmale legitimer Therapien stark voneinander unterscheiden und mit der Zeit ändern, so dass es für die NADA nicht praktisch wäre, verpflichtende Kriterien für akzeptable Therapien festzulegen.]

10.2.4.2

Erfolgte die Aufnahme, der Gebrauch oder der Besitz Innerhalb des Wettkampfs und weist der*die Athlet*in nach, dass die Aufnahme, der Gebrauch oder der Besitz nicht im Zusammenhang mit der Erbringung sportlicher Leistung steht, wird die Aufnahme, der Gebrauch oder der Besitz nicht als absichtlich im Sinne von Artikel 10.2.1 angesehen und es besteht kein Grund, Erschwerende Umstände gemäß Artikel 10.4 anzunehmen.

10.3 Sperre bei anderen Verstößen gegen Anti-Doping-Bestimmungen

Für Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen, die nicht in Artikel 10.2 geregelt sind, sind, soweit nicht die Artikel 10.6 oder 10.7 einschlägig sind, die folgenden Sperren zu verhängen:

10.3.1

Bei Verstößen gegen Artikel 2.3 oder Artikel 2.5 beträgt die Sperre vier (4) Jahre, vorbehaltlich folgender Maßnahmen:

- a) Wenn ein*e Athlet*in, der*die es unterließ, sich einer Probenahme zu unterziehen, nachweist, dass der Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen nicht vorsätzlich begangen wurde, beträgt die Sperre zwei (2) Jahre.
- b) In allen anderen Fällen, in denen der*die Athlet*in oder die andere Person außergewöhnliche Umstände nachweist, die eine Herabsetzung der Sperre rechtfertigen, beträgt die Sperre, je nach

Grad des Verschuldens des*der Athleten*in oder der anderen Person, zwischen zwei (2) und vier (4) Jahren.

- c) Handelt es sich um eine Schutzwürdige Person oder eine*n Freizeitsportler*in, beträgt die Sanktion, je nach Grad des Verschuldens der Schutzwürdigen Person oder des*der Freizeitsportlers*in, zwischen mindestens einer Verwarnung und keiner Sperre und höchstens einer Sperre von zwei (2) Jahren

10.3.2

Bei Verstößen gegen Artikel 2.4 beträgt die Sperre zwei (2) Jahre, mit der Möglichkeit der Herabsetzung je nach Grad des Verschuldens des*der Athleten*in. Die Sperre beträgt jedoch mindestens ein (1) Jahr. Die Möglichkeit der Herabsetzung der Sperre nach Satz 1 gilt nicht für Athleten*innen, die ihre Angaben zu Aufenthaltsort und Erreichbarkeit nach einem bestimmten Muster entweder sehr kurzfristig ändern oder mit einem anderen Verhalten den Verdacht erwecken, Dopingkontrollen umgehen zu wollen.

10.3.3

Bei Verstößen gegen Artikel 2.7 oder Artikel 2.8 beträgt die Sperre mindestens vier (4) Jahre bis hin zu einer lebenslangen Sperre, je nach Schwere des Verstoßes. Ein Verstoß gegen Artikel 2.7 oder Artikel 2.8, bei dem eine Schutzwürdige Person betroffen ist, gilt als besonders schwerwiegender Verstoß. Wird ein solcher Verstoß von Athleten*innenbetreuern*innen begangen und betrifft er keine Spezifischen Substanzen, ist gegen den*die Athleten*innenbetreuer*innen eine lebenslange Sperre zu verhängen. Darüber hinaus müssen erhebliche Verstöße gegen Artikel 2.7 oder Artikel 2.8, die auch nicht sportrechtliche Gesetze und Vorschriften verletzen können, den zuständigen Verwaltungs-, Berufs- oder Justizbehörden gemeldet werden.

[NADA-Kommentar zu Artikel 10.3.3: Diejenigen, die am Doping von Athleten*innen oder an der Verdunkelung von Doping beteiligt sind, sollten härteren Sanktionen unterworfen werden als die Athleten*innen, deren Analyseergebnisse positiv waren. Da die Befugnis von Sportorganisationen generell auf den Entzug von Akkreditierungen, Mitgliedschaften und sportlichen Vergünstigungen beschränkt ist, ist das Anzeigen von Athleten*innenbetreuern*innen bei den zuständigen Ermittlungsstellen eine wichtige Maßnahme zur Dopingabschreckung.]

10.3.4

Bei Verstößen gegen Artikel 2.9 beträgt die Sperre je nach Schwere des Verstoßes mindestens zwei (2) bis zu einer lebenslangen Sperre.

10.3.5

Bei Verstößen gegen Artikel 2.10 beträgt die Sperre zwei (2) Jahre, mit der Möglichkeit der Herabsetzung je nach Grad des Verschuldens des*der Athleten*in oder einer anderen Person und den jeweiligen Umständen des Einzelfalls. Die Sperre beträgt jedoch mindestens ein (1) Jahr.

[NADA-Kommentar zu Artikel 10.3.5: Handelt es sich bei der in Artikel 2.10 (Verbotener Umgang eines*r Athleten*in oder einer anderen Person) genannten „anderen Person“ nicht um eine natürliche, sondern um eine juristische Person, kann die juristische Person sanktioniert werden.]

10.3.6

Bei Verstößen gegen Artikel 2.11 beträgt die Sperre, je nach Schwere des Verstoßes des*der Athleten*in oder der anderen Person, mindestens zwei (2) Jahre bis zu einer lebenslangen Sperre.

[NADA-Kommentar zu Artikel 10.3.6: Ein Verhalten, das sowohl gegen Artikel 2.5 (Unzulässige Einflussnahme) als auch gegen Artikel 2.11 (Handlungen eines*r Athleten*in oder einer anderen Person, um eine Meldung an Institutionen zu verhindern oder Vergeltung dafür zu üben) verstößt, wird nach dem Verstoß sanktioniert, der die strengere Sanktion nach sich zieht.]

10.4 Erschwerende Umstände, die die Sperre erhöhen können

Weist die Anti-Doping-Organisation in einem Einzelfall, der einen anderen Verstoß als gegen Artikel 2.7 (Inverkehrbringen und Versuch des Inverkehrbringens), 2.8 (Verabreichung oder Versuch der Verabreichung), 2.9 (Tatbeteiligung) oder 2.11 (Handlungen eines*r Athleten*in oder einer anderen Person, um eine Meldung an Institutionen zu verhindern oder Vergeltung dafür zu üben) betrifft,

Erschwerende Umstände nach, die eine längere als die Standardsanktion rechtfertigen, wird die ansonsten geltende Sperre je nach Schwere des Verstoßes und der Art der Erschwerenden Umstände um eine zusätzliche Sperre von bis zu zwei (2) Jahre erhöht, es sei denn, der*die Athlet*in oder eine andere Person kann nachweisen, dass er*sie nicht wissentlich gegen Anti-Doping-Bestimmungen verstoßen hat.

[NADA-Kommentar zu Artikel 10.4: Verstöße gemäß Artikel 2.7 (Inverkehrbringen und Versuch des Inverkehrbringens), 2.8 (Verabreichung oder Versuch der Verabreichung), 2.9 (Tatbeteiligung) oder 2.11 (Handlungen eines*r Athleten*in oder einer anderen Person, um eine Meldung an Institutionen zu verhindern oder Vergeltung dafür zu üben) fallen nicht in den Anwendungsbereich von Artikel 10.4, weil die für diese Verstöße vorgesehenen Sanktionen bereits ein ausreichendes Ermessen dafür bieten, um Erschwerende Umstände zu berücksichtigen.

10.5 Absehen von einer Sperre, wenn Kein Verschulden vorliegt

Weist ein*e Athlet*in oder eine andere Person im Einzelfall nach, dass ihn*sie Kein Verschulden trifft, so ist von der ansonsten zu verhängenden Sperre abzusehen.

[Kommentar zu Artikel 10.5: Dieser Artikel und Artikel 10.6.2 finden lediglich auf die Verhängung von Sanktionen Anwendung; sie finden keine Anwendung auf die Feststellung, ob ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen vorliegt. Sie greifen nur unter besonderen Umständen, z. B. wenn ein*e Athlet*in beweisen kann, dass er*sie trotz gebührender Sorgfalt Opfer eines Sabotageaktes eines*r Konkurrenten*in wurde. Dagegen ist die Annahme von Kein Verschulden in folgenden Fällen ausgeschlossen: (a) bei Vorliegen eines positiven Testergebnisses auf Grund einer falschen Etikettierung oder Verunreinigung eines Vitaminpräparats oder eines Nahrungsergänzungsmittels (Athleten*innen sind verantwortlich für das, was sie zu sich nehmen (Artikel 2.1.1), und die Athleten*innen wurden auf die Möglichkeit von Verunreinigungen bei Nahrungsergänzungsmitteln hingewiesen); (b) die Verabreichung einer Verbotenen Substanz durch den*die eigene*n Arzt*Ärztin oder Trainer*in des*der Athleten*in, ohne dass dies dem*der Athleten*in mitgeteilt worden wäre (Athleten*innen sind verantwortlich für die Auswahl ihres medizinischen Personals und dafür, dass sie ihr medizinisches Personal anweisen, ihnen keine Verbotenen Substanzen zu geben); und (c) Sabotage der Speisen und Getränke des*der Athleten*in durch Ehepartner*in, Trainer*innen oder eine andere Person im engeren Umfeld des*der Athleten*in (Athleten*innen sind verantwortlich für das, was sie zu sich nehmen, sowie für das Verhalten der Personen, denen sie Zugang zu ihren Speisen und Getränken gewähren). In Abhängigkeit von den Umständen des Einzelfalls kann jedoch jedes der oben genannten Beispiele zu einer Herabsetzung der Sanktion gemäß Artikel 10.6 auf Grund Kein signifikantes Verschulden führen.]

10.6 Herabsetzung der Sperre auf Grund Kein signifikantes Verschulden

10.6.1

Herabsetzung von Sanktionen unter besonderen Umständen bei Verstößen bei Verstößen gegen Artikel 2.1, 2.2 oder 2.6

Alle Herabsetzungen gemäß Artikel 10.6.1 schließen sich gegenseitig aus und sind nicht kumulativ.

10.6.1.1

Spezifische Substanzen oder Spezifische Methoden

Betrifft der Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen eine Spezifische Substanz (die kein Suchtmittel ist) oder eine Spezifische Methode und der*die Athlet*in oder die andere Person kann nachweisen, dass Kein Signifikantes Verschulden vorliegt, kann eine Sanktion von einer Verwarnung bis zu zwei (2) Jahren Sperre, je nach Grad des Verschuldens des*der Athleten*in oder einer anderen Person, verhängt werden.

10.6.1.2

Kontaminierte Produkte

Kann der*die Athlet*in oder die andere Person nachweisen, dass Kein Signifikantes Verschulden vorliegt als auch die gefundene Verbotene Substanz (die kein Suchtmittel ist) aus einem Kontaminierten

Produkt stammt, kann eine Sanktion von einer Verwarnung bis hin zu zwei (2) Jahren Sperre, je nach Grad des Verschuldens des*der Athleten*in oder der anderen Person, verhängt werden.

[NADA-Kommentar zu Artikel 10.65.1.2: Um von der Anwendung dieses Artikels zu profitieren, muss der*die Athlet*in oder die andere Person nicht nur nachweisen, dass die gefundene Verbotene Substanz aus einem Kontaminierten Produkt stammte, sondern auch, dass Kein signifikantes Verschulden vorliegt. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Athleten*innen wissen, dass sie Nahrungsergänzungsmittel auf eigenes Risiko einnehmen. In Fällen mit Kontaminierten Produkten kam es nur selten vor, dass eine Sanktion erheblich herabgesetzt wurde, weil Kein signifikantes Verschulden vorlag, es sei denn der*die Athlet*in hat vor der Einnahme des Kontaminierten Produkts große Vorsicht walten lassen. Zur Beurteilung, ob der*die Athlet*in die Herkunft der Verbotenen Substanz nachweisen kann, ist beispielsweise für den Nachweis des tatsächlichen Gebrauchs durch den*die Athleten*in wichtig, ob der*die Athlet*in das Produkt, bei dem später die Kontamination nachgewiesen wurde, auf dem Dopingkontrollformular angegeben hat.

Der Anwendungsbereich dieses Artikels sollte sich auf Produkte beschränken, die einen gewissen Herstellungsprozess durchlaufen haben. Wird ein Von der Norm abweichendes Analyseergebnis durch die umweltbedingte Verunreinigung beispielsweise von Leitungs- oder Seewasser in einer Situation verursacht, in der das Risiko eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen vernünftiger Weise nicht zu erwarten ist, besteht in der Regel Kein Verschulden gemäß Artikel 10.5.]

10.6.1.3

Schutzwürdige Personen oder Freizeitsportler*innen

Begeht eine Schutzwürdige Person oder ein*e Freizeitsportler*in einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen, der kein Suchtmittel betrifft, und kann die Schutzwürdige Person oder der*die Freizeitsportler*in nachweisen, dass Kein signifikantes Verschulden vorliegt, besteht die Sperre, je nach Grad des Verschuldens der Schutzwürdigen Person oder des*der Freizeitsportlers*in mindestens aus einer Verwarnung ohne Sperre und höchstens einer Sperre von zwei (2) Jahren.

10.6.2

Anwendung von Kein Signifikantes Verschulden über die Anwendung von Artikel 10.6.1 hinaus

Weist ein*e Athlet*in oder eine andere Person im Einzelfall, in dem Artikel 10.6.1 keine Anwendung findet, nach, dass ihn*sie Kein signifikantes Verschulden trifft, kann die ansonsten zu verhängende Sperre, vorbehaltlich einer weiteren Herabsetzung oder Aufhebung gemäß Artikel 10.7, entsprechend dem Grad des Verschuldens des*der Athleten*in oder einer anderen Person herabgesetzt werden, muss jedoch mindestens die Hälfte der ansonsten zu verhängenden Sperre betragen. Wenn die ansonsten zu verhängende Sperre eine lebenslange Sperre ist, muss die nach diesem Artikel herabgesetzte Sperre mindestens acht (8) Jahre betragen.

[NADA-Kommentar zu Artikel 10.6.2: Artikel 10.6.2 kann bei jedem Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen zur Anwendung kommen, außer bei den Artikeln, bei denen entweder Absicht ein Tatbestandsmerkmal des Verstoßes (z. B. Artikel 2.5, 2.7, 2.8 oder 2.9 oder 2.11) oder bei denen Absicht ein Bestandteil einer bestimmten Sanktion (z. B. 10.2.1) ist oder wenn ein Artikel bereits den Sanktionsrahmen je nach Grad des Verschuldens des*der Athleten*in oder der anderen Person vorgibt.]

10.7

Absehen von, Herabsetzung oder Aussetzung einer Sperre oder anderer Konsequenzen aus Gründen, die nicht mit dem Verschulden zusammenhängen

10.7.1

Substanzielle Hilfe bei der Aufdeckung oder dem Nachweis eines Verstoßes gegen WADC/NADC

10.7.1.1

Die NADA oder der DMSB kann vor einer Rechtsbehelfsentscheidung gemäß Artikel 13 oder vor dem Ablauf der Frist für die Einlegung eines Rechtsbehelfs einen Teil der in einem Einzelfall verhängten Konsequenzen (außer der Annullierung und der zwingenden Veröffentlichung) aussetzen, wenn der*die Athlet*in oder die andere Person einer Anti-Doping-Organisation, dem DMSB, einer Strafverfolgungsbehörde oder einem Berufs-Disziplinargericht Substanzielle Hilfe geleistet hat, auf

Grund derer: (a) die Anti-Doping-Organisation oder der DMSB einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen einer anderen Person aufdeckt oder voranbringt; oder (b) aufgrund derer eine Strafverfolgungsbehörde oder einem Berufs-Disziplinargericht eine Straftat oder den Verstoß gegen Berufsstandsregeln einer anderen Person aufdeckt oder voranbringt, und die Informationen von der Person, die Substanzielle Hilfe leistet, der NADA oder dem DMSB zur Verfügung gestellt werden; oder (c) aufgrund derer die WADA ein Verfahren gegen eine*n Unterzeichner*in, ein von der WADA akkreditiertes Labor oder eine für die Administration des Biologischen Athletenpasse zuständige Stelle (APMU) gemäß dem International Standard for Laboratories) wegen Non-Compliance einleitet, oder (d) mit Zustimmung der WADA aufgrund derer eine Strafverfolgungsbehörde oder eine Disziplinarkammer eine Straftat oder einen Verstoß gegen Standes-/Berufsregeln oder Sportregeln nachweist, der sich aus einer Verletzung der Integrität des Sports ergibt, bei der es sich nicht um Doping handelt.

Wenn bereits eine Rechtsbehelfsentscheidung gemäß Artikel 13 ergangen ist oder die Frist für die Einlegung eines Rechtsbehelfs verstrichen ist, darf die NADA oder der DMSB einen Teil der ansonsten zu verhängenden Konsequenzen nur mit der Zustimmung der WADA und der FIA oder FIM/FIME aussetzen.

Der Umfang, in dem die ansonsten zu verhängende Sperre ausgesetzt werden darf, richtet sich nach der Schwere des Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen, den der*die Athlet*in oder die andere Person begangen hat, und nach der Bedeutung der von dem*der Athleten*in oder der anderen Person geleisteten Substanziellen Hilfe um Doping im Sport, Non-Compliance und/oder Verletzungen der Integrität des Sports auszuschließen. Von der ansonsten zu verhängenden Sperre dürfen nicht mehr als drei Viertel ausgesetzt werden. Wenn die ansonsten zu verhängende Sperre eine lebenslange Sperre ist, darf der nach diesem Artikel nicht ausgesetzte Teil der Sperre nicht unter acht (8) Jahren liegen. Für den Zweck dieses Abschnitts umfasst die ansonsten zu verhängende Sperre keine Sperre, deren Dauer gemäß Artikel 10.9.3.2 hinzugerechnet werden könnte.

Auf Antrag eines*r Athleten*in oder einer Person, der oder die Substanzielle Hilfe leisten möchte, soll die NADA oder der DMSB dem*der Athleten*in oder der anderen Person erlauben, ihnen die Informationen vorbehaltlich einer Unverbindlichkeitsvereinbarung zur Verfügung zu stellen.

Verweigert der*die Athlet*in oder eine andere Person die weitere Zusammenarbeit und leistet nicht die umfassende und glaubwürdige Substantielle Hilfe, auf Grund derer die Konsequenzen ausgesetzt wurden, setzt die NADA oder der DMSB, die/der die Konsequenzen ausgesetzt hat, die ursprünglichen Konsequenzen wieder in Kraft.

Sowohl die Entscheidung der NADA oder des DMSB, die ausgesetzten Konsequenzen wieder in Kraft zu setzen Konsequenzen als auch seine Entscheidung, die ausgesetzten Konsequenzen nicht wieder in Kraft zu setzen, kann von jeder Person, die das Recht hat, gemäß Artikel 13 einen Rechtsbehelf einzulegen, angefochten werden.

10.7.1.2

Die WADA kann auf Antrag der NADA oder des DMSB oder des*der Athleten*in oder einer anderen Person, der*die gegen Anti-Doping-Bestimmungen oder andere Bestimmungen des WADC/NADC verstoßen hat, in jeder Phase des Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahrens, und auch wenn bereits eine endgültige Rechtsbehelfsentscheidung nach Artikel 13 ergangen ist, einer ihrer Ansicht nach angemessenen Aussetzung der ansonsten zu verhängenden Sperre und anderer Konsequenzen zustimmen.

In Ausnahmefällen kann die WADA bei einer Substanziellen Hilfe der Aussetzung der Sperre und anderer Konsequenzen für einen längeren Zeitraum als in diesem Artikel vorgesehen, bis hin zu einer vollständigen Aufhebung der Sperre, dem Absehen von einer Veröffentlichung der Sanktionsentscheidung und/oder einem Erlass von Bußgeldern, Kosten oder Rückzahlung von Preisgeldern zustimmen. Die Zustimmung der WADA gilt vorbehaltlich der Wiedereinsetzung der Sanktion gemäß diesem Artikel.

Unbeschadet von Artikel 13 können die Entscheidungen der WADA im Sinne dieses Artikels 10.7.1.2 nicht angefochten werden.

10.7.1.3

Setzt die NADA oder der DMSB einen Teil einer ansonsten zu verhängenden Sanktion aufgrund Substanzieller Hilfe aus, sind die anderen Anti-Doping-Organisationen, die das Recht haben, gegen die Entscheidung Rechtsbehelf gemäß Artikel 13.2.3 einzulegen, unter Angabe von Gründen für die Entscheidung gemäß Artikel 14.1 zu benachrichtigen. In besonderen Ausnahmefällen kann die WADA im Interesse der Anti-Doping-Arbeit der NADA oder dem DMSB gestatten, geeignete Vertraulichkeitsvereinbarungen zu treffen, um die Veröffentlichung der Vereinbarung über die Substanzielle Hilfe oder die Art der Substanziellen Hilfe zu beschränken.

[NADA-Kommentar zu Artikel 10.7.1:

Die Zusammenarbeit von Athleten*innen, Athleten*innenbetreuern*innen und anderen Personen, die ihre Fehler einräumen und bereit sind, andere Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen ans Licht zu bringen, sind für einen sauberen Sport sehr wichtig.]

10.7.2

Geständnis eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen ohne das Vorliegen anderer Beweise

Wenn ein*e Athlet*in oder eine andere Person freiwillig die Begehung eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen gesteht, bevor er*sie zu einer Probenahme aufgefordert wurde, durch die ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen nachgewiesen werden könnte (oder im Falle eines anderen Verstoßes als der gemäß Artikel 2.1 vor der Mitteilung gemäß Artikel 7 des Verstoßes, auf den sich das Geständnis bezieht), und wenn dieses Geständnis zu dem Zeitpunkt den einzigen verlässlichen Nachweis des Verstoßes darstellt, kann die Sperre herabgesetzt werden, muss jedoch mindestens die Hälfte der ansonsten zu verhängenden Sperre betragen.

[NADA-Kommentar zu Artikel 10.7.2: Dieser Artikel soll dann zur Anwendung kommen, wenn sich ein*e Athlet*in oder eine andere Person meldet und einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen unter Umständen gesteht, unter denen keiner Anti-Doping-Organisation bewusst ist, dass ein Verstoß gegen eine Anti-Doping-Bestimmung vorliegen könnte. Er soll nicht angewendet werden, wenn das Geständnis zu einem Zeitpunkt erfolgt, zu dem der*die Athlet*in oder die andere Person bereits vermutet, dass er*sie bald überführt werden wird.

In welchem Umfang die Sperre herabgesetzt wird, sollte von der Wahrscheinlichkeit abhängig gemacht werden, dass der*die Athlet*in oder eine andere Person überführt worden wäre, hätte er*sie sich nicht freiwillig gemeldet.]

10.7.3

Anwendung mehrfacher Gründe für die Herabsetzung einer Sanktion

Weist der*die Athlet*in oder eine andere Person nach, dass er*sie nach mehr als einer Bestimmung der Artikel 10.5, 10.6 oder 10.7 ein Recht auf eine Herabsetzung der Sanktion hat, wird, bevor eine Herabsetzung oder Aussetzung nach Artikel 10.7 angewendet wird, die ansonsten zu verhängende Sperre gemäß Artikel 10.2, 10.3, 10.5 und 10.6 festgelegt. Weist der*die Athlet*in oder eine andere Person ein Recht auf Herabsetzung oder Aussetzung der Sperre gemäß Artikel 10.7 nach, kann die Sperre herabgesetzt oder ausgesetzt werden, muss aber mindestens ein Viertel der ansonsten zu verhängenden Sperre betragen.

10.8 Vereinbarungen im Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren

10.8.1

Herabsetzung der Sperre um ein (1) Jahr für bestimmte Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen aufgrund von frühzeitigem Geständnis und Anerkennung der Sanktion

Die von der NADA oder dem DMSB zugrunde gelegte Sperre des*der Athleten*in oder einer anderen Person kann um ein (1) Jahr herabgesetzt werden, wenn die NADA oder der DMSB den*die Athleten*in oder die andere Person über den möglichen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen, der eine Sperre von vier (4) oder mehr Jahren (einschließlich einer Sperre gemäß Artikel 10.4) zur Folge haben kann, benachrichtigt hat und der*die Athlet*in oder die andere Person innerhalb von zwanzig (20) Tagen nach der Benachrichtigung über den möglichen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen den Verstoß gesteht und die zu Grunde gelegte Sperre anerkennt.

Wenn die Sperre des*der Athleten*in oder der anderen Person gemäß diesem Artikel 10.8.1 um ein (1) Jahr herabgesetzt wird, darf die festgelegte Sperre nach keinem anderen Artikel weiter herabgesetzt werden.

[NADA-Kommentar zu Artikel 10.8.1: Behauptet die NADA oder der DMSB beispielsweise, dass ein*e Athlet*in durch den Gebrauch eines anabolen Steroids gegen Artikel 2.1 verstoßen hat und legt dafür eine Sperre von vier (4) Jahren zu Grunde, kann der*die Athlet*in die Sperre einseitig auf drei (3) Jahre verkürzen, wenn er*sie den Verstoß innerhalb der in diesem Artikel vorgegebenen Frist zugibt und die dreijährige Sperre ohne Anspruch auf eine weitere Herabsetzung anerkennt. Das Verfahren wird damit beendet, ohne dass es der Durchführung des Disziplinarverfahrens bedarf.]

10.8.2

Vereinbarung zur Streitbeilegung

Wenn ein*e Athlet*in oder eine andere Person einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen gesteht, nachdem der die NADA ihn*sie damit konfrontiert hat, und gleichzeitig die Konsequenzen anerkennt, die nach alleinigem Ermessen der NADA und der WADA vertretbar sind, dann:

- a) kann die Sperre des*der Athleten*in oder der anderen Person herabgesetzt werden und zwar aufgrund der Einschätzung der NADA und der WADA, ob die Artikel 10.1 bis 10.7 auf den vorliegenden Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen anwendbar sind, wie schwerwiegend der Verstoß ist, welchen Grad des Verschuldens der*die Athlet*in oder die andere Person trägt und wie schnell der*die Athlet*in oder die andere Person den Verstoß gestanden hat,
- b) kann die Sperre zudem mit dem Tag der Probenahme oder dem Tag des letzten, weiteren Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen, beginnen.

In jedem Fall, in dem dieser Artikel zur Anwendung kommt, muss der*die Athlet*in oder die andere Person jedoch mindestens die Hälfte der vereinbarten Sperre ableisten, wobei diese an dem Tag beginnt, an dem der*die Athlet*in oder die andere Person die Sperre oder eine Vorläufige Suspendierung anerkennt und eingehalten hat – je nachdem, welches Ereignis früher eintritt.

Die Entscheidung der WADA und der NADA für oder gegen den Abschluss einer Vereinbarung zur Streitbeilegung sowie der Umfang der Herabsetzung und der Beginn der Sperre können nicht von einem Disziplinorgan festgelegt oder überprüft werden und sind nicht gemäß Artikel 13 anfechtbar.

Auf Antrag eines*r Athleten*in oder einer anderen Person, der*die eine Vereinbarung zur Streitbeilegung gemäß diesem Artikel abschließen möchte, erlaubt die NADA dem*der Athleten*in oder der anderen Person, mit ihr auf der Grundlage einer Vereinbarung zur Streitbeilegung über das Geständnis des Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen zu sprechen.

[NADA-Kommentar zu Artikel 10.8.2: Die in Artikel 10 genannten mildernden oder erschwerenden Faktoren werden bei der Festlegung der Konsequenzen in der Vereinbarung zur Streitbeilegung berücksichtigt. Sie gelten nicht über den Inhalt der Vereinbarung hinaus.]

10.9 Mehrfachverstöße

10.9.1

Zweiter oder dritter Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen

10.9.1.1

Bei einem zweiten Verstoß eines*r Athleten*in oder einer anderen Person gegen Anti-Doping-Bestimmungen wird die längere der folgenden Sperren verhängt:

- a) eine sechsmonatige Sperre; oder
- b) eine Sperre zwischen
 - (1) der Summe aus der Sperre, die für den ersten Verstoß verhängt wurde und der Sperre, die für den zweiten Verstoß zu verhängen wäre, wenn dieser als Erstverstoß gewertet würde, und der Sperre, die für den zweiten Verstoß zu verhängen wäre, wenn dieser als Erstverstoß gewertet würde, und

- (2) der doppelten Dauer der Sperre, die für den einen zweiten Verstoß zu verhängen wäre, wenn dieser wie ein Erstverstoß behandelt wird, ohne Berücksichtigung einer Herabsetzung gemäß Artikel 10.6, wobei die Sperre innerhalb dieses Rahmens unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalles und des Grad des Verschuldens des*der Athleten*in oder der anderen Person in Bezug auf den zweiten Verstoß festgelegt wird.

10.9.1.2

Ein dritter Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen führt immer zu einer lebenslangen Sperre, es sei denn, der dritte Verstoß erfüllt die Voraussetzungen für ein Absehen von einer Sperre oder eine Herabsetzung der Sperre gemäß Artikel 10.5 oder 10.6 oder stellt einen Verstoß gegen Artikel 2.4 dar. In diesen besonderen Fällen beträgt die Sperre acht (8) Jahre bis hin zu einer lebenslangen Sperre.

10.9.1.3

Die nach Artikel 10.9.1.1 und 10.9.1.2 festgelegte Sperre kann anschließend gemäß Artikel 10.7 herabgesetzt werden.

10.9.2

Ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen, für den der*die Athlet*in oder eine andere Person nachweisen kann, dass Kein Verschulden vorliegt, gilt nicht als Verstoß im Sinne von Artikel 10.9. Ferner gilt ein gemäß Artikel 10.2.4.1 sanktionierter Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen nicht als Verstoß im Sinne des Artikels 10.9.

10.9.3

Zusätzliche Regeln für bestimmte mögliche Mehrfachverstöße

10.9.3.1

Für die Verhängung von Sanktionen gemäß Artikel 10.9, außer der Artikel 10.9.3.2 und 10.9.3.3, stellt ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen nur dann einen zweiten Verstoß dar, wenn die NADA oder der DMSB nachweisen kann, dass der*die Athlet*in oder die andere Person den **zweiten** weiteren Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen erst begangen hat, nachdem der*die Athlet*in oder die andere Person die Benachrichtigung gemäß Artikel 7 erhalten hat, oder nachdem die NADA oder der DMSB einen angemessenen Versuch unternommen hat, ihn*sie davon in Kenntnis zu setzen. Sofern die NADA oder der DMSB dies nicht darlegen kann, werden die Verstöße zusammen als ein einziger erster Verstoß gewertet. Die zu verhängende Sanktion richtet sich nach dem Verstoß, der die strengere Sanktion nach sich zieht, einschließlich der Anwendung Erschwerender Umstände. Die Ergebnisse aller Wettkämpfe seit dem früheren Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen werden gemäß Artikel 10.10 annulliert.

[NADA-Kommentar zu Artikel 10.9.3.1: Dasselbe gilt, wenn nach der Verhängung einer Sanktion der NADA oder des DMSB auf Hinweise stößt, dass bereits vor der Benachrichtigung über den ersten Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen ein Verstoß begangen wurde. In diesem Fall verhängt die NADA oder der DMSB eine Sanktion, die derjenigen entspricht, die verhängt worden wäre, wenn über beide Verstöße gleichzeitig entschieden worden wäre, einschließlich der Anwendung Erschwerender Umstände.]

10.9.3.2

Weist die NADA oder der DMSB nach, dass ein*e Athlet*in oder eine andere Person vor der Benachrichtigung einen weiteren Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen begangen hat und, dass dieser weitere Verstoß mindestens zwölf (12) Monate vor oder nach dem zuerst bemerkten Verstoß begangen wurde, dann berechnet sich die Sperre für den weiteren Verstoß so, als wäre er ein eigenständiger Erstverstoß. Diese Sperre wird zeitlich nach der für den zuerst bemerkten Verstoß verhängten Sperre statt gleichzeitig abgeleistet. Findet Artikel 10.9.3.2 Anwendung, gelten die Verstöße im Sinne von Artikel 10.9.1 zusammen als ein einziger Verstoß.

10.9.3.3

Weist die NADA oder der DMSB nach, dass ein*e Athlet*in oder eine andere Person einen Verstoß gegen Artikel 2.5 im Zusammenhang mit einem Dopingkontrollverfahren wegen eines entsprechend schon zugrunde gelegten Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen begangen hat, gilt der Verstoß

gegen Artikel 2.5 als eigenständiger Erstverstoß. Die Sperre für einen solchen Verstoß wird, sofern einschlägig, nach der Sperre für den zugrundeliegenden Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen statt gleichzeitig abgeleistet. Findet dieser Artikel 10.9.3.3 Anwendung, gelten die Verstöße zusammen als ein einziger Verstoß im Sinne von Artikel 10.9.1.

10.9.3.4

Weist die NADA oder der DMSB nach, dass eine Person während einer Sperre einen zweiten oder dritten Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen begangen hat, werden die Sperren für die einzelnen Mehrfachverstöße nacheinander statt gleichzeitig abgeleistet.

10.9.4

Mehrfachverstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen innerhalb eines Zeitraums von zehn (10) Jahren

Ein Mehrfachverstoß im Sinne des Artikels 10.9 liegt nur vor, wenn die Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen innerhalb eines Zeitraums von zehn (10) Jahren begangen wurden.

10.10

Annullierung von Wettkampfergebnissen nach einer Probenahme oder einem Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen

Zusätzlich zu der gemäß Artikel 9 erfolgenden automatischen Annullierung der Ergebnisse, die in dem Wettkampf erzielt wurden, bei dem die positive Probe genommen wurde, werden alle Wettkampfergebnisse des*der Athleten*in, die in dem Zeitraum von der Entnahme der positiven Probe (unabhängig davon, ob es sich um eine Wettkampfkontrolle oder um eine Trainingskontrolle handelt) oder der Begehung eines anderen Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen bis zum Beginn einer Vorläufigen Suspendierung oder einer Sperre erzielt wurden, annulliert, mit allen daraus entstehenden Konsequenzen, einschließlich der Aberkennung von Medaillen, Punkten und Preisen, sofern nicht aus Gründen der Fairness eine andere Vorgehensweise geboten ist.

[NADA-Kommentar zu Artikel 10.10: Unbeschadet der Bestimmungen des NADC können Athleten*innen oder andere Personen, die durch die Handlungen einer Person, die gegen Anti-Doping-Bestimmungen verstoßen hat, geschädigt wurden, das ihnen ansonsten zustehende Recht auf Schadenersatz gegen diese Person geltend machen.]

10.11 Aberkannte Preisgelder

Wenn die NADA oder der DMSB aufgrund eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen aberkannte Preisgelder zurückerhalten hat, ergreift er angemessene Maßnahmen, um dieses Preisgeld den Athleten*innen zuzuordnen und auszuzahlen, die Anspruch darauf gehabt hätten, wäre der*die Athlet*in, dessen*deren Preisgeld aberkannt wurde, nicht im Wettkampf angetreten.

[Kommentar zu Artikel 10.11: Dieser Artikel begründet für die NADA oder den DMSB keine verbindliche Verpflichtung, das aberkannte Preisgeld einzuziehen. Entscheidet sich die NADA oder der DMSB dafür, das aberkannte Preisgeld nicht einzuziehen, kann er den Anspruch, das Geld zurückzufordern, an die Athleten*innen abtreten, denen das Geld zugestanden hätte. „Angemessene Maßnahmen, um dieses Preisgeld den Athleten*innen zuzuordnen und auszuzahlen“ kann bedeuten, aberkannte Preisgelder so zu verwenden, wie zwischen der NADA oder dem DMSB und seinen Athleten*innen vereinbart wurde.]

10.12 Finanzielle Konsequenzen

Der DMSB kann in seinen eigenen Regelwerken finanzielle Sanktionen für Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen festlegen. Jedoch darf der DMSB nur dann finanzielle Sanktionen verhängen, wenn bereits die Höchstdauer der ansonsten zu verhängenden Sperre verhängt wurde. Kostenrückerstattungen oder finanzielle Sanktionen dürfen nur im Einklang mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit auferlegt werden. Kostenrückerstattungen oder finanzielle Sanktionen dürfen nicht herangezogen werden, um die nach diesen Anti-Doping-Bestimmungen ansonsten zu verhängende Sperre oder sonstige Sanktion herabzusetzen.

[NADA-Kommentar zu Artikel 10.12: Nationale Sportfachverbände sind dafür verantwortlich zu prüfen und zu bewerten, ob und inwieweit sie Geldstrafen oder finanzielle Auflagen verhängen wollen. Soweit sie sich dazu entschließen, legen sie dies in ihren eigenen Verbandsregelwerken fest.]

10.13 Beginn der Sperre

Leistet ein*e Athlet*in bereits eine Sperre für einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen ab, beginnt jede weitere Sperre am ersten Tag nach Ablauf der aktuellen Sperre. Ansonsten beginnt die Sperre mit dem Tag der Entscheidung des DMSB Sportgerichts, oder, wenn auf ein Disziplinarverfahren verzichtet wurde oder kein Disziplinarverfahren stattgefunden hat, mit dem Tag, an dem die Sperre akzeptiert oder anderweitig verhängt wurde, es sei denn einer der nachstehend aufgeführten Fälle trifft zu:

10.13.1 Nicht dem*der Athleten*in oder einer anderen Person zurechenbare Verzögerungen

Wenn erhebliche Verzögerungen während des Disziplinarverfahrens oder anderer Teile des Dopingkontrollverfahrens aufgetreten sind und der*die Athlet*in oder die andere Person nachweisen kann, dass diese Verzögerungen nicht dem*der Athleten*in oder der anderen Person zuzurechnen sind, kann das DMSB Sportgericht den Beginn der Sperre auf ein früheres Datum vorverlegen, frühestens jedoch auf den Tag der Probenahme oder des anderen Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen. Alle während der Sperre, inklusive der Vorverlegung, erzielten Wettkampfergebnisse werden annulliert.

[NADA-Kommentar zu Artikel 10.13.1: Handelt es sich um andere Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen als solche gemäß Artikel 2.1, kann die Ermittlung und das Zusammentragen ausreichender Nachweise für einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen langwierig sein, insbesondere, wenn der*die Athlet*in oder eine andere Person gezielte Anstrengungen unternommen hat, eine Aufdeckung zu vermeiden. In diesen Fällen sollte nicht von der Möglichkeit Gebrauch gemacht werden, den Beginn der Sanktion nach diesem Artikel vorzuverlegen.]

10.13.2 Anrechnung einer Vorläufigen Suspendierung oder bereits abgeleisteten Sperre

10.13.2.1

Wenn eine Vorläufige Suspendierung von dem*der Athleten*in oder der anderen Person eingehalten wurde, wird die Dauer der Vorläufigen Suspendierung des*der Athleten*in oder der anderen Person auf eine gegebenenfalls später verhängte Sperre angerechnet. Wenn der*die Athlet*in oder die andere Person die Vorläufige Suspendierung nicht einhält, wird ihm*ihr keine bereits abgeleistete Zeit der Vorläufigen Suspendierung angerechnet. Wird eine Sperre aufgrund einer Entscheidung abgeleistet, die später angefochten wird, dann wird die Dauer der bereits abgeleisteten Sperre des*der Athleten*in oder der anderen Person auf eine später aufgrund des Rechtsbehelfs verhängte Sperre angerechnet.

10.13.2.2

Erkennt ein*e Athlet*in oder eine andere Person freiwillig eine von der NADA oder dem DMSB verhängte Vorläufige Suspendierung in schriftlicher Form an und hält die Vorläufige Suspendierung ein, wird die Dauer der freiwilligen Vorläufigen Suspendierung auf eine gegebenenfalls später verhängte Sperre angerechnet. Eine Kopie dieser schriftlichen freiwilligen Anerkennung der Vorläufigen Suspendierung durch den*die Athleten*in oder die andere Person wird unverzüglich jeder Partei zur Verfügung gestellt, die berechtigt ist, über einen behaupteten Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen gemäß Artikel 14.1 informiert zu werden.

[NADA-Kommentar zu Artikel 10.13.2.2: Die freiwillige Anerkennung einer Vorläufigen Suspendierung durch eine*n Athleten*in gilt nicht als Geständnis des*der Athleten*in und wird in keiner Weise dazu genutzt, Rückschlüsse zum Nachteil des*der Athleten*in zu ziehen.]

10.13.2.3

Zeiten vor dem Beginn der Vorläufigen Suspendierung oder der freiwilligen Vorläufigen Suspendierung werden nicht auf die Sperre angerechnet, unabhängig davon, ob der*die Athlet*in von der Teilnahme an Wettkämpfen absah oder von seiner Mannschaft suspendiert wurde.

10.13.2.4

Wird bei Mannschaftssportarten eine Sperre gegen eine Mannschaft verhängt, beginnt die Sperre mit dem Tag der Entscheidung des Sportgerichts des DMSB oder, wenn auf ein Disziplinarverfahren verzichtet wurde, mit dem Tag, an dem die Sperre akzeptiert oder anderweitig verhängt wurde, sofern nicht aus Gründen der Fairness eine andere Vorgehensweise geboten ist. Jede Vorläufige Suspendierung einer Mannschaft (unabhängig davon, ob sie verhängt oder freiwillig anerkannt wurde) wird auf die Gesamtdauer der Sperre angerechnet.

10.14 Status während einer Sperre oder einer Vorläufigen Suspendierung

10.14.1 Teilnahmeverbot während einer Sperre oder einer Vorläufigen Suspendierung

Ein*e Athlet*in oder eine andere Person, gegen den*die eine Sperre oder eine Vorläufige Suspendierung verhängt wurde, darf während einer Sperre oder Vorläufigen Suspendierung in keiner Funktion an Folgendem teilnehmen:

- (a) an Wettkämpfen oder sportlichen Aktivitäten (außer an autorisierten Anti-Doping-Präventions- oder Rehabilitationsprogrammen), die von einem*r Unterzeichner*in, der Mitgliedsorganisation eines*r Unterzeichners*in oder einem Verein oder einer anderen der Mitgliedsorganisation der Mitgliedsorganisation eines*r Unterzeichners*in autorisiert oder organisiert werden, oder
- (b) an Wettkämpfen, die von einer Profiligen oder einem*r internationalen oder nationalen Veranstalter*in autorisiert oder organisiert werden oder
- (c) an jeglichen, staatlich geförderten Maßnahmen und Veranstaltungen des organisierten Spitzensports in Deutschland.

Ein*e Athlet*in oder eine andere Person, gegen den*die eine Sperre von mehr als vier (4) Jahren verhängt wurde, darf nach Ablauf von vier (4) Jahren der Sperre als Athlet*in an lokalen Sportveranstaltungen teilnehmen, die nicht von einem*r Unterzeichner*in oder einer Mitgliedsorganisation des*der Unterzeichners*in verboten sind oder seiner*ihrer Zuständigkeit unterliegen, und dies nur, sofern diese lokale Sportveranstaltung nicht auf einer Ebene stattfindet, auf der sich der*die Athlet*in oder die andere Person ansonsten direkt oder indirekt für die Teilnahme an einer nationalen Meisterschaft oder einer Internationalen Wettkampfveranstaltung qualifizieren könnte (oder Punkte für eine derartige Qualifikation sammeln könnte), und der*die Athlet*in oder die andere Person in keiner Form mit Minderjährigen oder sonstig Schutzwürdigen Personen zusammenarbeitet.

Ein*e Athlet*in oder eine andere Person, gegen den*die eine Sperre verhängt wurde, wird weiterhin Dopingkontrollen unterzogen und ist weiterhin verpflichtet, seine*ihre Angaben zu Aufenthaltsort und Erreichbarkeit entsprechend den Anforderungen der NADA abzugeben.

[NADA-Kommentar zu Artikel 10.14.1: Wenn der DMSB des*der Athleten*in oder eine Mitgliedsorganisation des DMSB die beispielsweise ein Trainingslager, eine Veranstaltung oder Training organisiert, die staatlich gefördert ist, darf ein*e gesperrte*r Athlet*in vorbehaltlich Artikel 10.14.2 nicht daran teilnehmen. Ferner darf ein*e gesperrte*r Athlet*in nicht in einer Profiligen eines*r Nicht-Unterzeichners*in antreten (z. B. National Hockey League, National Basketball Association usw.) und auch nicht an einer Wettkampfveranstaltung teilnehmen, die von einem*r Veranstalter*in Internationaler oder Nationaler Wettkampfveranstaltungen organisiert wird, der*die den WADC Code nicht unterzeichnet hat, ohne die in Artikel 10.14.3 genannten Konsequenzen zu tragen.

Der Begriff „sportliche Aktivitäten“ umfasst beispielsweise auch sämtliche Verwaltungstätigkeiten wie die Tätigkeit als Funktionär*in, Direktor*in, Führungskraft, Angestellte*r oder Ehrenamtliche*r der in diesem Artikel beschriebenen Organisation. Sanktionen in einer Sportart werden auch von anderen Sportarten anerkannt (siehe Artikel 15.1 „Automatische Bindungswirkung von Entscheidungen“). Ein*e gesperrte*r Athlet*in oder eine gesperrte andere Person darf während der Sperre zu keiner Zeit und keiner Form als Trainer*in oder Athleten*innenbetreuer*in arbeiten, ansonsten könnte ein*e andere*r Athlet*in dadurch ebenfalls gegen Artikel 2.10 verstoßen. Eine während einer Sperre erreichte Leistungsnorm wird von der NADA oder dem DMSB in keiner Weise anerkannt.]

10.14.2 Rückkehr ins Training

Abweichend von Artikel 10.14.1 kann ein* Athlet*in vor Ablauf der Sperre ins Mannschaftstraining zurückkehren oder die Sportstätten eines Vereins oder einer anderen Mitgliedsorganisation der Mitgliedsorganisation eines*r Unterzeichners*in nutzen:

- (a) in den letzten beiden Monate der Sperre des*der Athleten*in oder
- (b) im letzten Viertel der verhängten Sperre,

je nachdem, welcher Zeitraum kürzer ist.

[NADA-Kommentar zu Artikel 10.14.2: In vielen Mannschaftssportarten und einigen Einzelsportarten (z. B. Skispringen und Turnen) kann ein*e Athlet*in nicht effektiv allein trainieren, um am Ende seiner*ihrer Sperre für Wettkämpfe vorbereitet zu sein. Während der in diesem Artikel beschriebenen vorzeitigen Rückkehr ins Training darf ein*e gesperrte*r Athlet*in nicht an Wettkämpfen teilnehmen oder anderen sportlichen Aktivitäten gemäß Artikel 10.14.1 als dem Training nachgehen.]

10.14.3

Verstoß gegen das Teilnahmeverbot während der Sperre oder einer Vorläufigen Suspendierung

Wenn ein*e Athlet*in oder eine andere Person, gegen den*die eine Sperre verhängt wurde, während der Sperre gegen das Teilnahmeverbot gemäß Artikel 10.14.1 verstößt, werden die Ergebnisse dieser Teilnahme annulliert, und eine neue Sperre, deren Dauer der ursprünglich festgelegten Sperre entspricht, wird auf das Ende der ursprünglich festgelegten Sperre hinzugerechnet.

Diese erneute Sperre, einschließlich einer Verwarnung ohne Sperre, kann je nach Grad des Verschuldens des*der Athleten*in oder einer anderen Person angepasst werden. Die Entscheidung darüber, ob ein*e Athlet*in oder die andere Person gegen das Teilnahmeverbot verstoßen hat, und ob eine Anpassung angemessen ist, trifft die Anti-Doping-Organisation, nach deren Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren die ursprüngliche Sperre verhängt wurde. Gegen diese Entscheidung kann ein Rechtsbehelf gemäß Art. 13 eingelegt werden.

Einem*r Athleten*in oder einer anderen Person, der*die gegen das in Artikel 10.14.1 beschriebene Teilnahmeverbot während einer Vorläufigen Suspendierung verstößt, wird keinerlei bereits abgeleiteter Zeitraum einer Vorläufigen Suspendierung angerechnet und die Ergebnisse einer solchen Teilnahme werden annulliert.

Wenn ein*e Athleten*innenbetreuer*in oder eine andere Person eine Person bei dem Verstoß gegen das Teilnahmeverbot während einer Sperre oder einer Vorläufigen Suspendierung unterstützt, verhängt die NADA oder der DMSB für diesen Athleten*innenbetreuer*in oder die andere Person Sanktionen wegen eines Verstoßes gegen Artikel 2.9.

10.14.4 Einbehalten finanzieller Unterstützung während einer Sperre

Darüber hinaus wird bei einem Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen, der nicht mit einer herabgesetzten Sanktion gemäß Artikel 10.5 oder 10.6 bestraft wurde, die im Zusammenhang mit dem Sport stehende finanzielle Unterstützung oder andere sportbezogene Leistungen, welche die Person vom DMSB, dem Staat oder sonstigen Institutionen zur Sportförderung, erhält, teilweise oder gänzlich einbehalten.

10.15 Automatische Veröffentlichung einer Sanktion

Die automatische Veröffentlichung gemäß Artikel 14.3 ist zwingender Bestandteil jeder Sanktion.

ARTIKEL 11 KONSEQUENZEN FÜR MANNSCHAFTEN

11.1 Dopingkontrollen bei Mannschaftssportarten

Wenn mehr als ein Mitglied einer Mannschaft in einer Mannschaftssportart über einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen in Verbindung mit dieser Wettkampfveranstaltung gemäß Artikel 7

benachrichtigt wurde, veranlasst der*die Wettkampfveranstalter*in während der Dauer der Wettkampfveranstaltung geeignete Zielkontrollen bei der Mannschaft.

11.2 Konsequenzen bei Mannschaftssportarten

Wenn bei mehr als zwei Mitgliedern einer Mannschaft in einer Mannschaftssportart während der Dauer einer Wettkampfveranstaltung ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen festgestellt wurde, verhängt der*die Wettkampfveranstalter*in zusätzlich zu den Konsequenzen, die für einzelne Athleten*innen festgelegt wurden, die gegen Anti-Doping-Bestimmungen verstoßen haben, eine angemessene Sanktion gegen die Mannschaft (beispielsweise Punktverlust, Disqualifizierung vom Wettkampf oder der Wettkampfveranstaltung oder eine sonstige Sanktion).

11.3

Wettkampfveranstalter*innen oder internationale Sportfachverbände können strengere Konsequenzen für Mannschaftssportarten festlegen

Es bleibt dem*der Wettkampfveranstalter*in unbenommen, Regeln für die Wettkampfveranstaltung festzulegen, die strengere Konsequenzen für Mannschaftssportarten vorsehen als die, die gemäß Artikel 11.2 für Wettkampfveranstaltungen vorgegeben sind. Entsprechend kann ein internationaler Sportfachverband in seinem Zuständigkeitsbereich für Mannschaftssportarten strenger Konsequenzen als die in Artikel 11.2 vorgeben sind, vorsehen.

[NADA-Kommentar zu Artikel 11.3: Beispielsweise könnte das Internationale Olympische Komitee Regeln aufstellen, nach denen eine Mannschaft bereits bei einer geringeren Anzahl von Verstößen gegen Anti-Doping-Bestimmungen während der Olympischen Spiele von diesen ausgeschlossen wird.]

ARTIKEL 12 DISZIPLINARVERFAHREN

12.1 Allgemeines

Die NADA ist die in Deutschland zuständige Nationale Anti-Doping-Organisation im Sinne des WADC. Sie ist für die Überwachung und Verfolgung von Verstößen gegen die Anti-Doping-Bestimmungen verantwortlich.

Zu diesem Zweck verpflichtet sie den DMSB und – soweit möglich – die nationalen Veranstalter*innen großer Sportwettkämpfe sowie die nationalen und internationalen Athleten*innen zur Einhaltung, Umsetzung, Wahrung und Durchsetzung der anwendbaren Anti-Doping-Bestimmungen, insbesondere des WADC und der International Standards sowie des NADC und der Standards.

Erlangt die NADA Kenntnis davon, dass der DMSB, ein*e nationale*r oder internationale*r Veranstalter*in großer Sportwettkämpfe in Deutschland oder ein*e zur Durchführung einzelner Abschnitte des Dopingkontrollverfahrens Beauftragte*r Dritte*r oder legitimierte*r Dritte*r (z.B. ein unabhängiges Disziplinarorgan) dieser Verpflichtung nicht nachgekommen ist, ergreift die NADA geeignete Maßnahmen.

12.1.1

Kommt die NADA oder der für das Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahrens zuständige DMSB zu dem Ergebnis, dass ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen des*der Athleten*in oder der anderen Person nicht auszuschließen ist, leitet sie/er bei dem zuständigen Disziplinarorgan ein Disziplinarverfahren ein.

Vor dem Hintergrund, dass die Zuständigkeit für das Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren nicht gemäß Artikel 7.1.2 Absatz 2 auf die NADA übertragen worden ist, bleibt der DMSB für die Einleitung und Durchführung des Disziplinarverfahrens unter den Voraussetzungen von Artikel 12.1.1 Satz 1 zuständig.

12.1.2

Leitet der DMSB ein Disziplinarverfahren nicht innerhalb von zwei (2) Monaten ab Kenntnis von einem Von der Norm abweichenden Analyseergebnis oder Atypischen Analyseergebnis oder von einem möglichen anderen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen ein, obwohl ein Verstoß gegen Anti-

Doping-Bestimmungen eines*r Athleten*in oder einer anderen Person nicht auszuschließen ist, ist die NADA befugt, selbst ein Disziplinarverfahren bei dem zuständigen Disziplinarorgan einzuleiten oder die Rechtmäßigkeit der Nichteinleitung des Disziplinarverfahrens vor dem zuständigen Disziplinarorgan überprüfen zu lassen.

Leitet die NADA selbst das Disziplinarverfahren ein, wird sie Partei des Verfahrens.

Wird das zuständige Disziplinarorgan mit der Überprüfung der Rechtmäßigkeit befasst und stellt fest, dass eine Verfahrenseinleitung zu Unrecht unterblieben ist, leitet die NADA oder der DMSB in Anerkennung dieser Entscheidung das Disziplinarverfahren ein.

[NADA-Kommentar: Bevor die NADA nach Fristablauf eine solche Maßnahme ergreift, tritt sie mit dem DMSB in Verbindung und gibt diesem die Möglichkeit zu erklären, warum (noch) kein Ergebnismanagementverfahren durchgeführt oder kein Disziplinarverfahren eingeleitet wurde.

Der DMSB hat der NADA durch Anpassung seiner Regelwerke und Abschluss entsprechender Schiedsvereinbarungen für alle Betroffenen rechtsverbindlich entweder das Recht einzuräumen, ein Disziplinarverfahren beim zuständigen Disziplinarorgan einzuleiten oder das Recht einzuräumen, die Rechtmäßigkeit der Nichteinleitung des Disziplinarverfahrens vor dem zuständigen Disziplinarorgan überprüfen zu lassen.

Verstößt der DMSB gegen die Verpflichtung zur Einhaltung, Umsetzung, Wahrung und Durchsetzung der von der NADA vorgegebenen Anti-Doping-Bestimmungen führt dies zu einer nationalen und internationalen Compliance-Überprüfung durch NADA und WADA.]

12.1.3

Zuständiges Disziplinarorgan für die Durchführung des Disziplinarverfahrens in der Erstinstanz ist entsprechend einer einschlägigen Schiedsvereinbarung ein Schiedsgericht im Sinne der §§ 1025 ff. ZPO, oder das gemäß Regelwerk des DMSB zuständige Verbandsorgan.

Werden einem*r Athleten*in oder einer anderen Person Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen vorgeworfen, so können diese mit Zustimmung des*der betroffenen Athleten*in oder der betroffenen anderen Person des DMSB, der NADA, der WADA direkt in einem Disziplinarverfahren vor dem CAS verhandelt werden.

[NADA-Kommentar zu Artikel 12.1.3: In einigen Fällen können für ein erstinstanzliches Disziplinarverfahren auf internationaler oder nationaler Ebene, gefolgt von einer weiteren Instanz vor dem CAS erhebliche Gesamtkosten entstehen. Sind alle in Artikel 12.1.3 Absatz 2 genannten Parteien überzeugt, dass ihre Interessen in einer einzigen Instanz angemessen gewahrt werden, ist es nicht nötig, dass für den*die Athleten*in oder die Anti-Doping-Organisationen Kosten für zwei Instanzen anfallen. Eine Anti-Doping-Organisation, die an dem Disziplinarverfahren vor dem CAS als Partei oder Beobachter teilnehmen möchte, kann ihre Zustimmung zu einem Disziplinarverfahren unmittelbar vor dem CAS davon abhängig machen, dass ihr dieses Recht zugestanden wird.]

12.1.4

Vor dem Hintergrund, dass das Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren nicht gemäß Artikel 7.1.2 Absatz 2 auf die NADA übertragen worden ist, hat der DMSB die NADA unverzüglich über die Einleitung und das Ergebnis eines Disziplinarverfahrens oder über die Gründe, warum ein solches nicht eingeleitet oder eingestellt wurde, zu informieren. Auf Anfrage der NADA hat der DMSB über den aktuellen Stand des Disziplinarverfahrens Auskunft zu geben sowie der NADA für ihre Tätigkeit relevante Unterlagen zur Verfügung zu stellen. Die NADA hat das Recht, bei einer mündlichen Verhandlung zugegen zu sein. Die NADA ist rechtzeitig unaufgefordert über den Termin zu informieren.

12.2 Verfahrensgrundsätze

12.2.1

Das Disziplinarverfahren wird nach der Verfahrensordnung des zuständigen Schiedsgerichts nach §§ 1025 ff. ZPO oder dem für das zuständige Verbandsorgan des DMSB geltenden Regelwerk durchgeführt.

12.2.2

Es sind die Verfahrensgrundsätze des International Standard for Results Management/Standards für Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren zu beachten.

ARTIKEL 13

ERGEBNISMANAGEMENT-/DISZIPLINARVERFAHREN: RECHTSBEHELFE

[NADA-Kommentar zu Artikel 13: Ziel des WADC/NADC ist es, Anti-Doping-Angelegenheiten durch ein faires und transparentes Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren mit der Möglichkeit einer letztinstanzlichen Berufung zu klären. Die Veröffentlichungsverpflichtungen der Anti-Doping-Organisation regelt Artikel 14. Bestimmte Personen und Institutionen, darunter die WADA, haben das Recht solche Entscheidungen anzufechten. Zu beachten ist dabei, dass Athleten*innen oder deren Sportfachverbände, denen aus der Annullierung von Ergebnissen eines*r anderen Teilnehmers*in ein Vorteil entstehen könnte, keine zur Einlegung von Rechtsbehelfen befugten Personen und Institutionen sind.]

13.1 Anfechtbare Entscheidungen

Gegen Entscheidungen, die auf Grundlage des WADC/NADC oder auf Grundlage der Anti-Doping-Bestimmungen des DMSB ergehen, können Rechtsbehelfe gemäß den Bestimmungen der Artikel 13.2 bis 13.4 oder anderer Bestimmungen des WADC/NADC sowie der International Standards oder Standards eingelegt werden. Diese Entscheidungen bleiben während des Rechtsbehelfsverfahrens in Kraft, es sei denn, das zuständige Rechtsbehelfsorgan bestimmt etwas anderes.

13.1.1 Uneingeschränkter Prüfungsumfang.

Der Prüfungsumfang im Rechtsbehelfsverfahren umfasst alle für den Fall relevanten Tatsachen und ist ausdrücklich nicht beschränkt auf die Tatsachen oder den Prüfungsumfang des erstinstanzlichen Disziplinarorgans. Jede Partei mit Rechtsbehelfsbefugnis kann Beweise, rechtliche Begründungen und Ansprüche geltend machen, die im erstinstanzlichen Disziplinarverfahren nicht vorgebracht wurden, solange sie aus demselben Beschwerdegrund oder demselben allgemeinen Sachverhalt, der dem erstinstanzlichen Disziplinarverfahren zugrunde lag, hervorgehen.

[NADA-Kommentar zu Artikel 13.1.1: Die überarbeitete Formulierung ist nicht als wesentliche Änderung zum WADC/NADC 2015 gedacht, sondern dient vielmehr der Klarstellung.

Beispiel: Wurde einem*r Athleten*in in einem erstinstanzlichen Disziplinarverfahren lediglich Unzulässige Einflussnahme vorgeworfen, obwohl das Verhalten auch Tatbeteiligung darstellen kann, kann eine Partei im Rechtsmittelverfahren dem*der Athleten*in nun sowohl Unzulässige Einflussnahme als auch Tatbeteiligung zur Last legen.]

13.1.2

Der CAS ist nicht an die vorinstanzlichen Feststellungen gebunden.

Bei seiner Entscheidungsfindung ist der CAS nicht an die rechtlichen Erwägungen des Sportgerichts des DMSB, gegen dessen Entscheidung Rechtsbehelf eingelegt wurde, gebunden.

[Kommentar zu Artikel 13.1.2: Der CAS führt ein de novo-Verfahren durch. Vorangegangene Instanzen haben daher weder Auswirkungen auf Art und Umfang der Beweismittel noch haben sie Bedeutung für das Verfahren vor dem CAS.]

13.1.3

WADA nicht zur Ausschöpfung interner Rechtsmittel verpflichtet

Besitzt die WADA ein Rechtsbehelfsrecht gemäß Artikel 13 und hat keine Partei Rechtsbehelf gegen die Entscheidung des Disziplinarorgans eingelegt, kann die WADA gegen diese Entscheidung direkt beim CAS Rechtsbehelf einlegen, ohne andere in den Verfahrensvorschriften der Anti-Doping-Organisation vorgesehene Rechtsmittel ausschöpfen zu müssen.

[NADA-Kommentar zu Artikel 13.1.3: Wenn vor Abschluss des Disziplinarverfahrens eine Entscheidung ergeht und keine Partei ein internes Rechtsmittel einlegt hat, kann die WADA die verbleibenden Schritte des internen Verfahrens der NADA oder des DMSB überspringen und direkt Rechtsbehelf beim CAS einlegen.]

13.2

Rechtsbehelfe gegen Entscheidungen über Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen, Konsequenzen, Vorläufige Suspendierungen, die Umsetzung von Entscheidungen und Zuständigkeiten.

Gegen folgende Entscheidungen dürfen ausschließlich Rechtsbehelfe entsprechend den Vorgaben des Artikel 13.2 eingelegt werden:

- (a) Eine Entscheidung, dass ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen vorliegt, welche Konsequenzen ein solcher nach sich zieht oder nicht, oder dass kein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen vorliegt.
- (b) Eine Entscheidung, dass ein Verfahren wegen eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen aus verfahrensrechtlichen Gründen nicht fortgeführt werden kann (beispielsweise Verjährung).
- (c) Eine Entscheidung der WADA oder NADA, dass keine Ausnahme von der sechsmonatigen Zugehörigkeit des*der Athleten*in zum Testpool der NADA als Voraussetzung für die Teilnahme an Wettkämpfen gemäß Art. 5.7.1 erteilt wird.
- (d) Eine Entscheidung der WADA über die Zuständigkeit für die Durchführung des Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahrens gemäß Artikel 7.1 WADC.
- (e) Eine Entscheidung der NADA oder des DMSB, dass ein Von der Norm abweichendes Analyseergebnis oder ein Atypisches Analyseergebnis keinen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen darstellt, oder dass nach Ermittlungen im Einklang mit dem International Standard for Results Management/Standard für Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren kein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen vorliegt.
- (f) Eine Entscheidung über die Verhängung oder Aufhebung einer Vorläufigen Suspendierung, die auf Grund einer Vorläufigen Anhörung ergangen ist.
- (g) Die Nichteinhaltung der Voraussetzungen von Art. 7.4 WADC durch die NADA oder dem DMSB.
- (h) Eine Entscheidung, dass die NADA oder DMSB nicht zuständig ist, über einen vorgeworfenen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen oder dessen Konsequenzen zu entscheiden.
- (i) Eine Entscheidung, eine Konsequenz gemäß Artikel 10.7.1 auszusetzen oder nicht auszusetzen oder eine ausgesetzte Konsequenz wieder in Kraft zu setzen oder nicht wieder in Kraft zu setzen.
- (j) Die Nichteinhaltung der Artikel 7.1.4 WADC und 7.1.5 WADC.
- (k) Die Nichteinhaltung des Artikels 10.8.1.
- (l) Eine Entscheidung gemäß Artikel 10.14.3.
- (m) Eine Entscheidung der NADA oder des DMSB, die Entscheidung einer anderen Anti-Doping-Organisation nicht gemäß Artikel 15 umzusetzen.
- (n) Eine Entscheidung gemäß Artikel 27.3 WADC.

13.2.1

Rechtsbehelfe gegen Entscheidungen, die Internationale Spitzenathleten*innen oder Internationale Wettkampfveranstaltungen betreffen

In Fällen, die auf Grund einer Teilnahme an einer Internationalen Wettkampfveranstaltung entstehen, oder in Fällen, die Internationale Spitzenathleten*innen betreffen, können Rechtsbehelfe gegen Entscheidungen letztinstanzlich ausschließlich vor dem CAS eingelegt werden.

[NADA-Kommentar zu Artikel 13.2.1: Die Entscheidungen des CAS sind endgültig und verbindlich, mit Ausnahme einer Überprüfung, die nach dem Recht erforderlich ist, das auf die Aufhebung oder Vollstreckung von Schiedssprüchen Anwendung findet.]

13.2.2

Rechtsbehelfe gegen Entscheidungen, die andere Athleten*innen oder andere Personen betreffen

In Artikel 13.2.1 nicht anwendbar, können andere Athleten*innen oder andere Personen Rechtsbehelfe gegen Entscheidungen entsprechend der einschlägigen Schiedsvereinbarung bei einem Schiedsgericht im Sinne der §§ 1025 ff. ZPO einlegen. War ein Schiedsgericht im Sinne der §§ 1025 ZPO bereits erstinstanzliches Disziplinarorgan, kann ein Rechtsbehelf nur beim CAS eingelegt werden.

Das Rechtsbehelfsverfahren wird nach der Verfahrensordnung des zuständigen Schiedsgerichts im Sinne der §§ 1025 ff. ZPO durchgeführt.

Ungeachtet dessen sind die Verfahrensgrundsätze des International Standard for Results Management/Standard für Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren zu beachten.

13.2.3 Rechtsbehelfsbefugnis

13.2.3.1

Rechtsbehelfe im Zusammenhang mit Internationalen Spitzenathleten*innen oder Internationalen Wettkampfveranstaltungen

In Fällen des Artikels 13.2.1 sind folgende Parteien berechtigt, vor dem CAS Rechtsbehelf einzulegen:

- (a) der*die Athlet*in oder die andere Person, gegen den*die sich die Entscheidung richtet, gegen die der Rechtsbehelf eingelegt wird;
- (b) die andere Partei des Verfahrens, in dem die Entscheidung ergangen ist;
- (c) der jeweilige Internationale Sportfach-verband;
- (d) die NADA und falls abweichend die Nationale-Anti- Organisation des Landes, in dem der*die Athlet*in seinen*ihren Wohnsitz hat, dessen Staatsbürger*in er*sie ist oder in dem ihm*ihr eine Lizenz ausgestellt wurde;
- (e) das Internationale Olympische Komitee oder das Internationale Paralympische Komitee, wenn die Entscheidung Auswirkungen auf die Olympischen oder Paralympischen Spiele haben könnte, einschließlich Entscheidungen, die das Recht zur Teilnahme an Olympischen oder Paralympischen Spielen betreffen;
- (f) die WADA.

13.2.3.2

Rechtsbehelfe im Zusammenhang mit anderen Athleten*innen und anderen Personen

In Fällen des Artikels 13.2.2 sind folgende Parteien berechtigt, bei dem zuständigen Schiedsgericht im Sinne der §§ 1025 ff. ZPO als Rechtsmittelinstanz oder dem CAS Rechtsbehelf einzulegen:

- (a) der*die Athlet*in oder die andere Person, gegen den*sie sich die Entscheidung richtet, gegen die der Rechtsbehelf eingelegt wird;
- (b) die andere Partei des Verfahrens, in dem die Entscheidung ergangen ist;
- (c) der jeweilige internationale Sportfachverband;

- (d) die NADA und falls abweichend die Nationale Anti-Doping-Organisation des Landes, in dem der*die Athlet*in seinen*ihren Wohnsitz hat, dessen Staatsbürger*in er*sie ist oder in dem ihm*ihr eine Lizenz ausgestellt wurde;
- (e) das Internationale Olympische Komitee oder das Internationale Paralympische Komitee, wenn die Entscheidung Auswirkungen auf die Olympischen oder Paralympischen Spiele haben könnte, einschließlich Entscheidungen, die das Recht zur Teilnahme an Olympischen oder Paralympischen Spielen betreffen;
- (f) die WADA.

In den Fällen von Artikel 13.2.2 sind die WADA, das Internationale Olympische Komitee, das Internationale Paralympische Komitee, die NADA und die FIA und die FIM/FIME auch dazu berechtigt, Rechtsbehelfe vor dem CAS einzulegen.

Jede Partei, die einen Rechtsbehelf einlegt, hat Anspruch auf Unterstützung durch den CAS, um alle notwendigen Informationen von der für das Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren zuständigen Anti-Doping-Organisation zu erhalten; die Informationen sind zur Verfügung zu stellen, wenn der CAS dies anordnet.

13.2.3.3

Mitteilungspflicht

Alle Parteien eines Rechtsbehelfsverfahrens beim CAS stellen sicher, dass die WADA und alle anderen, zur Einlegung eines Rechtsbehelfs befugten Parteien rechtzeitig von der Möglichkeit, Rechtsbehelf einzulegen, in Kenntnis gesetzt wurden.

13.2.3.4

Rechtsbehelfsfrist für alle Parteien außer der WADA

Für alle Parteien außer der WADA gilt für das Einlegen eines Rechtsbehelfs die Frist, die in den anwendbaren Regeln der für das Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren zuständigen Anti-Doping-Organisation festgelegt ist.

13.2.3.5

Rechtsbehelfsfrist der WADA

Die Frist für das Einlegen eines Rechtsbehelfs der WADA beträgt, je nachdem, welches Ereignis später eintritt:

- (a) Einundzwanzig (21) Tage ab dem letzten Tag, an dem eine andere Partei zur Einlegung eines Rechtsbehelfs berechnete Partei einen Rechtsbehelf, hätte einlegen können, oder
- (b) Einundzwanzig (21) Tage, nachdem die WADA die vollständige Akte zu der Entscheidung erhalten hat.

13.2.3.6

Rechtsbehelf gegen die Verhängung einer vorläufigen Suspendierung

Ungeachtet sonstiger Bestimmungen des WADC/NADC kann ein Rechtsbehelf gegen die Verhängung einer Vorläufigen Suspendierung nur von dem*der Athleten*in oder der anderen Person eingelegt werden, gegen den*die die Vorläufige Suspendierung verhängt wurde.

[NADA-Kommentar zu Artikel 13.2.3: Unabhängig von den Regeln des CAS oder Artikel 13.2.3 beginnt die Rechtsbehelfsfrist einer Partei erst mit Zugang der Entscheidung. Somit kann die Rechtsbehelfsbefugnis einer Partei nicht ablaufen, wenn ihr die Entscheidung nicht zugegangen ist.]

13.2.4 Anschlussberufungen und andere nachfolgende Berufungen

Anschlussberufungen und andere nachfolgende Berufungen durch Beklagte in Fällen, die vor dem CAS verhandelt werden, sind ausdrücklich zulässig. Eine Anschlussberufung oder nachfolgende Berufung

muss spätestens mit der Berufungserwiderung der Partei, die gemäß Artikel 13 befugt ist, Rechtsbehelf einzulegen, erfolgen.

[NADA-Kommentar zu Artikel 13.2.4: Diese Bestimmung ist notwendig, weil die Vorschriften des CAS es einem*r Athleten*in seit 2011 nicht mehr erlauben, eine Anschlussberufung einzulegen, wenn eine Anti-Doping-Organisation eine Entscheidung anfechtet, nachdem die Frist des*der Athleten*in für das Einlegen eines Rechtsbehelfs abgelaufen ist. Diese Bestimmung ermöglicht allen Parteien ein vollumfängliches Disziplinarverfahren.]

13.3 Keine rechtzeitige Entscheidung des Disziplinarorgans

Versäumt ein Disziplinarorgan in einem Einzelfall, innerhalb einer angemessenen, von der WADA festgelegten Frist, eine Entscheidung darüber zu treffen, ob ein Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmungen begangen wurde, kann die WADA Rechtsbehelf unmittelbar beim CAS einlegen, so als ob das Sportgericht des DMSB entschieden hätte, dass kein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen vorliegt.

Stellt der CAS fest, dass ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen begangen wurde und dass die WADA angemessen gehandelt hat, als sie sich entschied, Rechtsbehelf beim CAS einzulegen, werden der WADA ihre durch das Rechtsbehelfsverfahren entstandenen Kosten sowie Anwaltshonorare von der NADA oder dem DMSB zurückerstattet.

[NADA-Kommentar zu Artikel 13.3: Aufgrund der unterschiedlichen Umstände jeder Untersuchung eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen und jedes Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahrens kann kein fester Zeitraum bestimmt werden, in dem eine Anti-Doping-Organisation eine Entscheidung zu treffen hat, bevor die WADA eingreifen kann, indem sie direkt Rechtsbehelf beim CAS einlegt. Bevor sie eine solche Maßnahme ergreift, tritt die WADA jedoch mit der Anti-Doping-Organisation in Verbindung und gibt dieser die Möglichkeit zu erklären, warum noch keine Entscheidung getroffen wurde.

Dieser Artikel hindert die FIA und FIM/FIME nicht daran, eigene Regeln aufzustellen, die ihnen erlauben, sich in Fällen für zuständig zu erklären, in denen das Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren des DMSB unangemessen verzögert wurde.]

13.4 Rechtsbehelfe bezüglich Medizinischer Ausnahmegenehmigungen

Entscheidungen über Medizinische Ausnahmegenehmigungen können wie folgt angefochten werden:

- (a) Gegen Entscheidungen der NADA über die Ablehnung einer Medizinischen Ausnahmegenehmigung können Athleten*innen auf nationaler Ebene Rechtsbehelf ausschließlich bei dem gemäß der einschlägigen Schiedsvereinbarung zuständigen Schiedsgericht im Sinne der §§ 1025 ff. ZPO einlegen.
- (b) Gegen Entscheidungen der FIA oder der FIM über eine Medizinische Ausnahmegenehmigung (oder einer Nationalen Anti-Doping-Organisation, die den Antrag auf Erteilung einer Medizinischen Ausnahmegenehmigung im Auftrag der FIA oder der FIM/FIME bearbeitet, die nicht von der WADA geprüft wurde oder die von der WADA geprüft, aber nicht aufgehoben wurde, können der*die Athlet*in und/oder die NADA Rechtsbehelf ausschließlich vor dem CAS einlegen.
- (c) Gegen Entscheidungen der WADA, eine Entscheidung über Medizinische Ausnahmegenehmigungen aufzuheben, können der*die Athlet*in, die NADA und/oder der FIA oder der FIM/FIME ausschließlich vor dem CAS Rechtsbehelf einlegen.
- (d) Wird nach der ordnungsgemäßen Übermittlung eines Antrages auf Erteilung/Anerkennung einer Medizinischen Ausnahmegenehmigung oder auf Überprüfung einer Entscheidung in Bezug auf Medizinische Ausnahmegenehmigungen nicht in einem angemessenen Zeitraum eine Entscheidung getroffen, gilt dies als Ablehnung des Antrages, so dass die entsprechenden Rechte auf Überprüfung/Rechtsbehelf wirksam werden.

13.5 Benachrichtigung über Entscheidungen im Rechtsbehelfsverfahren

Die Anti-Doping-Organisation, die Partei in einem Rechtsbehelfsverfahren ist, benachrichtigt den*die Athleten*in oder eine andere Person und die anderen Anti-Doping-Organisationen, die Rechtsbehelfe gemäß Artikel 13.2.3 hätten einlegen dürfen, gemäß Artikel 14.1 über die ergangene Entscheidung.

ARTIKEL 14 INFORMATION UND VERTRAULICHKEIT

14.1 Information anderer Anti-Doping-Organisationen

14.1.1.

Die NADA benachrichtigt die WADA und die FIA und die FIM/FIME über mögliche und tatsächliche Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen durch Athleten*innen oder andere Personen und die Ergebnisse des Ergebnismanagements-/Disziplinarverfahrens.

Die Benachrichtigung soll enthalten: Den Namen, die Nationalität, die Sportart und die Disziplin des*der Athleten*in sowie sein*ihr Leistungsniveau, Angaben dazu, ob es sich um eine Trainingskontrolle oder Wettkampfkontrolle handelte, das Datum der Probenahme, die vom Labor berichteten Analyseergebnisse und andere erforderliche Information gemäß dem International Standard for Testing and Investigations/Standard für Dopingkontrollen und Ermittlungen; oder bei anderen Verstößen gegen Anti-Doping-Bestimmungen als Artikel 2.1, die verletzte Bestimmung und die Grundlage für den zu Grunde gelegten Verstoß.

14.1.2

Entscheidungen über Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen oder den Verstoß gegen eine Sperre oder eine Vorläufige Suspendierung gemäß Artikel 10.5, 10.6, 10.7, 10.14.3 oder 13.5 oder Artikel 8.4 WADC müssen umfassend begründet sein, gegebenenfalls einschließlich einer Begründung dafür, weshalb nicht die höchstmögliche Sanktion verhängt wurde. Liegt die Entscheidung nicht auf Englisch oder Französisch vor, stellt die Anti-Doping-Organisation eine englische oder französische Zusammenfassung der Entscheidung einschließlich der Begründung zur Verfügung.

14.1.3

Eine Anti-Doping-Organisation, die das Recht hat, gegen eine gemäß Artikel 14.1.2 erhaltene Entscheidung einen Rechtsbehelf einzulegen, kann innerhalb von fünfzehn (15) Tagen ab Zugang eine Kopie aller Unterlagen zu der Entscheidung anfordern.

14.2 Meldung staatlicher Ermittlungsbehörden

Die NADA ist nach Ausübung pflichtgemäßen Ermessens befugt, soweit ein Verstoß gegen das Gesetz gegen Doping im Sport (Anti-Doping-Gesetz (AntiDopG), das Strafgesetzbuch (StGB) oder das Arzneimittelgesetz (AMG), Betäubungsmittelgesetz (BtMG) bzw. Neue-psychoaktive-Stoffe-Gesetz (NpSG) aufgrund des Vorliegens eines von der Norm abweichenden Analyseergebnisses oder eines anderen möglichen Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen nicht auszuschließen ist, unverzüglich und noch vor der Mitteilung gemäß Artikel 7 den Namen des*der betroffenen Athleten*in oder der anderen Person, seinen*ihren gewöhnlichen Aufenthaltsort und die Substanz, die zu dem von der Norm abweichenden Analyseergebnis geführt hat oder die Art des anderen möglichen Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen sowie weitere relevante Informationen der zuständigen Staatsanwaltschaft, dem Bundeskriminalamt und anderen zuständigen Ermittlungsbehörden zu melden.

Ungeachtet dessen hat die NADA die Verpflichtung, aufgrund von Hinweisen von Athleten*innen, Athleten*innenbetreuern*innen oder anderen Personen begründetem Verdacht auf einen Verstoß gegen das AntiDopG, das StGB oder das AMG, BtMG oder das NpSG, gegen die jeweilige Person Anzeige zu erstatten.

14.3 Information der Öffentlichkeit

14.3.1

Nachdem der*die Athlet*in oder die andere Person gemäß des International Standard for Results Management/Standard für Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren sowie die FIA und die FIM/FIME und die WADA benachrichtigt wurden, darf die NADA die Identität eines*r Athleten*in oder einer anderen Person, dem*der von einer Anti-Doping-Organisation vorgeworfen wird, gegen Anti-Doping-Bestimmungen verstoßen zu haben, die Verbotene Substanz oder die Verbotene Methode und die Art des Verstoßes und eine Vorläufige Suspendierung des*der Athleten*in oder der anderen Person veröffentlichen.

14.3.2

Spätestens zwanzig (20) Tage nach der Entscheidung des Sportgericht des DMSB oder einer Rechtsbehelfsinstanz gemäß Artikel 13.2.1 oder 13.2.2, oder wenn auf einen solchen Rechtsbehelf oder auf die Durchführung eines Disziplinarverfahrens verzichtet wurde oder gegen die Behauptung eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen nicht auf andere Weise rechtzeitig Widerspruch eingelegt wurde oder die Angelegenheit gemäß Artikel 10.8 beendet wurde oder eine neue Sperre oder Verwarnung gemäß Artikel 10.14.3 verhängt wurde, muss die NADA die Entscheidung veröffentlichen und dabei grundsätzlich Angaben zur Sportart, zur verletzten Anti-Doping-Bestimmung, zum Namen des*der Athleten*in oder der anderen Person, der*die den Verstoß begangen hat, zur Verbotenen Substanz oder zur Verbotenen Methode sowie (falls zutreffend) zu den Konsequenzen machen.

[NADA-Kommentar zu Artikel 14.3.2: Soweit die Veröffentlichung gemäß Artikel 14.3.2 gegen geltendes, nationales (Datenschutz-) Recht verstoßen würde, wird die NADA, wenn sie auf die Veröffentlichung ganz oder teilweise verzichtet, nicht wegen Non-Compliance belangt, wie in Artikel 4.1 des International Standard for the Protection of Privacy and Personal Information festgelegt ist.]

14.3.3

Nachdem das Sportgericht des DMSB gemäß Artikel 12 oder die Rechtsbehelfsinstanz gemäß Artikel 13.2.1 oder 13.2.2 einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen festgestellt hat oder auf den Rechtsbehelf verzichtet wurde, oder wenn gegen die Behauptung eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen nicht anderweitig rechtzeitig widersprochen wurde, oder wenn die Angelegenheit gemäß Artikel 10.8 beendet wurde, darf sich die NADA zum Verfahren öffentlich äußern.

14.3.4

Wenn nach einem Disziplinarverfahren oder Rechtsbehelfsverfahren festgestellt wird, dass ein*e Athlet*in oder eine andere Person nicht gegen Anti-Doping-Bestimmungen verstoßen hat, darf der Umstand, dass die Entscheidung angefochten wurde veröffentlicht werden. Die Entscheidung und die ihr zugrundeliegenden Tatsachen dürfen jedoch nur mit Zustimmung des*der Athleten*in oder einer anderen Person, der*die von der Entscheidung betroffen ist, veröffentlicht werden. Die NADA unternimmt angemessene Anstrengungen, um diese Zustimmung zu erhalten und veröffentlicht die Entscheidung nach Erhalt der Zustimmung entweder ganz oder in einer von dem*der Athleten*in oder einer anderen Person gebilligten, gekürzten Form.

14.3.5

Unbeschadet der Artikel 14.3.1 und 14.3.3, darf eine Anti-Doping-Organisation oder ein von der WADA akkreditiertes Labor oder eine*r ihrer Offiziellen öffentlich nicht zu Einzelheiten eines laufenden Verfahrens (mit Ausnahme von allgemeinen Beschreibungen verfahrenstechnischer, rechtlicher und wissenschaftlicher Natur) Stellung nehmen, es sei denn, dies geschieht in Reaktion auf öffentliche Stellungnahmen oder auf der Grundlage von Informationen des*der Athleten*in, einer anderen Person oder ihres Umfelds oder anderer Vertreter*innen.

14.3.6

Die nach Artikel 14.3.2 an sich verpflichtende Veröffentlichung ist nicht zwingend, wenn der*die Athlet*in oder eine andere Person, der*die einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen begangen hat, ein*e Minderjährige*r, eine Schutzwürdige Person oder ein*e Freizeitsportler*in ist. In Fällen, in denen ein*e Minderjährige*r, eine Schutzwürdige Person oder ein*e Freizeitsportler*in betroffen ist, erfolgt die optionale Veröffentlichung unter Berücksichtigung des Einzelfalls und liegt im Ermessen des zuständigen Sportgerichts des DMSB.

14.4 Jahresbericht

Die NADA Veröffentlicht mindestens einmal jährlich einen statistischen Bericht über ihre Dopingkontrollmaßnahmen sowie deren Ergebnisse und übermittelt diesen an die WADA.

14.5 Datenschutz

Die NADA darf Personenbezogene Daten von Athleten*innen und von anderen am Dopingkontrollverfahren beteiligten Personen erheben, verarbeiten oder nutzen, soweit dies zur Planung, Koordinierung, Durchführung, Auswertung und Nachbearbeitung von Dopingkontrollen und Zwecke einer effektiven Anti-Doping-Arbeit erforderlich ist.

Die NADA behandelt diese Daten vertraulich und stellt sicher, dass sie beim Umgang mit diesen Daten in Übereinstimmung mit geltendem nationalen und internationalen Datenschutzrecht sowie dem Standard für Datenschutz handelt. Die Daten sind zu vernichten, sobald sie für diese Zwecke nicht mehr benötigt werden.

ARTIKEL 15 UMSETZUNG VON ENTSCHEIDUNGEN

15.1

Automatische Bindungswirkung von Entscheidungen der Unterzeichner*innen/Anti-Doping-Organisationen

15.1.1

Die Entscheidung eines*r Unterzeichners*in/Anti-Doping-Organisation, einer Rechtsbehelfsinstanz (Artikel 13.2.2) oder des CAS über einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen ist, nachdem die Verfahrensparteien benachrichtigt wurden, automatisch für die NADA, jede*n Unterzeichner*in und Nationalen Sportfachverband und in jeder Sportart mit folgenden Wirkungen bindend:

15.1.1.1

Die Entscheidung einer der vorgenannten Institutionen, eine Vorläufige Suspendierung zu verhängen (nachdem eine Vorläufige Anhörung stattfand oder nachdem der*die Athlet*in oder die andere Person die Vorläufige Suspendierung akzeptiert oder auf das Angebot einer Vorläufigen Anhörung verzichtet hat), verbietet dem*der Athleten*in oder einer anderen Person automatisch, während der Vorläufigen Suspendierung an allen Sportarten im Zuständigkeitsbereich jedes*r Unterzeichners*in und DMSB teilzunehmen (wie in Artikel 10.14.1 beschrieben).

15.1.1.2

Die Entscheidung einer der vorgenannten Institutionen, eine Sperre zu verhängen (nachdem ein Disziplinarverfahren stattfand oder darauf verzichtet wurde), verbietet dem*der Athleten*in oder der anderen Person automatisch, während der Sperre an allen Sportarten im Zuständigkeitsbereich jedes*r Unterzeichners*in und DMSB teilzunehmen (wie in Artikel 10.14.1 beschrieben).

15.1.1.3

Die Entscheidung einer der vorgenannten Institutionen, einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen anzuerkennen, ist für alle Unterzeichner*innen und DMSB automatisch bindend.

15.1.1.4

Die Entscheidung einer der vorgenannten Institutionen, Ergebnisse für einen bestimmten Zeitraum gemäß Artikel 10.10 zu annullieren, annulliert automatisch alle in diesem Zeitraum im Zuständigkeitsbereich jedes*r Unterzeichners*in und DMSB erzielten Ergebnisse.

15.1.2

Jede*r Unterzeichner*in und Nationale Sportfachverband ist verpflichtet, ohne dass es hierzu weiterer Maßnahmen bedarf, eine Entscheidung und ihre Rechtsfolgen gemäß Artikel 15.1.1 ab dem Zeitpunkt anzuerkennen und umzusetzen, an dem der*die Unterzeichner*in oder Nationale Sportfachverband tatsächlich über die Entscheidung in Kenntnis gesetzt oder an dem die Entscheidung von der WADA in ADAMS eingetragen wird, je nachdem, was früher eintritt.

15.1.3

Die Entscheidung einer Anti-Doping-Organisation, einer Rechtsbehelfsinstanz oder des CAS, Konsequenzen auszusetzen oder aufzuheben, ist für jede*n Unterzeichner*in und DMSB, ohne dass es hierzu weiterer Maßnahmen bedarf, ab dem Zeitpunkt bindend, an dem der*die Unterzeichner*in oder Nationale Sportfachverband tatsächlich über die Entscheidung in Kenntnis gesetzt oder an dem die Entscheidung in ADAMS eingetragen wird, je nachdem, was früher eintritt.

15.1.4

Unbeschadet der Bestimmungen des Artikels 15.1.1 ist jedoch eine von einem*r Veranstalter*in großer Sportwettkämpfe während einer Wettkampfveranstaltung in einem beschleunigten Verfahren getroffene Entscheidung über einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen für andere Unterzeichner*innen oder DMSB nicht bindend, es sei denn, die Regeln des*r Veranstalters*in großer Sportwettkämpfe geben dem*der Athleten*in oder der anderen Person das Recht, die Entscheidung in einem nicht-beschleunigten Verfahren anzufechten.

[NADA-Kommentar zu Artikel 15.1: Kann der*die Athlet*in oder die andere Person nach den Regeln des*der Veranstalters*in großer Sportwettkämpfe beispielsweise zwischen einem beschleunigten und einem regulären Rechtsbehelfsverfahren beim CAS wählen, ist die endgültige Entscheidung des*der Veranstalters*in großer Sportwettkämpfe für die anderen Unterzeichner*innen und Nationalen Sportfachverbände bindend, unabhängig davon, ob der*die Athlet*in oder die andere Person das beschleunigte Verfahren wählt.]

15.2

Umsetzung anderer Entscheidungen durch Anti-Doping-Organisationen

Die Unterzeichner*innen und Nationalen Sportfachverbände können entscheiden, andere Entscheidungen von Anti-Doping-Organisationen umzusetzen, die nicht in Artikel 15.1.1 beschrieben sind, beispielsweise eine Vorläufige Suspendierung vor einer Vorläufigen Anhörung oder Anerkennung durch den*die Athleten*in oder die andere Person.

[NADA-Kommentar zu Artikel 15.1 und 15.2: Entscheidungen von Anti-Doping-Organisationen gemäß Artikel 15.1 werden von anderen Unterzeichnern*innen und Nationalen Sportfachverbänden automatisch umgesetzt, ohne dass die Unterzeichner*innen und Nationalen Sportfachverbände eine Entscheidung treffen oder weitere Maßnahmen ergreifen müssen. Wenn eine Nationale Anti-Doping-Organisation beispielsweise entscheidet, eine*n Athleten*in vorläufig zu suspendieren, ist diese Entscheidung automatisch auch für den Bereich eines internationalen Sportfachverbands wirksam. Zur Klarstellung: Die „Entscheidung“ ist diejenige der Nationalen Anti-Doping-Organisation. Der internationale Sportfachverband muss keine separate Entscheidung treffen. Somit kann der*die Athlet*in nur gegenüber der Nationalen Anti-Doping-Organisation geltend machen, dass die Vorläufige Suspendierung zu Unrecht verhängt wurde. Die Umsetzung der Entscheidungen von Anti-Doping-Organisationen gemäß Artikel 15.2 liegt im Ermessen jedes*r Unterzeichners*in und Nationalen Sportfachverbands. Die Umsetzung einer Entscheidung gemäß Artikel 15.1 oder Artikel 15.2 durch eine*n Unterzeichner*in oder Nationalen Sportfachverband kann nicht getrennt von der ihr zugrundeliegenden Entscheidung angefochten werden. In welchem Umfang die Entscheidungen anderer Anti-Doping-Organisationen zu Medizinischen Ausnahmegenehmigungen anerkannt werden, ist in Artikel 4.4 und im International Standard for Therapeutic Use Exemptions/Standard für Medizinische Ausnahmegenehmigungen geregelt.]

15.3

Umsetzung von Entscheidungen eines*r Nicht-Unterzeichners*in

Eine Anti-Doping-Entscheidung einer Institution, die den WADC/NADC nicht unterzeichnet hat, wird von einem*r Unterzeichner*in oder Nationalen Sportfachverband umgesetzt, wenn der*die Unterzeichner*in oder Nationale Sportfachverband der Ansicht ist, dass die Entscheidung in der Zuständigkeit dieser Institution liegt und die Regeln der Institution ansonsten mit dem WADC/NADC übereinstimmen.

[NADA-Kommentar zu Artikel 15.3: Wenn die Entscheidung einer Institution, die den WADC/NADC nicht angenommen hat, in einigen Punkten dem WADC/NADC entspricht und in anderen Punkten nicht, sollten die Unterzeichner*innen und Nationalen Sportfachverbände versuchen, die Entscheidung in

Einklang mit den Grundsätzen des WADC/NADC anzuwenden. Wenn ein*e Nicht-Unterzeichner*in in einem Verfahren, das dem WADC/NADC entspricht, beispielsweise festgestellt hat, dass ein*e Athlet*in gegen Anti-Doping-Bestimmungen verstoßen hat, weil sich Verbotene Substanzen im Körper des*der Athleten*in befanden, aber die verhängte Sperre kürzer ist als der im WADC/NADC festgelegte Zeitraum, dann sollten alle Unterzeichner*innen und Nationalen Sportfachverbände anerkennen, dass ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen vorliegt und die für den*die Athleten*in zuständige Nationale Anti-Doping-Organisation sollte ein eigenes Disziplinarverfahren durchführen um festzustellen, ob die vom WADC/NADC verlangte längere Sperre verhängt werden sollte. Die Umsetzung einer Entscheidung gemäß Artikel 15.3 durch eine*n Unterzeichner*in oder Nationalen Sportfachverband oder seine Entscheidung, die Entscheidung nicht umzusetzen, kann gemäß Artikel 13 angefochten werden.]

ARTIKEL 16

DOPINGKONTROLLVERFAHREN BEI TIEREN IN SPORTLICHEN WETTKÄMPFEN

16.1

Bei jeder Sportart, in der Tiere an Wettkämpfen teilnehmen, legt der Internationale Sportfachverband dieser Sportart für die Tiere, die an der jeweiligen Sportart beteiligt sind, Anti-Doping-Bestimmungen fest und setzt diese um. Die Anti-Doping-Bestimmungen beinhalten eine Liste Verbotener Substanzen, ein geeignetes Dopingkontrollverfahren und eine Liste anerkannter Labore für die Analyse von Proben.

16.2

Hinsichtlich der Feststellung von Verstößen gegen Anti-Doping-Bestimmungen, des Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahrens, fairer Disziplinarverfahren, der Konsequenzen und der Rechtsbehelfsverfahren bei Tieren im Sport legt der Internationale Sportfachverband dieser Sportart für die Tiere, die an der Sportart beteiligt sind, Regeln fest und setzt sie um, die im Allgemeinen mit den Artikeln 1, 2, 3, 9, 10, 11, 13 und 17 des WADC/NADC übereinstimmen.

16.3

Es bleibt der NADA unbenommen, ein geeignetes Dopingkontrollverfahren für Tiere, die an sportlichen Wettkämpfen teilnehmen, einzurichten.

ARTIKEL 17 VERJÄHRUNG

Gegen eine*n Athleten*in oder eine andere Person kann nur dann ein Verfahren auf Grund eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen eingeleitet werden, wenn er*sie innerhalb von zehn (10) Jahren ab dem Zeitpunkt des möglichen Verstoßes gemäß Artikel 7 über den Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen benachrichtigt wurde oder eine Benachrichtigung ernsthaft versucht wurde.

ARTIKEL 18 DOPINGPRÄVENTION

18.1 Grundsätze und Zuständigkeiten

Dopingpräventionsprogramme sind entscheidend, um harmonisierte, koordinierte und wirksame Anti-Doping-Programme auf internationaler und nationaler Ebene sicherzustellen. Sie sollen helfen, den Sportsgeist zu bewahren sowie die Gesundheit und das Recht der Athleten*innen auf gleiche Wettbewerbsbedingungen zu schützen.

Dopingpräventionsprogramme sollen Bewusstsein schaffen, zielgerichtete Informationen liefern und die Entscheidungsfähigkeit entwickeln, um absichtliche und unabsichtliche Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen und andere Verletzungen des WADC/NADC zu vermeiden.

In Deutschland liegt die Zuständigkeit für die Planung, Koordinierung und Umsetzung der Dopingpräventionsprogramme bei der NADA. Die NADA setzt die Anforderungen des International Standard for Education/ Standard für Dopingprävention um, überwacht die Umsetzung u.a. im DMSB, fordert und fördert Dopingprävention auf Bundes- und Länderebene und evaluiert das Dopingpräventionsprogramm regelmäßig.

18.2 Dopingpräventionsprogramm und -plan der NADA

Die NADA entwickelt einen Dopingpräventionsplan nach Maßgabe des International Standard for Education/Standard für Dopingprävention. Die Einstufung von Zielgruppen oder die Priorisierung von Präventionsaktivitäten erfolgt nach den Vorgaben des Dopingpräventionsplans der NADA.

Das Dopingpräventionsprogramm der NADA umfasst unter anderem die folgenden Elemente aus den Bereichen Bewusstseinsbildung, Information, Wertevermittlung und Aufklärung:

- Die Grundsätze und Werte des sauberen und fairen Sports;
- die Rechte und Pflichten von Athleten*innen, Athleten*innenbetreuern*innen und anderen Personen gemäß WADC/NADC;
- das Strict-Liability-Prinzip;
- die Folgen von Doping, darunter Sanktionen sowie gesundheitliche, soziale und wirtschaftliche Folgen;
- die Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen;
- die Verbotenen Substanzen und die Verbotenen Methoden gemäß Verbotsliste;
- der Umgang mit den Risiken von Nahrungsergänzungsmitteln;
- der Medikamentengebrauch und die Medizinischen Ausnahmegenehmigungen;
- das Dopingkontrollverfahren, einschließlich Urin- und Blutkontrollen sowie dem Biologischen Athletenpass;
- die Anforderungen an die Testpoolzugehörigkeit, einschließlich Meldepflichten und Nutzung von ADAMS;
- die (öffentliche) Äußerung jeglicher Ablehnung von Doping.

[NADA-Kommentar zu Artikel 18.2: Sämtliche Präventionsinhalte, Pläne und Anweisungen finden sich in der NADA-Präventionspräsenz unter www.gemeinsam-gegen-doping.de.]

18.3

Der DMSB bestellt eine*n Anti-Doping-Beauftragte*n und meldet diesen der NADA. Der*die Anti-Doping-Beauftragte ist Ansprechpartner*in unter anderem für Athleten*innen und die NADA.

18.4 Koordinierung und Zusammenarbeit

Auf nationaler Ebene wird das Dopingpräventionsprogramm der NADA in Zusammenarbeit mit den Nationalen Sportfachverbänden, dem Nationalen Olympischen Komitee und dem Nationalen Paralympischen Komitee sowie den zuständigen Landes- und Bundesbehörden umgesetzt. Dies sorgt für eine maximale Reichweite der Dopingpräventionsprogramme in allen Sportarten und bei allen Athleten*innen und Athleten*innenbetreuern*innen.

ARTIKEL 19

AUFGABEN UND ZUSTÄNDIGKEITEN DER NADA UND DER NATIONALEN SPORTFACHVERBÄNDE

19.1

Die NADA ist in ihren operativen Entscheidungen und Tätigkeiten unabhängig. Dies umfasst, ohne Einschränkung, die Verabschiedung und Durchsetzung von Regeln zu Interessenkonflikten, die es ihren Vorstandsmitgliedern und leitenden Angestellten verbieten, am Management oder den operativen Geschäften von internationalen Sportfachverbänden, Nationalen Sportfachverbänden,

Veranstalter*innen großer Sportwettkämpfe, des Nationalen Olympischen Komitees oder des Nationalen Paralympischen Komitees oder einer für Sport und Anti-Doping-Arbeit zuständigen staatlichen Stelle mitzuwirken.

[NADA-Kommentar zu Artikel 19.1: Der NADA ist es aber beispielsweise nicht verboten, als Beauftragte*r Dritte*r für eine*n Veranstalter*in großer Sportwettkämpfe oder eine andere Anti-Doping-Organisation tätig zu werden.]

19.2

Die NADA setzt den WADC und die International Standards in entsprechende Anti-Doping-Bestimmungen – den NADC und die Standards – um. Der DMSB sowie das Nationale Olympische Komitee und das Nationale Paralympische Komitee etablieren Anti-Doping-Bestimmungen nach der Maßgabe der NADA.

19.3

Die NADA arbeitet mit anderen zuständigen nationalen Institutionen und Behörden sowie anderen Anti-Doping-Organisationen zusammen.

19.4

Der DMSB und das Nationale Olympische Komitee und das Nationale Paralympische Komitee unterstützen die Organisation und Durchführung von Dopingkontrollmaßnahmen der NADA.

19.5

Die NADA fördert die Anti-Doping-Forschung.

19.6

Die NADA oder der DMSB verfolgen alle möglichen Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen in ihrem/seinem Zuständigkeitsbereich und ermitteln dabei auch, ob Athleten*innenbetreuer*innen oder andere Personen in den jeweiligen Dopingfall verwickelt sind und gewährleisten die Durchsetzung von entsprechenden Konsequenzen.

19.7

Die NADA setzt die Dopingprävention gemäß den Anforderungen des International Standards for Education/Standard für Dopingprävention in Deutschland federführend um.

19.8

Vorbehaltlich anwendbaren Rechts verpflichten die NADA und der DMSB alle ihre haupt- und ehrenamtlichen Mitarbeiter*innen (einschließlich von Beauftragten Dritten) zur Einhaltung des WADC, der International Standards sowie des NADC und der Standards in der jeweils gültigen Fassung.

19.9

Vorbehaltlich anwendbaren Rechts stellen die NADA und der DMSB bewusst keine Person ein, die innerhalb der vorhergehenden sechs (6) Jahre ein Verhalten gezeigt hat, das einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen dargestellt hätte, hätte für diese Person der WADC/NADC gegolten.

19.10

Die NADA oder der DMSB überprüfen in ihren/seinen Zuständigkeitsbereich fallende Athleten*innenbetreuer*innen, wenn eine von ihnen betreute Schutzwürdige Person gegen Anti-Doping-Bestimmungen verstoßen hat, oder wenn Athleten*innenbetreuer*innen mehr als eine*n Athleten*in betreut haben, bei denen ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen festgestellt wurde.

19.11

Die NADA arbeitet mit der WADA bei Untersuchungen der WADA gemäß Artikel 20.7.14 WADC umfassend zusammen.

19.12

Die NADA beachtet die Operative Unabhängigkeit der Labore gemäß dem International Standard for Laboratories.

19.13

Die NADA erarbeitet Richtlinien zur Umsetzung von Artikel 2.11.

19.14

Die NADA ergreift geeignete Maßnahmen, um eine Non-Compliance mit dem WADC und den International Standards sowie dem NADC und den Standards (a) durch Unterzeichner*innen in Einklang mit Artikel 24.1 WADC und (b) durch andere die Vereinbarung zur Organisation und Durchführung von Dopingkontrollen und/oder der Durchführung des Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahrens mit der NADA zur Einhaltung des NADC verpflichtete Nationale Sportfachverbände zu verhindern.

19.15

Die NADA und der DMSB wirken darauf hin, dass Berufsverbände und berufsständische Vereinigungen, die für Personen, die als Athleten*innenbetreuer*in im Sinne des WADC/NADC gelten, aber nicht an den WADC/NADC gebunden sind, zuständig sind, Regeln etablieren, die ein Verhalten verbieten, dass bei Athleten*innenbetreuer*innen, die an den WADC/NADC gebunden sind, als Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen betrachtet würde.

ARTIKEL 20 AUSLEGUNG DES WADC/NADC

20.1

Die offizielle Fassung des WADC wird von der WADA erstellt und in englischer und französischer Sprache herausgegeben. Bei Unstimmigkeiten zwischen der englischen und französischen Fassung ist die englische Fassung maßgebend. Darüber hinaus ist bei Unstimmigkeiten zwischen dem NADC und dem WADC der WADC maßgebend.

20.2

Die Kommentare zu einzelnen Bestimmungen des WADC/NADC dienen seiner Auslegung. Soweit einzelne Kommentare des WADC nicht im NADC enthalten sind, gelten sie entsprechend. Darüber hinaus sind bei Unstimmigkeiten zwischen den Kommentaren im NADC und den Kommentaren im WADC die Kommentare im WADC maßgebend.

20.3

Der WADC/NADC ist als unabhängiger und eigenständiger Text und nicht mit Verweis auf bestehendes Recht oder Statuten der Unterzeichner*innen oder Nationaler Sportfachverbände oder Regierungen auszulegen.

20.4

Die Überschriften der verschiedenen Abschnitte und Artikel des WADC/NADC dienen lediglich der Übersichtlichkeit. Sie gelten nicht als wesentlicher Bestandteil des WADC/NADC und berühren in keiner Weise den Wortlaut der Bestimmungen, auf die sie Bezug nehmen.

20.5

Wird im WADC/NADC oder in einem International Standard/Standard das Wort „Tage“ verwendet, bedeutet dies Kalendertage, soweit nicht anders angegeben.

20.6

Der WADC/NADC findet keine rückwirkende Anwendung auf Angelegenheiten, die vor dem Tag anhängig waren, an dem der WADC/NADC durch eine*n Unterzeichner*in anerkannt und in seinen Regeln umgesetzt wurde. Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen vor Anerkennung des WADC/NADC gelten jedoch zum Zweck der Strafbemessung nach Artikel 10 für Verstöße nach Anerkennung des WADC/NADC als „Erstverstöße“ oder „Zweitverstöße“.

20.7

Die Zielsetzung, der Geltungsbereich und die Organisation des Welt-Anti-Doping-Programms und des WADC/NADC und die Begriffsbestimmungen in Anhang 1 des WADC/NADC gelten als wesentliche Bestandteile des WADC/NADC.

ARTIKEL 21 SCHLUSSBESTIMMUNGEN

21.1

Diese Anti-Doping-Bestimmungen basieren auf dem NADC21 und treten am 02.08.2021 in Kraft. Der NADC tritt am 01.01.2021 in Kraft. Er setzt den WADC der WADA (Fassung 2021) für den Zuständigkeitsbereich der NADA um und ersetzt den bis zum 31. Dezember 2020 geltenden NADC 2015.

21.2

Bei Unstimmigkeiten zwischen dem NADC und dem verbandsinternen Anti-Doping-Regelwerk ist der NADC maßgeblich.

21.3 Rückwirkung und Anwendbarkeit

21.3.1

Für ein Verfahren wegen eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen, das am 1. Januar 2021 anhängig ist, und für ein Verfahren, das ab 1. Januar 2021 eröffnet wird und einen möglichen Verstoß behandelt, der zuvor begangen wurde, gelten die materiell-rechtlichen Anti-Doping-Bestimmungen, die zu dem Zeitpunkt wirksam waren, zu dem der Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen begangen wurde und nicht die im WADC/NADC 2021 festgelegten materiell-rechtlichen Anti-Doping-Bestimmungen, sofern im Disziplinarverfahren nicht festgelegt wird, dass auf dieses der Lex-Mitior-Grundsatz anzuwenden ist. Zu diesem Zwecke sind die Zeiträume, in denen frühere Verstöße als

Mehrfachverstöße gemäß Artikel 10.9.4 gewertet werden können, und die Verjährungsfrist gemäß Artikel 17 prozessuale Verfahrensregeln und keine materiellen Bestimmungen und sollten wie alle übrigen prozessualen Verfahrensregeln in diesen Anti-Doping-Bestimmungen rückwirkend angewendet werden (wobei Artikel 17 nur rückwirkend angewendet wird, wenn die Verjährungsfrist am 1. Januar 2021 noch nicht abgelaufen ist).

21.3.2

In Fällen, bei denen ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen vor dem 1. Januar 2021 rechtskräftig festgestellt wurde, der*die Athlet*in oder die andere Person jedoch nach diesem Tag weiterhin eine Sperre verbüßt, kann der*die Athlet*in oder die andere Person bei der Anti-Doping-Organisation, die für das Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren dieses Verstoßes zuständig war, eine Herabsetzung der Sperre unter Berücksichtigung des WADC/NADC 2021 beantragen. Dieser Antrag muss vor Ablauf der Sperre gestellt werden. Gegen die Entscheidung der Anti-Doping-Organisation können gemäß Artikel 13.2 Rechtsbehelfe eingelegt werden.

Der WADC/NADC 2021 findet keine Anwendung auf Fälle, in denen ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen bereits endgültig festgestellt wurde und die Sperre bereits abgelaufen ist.

21.3.3

Meldepflicht- und Kontrollversäumnisse, die vor dem 1. Januar 2021 begangen wurden, bleiben gemäß dem International Standard for Results Management/Standard für Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren bis zu ihrem Ablauf nach zwölf (12) Monaten bestehen.

21.3.4

Zum Zwecke der Berechnung der Sperre für einen zweiten Verstoß gemäß Artikel 10.9.1 wird in Fällen, in denen die Sanktion für den Erstverstoß auf Bestimmungen beruht, die vor dem 1. Januar 2021 galten, die Sperre für einen Erstverstoß zugrunde gelegt, die verhängt worden wäre, hätten der WADC/ NADC 2021 bereits gegolten.

21.3.5 Änderungen der Verbotsliste

Änderungen der Verbotsliste und der Technischen Dokumente bezüglich Substanzen oder Methoden der Verbotsliste gelten nicht rückwirkend, es sei denn, darin wird konkret etwas anderes bestimmt. Eine Ausnahme besteht jedoch, wenn eine Verbotene Substanz oder eine Verbotene Methode von der Verbotsliste gestrichen wurde. In dem Fall kann ein*e Athlet*in oder eine andere Person, der*die noch wegen der zuvor Verbotenen Substanz oder Verbotenen Methode gesperrt ist, bei der Anti-Doping-Organisation, die für das Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren dieses Verstoßes zuständig war, eine Herabsetzung der Sperre aufgrund der Streichung der Substanz oder Methode von der Verbotsliste beantragen.

ANHANG 1 BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

[Kommentar zu den Begriffsbestimmungen: Die Begriffsbestimmungen umfassen auch die Plural- und Besitzformen der Begriffe.]

ADAMS

Das „Anti-Doping Administration and Management System“ ist ein webbasiertes Datenmanagementsystem für Dateneingabe, Datenspeicherung, Datenaustausch und Berichterstattung, das die WADA und sonstige Berechtigte bei ihren Anti-Doping-Maßnahmen unter Einhaltung des Datenschutzrechts unterstützen soll

Annullierung

Siehe: Konsequenzen

Anti-Doping-Maßnahmen

Dopingprävention und Anti-Doping-Informationen, Dopingkontrollplanung, Etablierung eines Testpoolsystems (inklusive eines Registered Testing Pool), Verwaltung des Biologischen Athletenpasses, Durchführung von Dopingkontrollen, Organisation der Probenanalyse, Ermittlungsarbeit (Intelligence & Investigations), Bearbeitung von Anträgen bezüglich Medizinischer Ausnahmegenehmigungen, Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren, Überwachung und Durchsetzung der Einhaltung von auferlegten Konsequenzen und aller anderen Maßnahmen im Zusammenhang mit der Anti-Doping-Arbeit, die von einer Anti-Doping-Organisation oder einem Nationalen Sportfachverband in ihrem/seinem Auftrag gemäß dem WADC/NADC und/oder den International Standards/Standards ausgeführt werden müssen.

Anti-Doping-Organisation

WADA oder ein*e Unterzeichner*in, der für die Annahme von Regeln zur Einleitung, Umsetzung oder Durchführung des Dopingkontrollverfahrens zuständig ist. Dazu zählen insbesondere das Internationale Olympische Komitee, das Internationale Paralympische Komitee sowie Veranstalter*innen großer Sportwettkämpfe, die bei ihren Wettkampfveranstaltungen Dopingkontrollen durchführen, internationale Sportfachverbände, der DMSB und Nationale Anti-Doping-Organisationen.

Athlet*in

Eine Person, die auf internationaler Ebene (von den internationalen Sportfachverbänden festgelegt) oder nationaler Ebene (von den Nationalen Anti-Doping-Organisationen festgelegt) an Sportveranstaltungen teilnimmt. Eine Anti-Doping-Organisation kann die Anti-Doping-Bestimmungen nach eigenem Ermessen auf Athleten*innen, die weder Internationale Spitzenathleten*innen noch Nationale Spitzenathleten*innen sind, so anwenden, dass sie ebenfalls als „Athlet*in“ gelten. Bei Athleten*innen, die weder Internationale Spitzenathleten*innen noch Nationale Spitzenathleten*innen sind, kann eine Anti-Doping-Organisation eine verringerte Anzahl oder keine

Dopingkontrollen durchführen; Proben nur in eingeschränktem Umfang auf Verbotene Substanzen analysieren, eingeschränkte oder keine Angaben zu Aufenthaltsort und Erreichbarkeit verlangen oder auf die Beantragung vorheriger Medizinischer Ausnahmegenehmigungen verzichten. Verstößt ein*e Athlet*in, über den*die eine Anti-Doping-Organisation ihre Zuständigkeit für Dopingkontrollen ausüben möchte und der*die an Wettkämpfen unterhalb der internationalen oder nationalen Ebene teilnimmt, gegen Artikel 2.1, 2.3 oder 2.5, müssen die im WADC/NADC festgelegten Konsequenzen angewendet werden. Im Sinne von Artikel 2.8 und Artikel 2.9 sowie im Sinne der Anti-Doping-Informationen oder Dopingprävention ist jede Person, die an Sportveranstaltungen unter der Zuständigkeit eines*r Unterzeichners*in, einer Regierung oder einer anderen Sportorganisation, die den WADC/NADC annimmt, teilnimmt, ein*e Athlet*in.

[Kommentar: Sporttreibende können einer von fünf Kategorien angehören: 1) Internationale*r Spitzenathlet*in, 2) Nationale*r Spitzenathlet*in, 3) Personen, die keine Nationalen Spitzenathleten*innen oder Internationalen Spitzenathleten*innen sind, für die sich aber der internationale Sportfachverband oder die Nationale Anti-Doping-Organisation für zuständig erklärt hat, 4) Freizeitsportler*innen und 5) Personen, für die sich kein internationaler Sportfachverband oder keine Nationale Anti-Doping-Organisation für zuständig erklärt hat. Alle Nationalen Spitzenathleten*innen und Internationalen Spitzenathleten*innen unterliegen den Anti-Doping-Bestimmungen des WADC/NADC, wobei in den Anti-Doping-Bestimmungen der internationalen Sportfachverbände und der Nationalen Anti-Doping-Organisationen genaue Begriffsbestimmungen für den internationalen und nationalen Spitzensport dargelegt werden.]

Athleten*innenbetreuer*in

Trainer*innen, sportliche Betreuer*innen, Manager*innen, Vermittler*innen, Teammitglieder, Funktionäre*innen, medizinisches Personal, medizinisches Hilfspersonal, Eltern oder andere Personen, die mit Athleten*innen, die an sportlichen Wettkämpfen teilnehmen oder sich auf diese vorbereiten, zusammenarbeiten, sie unterstützen oder behandeln.

Atypisches Analyseergebnis

Ein Bericht eines von der WADA akkreditierten Labors oder eines anderen, von der WADA anerkannten Labors, der weitere Untersuchungen gemäß dem International Standard for Laboratories und zugehörigen Technischen Dokumenten erfordert, bevor ein Von der Norm abweichendes Analyseergebnis festgestellt wird.

Atypisches Ergebnis des Biologischen Athletenpasses

Ein Bericht, beschrieben als Atypisches Ergebnis des Biologischen Athletenpasses, wie in den anwendbaren International Standards beschrieben.

Außerhalb des Wettkampfs

Jeder Zeitraum, der nicht der Definition „Innerhalb des Wettkampfs“ unterfällt.

Beauftragte*r Dritte*r

Jede Person, der von einer Anti-Doping-Organisation die Verantwortung für einzelne Teile des Dopingkontrollverfahrens oder des

Dopingpräventionsprogramms übertragen wurde; hierzu zählen unter anderem Dritte oder andere Anti-Doping-Organisationen, die für die Anti-Doping-Organisation Dopingkontrollen durchführen, andere Dienste im Rahmen des Dopingkontrollverfahrens übernehmen sowie Dopingpräventionsprogramme durchführen, oder Personen, die unabhängige Auftragnehmer*innen sind und für die Anti-Doping-Organisation Dienste im Zusammenhang mit Dopingkontrollen leisten (z.B. freiberufliche Dopingkontrolleure*innen oder Chaperons). Diese Begriffsbestimmung schließt nicht den CAS mit ein.

Besitz

Der tatsächliche, unmittelbare Besitz oder der mittelbare Besitz (der nur dann vorliegt, wenn die Person die ausschließliche Verfügungsgewalt über die Verbotene Substanz oder Verbotene Methode oder die Räumlichkeiten, in denen eine Verbotene Substanz oder Verbotene Methode vorhanden ist, innehat oder beabsichtigt, die ausschließliche Verfügungsgewalt auszuüben), vorausgesetzt jedoch, dass, wenn die Person nicht die ausschließliche Verfügungsgewalt über die Verbotene Substanz oder Verbotene Methode oder die Räumlichkeit, in der eine Verbotene Substanz oder Verbotene Methode vorhanden ist, innehat, mittelbarer Besitz nur dann vorliegt, wenn die Person vom Vorhandensein der Verbotenen Substanz oder Verbotenen Methode wusste und beabsichtigte, Verfügungsgewalt über diese auszuüben. Ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen kann nicht alleine auf den Besitz gestützt werden, sofern die Person, bevor sie auf irgendeine Weise davon in Kenntnis gesetzt wurde, dass sie gegen Anti-Doping-Bestimmungen verstoßen hat, eine konkrete Handlung ausgeführt hat, durch welche die Person zeigt, dass sie nie beabsichtigte, Verfügungsgewalt auszuüben und auf ihre bisherige Verfügungsgewalt verzichtet, indem sie dies der Anti-Doping-Organisation oder dem Nationalen Sportfachverband ausdrücklich mitteilt. Ungeachtet anderslautender Aussagen in dieser Definition gilt der Kauf (auch auf elektronischem und anderem Wege) einer Verbotenen Substanz oder einer Verbotenen Methode als Besitz durch die Person, die den Kauf tätigt.

[Kommentar: Gemäß dieser Begriffsbestimmung würde ein Verstoß vorliegen, wenn im Fahrzeug eines*r Athleten*in anabole Steroide gefunden werden, sofern der*die Athlet*in nicht nachweist, dass eine andere Person das Fahrzeug benutzt hat; in diesem Fall obliegt es der Anti-Doping-Organisation oder dem Nationalen Sportfachverband, nachzuweisen, dass der*die Athlet*in von den anabolen Steroiden wusste und die Absicht hatte, die Verfügungsgewalt über diese auszuüben, obwohl der*die Athlet*in nicht die ausschließliche Verfügungsgewalt über das Fahrzeug ausübte. Gleiches gilt für das Beispiel, dass anabole Steroide in einer Hausapotheke, die unter der gemeinsamen Verfügungsgewalt des*der Athleten*in und seines*r oder ihres*r Ehepartners*in steht, gefunden werden; die Anti-Doping-Organisation oder der Nationale Sportfachverband muss nachweisen, dass der*die Athlet*in wusste, dass sich die anabolen Steroide darin befanden und der*die Athlet*in beabsichtigte, die Verfügungsgewalt über diese

auszuüben. Schon allein der Kauf einer Verbotenen Substanz stellt Besitz dar, selbst wenn das Produkt beispielsweise nicht ankommt, von jemand anderem angenommen oder an die Adresse eines*r Dritten geliefert wird.]

Biologischer Athletenpass

Das Programm und die Methoden zum Erfassen und Abgleichen von Daten gemäß dem International Standard for Testing and Investigations/Standard für Dopingkontrollen und Ermittlungen und dem International Standard for Laboratories.

CAS

Court of Arbitration for Sport.

Disziplinarorgan

Gemäß den Vorgaben des NADC von den Anti-Doping-Organisationen oder den Nationalen Sportfachverbänden festzulegendes Organ zur Durchführung von Disziplinarverfahren.

[NADA-Kommentar: Als Disziplinarorgan kann entweder das Deutsche Sportschiedsgericht als Erstinstanz, ein anderes Schiedsgericht oder ein Verbandsorgan festgelegt werden.]

Dopingkontrolle

Die Teile des Dopingkontrollverfahrens, welche die Planung der Kontrollen, die Probenahme und den weiteren Umgang mit den Proben sowie deren Transport zum Labor umfassen.

Dopingkontrollverfahren

Alle Schritte und Verfahren von der Kontrollplanung bis zur endgültigen Entscheidung in einem Rechtsbehelfsverfahren und der Vollstreckung von Konsequenzen sowie alle Schritte und Verfahren dazwischen, unter anderem Dopingkontrollen, Ermittlungen, Meldepflichten, Medizinische Ausnahmegenehmigungen, Entnahme von und weiterer Umgang mit Proben, Laboranalyse, Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren und Rechtsbehelfsverfahren sowie Ermittlungen oder Verfahren in Bezug auf Artikel 10.14 (Status während einer Sperre oder Vorläufigen Suspendierung).

Dopingprävention

Die Vermittlung von Werten und Verhaltensweisen, die den Sportsgeist fördern und schützen, sowie von Verhalten, das absichtliches oder unabsichtliches Doping vermeiden kann.

Einzel sportart

Jede Sportart, die keine Mannschaftssportart ist.

Entscheidungsgrenze

Der Wert eines Ergebnisses für eine Grenzwertsubstanz in einer Probe, ab dem ein Von der Norm abweichendes Analyseergebnis, wie im International Standard for Laboratories definiert, gemeldet werden muss.

**Ergebnismanagement-
/Disziplinarverfahren**

Das Verfahren beginnend mit der Benachrichtigung nach Artikel 5 des International Standard for Results Management/Standard für Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren oder in bestimmten Fällen (zum Beispiel bei einem Atypischen Analyseergebnis, dem Biologischen Athletenpass, Meldepflicht- und Kontrollversäumnis) mit den in Artikel 5 des International Standard for Results

Management/Standard für Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren ausdrücklich benannten Schritten vor einer Benachrichtigung, über den Vorwurf eines möglichen Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen bis hin zum Abschluss der Angelegenheit, einschließlich des Endes des erstinstanzlichen Disziplinarverfahrens oder des Rechtsbehelfsverfahrens soweit Rechtsbehelf eingelegt wurde.

Erschwerende Umstände

Umstände im Zusammenhang mit einem*r Athleten*in oder einer anderen Person oder Handlungen eines*r Athleten*in oder einer anderen Person, die eine längere als die Standardsperre rechtfertigen können. Diese Umstände und Handlungen umfassen unter anderem: Der*die Athlet*in oder die andere Person hat mehrere Verbotene Substanzen oder Verbotene Methoden gebraucht oder besessen oder hat eine Verbotene Substanz oder eine Verbotene Methode mehrfach gebraucht oder besessen oder hat mehrere andere Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen begangen; eine normale Einzelperson würde von der Leistungssteigerung durch den Verstoß/die Verstöße wahrscheinlich nach Ablauf der ansonsten geltenden Sperre profitieren; der*die Athlet*in oder die andere Person versuchte, der Entdeckung oder Ahndung eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen durch Täuschung oder Behinderung zu entgehen oder der*die Athlet*in oder eine andere Person verübte während des Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahrens Unzulässige Einflussnahme. Zur Klarstellung wird darauf hingewiesen, dass die aufgeführten Beispiele nicht abschließend sind und andere ähnliche Sachverhalte oder Verhaltensweisen ebenfalls eine längere Sperre rechtfertigen können.

Finanzielle Konsequenzen

Siehe: Konsequenzen.

Freizeitsportler*in

Natürliche Personen, die nicht einer oder mehreren der folgenden Kategorien unterfallen:

- (a) im Zeitraum von fünf (5) Jahren vor einem Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen Internationale Spitzenathleten*innen (entsprechend der Definition des jeweiligen internationalen Sportfachverbandes im Einklang mit dem International Standard for Testing and Investigations) oder Nationale Spitzenathleten*innen (entsprechend der Definition der NADA im Einklang mit dem International Standard for Testing and Investigations und dem Standard für Dopingkontrollen und Ermittlungen) waren,
- (b) ein Land bei einer Internationalen Wettkampfveranstaltung in einer offenen Kategorie vertreten haben oder
- (c) einem Registered Testing Pool oder einem anderen Testpool mit Meldepflichten eines

internationalen Sportfachverbandes oder einer Nationalen Anti-Doping-Organisation angehörten.

[Kommentar: Mit dem Begriff „offene Kategorie“ sollen Wettkämpfe ausgeschlossen werden, die auf Junioren oder bestimmte Altersgruppe beschränkt sind.]

Gebrauch

Die Verwendung, Verabreichung, Aufnahme, Anwendung, Injektion, ~~oder~~—Einnahme oder Anwendung auf jedwede Art und Weise einer Verbotenen Substanz oder einer Verbotenen Methode.

Innerhalb des Wettkampfs

Der Zeitraum ab 23:59 Uhr am Tag vor einem Wettkampf, an dem der*die Athlet*in teilnehmen soll, bis zum Ende dieses Wettkampfs und des Probeentnahmeprozesses in Verbindung mit diesem Wettkampf. Die WADA kann jedoch für eine bestimmte Sportart eine andere Definition zulassen, wenn ein internationaler Sportfachverband überzeugend begründet, dass für seine Sportart eine andere Definition notwendig ist. Hat die WADA einer anderen Definition zugestimmt, müssen alle Veranstalter*innen großer Sportwettkämpfe in dieser Sportart dieser Definition folgen.

[Kommentar: Mit einer allgemein anerkannten Definition des Begriffs „Innerhalb des Wettkampfs“ entsteht eine größere Einheitlichkeit unter den Athleten*innen aller Sportarten. Es werden Unklarheiten bei den Athleten*innen über den genauen Zeitraum für Wettkampfkontrollen ausgeräumt oder verringert, unbeabsichtigte Von der Norm abweichende Analyseergebnisse zwischen einzelnen Wettkämpfen während einer Wettkampfveranstaltung werden vermieden, und es wird leichter zu verhindern, dass eine mögliche Leistungssteigerung durch Außerhalb von Wettkämpfen Verbotene Substanzen bis in den Wettkampf hinein anhält.]

Institutionelle Unabhängigkeit

Rechtsbehelfsorgane sind institutionell vollständig unabhängig von der für das Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren zuständigen Anti-Doping-Organisation oder dem zuständigen Nationalen Sportfachverband. Sie dürfen daher nicht von der/dem für das Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren zuständigen Anti-Doping-Organisation oder Nationalen Sportfachverband verwaltet werden, mit ihr in Verbindung stehen oder ihr unterstellt sein.

International Standard

Ein von der WADA verabschiedeter Standard zur Unterstützung des WADC. Für die Einhaltung der Bestimmungen eines International Standards (im Gegensatz zu einer anderen Richtlinie, einem Vorgehen oder Verfahren) ist es im Ergebnis ausreichend, dass die in International Standards geregelten Verfahren ordnungsgemäß durchgeführt wurden. Die International Standards umfassen alle Technischen Dokumenten, die in Übereinstimmung mit den International Standards veröffentlicht werden.

**Internationale
Wettkampfveranstaltung**

Eine Wettkampfveranstaltung oder ein Wettkampf, bei der/dem das Internationale Olympische Komitee, das Internationale Paralympische

Komitee, ein internationaler Sportfachverband, ein*e Veranstalter*in großer Sportwettkämpfe oder eine andere internationale Sportorganisation als Veranstalter*in der Wettkampfveranstaltung auftritt oder die technischen Funktionäre*innen der Wettkampfveranstaltung bestimmt.

Internationale*r Spitzenathlet*in

Athleten*innen, die auf internationaler Ebene an Sportveranstaltungen, die von den internationalen Sportfachverbänden und im Einklang mit dem International Standard for Testing and Investigations festgelegt werden, teilnehmen.

[Kommentar: In Einklang mit dem International Standard for Testing and Investigations können die internationalen Sportfachverbände die Kriterien für die Einstufung eines*r Athleten*in als Internationale*n Spitzenathleten*in selbst festlegen, zum Beispiel durch Rangliste, Teilnahme an bestimmten Internationalen Wettkampfveranstaltungen, Lizenztyp usw. Sie müssen diese Kriterien jedoch in klarer und übersichtlicher Form veröffentlichen, so dass Athleten*innen schnell und einfach überprüfen können, wann sie als Internationale*r Spitzenathleten*innen eingestuft werden. Zählt zu diesen Kriterien beispielsweise die Teilnahme an bestimmten Internationalen Wettkampfveranstaltungen, muss der internationale Sportfachverband eine Liste dieser Internationalen Wettkampfveranstaltungen veröffentlichen.]

Inverkehrbringen

Verkauf, Abgabe, Beförderung, Versendung, Lieferung oder Vertrieb (oder Besitz zu einem solchen Zweck) einer Verbotenen Substanz oder einer Verbotenen Methode (entweder physisch oder auf elektronischem oder anderem Wege) durch eine*n Athleten*in, Athleten*innenbetreuer*in oder eine andere Person, die in den Zuständigkeitsbereich einer Anti-Doping-Organisation oder eines Nationalen Sportfachverbandes fällt, an eine dritte Person; diese Definition trifft jedoch nicht auf Handlungen von „gutgläubigem“ medizinischen Personal zu, das Verbotene Substanzen für tatsächliche und rechtmäßige therapeutische Zwecke oder aus anderen vertretbaren Gründen anwendet, und auch nicht auf Verbotene Substanzen, die im Rahmen von Trainingskontrollen nicht verboten sind, es sei denn, aus den Gesamtumständen geht hervor, dass diese Verbotenen Substanzen nicht für tatsächliche und rechtmäßige Zwecke eingesetzt werden oder geeignet sind, die sportliche Leistung zu steigern.

Kein signifikantes Verschulden

Der Nachweis durch den*die Athleten*in oder eine andere Person, dass jedes Verschulden unter Berücksichtigung der Gesamtumstände und der Kriterien für Kein Verschulden, im Verhältnis zu dem Verstoß gegen die Anti-Doping-Bestimmung nicht wesentlich war. Bei einem Verstoß gegen Artikel 2.1 muss der*die Athlet*in, sofern er*sie keine Schutzwürdige Person oder Freizeitsportler*in ist, ebenfalls nachweisen, wie die Verbotene Substanz in den Organismus des*der Athleten*in gelangte.

Kein Verschulden

Der Nachweis durch den*die Athleten*in oder eine andere Person, dass er*sie weder wusste, noch

vermutete, noch unter Anwendung der äußersten Sorgfalt hätte wissen oder vermuten müssen, dass er*sie eine Verbotene Substanz oder eine Verbotene Methode gebraucht hat oder ihm*ihr eine Verbotene Substanz verabreicht oder bei ihm*ihr eine Verbotene Methode angewendet wurde oder anderweitig gegen eine Anti-Doping-Bestimmung verstoßen hat. Bei einem Verstoß gegen Artikel 2.1 muss der*die Athlet*in, sofern er*sie keine Schutzwürdige Person oder ein*e Freizeitsportler*in ist, ebenfalls nachweisen, wie die Verbotene Substanz in den Organismus des*der Athleten*in gelangte.

Konsequenzen

Der Verstoß eines*r Athleten*in oder einer anderen Person gegen Anti-Doping-Bestimmungen kann folgende Maßnahmen nach sich ziehen:

- (a) Annullierung bedeutet, dass die Ergebnisse eines*r Athleten*in bei einem bestimmten Einzelwettkampf oder einer bestimmten Wettkampfveranstaltung für ungültig erklärt werden, mit allen daraus entstehenden Konsequenzen, einschließlich der Aberkennung aller Medaillen, Punkte und Preise.
- (b) Sperre bedeutet, dass der*die Athlet*in oder die andere Person wegen eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen für einen bestimmten Zeitraum von jeglicher Teilnahme an Wettkämpfen oder sonstigen sportlichen Aktivitäten oder finanzieller Unterstützung gemäß Artikel 10.14 ausgeschlossen wird.
- (c) Vorläufige Suspendierung bedeutet, dass der*die Athlet*in oder die andere Person von der Teilnahme an Wettkämpfen oder sonstigen sportlichen Aktivitäten vorübergehend ausgeschlossen wird, bis eine endgültige Entscheidung nach einem gemäß Artikel 12 durchzuführenden Verfahren gefällt wird.
- (d) Finanzielle Konsequenzen bedeuten, dass eine finanzielle Sanktion für einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen oder die Rückerstattung von (Verfahrens-)Kosten, die im Zusammenhang mit einem Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen angefallen sind, verhängt wird; und
- (e) Veröffentlichung bedeutet, dass Informationen an die Öffentlichkeit oder an Personen, die nicht dem Kreis von Personen angehören, welche ein Recht auf eine vorzeitige Benachrichtigung gemäß Artikel 14 haben, weitergegeben oder verbreitet werden.

Gegen Mannschaften in Mannschaftssportarten können gemäß Artikel 11 ebenfalls Konsequenzen verhängt werden.

Kontaminiertes Produkt	Ein Produkt, das eine Verbotene Substanz enthält, die nicht auf dem Etikett des Produkts aufgeführt ist oder über die mit einer angemessenen (Internet-)Recherche keine Informationen gefunden werden konnte.
Mannschaftssportart	Eine Sportart, in der das Auswechseln von Spielern*innen während eines Wettkampfs erlaubt ist.
Marker	Eine Verbindung, Gruppe von Verbindungen oder eine oder mehrere biologische Variablen, welche die Anwendung einer Verbotenen Substanz oder einer Verbotenen Methode anzeigen.
Medizinische Ausnahmegenehmigung (TUE)	Eine Medizinische Ausnahmegenehmigung erlaubt einem*r Athleten*in mit einer Erkrankung eine Verbotene Substanz oder eine Verbotene Methode zu gebrauchen, vorausgesetzt die Bedingungen des Artikels 4.4. sowie des International Standards for Therapeutic Use Exemptions/Standard für Medizinische Ausnahmegenehmigungen sind erfüllt.
Metabolit	Jede Substanz, die bei einem biologischen Umwandlungsprozess entsteht.
Minderjährige*r	Eine natürliche Person, die das 18. Lebensjahr noch nicht vollendet hat.
Minimum Reporting Level	Die geschätzte Konzentration einer Verbotenen Substanz oder ihrer Metaboliten oder Marker in einer Probe, unterhalb derer die WADA-akkreditierten Labore die Probe nicht als ein Von der Norm abweichendes Analyseergebnis melden sollen.
NADA	Stiftung Nationale Anti Doping Agentur Deutschland; Nationale Anti-Doping-Organisation in Deutschland mit Sitz in Bonn.
NADC	Nationaler Anti-Doping Code der NADA.
Nationale Anti-Doping-Organisation	Die von einem Land eingesetzte(n) Einrichtung(en), welche die primäre Verantwortung und Zuständigkeit für die Einführung und Umsetzung von Anti-Doping-Bestimmungen, die Organisation und Durchführung der Entnahme von Proben und die Zuständigkeit für das Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren auf nationaler Ebene besitzt/besitzen. Wenn die zuständige(n) Behörde(n) keine solche Einrichtung einsetzt/einsetzen, fungiert das Nationale Olympische Komitee oder eine von diesem eingesetzte Einrichtung als Nationale Anti-Doping-Organisation.

[NADA-Kommentar: In Deutschland hat diese Funktion die Stiftung Nationale Anti Doping Agentur Deutschland (NADA) mit Sitz in Bonn (www.nada.de)]

Nationale Wettkampfveranstaltung	Eine Wettkampfveranstaltung oder ein Wettkampf, an der/dem Inter-nationale oder Nationale Spitzenathleten*innen teilnehmen, die keine Internationale Wettkampfveranstaltung ist.
Nationale*r Spitzenathlet*in	Athleten*innen, die sich in einem Testpool der NADA befinden oder an nationalen Wettkämpfen, wie von den Nationalen Sportfachverbänden im Einklang mit dem International Standard for Testing and Investigations/Standard für Dopingkontrollen und Ermittlungen definiert, teilnehmen.
Nationaler Sportfachverband	Ein dem Nationalen Olympischen Komitee in Deutschland angeschlossener Sportfachverband einer olympischen oder nichtolympischen Sportart oder ein Verband mit besonderen Aufgaben.
Nationales Olympisches Komitee	Die vom Internationalen Olympischen Komitee anerkannte Organisation. Der Begriff Nationales Olympisches Komitee umfasst in denjenigen Ländern, in denen der Nationale Sportfachverband typische Aufgabe des Nationalen Olympischen Komitees der Anti-Doping-Arbeit wahrnimmt, auch den Nationalen Sportfachverband. Die Funktion des Nationalen Olympischen Komitees übernimmt in Deutschland der Deutsche Olympische Sportbund (DOSB).
Nationales Paralympisches Komitee	Die vom Internationalen Paralympischen Komitee anerkannte Organisation. Die Funktion des Nationalen Paralympischen Komitees übernimmt in Deutschland der Deutsche Behindertensportverband e.V. (DBS)/National Paralympic Committee Germany.
Operative Unabhängigkeit	Dies bedeutet, dass (1) Vorstandsmitglieder, Angestellte, Mitglieder von Kommissionen, Berater*innen und Funktionäre*innen der für das Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren zuständigen Anti-Doping-Organisation oder ihrer angeschlossenen Organisationen (z.B. Mitgliedsverband oder Dachverband) sowie an den Ermittlungen oder den Vorentscheidungen der Angelegenheit beteiligte Personen nicht zu den Mitgliedern und/oder Assistenten*innen (sofern diese*r Assistent*in in den Entscheidungsprozess und/oder das Verfassen einer Entscheidung eingebunden ist) von Disziplinarorganen der für das Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren zuständigen Anti-Doping-Organisation oder dem DMSB ernannt werden dürfen und (2) Disziplinarorgane in der Lage sein müssen, das Disziplinarverfahren und die Entscheidungsfindung ohne Einmischung der Anti-Doping-Organisation oder des DMSB oder eines Dritten durchzuführen. Damit soll sichergestellt werden, dass die Mitglieder des Disziplinarorgans oder Einzelpersonen, die auf andere Weise an der Entscheidung des Disziplinarorgans beteiligt sind, nicht an den

Ermittlungen des Falles oder der Entscheidung, den Fall weiter zu verfolgen, beteiligt sind.

Person

Eine natürliche Person, eine Organisation oder eine andere Einrichtung.

Personenbezogene Daten

Einzelangaben über persönliche oder sachliche Verhältnisse einer bestimmten oder bestimmbaren natürlichen Person (§ 3 Abs.1 BDSG).

Probe

Biologisches Material, das zum Zweck des Dopingkontrollverfahrens entnommen wurde.

[Kommentar: Bisweilen wurde behauptet, dass die Entnahme von Blutproben die Grundsätze bestimmter religiöser oder kultureller Gruppen verletze. Es wurde jedoch festgestellt, dass es für derartige Behauptungen keine Grundlage gibt.]

Registered Testing Pool

Die Gruppe der Nationalen Spitzenathleten*innen und der Internationalen Spitzenathleten*innen, die international von internationalen Sportfachverbänden und national von Nationalen Anti-Doping-Organisation jeweils zusammengestellt wird und den Wettkampf- und Trainingskontrollen des jeweiligen für die Zusammenstellung verantwortlichen internationalen Sportfachverbands oder der Nationalen Anti-Doping-Organisation unterliegt und sich daher verpflichtet, die Meldepflichten gemäß Artikel 5.5 International Standard for Testing and Investigations/Standard für Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren zu erfüllen.

Schutzwürdige Person

Ein*e Athlet*in oder eine andere natürliche Person, der*die zum Zeitpunkt des Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen:

- (a) noch nicht das sechzehnte Lebensjahr vollendet hat,
- (b) noch nicht das achtzehnte Lebensjahr vollendet hat und keinem Registered Testing Pool angehört und noch nie an einer Internationalen Wettkampfveranstaltung in einer offenen Kategorie teilgenommen hat oder
- (c) nach geltendem nationalem Recht aus anderen Gründen als dem Alter als geschäftsunfähig angesehen wird.

[Kommentar: Der WADC/NADC behandelt Schutzwürdige Personen in bestimmten Fällen anders als andere Athleten*innen oder Personen. Dem liegt das Verständnis zugrunde, dass ein*e Athlet*in oder eine andere Person unterhalb eines bestimmten Alters oder einer geistigen Leistungsfähigkeit unter Umständen psychisch nicht in der Lage ist, die im WADC/NADC festgelegten Verbote und Verhaltensweisen zu verstehen und einzuhalten. Das würde beispielsweise auf eine*n Athleten*in zutreffen, der*die aufgrund einer geistigen Beeinträchtigung nachweislich nicht geschäftsfähig ist. Mit dem Begriff „offene Kategorie“ sollen Wettkämpfe ausgeschlossen werden, die auf Junioren*innen oder bestimmte Altersgruppen beschränkt sind.]

Sperre

Siehe: Konsequenzen.

Spezifische Methode	Siehe Artikel 4.2.2.
Spezifische Substanz	Siehe Artikel 4.2.2.
Standard	Ausführungsbestimmungen zum NADC. Dies umfasst: Standard für Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren, Standard für Dopingkontrollen und Ermittlungen, Standard für Medizinische Ausnahmegenehmigungen, Standard für Datenschutz und Standard für Dopingprävention.
Strict Liability	Die Regel, wonach es gemäß Artikel 2.1 und Artikel 2.2 nicht notwendig ist, dass die Anti-Doping-Organisation oder der Nationale Sportfachverband Vorsatz, Verschulden, Fahrlässigkeit oder bewussten Gebrauch seitens des*der Athleten*in aufzeigt, um einen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen nachzuweisen.
Substanzielle Hilfe	Um zum Zwecke des Artikels 10.7.1 Substanzielle Hilfe zu leisten, muss eine Person: (1) in einer schriftlichen Erklärung oder einem aufgezeichneten Gespräch alle Informationen offenlegen, die sie über Verstöße gegen Anti-Doping-Bestimmungen oder einen anderen in Artikel 10.7.1.1 beschriebenen Sachverhalt besitzt, und (2) die Untersuchung und Entscheidungsfindung in Fällen oder Angelegenheiten, die mit diesen Informationen in Verbindung stehen, in vollem Umfang unterstützen, beispielsweise indem sie auf Ersuchen einer Anti-Doping-Organisation oder eines Nationalen Sportfachverbandes oder eines Disziplinarorgans in einem Verfahren als Zeuge*in aussagt. Darüber hinaus müssen die zur Verfügung gestellten Informationen glaubhaft sein und einen wesentlichen Teil des eingeleiteten Verfahrens oder Sachverhalts ausmachen oder, wenn kein Fall oder Verfahren eingeleitet wird, eine ausreichende Grundlage dafür geboten haben, dass ein Fall oder Verfahren hätte verhandelt werden können.
Suchtmittel	Siehe Artikel 4.2.3.
Technisches Dokument	Ein von der WADA von Zeit zu Zeit verabschiedetes und veröffentlichtes Dokument, das die von den International Standards dargelegten, verpflichtenden technischen Erfordernisse in Bezug auf spezifische Anti-Doping-Bereiche beinhaltet.
Teilnehmer*in	Jede*r Athlet*in oder Athleten*innenbetreuer*in.
Testpool	Der von der NADA in Abstimmung mit der jeweiligen Anti-Doping-Organisation oder dem Nationalen Sportfachverband festgelegte Kreis von Athleten*innen, der Trainingskontrollen unterzogen werden soll und entsprechenden Meldepflichten unterliegt.

Trainingskontrolle

Eine Dopingkontrolle, die in einem Zeitraum durchgeführt wird, der nicht Innerhalb eines Wettkampfs liegt.

Unterzeichner*in

Diejenigen Einrichtungen, die den WADC anerkennen und sich zu dessen Umsetzung gemäß Artikel 23 des WADC verpflichten.

Unverbindlichkeitsvereinbarung

Für die Zwecke der Artikel 10.7.1 und 10.8.2 eine schriftliche Vereinbarung zwischen einer Anti-Doping-Organisation und einem*r Athleten*in oder einer anderen Person, die es dem*der Athleten*in oder der anderen Person erlaubt, der Anti-Doping-Organisation in einem vorgegebenen zeitlich begrenzten Rahmen Informationen mitzuteilen, dies jedoch unter der Voraussetzung, dass, sollte es zu keiner Vereinbarung über die Substanzielle Hilfe oder die Streitbeilegung kommen, die von dem*der Athleten*in oder der anderen Person in diesem besonderen Rahmen mitgeteilten Informationen von der Anti-Doping-Organisation während eines Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahrens gemäß dem WADC/NADC nicht gegen den*der Athleten*in oder die andere Person verwendet werden dürfen, und dass die von der Anti-Doping-Organisation in diesem besonderen Rahmen mitgeteilten Informationen von dem*der Athleten*in oder der anderen Person während eines Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahrens gemäß dem WADC/NADC nicht gegen die Anti-Doping-Organisation verwendet werden dürfen. Eine solche Vereinbarung hindert die Anti-Doping-Organisation, den*die Athleten*in oder die andere Person nicht daran, Informationen und Beweise zu nutzen, die aus anderen Quellen stammen als dem in der Vereinbarung beschriebenen konkreten zeitlich begrenzten Rahmen.

Unzulässige Einflussnahme

Absichtliche Handlungen, die das Dopingkontrollverfahren auf unzulässige Weise beeinflussen, die jedoch ansonsten nicht in der Definition der Verbotenen Methoden enthalten wären. Unzulässige Einflussnahme umfasst ohne Einschränkung, die Bestechung durch das Anbieten oder Annehmen von Vorteilen, um eine Handlung auszuführen oder nicht auszuführen; Verhinderung der Probenahme, die Beeinflussung oder Verhinderung der Analyse der Probe, die Fälschung von Dokumenten, die an eine Anti-Doping-Organisation oder einen Nationalen Sportfachverband, ein TUE-Komitee oder ein Disziplinarorgan übermittelt werden, das Herbeiführen von falschen Zeugenaussagen, jede andere betrügerische Handlung gegenüber der Anti-Doping-Organisation oder dem Nationalen Sportfachverband oder dem Disziplinarorgan, um das Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahren

oder die Verhängung von Konsequenzen zu beeinflussen, und jeglichen anderen ähnlichen, absichtlichen Eingriff oder versuchten Eingriff in irgendeinen Teil einer Dopingkontrolle.

[Kommentar: Beispielsweise verbietet dieser Artikel die Veränderung der Identifikationsnummern auf einem Dopingkontrollformular während der Dopingkontrolle, das Zerschneiden der Flasche der B-Probe bei der Analyse der B-Probe, die Veränderung einer Probe durch Zugabe einer Fremdschubstanz oder das Einschüchtern oder versuchte Einschüchtern eines*r potenziellen Zeugen*in oder eines*r Zeugen*in, der*die bereits im Dopingkontrollverfahren ausgesagt oder Informationen geliefert hat. Unzulässige Einflussnahme umfasst jedes Fehlverhalten während des Ergebnismanagement-/Disziplinarverfahrens, siehe Artikel 10.9.3.3. Ungeachtet dessen, stellen Handlungen einer Person im Rahmen einer zulässigen Rechtsverteidigung gegen den Vorwurf eines Verstoßes gegen Anti-Doping-Bestimmungen keine Unzulässige Einflussnahme dar. Ungebührliches Verhalten gegenüber dem Personal zur Probenahme oder anderen an der Dopingkontrolle beteiligten Personen, welches ansonsten keine Unzulässige Einflussnahme darstellt, regeln die zuständigen Sportorganisationen in ihren Disziplinarvorschriften.]

Verabreichung

Anbieten, Beschaffen, Überwachen, Ermöglichen oder eine anderweitige Beteiligung in Bezug auf den Gebrauch oder der Versuch des Gebrauchs einer Verbotenen Substanz oder einer Verbotenen Methode durch eine andere Person. Diese Definition umfasst jedoch keine Handlungen von gutgläubigem medizinischen Personal, das Verbotene Substanzen oder Verbotene Methoden für zulässige und rechtmäßige therapeutische Zwecke oder aus anderen vertretbaren Gründen gebraucht; gleiches gilt für Handlungen in Bezug auf Verabreichung von Substanzen, die Außerhalb des Wettkampfs nicht verboten sind, es sei denn, aus den Gesamtumständen geht hervor, dass diese Verbotenen Substanzen nicht zulässigen und rechtmäßigen therapeutischen Zwecken oder zur Leistungssteigerung dienen.

Veranstalter*in großer Sportwettkämpfe

Die kontinentalen Vereinigungen der Nationalen Olympischen Komitees, der Nationalen Paralympischen Komitees und anderer internationaler Dachorganisationen, die als Veranstalter*in einer kontinentalen, regionalen oder anderen Internationalen Wettkampfveranstaltung fungieren.

Verbotene Methode

Jede Methode, die in der Verbotsliste als solche beschrieben wird.

Verbotene Substanz

Jede Substanz oder Substanzklasse, die in der Verbotsliste als solche beschrieben wird.

Verbotsliste

Die Liste, in der die Verbotenen Substanzen und Verbotenen Methoden als solche aufgeführt werden.

Veröffentlichung

Siehe: Konsequenzen.

Verschulden

Verschulden ist eine Pflichtverletzung oder ein Mangel an Sorgfalt in einer bestimmten Situation. Folgende Faktoren sind bei der Bewertung des

Grads des Verschuldens eines*r Athleten*in oder einer anderen Person zu berücksichtigen: Z.B. die Erfahrung des*der Athleten*in oder einer anderen Person, ob der*die Athlet*in oder eine andere Person eine Schutzwürdige Person ist, besondere Erwägungen wie eine Behinderung, das Risiko, das ein*e Athlet*in hätte erkennen müssen, und die Sorgfalt und Prüfung durch eine*n Athleten*in in Bezug auf das Risiko, das hätte erkannt werden müssen. Bei der Bewertung des Grads des Verschuldens seitens des*der Athleten*in oder einer anderen Person müssen die in Betracht gezogenen Umstände spezifisch und relevant sein, um die Abweichung von der erwarteten Verhaltensnorm seitens des*der Athleten*in oder einer anderen Person zu erklären. So wären beispielsweise die Tatsachen, dass ein*e Athlet*in während einer Sperre die Gelegenheit versäumen würde, viel Geld zu verdienen, dass er*sie nur noch eine kurze sportliche Laufbahn vor sich hat, oder der Umstand, dass ein ungünstiger Zeitpunkt im sportlichen Jahreskalender vorliegt, keine relevanten Faktoren, die bei der Herabsetzung der Sperre nach Artikel 10.6.1 oder Artikel 10.6.2 zu berücksichtigen sind.

[Kommentar: Für alle Artikel, in denen das Verschulden eine Rolle spielt, gelten dieselben Kriterien für die Bewertung des Grads des Verschuldens eines*r Athleten*in. Allerdings kann eine Sanktion gemäß Artikel 10.6.2 nur herabgesetzt werden, wenn bei der Bewertung des Grads des Verschuldens festgestellt wird, dass seitens des*der Athleten*in oder einer anderen Person Kein signifikantes Verschulden vorliegt.]

Versuch

Vorsätzliches Verhalten, das einen wesentlichen Schritt im geplanten Verlauf einer Handlung darstellt, die darauf abzielt, in einem Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen zu enden. Dies vorausgesetzt, stellt der alleinige Versuch, einen Verstoß zu begehen, noch keinen Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen dar, wenn die Person den Versuch aufgibt, bevor Dritte, die nicht an dem Versuch beteiligt sind, davon erfahren.

Von der Norm abweichendes Ergebnis des Biologischen Athletenpasses

Ein Bericht über ein Von der Norm abweichendes Ergebnis des Biologischen Athletenpasses wie in den einschlägigen International Standards beschrieben.

Von der Norm abweichendes Analyseergebnis

Ein Bericht eines von der WADA akkreditierten Labors oder eines anderen, von der WADA anerkannten Labors, der im Einklang mit dem International Standard for Laboratories das Vorhandensein einer Verbotenen Substanz, ihrer Metaboliten oder Marker oder den Gebrauch einer Verbotenen Methode nachweist.

Vorläufige Anhörung

Für die Zwecke des Artikels 7.4.3 eine Anhörung, die vor einem Disziplinarverfahren gemäß Artikel 12 durchgeführt wird, und bei der der*die Athlet*in von den ihm*ihr vorgeworfenen Verstößen in Kenntnis gesetzt wird und die Möglichkeit erhält, in

schriftlicher oder mündlicher Form zu diesen Vorwürfen Stellung zu nehmen.

[Kommentar: Eine Vorläufige Anhörung ist lediglich ein vorläufiges Verfahren, in dem nicht unbedingt alle Umstände des Falls geprüft werden. Nach einer Vorläufigen Anhörung hat der*die Athlet*in weiterhin das Recht auf eine umfassende Anhörung in der Hauptsache.]

Vorläufige Suspendierung

Siehe: Konsequenzen.

WADA

Die Welt Anti-Doping Agentur.

WADC

Der Welt Anti-Doping Code.

Wettkampf

Ein einzelnes Rennen, ein einzelnes Match, ein einzelnes Spiel oder ein einzelner sportlicher Wettbewerb. Zum Beispiel ein Basketballspiel oder das Finale des olympischen 100m-Laufs in der Leichtathletik. Bei Wettkämpfen, die über Etappen stattfinden und anderen sportlichen Wettbewerben, bei denen Preise täglich oder in anderen zeitlichen Abständen verliehen werden, erfolgt die Abgrenzung eines Wettkampfs von einer Wettkampfveranstaltung wie in den Regeln des jeweiligen internationalen Sportfachverbandes festgelegt.

Wettkampfdauer

Die von dem*der Wettkampfveranstalter*in festgelegte Zeit vom Anfang bis zum Ende einer Wettkampfveranstaltung.

Wettkampfkontrolle

Dopingkontrolle, die Innerhalb des Wettkampfs durchgeführt wird. Siehe Definition „Innerhalb des Wettkampfs“.

Wettkampfveranstaltung

Eine Reihe einzelner Wettkämpfe, die gemeinsam von einem*r Veranstalter*in durchgeführt werden (z.B. die Olympischen Spiele, die Weltmeisterschaften eines internationalen Sportfachverbandes oder die Panamerikanischen Spiele).

Zielkontrolle

Auswahl bestimmter Athleten*innen zu Dopingkontrollen auf der Grundlage von Kriterien, die im International Standard for Testing and Investigations/Standard für Dopingkontrollen und Ermittlungen festgelegt sind.

Die übrigen Definitionen des WADC, die nicht im NADC oder DMSB Anti-Doping-Code verwendet werden, finden gemäß Artikel 23.2.2 WADC Berücksichtigung.

DMSB-Anti-Alkohol-Bestimmungen

(Stand: Januar 2023)

Inhalt

Vorwort

Artikel 1 Geltungsbereich

Artikel 2 Testzeitraum

Artikel 3 Testverfahren

Artikel 4 Folgen im Falle eines Verstoßes durch einen Fahrer

Artikel 5 Folgen im Falle eines Verstoßes durch einen Offiziellen

Artikel 6 Definitionen

Vorwort

Der DMSB setzt sich ebenso wie die FIA, FIM, FIME für die Verbesserung der Sicherheit im Motorsport ein, insbesondere durch das Verbot von Substanzen, welche das menschliche Verhalten und Urteilsvermögen beeinflussen und die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen könnten, wie zum Beispiel Alkohol. Der DMSB hat die nachfolgenden Bestimmungen in Zusammenhang mit Alkohol (nachfolgend die „Bestimmungen“ genannt) für den Nationalen und Europa-offenen bzw. National A Veranstaltungstatus eingeführt, um so das Testverfahren und die Strafen im Falle eines positiven Tests im Einzelnen auszuführen.

Art. 1 Geltungsbereich

Die Bestimmungen haben für alle Fahrer und Offizielle, die an DMSB oder von seinen Mitgliedsorganisationen genehmigten Wettbewerben („Wettbewerb“) teilnehmen, Gültigkeit.

Das Vorhandensein von Alkohol im Körper eines Fahrers während eines Wettbewerbs ist verboten.

Das Vorhandensein von Alkohol im Körper eines Offiziellen, während er sich im Dienst bei einem Wettbewerb befindet, ist verboten. Ein Offizieller gilt nur dann als im Dienst, wenn nach vernünftigem Ermessen davon ausgegangen werden kann, dass er zu einem beliebigen Zeitpunkt zwischen dem Start und dem Ende eines solchen Wettbewerbs in der Lage ist, irgendeine Entscheidung zu treffen und/oder irgendeine Handlung auszuführen in Zusammenhang mit dem Wettbewerb.

Fahrer und Offizielle, die an einem Wettbewerben teilnehmen, sind an die Bestimmungen gebunden, müssen die Bestimmungen beachten und können während eines Wettbewerbs einem Test unterzogen werden.

Der DMSB und/oder die Sportkommissare vor Ort können die Durchführung eines Tests während eines Wettbewerbs anordnen. Die Auswahl (nach Zufallsprinzip und/oder als Zieltest) sowie die Anzahl der zu testenden Fahrer oder Offiziellen liegt im Ermessen des DMSB und/oder der Sportkommissare vor Ort.

Art. 2 Testzeitraum

2.1

Tests für Fahrer im Zusammenhang mit Wettbewerben können in den folgenden Zeitspannen durchgeführt werden:

- Drei Stunden vor der Fahraktivität;
- Bis zu dreißig Minuten nach Abschluss der Fahraktivität.

2.2

Falls ein Fahrer, der für einen Test bestimmt ist, an einer Podiumszeremonie teilnimmt, so wird der mit dem Atemalkoholtest beauftragte Kontrolleur (nachfolgend BAT genannt) diesen Test vor der Podiumszeremonie durchführen, es sei denn, die Sportkommissare entscheiden, dass die Durchführung des Tests vor dieser Zeremonie nicht möglich ist.

2.3

Tests für Offizielle im Zusammenhang mit einem Wettbewerb können zu jeder Zeit stattfinden, zu der sie im Dienst wie in Artikel 1 dieses Reglements definiert sind.

Art. 3 Testverfahren

3.1 Benachrichtigung

3.1.1

Der BAT weist sich gegenüber dem (den) für den Test bestimmten Fahrer(n) und Offizielle(n) aus, indem er die von dem DMSB, der NADA zur Verfügung gestellte Legitimation vorzeigt (Lizenz/Ausweis) oder eine schriftliche Bestätigung der Sportkommissare.

3.1.2

Sobald einem Fahrer oder Offiziellen mitgeteilt wurde, dass er für einen Test bestimmt wurde, muss er sich sofort zu dem für den Test bestimmten Ort begeben. Bis zum Abschluss des Testverfahrens darf der Fahrer oder Offizielle so lange nichts essen, trinken oder kauen (z.B. Kaugummi), bis ihm der BAT mitgeteilt hat, dass der Test abgeschlossen ist.

3.1.3

Jede Weigerung eines Fahrers oder Offiziellen, sich dem Test zu unterziehen, wird als Verstoß gegen die Bestimmungen angesehen und der BAT verweist den Fall sofort an die Sportkommissare.

3.2 Screening-Test

3.2.1

Der Fahrer oder Offizielle wählt ein versiegeltes Mundstück aus der Auswahl an Mundstücken, die von dem BAT angeboten werden, aus. Der Fahrer oder Offizielle oder der BAT setzt dieses in das Alkoholtestgerät ein.

3.2.2

Der BAT weist den Fahrer oder Offiziellen dann an, gleichmäßig und kräftig in das Mundstück zu pusten, bis eine ausreichende Atemmenge erreicht ist. Falls der Fahrer oder der Offizielle den Anweisungen des BAT vorsätzlich nicht nachkommt, so wird dies als Verstoß gegen die Bestimmungen angesehen. Falls der BAT der Meinung ist, dass ein Fahrer oder Offizieller absichtlich diesen Anweisungen nicht nachgekommen ist, verweist der BAT den Fall sofort an die Sportkommissare.

3.2.3

Der BAT zeigt dem Fahrer oder Offiziellen das angezeigte Ergebnis.

3.2.4

Falls der Screening-Test ein negatives Ergebnis anzeigt, informiert der BAT den Fahrer oder Offiziellen dahingehend, dass der Test abgeschlossen ist.

3.2.5

Falls der Screening-Test ein positives Ergebnis anzeigt, vermerkt der BAT das auf dem Testformular und informiert den Fahrer oder Offiziellen, dass ein weiterer Test zur Bestätigung durchgeführt wird. Der Fahrer oder Offizielle muss das Testformular unterzeichnen und hat die Möglichkeit, irgendwelche Anmerkungen, die er in Zusammenhang mit dem Test vorbringen möchte, schriftlich anzufügen. Die Weigerung eines Fahrers oder Offiziellen, das Testformular zu unterzeichnen, wird durch den BAT auf dem Testformular festgehalten, der Test selbst wird hierdurch jedoch nicht für ungültig erklärt.

3.3 Bestätigungs-Test

3.3.1

Der Bestätigungs-Test darf nicht vor Ablauf von 15 Minuten nach Beendigung des 1. Tests durchgeführt werden. Während dieser Wartezeit darf der Fahrer oder Offizielle weder essen, noch trinken oder irgendetwas kauen (z.B. Kaugummi) und der muss unter der ständigen Aufsicht eines Chaperones und/oder des BAT stehen.

3.3.2

Der Bestätigungs-Test muss unter Verwendung eines anderen Alkoholtestgeräts als das für den ersten Test verwendete Gerät durchgeführt werden.

3.3.3

Der Fahrer oder Offizielle wählt ein versiegeltes Mundstück aus der Auswahl an Mundstücken, die von dem BAT angeboten werden. Der Fahrer oder Offizielle oder der BAT setzt dieses in das Alkoholtestgerät ein.

3.3.4

Der BAT weist den Fahrer oder Offiziellen dann an, gleichmäßig und kräftig in das Mundstück zu pusten, bis eine ausreichende Atemmenge erreicht ist. Falls der Fahrer oder der Offizielle den Anweisungen des BAT vorsätzlich nicht nachkommt, so wird dies als Verstoß gegen die Bestimmungen angesehen. Falls der BAT der Meinung ist, dass ein Fahrer oder Offizieller absichtlich diesen Anweisungen nicht nachgekommen ist, verweist der BAT den Fall sofort an die Sportkommissare.

3.3.5

Der BAT zeigt dem Fahrer oder Offiziellen das angezeigte Testergebnis und trägt es im Testformular ein.

3.3.6

Der Fahrer oder Offizielle muss das Testformular unterzeichnen und hat die Möglichkeit, irgendwelche Anmerkungen, die er in Zusammenhang mit dem Test vorbringen möchte, schriftlich anzufügen. Die Weigerung eines Fahrers oder Offiziellen, das Testformular zu unterzeichnen, wird durch den BAT auf dem Testformular festgehalten, der Test selbst wird hierdurch jedoch nicht für ungültig erklärt.

3.3.7

Falls der Bestätigungs-Test ein negatives Ergebnis anzeigt, informiert der BAT den Fahrer oder den Offiziellen dahingehend, dass der Test abgeschlossen ist.

3.3.8

Falls der Bestätigungs-Test ein positives Ergebnis anzeigt, informiert der BAT den Fahrer oder Offiziellen, dass der Test beendet ist und verweist den Fall sofort an die Sportkommissare.

3.3.9

Das Testformular muss durch den BAT unmittelbar per E-Mail an die Rechtsabteilung des DMSB übermittelt werden.

3.4 Endogene Ethanol-Produktion

Fahrer oder Offizielle mit einer gesundheitlichen Konstitution, die eine endogene Ethanol-Produktion beinhalten, müssen sicherstellen, dass sie vor und während des Wettbewerbs eine entsprechende Diät/Behandlung einhalten, so dass im Falle eines Tests ein negatives Ergebnis erzielt wird. Falls dies nicht sichergestellt werden kann, muss der Fahrer oder Offizielle bei der Rechtsabteilung des DMSB schriftlich eine Ausnahmegenehmigung beantragen. Dieser Antrag muss bis spätestens 30 Tage vor dem Start des nächsten Wettbewerbs, an dem der Fahrer oder Offizielle teilzunehmen plant, bei dem DMSB eingegangen sein und ein vollständiges medizinisches Dossier beinhalten. Der DMSB leitet dieses medizinische Dossier weiter an den Anti-Doping Beauftragten des DMSB, der nach alleinigem Ermessen entscheidet, ob dieser Ausnahmenantrag genehmigt wird oder nicht. Gegen eine solche Entscheidung ist keine Berufung zulässig.

Art. 4 Folgen im Falle eines Verstoßes durch einen Fahrer

4.1 Automatische Disqualifikation

Ein Verstoß gegen die Bestimmungen (d.h. Bestätigungs-Test mit einer positiven Anzeige, Weigerung, sich dem Test zu unterziehen, vorsätzliche Nichtbeachtung der Anweisungen des BAT) führt zur automatischen und sofortigen Disqualifikation des Fahrers aus dem Wettbewerb.

4.2 Strafen für Fahrer

4.2.1

Zusätzlich zu der automatischen Disqualifikation des Fahrers aus dem Wettbewerb müssen die Sportkommissare des Wettbewerbs das Sportgericht über die Entscheidung informieren und den Betroffenen zur weiteren Bestrafung melden. Das Sportgericht hat zu der Disqualifikation durch die Sportkommissare die folgenden Strafen zu verhängen:

		1. Verstoß	2. Verstoß	3. Verstoß	4. Verstoß
Ergebnis des Bestätigungs-Tests	Weniger als 0,10 km/L	Keine Suspendierung	Suspendierung für zwei Monate	Suspendierung für drei Monate	Suspendierung für vier Jahre
	Ab 0,10 mg/L bis zu 0,25 km/L	Suspendierung für einen Monat	Suspendierung für zwei Monate 1.000€ Geldstrafe	Suspendierung für sechs Monate 2.500€ Geldstrafe	
	Ab 0,25 mg/L bis zu 0,4 mg/L	Suspendierung für zwei Monate 500€ Geldstrafe	Suspendierung für vier Monate 1.000€ Geldstrafe	Suspendierung für ein Jahr 5.000€ Geldstrafe	
	Über 0,4 mg/L				
Verweigerung, sich dem Test zu unterziehen		Suspendierung für drei Monate 1.000€ Geldstrafe	Suspendierung für sechs Monate 1.500€ Geldstrafe	Suspendierung für zwei Jahre 6.000€ Geldstrafe	
Absichtliches Nichtbeachten der Anweisungen des mit dem Atemalkoholtest beauftragten Technikers					

4.2.2

Die Strafen für die zweiten, dritten und vierten Verstöße müssen unabhängig von der(den) Strafe(n) für den(die) vorherigen Verstoß (Verstöße) angewendet werden.

4.2.3

Zum Zwecke der Auferlegung von Strafen gemäß Artikel 4.2 werden lediglich die vorhergehenden Verstöße gegen die Bestimmungen, die innerhalb der drei Jahre vor dem neuen positiven Ergebnis des Bestätigungstests begangen wurden, in Betracht gezogen.

4.3 Entscheidungen gemäß vorliegenden Bestimmungen

- sind sofort anwendbar, unabhängig von einer Berufung, in Übereinstimmung mit Artikel 12.2.3.b des Int. Sportgesetzes der FIA (ISG) (Automobilsport) oder Art. 167 Deutsches Motorrad Sportgesetz (DMSG) (Motorradsport),
- können mit einer Berufung angefochten werden (mit der Ausnahme von Entscheidungen, die in Übereinstimmung mit Artikel 3.4 dieser Bestimmungen getroffen wurden und die nicht mit einer Berufung angefochten werden können).

Art. 5 Folgen im Falle eines Verstoßes durch einen Offiziellen

5.1 Entbindung von den Pflichten

Ein Verstoß gegen das Reglement (d.h. ein Bestätigungstest mit einem positiven Ergebnis, eine Verweigerung, sich einem Test zu unterziehen und/oder eine absichtliche Nichtbeachtung der Anweisungen des BAT) führt zur automatischen und sofortigen Entbindung des Offiziellen von seinen Pflichten bei der betreffenden Veranstaltung durch die Sportkommissare.

5.2 Strafen für Offizielle

Zusätzlich zu der automatischen Entbindung des Offiziellen von seinen Pflichten bei der Veranstaltung müssen die Sportkommissare das Sportgericht über die Entscheidung informieren und den Betroffenen zur weiteren Bestrafung melden. Das Sportgericht hat zu der Disqualifikation durch die Sportkommissare die folgenden Strafen zu verhängen:

		1. Verstoß	2. Verstoß	3. Verstoß	4. Verstoß
Ergebnis des Bestätigungs-Tests	Weniger als 0,10 km/L	Keine Suspendierung	Suspendierung für zwei Monate	Suspendierung für drei Monate	Suspendierung für vier Jahre
	Ab 0,10 mg/L bis zu 0,25 km/L	Suspendierung für einen Monat	Suspendierung für zwei Monate	Suspendierung für sechs Monate	
	Ab 0,25 mg/L bis zu 0,4 mg/L	Suspendierung für zwei Monate	Suspendierung für vier Monate	Suspendierung für ein Jahr	
	Über 0,4 mg/L				
Verweigerung, sich dem Test zu unterziehen		Suspendierung für drei Monate	Suspendierung für sechs Monate	Suspendierung für zwei Jahre	
Absichtliches Nichtbeachten der Anweisungen des mit dem Atemalkoholtest beauftragten Technikers					

5.2.2

Die Strafen für die zweiten, dritten und vierten Verstöße müssen unabhängig von der(den) Strafe(n) für den(die) vorherigen Verstoß (Verstöße) angewendet werden.

5.2.3

Zum Zwecke der Auferlegung von Strafen gemäß Artikel 5.2 werden lediglich die vorhergehenden Verstöße gegen die Bestimmungen, die innerhalb der drei Jahre vor dem neuen positiven Ergebnis des Bestätigungstests begangen wurden, in Betracht gezogen.

5.3 Entscheidungen gemäß vorliegenden Bestimmungen

- sind sofort anwendbar, unabhängig von einer Berufung,
- können mit einer Berufung in Übereinstimmung mit Artikel 15.1 des ISG (Automobilsport) oder Art. 165 DMSG (Motorradsport) angefochten werden (mit der Ausnahme von Entscheidungen, die in Übereinstimmung mit Artikel 3.4 dieser Bestimmungen getroffen wurden und die nicht mit einer Berufung angefochten werden können).

Art. 6 Definitionen

Alkoholkonzentration: Die Alkoholmenge in einem Volumen an ausgeatmeter Luft, ausgedrückt in Milligramm je Liter (mg/L).

Mit dem Atemalkoholtest beauftragter Kontrolleur (BAT): Dies kann der Leitende Arzt oder Sportkommissar sowie Personal der NADA sein oder eine andere Person, an welchen der Leitende Arzt/Sportkommissar diese Aufgabe delegiert hat.

Alkoholtestgerät: Ein Gerät, das durch den DMSB zur Verfügung gestellt, gewartet und kalibriert wird und das die Möglichkeit aufweist, eine quantitative Messung der Alkoholkonzentration durch eine Atemluftprobe zu ermitteln.

Chaperone: Eine Person, die durch die NADA oder DMSB geschult und autorisiert ist, während eines Tests bestimmte Aufgaben zu erfüllen, wie unter anderem zum Beispiel die Begleitung und Beobachtung des Fahrers oder Offiziellen zwischen dem Screening-Test und dem Bestätigungs-Test.

Bestätigungs-Test: Ein zweiter Test unter Verwendung eines Alkoholtestgerätes, der nach einem positiven Screening-Test durchgeführt wird.

Fahrer: Jeder Fahrer, Beifahrer oder Mitfahrer, der an dem Wettbewerb teilnimmt.

Fahraktivität: Die Zeitspanne, innerhalb derer ein Fahrer sein Automobil oder Motorrad während eines Wettbewerbs fahren darf.

Negatives Ergebnis: Ein Ergebnis, das nach Abzug einer Toleranz von 0,02 mg/L gleich 0,0 mg/L ist.

Positives Ergebnis: Ein Ergebnis, das nach Abzug einer Toleranz von 0,01 mg/L höher ist als 0,0 mg/L.

Screening-Test: Ein erster Test unter Verwendung eines Alkoholtestgerätes, das quantitative Daten über die Alkoholkonzentration ermittelt.

Test: Das Verfahren, das unter Verwendung eines Alkoholtestgerätes durchgeführt wird, um eine quantitative Messung der Alkoholkonzentration zu erhalten.

Testformular: Ein von dem DMSB zur Verfügung gestelltes Formular, das von dem BAT ausgefüllt wird und das verwendet wird, falls der 1. Test ein positives Ergebnis aufweist. In ihm sind insbesondere aufgeführt die Uhrzeit und der Ort des Tests, der Name des Fahrers oder Offiziellen, das Ergebnis des Screening- und des Bestätigungs-Tests sowie die Unterschrift des Fahrers oder Offiziellen, des mit dem Atemalkoholtest beauftragten Technikers und gegebenenfalls des Chaperones, zusätzlich zu eventuellen Anmerkungen durch eine dieser Personen.

DMSB-Ethikkodex

Präambel

Der DMSB erkennt seine besondere Verantwortung für den Schutz der Integrität und des Rufs des Motorsports in Deutschland. Die im folgenden Ethikkodex definierten Werte und Grundsätze bestimmen das Verhalten und den Umgang innerhalb des DMSB und gegenüber Außenstehenden. Der DMSB-Ethikkodex ist für ehrenamtlich tätige Personen, lizenzierte Personen, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Mitglieder des DMSB verbindlich.

1. Würde, Toleranz und Respekt

1.1

Der Schutz der Würde der Einzelperson ist ein grundlegender Anspruch des DMSB. Toleranz, loyales Verhalten und gegenseitige Wertschätzung sind die Grundlage für ein vertrauensvolles Miteinander.

1.2

Die Teilnehmer an Aktivitäten, die unter dem Dach des DMSB stattfinden, verpflichten sich, niemanden wegen seiner Rasse, seinem Geschlecht, seiner ethnischen Zugehörigkeit, seiner Religion, seiner philosophischen oder politischen Meinung, seiner sexuellen Identität, seinem Familienstand, seinem Alter, seiner Behinderung oder auf irgend eine andere Art zu diskriminieren.

1.3

Handlungen, die in irgendeiner Form die physische oder psychische Integrität der Teilnehmer an Aktivitäten, die unter dem Dach des DMSB stattfinden, verletzen, werden nicht toleriert. Verstöße gegen die Anti-Doping-Bestimmungen des DMSB sind strikt verboten.

1.4

Jede Art der Belästigung, sei es physisch, psychisch oder sexuell, von Teilnehmern an DMSB-Aktivitäten ist verboten.

2. Integrität

2.1

Integrität setzt eine objektive und unabhängige Entscheidungsfindung voraus. Wenn Interessenkonflikte entstehen, sind diese von der betroffenen Person offenzulegen. Private Interessen und die Interessen des DMSB sind strikt zu trennen. Wenn persönliche Interessen im Rahmen einer Aufgaben- oder Entscheidungszuweisung berührt werden könnten, ist dies offenzulegen. Es wird dann eine und eine transparente Entscheidung herbeizuführen, ob die Zuweisung weiter möglich ist oder einer anderen Person übertragen wird.

2.2

Geschenke und sonstige materielle und ideelle Vorteile dürfen nur im vorgegebenen Rahmen in transparenter Weise angenommen oder gewährt werden. Es muss sichergestellt sein, dass keine unzulässige Beeinflussung von Entscheidungsträgern erfolgt. Eine Annahme von Geldgeschenken ist grundsätzlich nicht erlaubt.

Einladungen jeglicher Art müssen angemessen sein und im Rahmen der üblichen Zusammenarbeit stattfinden. Entscheidend ist stets, dass die Einladung einem Geschäftszweck oder der Repräsentation dient und der Eindruck einer unzulässigen Beeinflussung ausgeschlossen ist.

3. Nachhaltigkeit und Verantwortung für die Zukunft

Der DMSB verpflichtet sich im Interesse der Zukunftssicherung für nachfolgende Generationen zu einer nachhaltigen Verbandspolitik. Sie soll die Achtung der Umwelt, ökonomische Anforderungen und gesellschaftliche Aspekte angemessen in Ausgleich bringen.

4. Regeltreue und Transparenz

4.1

Regeltreue und Fairplay sind wesentliche Elemente im Motorsport. Geltende Gesetze sowie interne und externe Richtlinien und Regeln sind einzuhalten. Rechts- und Pflichtverstöße werden vom DMSB konsequent verfolgt und mit entsprechenden Maßnahmen geahndet.

4.2

Alle für den DMSB und dessen Aufgaben relevanten Entscheidungsprozesse sowie die zugrunde gelegten Fakten werden mit größtmöglicher Transparenz und Sorgfalt behandelt. Dies betrifft insbesondere alle finanziellen und personellen Entscheidungen. Vertraulichkeit sowie datenschutzrechtliche Vorgaben sind dabei zu beachten.

5. Vertraulichkeit

Ehrenamtlich für den DMSB tätige Personen sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des DMSB sind gehalten, alle ihnen in Ausübung ihrer Funktion mitgeteilten Informationen als Ausdruck der Loyalität vertraulich oder geheim zu behandeln. Jede Weitergabe von Informationen oder Meinungen muss in Übereinstimmung mit den Grundsätzen und Anweisungen des DMSB erfolgen.

6. Sanktionen und Sanktionsorgane

6.1

Jeder Verstoß gegen eine Rechtsvorschrift und/oder interne Richtlinien ist aufzugreifen, um eine konsequente Handhabung sicher zu stellen. Dabei kann in leichteren Fällen von einer Sanktion abgesehen werden, wenn ein bloßer Hinweis auf einen Verstoß als ausreichend für künftige Einhaltung der Vorgabe erachtet wird.

Jede Sanktion muss dem Maßstab der Verhältnismäßigkeit genügen und sich an diesem messen lassen.

6.2

Das Präsidium setzt eine unabhängige Ethikkommission ein, deren Aufgabenbereich die objektive Prüfung möglicher Verstöße und die Einordnung der Relevanz möglicher Verstöße umfasst. Liegen Verstöße vor, entscheidet die Ethikkommission über das weitere Vorgehen.

7. Änderungen des Ethikkodex

Änderungen zu vorliegendem Ethikkodex können ausschließlich durch das DMSB-Präsidium beschlossen werden.

Stand: 01.10.2021

DMSB-Logoübersicht

DMSB				
				
				
DMSB-Familie				
				
Automobilsport				
				
				
				
				
Motorradsport				
				
				
				
				

Handbuch MOTORRADSPORT 2023 – Roter Teil

Motorradsportgesetz, Lizenzbestimmungen und DMSB-Prädikate

INHALT

Deutsches Motorradsport-Gesetz (DMSG) des DMSB	Roter Teil Seite 2
DMSB-Motorradsport-Lizenzbestimmungen	Roter Teil Seite 42
Voraussetzungen für den Start bei internationalen oder Europa-offenen Wettbewerben	Roter Teil Seite 69
DMSB-Motorradsport-Prädikate	Roter Teil Seite 71
Allgemeine Prädikatsbestimmungen	Roter Teil Seite 73
Straßensport	
IDM - Internationale Deutsche Motorradmeisterschaft	Roter Teil Seite 78
IDM - Internationale Deutsche Markenmeisterschaft	Roter Teil Seite 79
Deutsche Langstrecken Meisterschaft (DLM)/ DMSB Langstrecken-Cup (DLC)	Roter Teil Seite 81
Deutsche Historische Motorrad-Meisterschaft (DHM)	Roter Teil Seite 87
SuperMoto	
DMSB-SuperMoto-Prädikatsbestimmungen	Roter Teil Seite 91
Motocross	
DMSB-Motocross-Prädikatsbestimmungen	Roter Teil Seite 94
Trial	
DMSB-Trial-Prädikatsbestimmungen	Roter Teil Seite 100
DMSB-Hallen-Trial-Pokal	Roter Teil Seite 104
Enduro	
DMSB-Enduro-Prädikatsbestimmungen	Roter Teil Seite 107
Bahnsport	
Deutsche Speedway-Meisterschaft (DSP)	Roter Teil Seite 115
DMSB-Speedway-U21-Meisterschaft	Roter Teil Seite 116
Deutsche Speedway-Mannschaftsmeisterschaft	Roter Teil Seite 117
DMSB-Ice-Speedway-Meisterschaft	Roter Teil Seite 121
DMSB-Speedway-Paar-Cup (SPC)	Roter Teil Seite 122
Deutsche Langbahn-Meisterschaft Solo (LBM)	Roter Teil Seite 123
DMSB-Langbahn-Meisterschaft Seitenwagen	Roter Teil Seite 125
DMSB-Langbahn-Pokal Solo	Roter Teil Seite 126
DMSB-Langbahn-Pokal Seitenwagen	Roter Teil Seite 127
Motoball	
Deutsche Motoball-Meisterschaft (DMM)	Roter Teil Seite 128

Deutsches Motorrad-Sportgesetz (DMSG) des DMSB 2023

Stand: 11.01.2023

Inhalt:

- I. Allgemeine Grundsätze – Sportbefugnisse
- II. Bezeichnungen
- III. Veranstaltungen – Wettbewerbe
- IV. Durchführung von Wettbewerben
- V. Rekorde
- VI. Registrierung der Fahrer, Beifahrer und Bewerber
- VII. Motorräder – Werbung
- VIII. Sportwarte
- IX. Ahndung von Verstößen, Strafmaßnahmen
- X. Proteste, Berufungen

I. Allgemeine Grundsätze – Sportbefugnisse

Art. 1 Nationale Regelung des Motorradsportes

Der DMSB – Deutscher Motor Sport Bund e.V. übt die Sporthoheit für den Automobil- und Motorradsport in der Bundesrepublik Deutschland aus und vertritt den deutschen Automobil- und Motorradsport als Mitglied im DOSB (Deutscher Olympischer Sportbund), in der FIA (Fédération Internationale de l'Automobile), der FIM (Fédération Internationale de Motocyclisme) und der FIM-Europe.

Der DMSB hat das ausschließliche Recht, in allen Disziplinen des Motorradsports internationale und nationale Deutsche Meisterschaften, DMSB-Meisterschaften, DMSB-Pokale und DMSB-Cups auszuschreiben und diese Titel zu vergeben, sowie darüber zu entscheiden, welche Rennen die Voraussetzungen erfüllen, um als Wertungsläufe zu diesen Titeln, als auch zu Markenpokalen anerkannt und mit dem entsprechenden Prädikat versehen zu werden und diese zu genehmigen.

Diese Berechtigung hat der DMSB für den Motorradsport in Deutschland durch die FIM und die FIM-Europe durch Anerkennung verliehen bekommen.

Der DMSB ist Inhaber der Rechte an dem von ihm in den jeweiligen Motorradklassen ausgeschriebenen Prädikat „Internationale Deutsche Meisterschaft“, „Deutsche Meisterschaft“ sowie der oben aufgeführten Titel.

Das Recht über Medienrechte, d.h. Rundfunkrechte (Fernsehen, Hörfunk etc.) sowie über andere Bild- und Tonträger, künftige technische Einrichtungen jeder Art (Online, Internet etc.) und in jeder Programm- und Verwertungsform weltweit von Läufen, zu den vom DMSB ausgeschriebenen Deutschen Meisterschaften/DMSB-Meisterschaften/DMSB-Cups/DMSB-Pokalen Verträge zu schließen, steht dem DMSB zu. Dies gilt auch für alle anderen Serien mit DMSB-Prädikat, ausgenommen Serien denen gemäß § 2 Ziff. 4 d der Satzung des DMSB ein Prädikat des DMSB erteilt wird.

Diese Festlegungen gelten auch für Serienwettbewerbe und Läufe/Rennen zu Serienwettbewerben, die im Rahmen von durch den DMSB-genehmigten Veranstaltungen zur Durchführung kommen, soweit es sich hier nicht um Wettbewerbe bzw. Läufe/Rennen handelt, die von einem der Trägervereine ausgeschrieben wurden.

Die gleichen Festlegungen gelten für internationale Meisterschaftsläufe der FIM/ FIM-Europe, die dem DMSB von der FIM/FIM-Europe übertragen wurden, soweit für diese die Rechte von der FIM/ FIM-Europe nicht selbst wahrgenommen werden.

Unbeschadet der Rechte des DMSB haben die Trägervereine das Recht, in sämtlichen Klassen eigene Serien auszuschreiben, die nicht zu einem nationalen Meisterschaftstitel führen und deshalb auch nicht in Konkurrenz zu bestehenden DMSB-Prädikaten treten. Die TV- und Vermarktungsrechte an diesen Serien stehen ausschließlich dem ausschreibenden Trägerverein zu.

Die Tätigkeit des DMSB, seine Beziehungen zu den vorgenannten Organisationen, die Wahl bzw. Berufung der Mitglieder seiner Organe und Gremien beruhen auf der von der Mitgliederversammlung des DMSB verabschiedeten Satzung.

Art. 2 Deutsches Motorrad-Sportgesetz

Zur Ausübung seiner Vollmachten und Erfüllung seiner Aufgaben hat der DMSB das „Deutsche Motorrad-Sportgesetz“ auf der Grundlage des FIM-Sportgesetzes aufgestellt. Die sportgesetzlichen Bestimmungen, Verfahrensordnungen, Reglements und Umweltrichtlinien des DMSB sowie der FIM/FIM-Europe sind bei der Organisation der Motorradsportveranstaltungen zu beachten und müssen von allen am Motorradsport im Zuständigkeitsbereich des DMSB Beteiligten eingehalten werden. Soweit die Sportgesetze, Verfahrensordnungen, Reglements der FIM/FIM-Europe anzuwenden sind (FIM-/FIM-Europe Meisterschaften, Preiswettbewerbe, internationale Veranstaltungen etc.), gehen diese den Regelungen des DMSB vor.

Art. 3 Aufgaben und Befugnisse des DMSB

Die wesentlichen Aufgaben und Befugnissen des DMSB sind in der Satzung des DMSB und in dem FIM-Sporting Code dargestellt. Weitere wesentliche Aufgaben und Befugnisse sind:

- Erstellung und Veröffentlichung des nationalen Motorradsport-Terminkalenders;
- Ausschreibung von Prädikatswettbewerben in den verschiedenen Motorradsportdisziplinen auf nationaler Ebene sowie Genehmigung sonstiger Serien-Wettbewerbe;
- Prüfung und Genehmigung der Veranstaltungsausschreibungen sowie das Versagen von Veranstaltungen bzw. Wettbewerben, die den sportgesetzlichen Bestimmungen nicht entsprechen;
- Homologation von Renn- bzw. Wettbewerbsstrecken und Bahnen;
- Prüfung und Bestätigung der bei Veranstaltungen bzw. Rekordversuchen erzielten Resultate;
- Registrierung von Fahrern/Beifahrern, Bewerbern, Industrie- und Renndiensten, Offiziellen und Veranstaltern sowie sonstigen am Motorradsport direkt oder indirekt beteiligten Personen, Firmen und Organisationen, ggf. verbunden mit der Ausgabe von Lizenzen und/oder Ausweisen an diesen Personenkreis;
- Erteilung der Erlaubnis zur Beteiligung an FIM- und FIM-Europe Prädikatswettbewerben sowie an Veranstaltungen im Ausland;
- Regelung des Ausbildungswesens für Sportwarte;
- Ausübung der nationalen Verbandsgerichtsbarkeit;
- Erhebung von Gebühren (gemäß DMSB-/FIM-/ FIM-Europe Gebührenübersicht);
- Entsenden von DMSB Observern sowie lizenzierten Sportwarten zur Überwachung und Prüfung der Einhaltung von Sicherheits- und Umweltauflagen sowie sonstiger Bestimmungen während Veranstaltungen;

Art. 4 Überwachungsrecht des DMSB

Die Mitglieder des Präsidiums und des hauptamtlichen Vorstands des DMSB haben das Recht, alle Veranstaltungen, die nach dem Deutschen Motorrad-Sportgesetz organisiert sind, zu überwachen. Die verantwortlichen Sportwarte sind gehalten, etwaigen Hinweisen dieses Personenkreises nachzugehen und die notwendigen Maßnahmen zu treffen. Die so autorisierten Personen weisen sich durch eine Lizenz des DMSB aus. Bei entsprechender Legitimation sind sie berechtigt, unter Beachtung und Einhaltung bestehender Sicherheitsbestimmungen sämtliche Absperrungen zu passieren und ungehindert jeden Platz (Rennbüro, abgesperrte Bahn, Rennstrecke, Fahrerlager, Boxen, Zeitnehmerhaus, Parkplätze, Tribünen usw.) zu betreten.

Art. 4.1 Unbemannte Fluggeräte

Aus Sicherheitsgründen ist der Einsatz von unbemannten Fluggeräten (z.B. Drohnen/Mikrokopter) im Rahmen von Motorsportveranstaltungen grundsätzlich verboten. Der DMSB behält sich bei Zuwiderhandlung eine Ahndung des Verstoßes durch das DMSB-Sportgericht vor. Der Veranstalter kann eigenverantwortlich unter Berücksichtigung der gesetzlichen Anforderungen und Bestimmungen Ausnahmen erteilen. Die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung, zum Einsatz von unbemannten Fluggeräten soll grundsätzlich vor Veranstaltungsbeginn dem DMSB gegenüber schriftlich angezeigt werden.

II. Bezeichnungen

Art. 5 Abkürzungen

FIM	– Fédération Internationale de Motocyclisme (Internationaler Motorradverband)
FIM-Europe	– Fédération Internationale de Motocyclisme Europe (Europäischer Motorradverband)
FMN	– Fédération Motocyclisme National (Nationale Mitglieds-Föderation der FIM/ FIM-Europe)
FMNR	– Fédération Motocyclisme National Responsable (ausrichtende Nationale Mitglieds- Föderation der FIM/ FIM-Europe)

Organisationen und Kommissionen der FIM

BD	– Board of Directors / Präsidium
CAP	– Public Affaires Commission / Kommission für öffentl. Straßenverkehr und Straßensicherheit
CCI	– Internal Auditors / Internes Controlling
CCR	– Commission of Circuit Racing/ Straßenrennsport-Kommission
CCP	– Track Racing Commission / Bahnsport-Kommission
CEN	– Enduro Commission / Enduro-Kommission
CFM	– Commission for Women in Motorcycling / Kommission für Frauen im Motorradsport
CID	– International Sustainability Commission / Umwelt-Kommission
CJI	– International Commission of Judges / Juristische Kommission
CMI	– International Medical Commission/ Ärzte-Kommission
CMS	– Motocross Commission / Motocross-Kommission
CRT	– Cross-Country Rallies Commission
CTI	– International Technical Commission/ Technische Kommission
CTL	– Touring and Leisure Commission / Tourensport-Kommission
CTR	– Trial Commission / Trial-Kommission

Funktionen

FL	= Fahrtleiter
LRA	= Leitender Rennarzt
LS	= Leiter der Streckensicherung
PSK	= Pflicht-Sportkommissar
PTK	= Pflicht-Technischer Kommissar
RL	= Rennleiter
RD	= Race Director
SK	= Sportkommissar
SR	= Schiedsrichter
TK	= Technischer Kommissar
VS	= Veranstaltungssekretär
ZK	= Zeitnahme-Kommissar/Zeitnehmer

Status von Veranstaltungen bzw. Klassen

CS	= Clubsport
E	= Europa-offen
EM	= Europameisterschaft
GP	= Grand Prix / Weltmeisterschaft
I	= International
N	= National
WM	= Weltmeisterschaft

Nationale und Internationale Lizenzen

IL	= Inter-Lizenz der FIM
A	= Fahrer-/Beifahrer-Lizenz des DMSB, Leistungsklasse A
BL	= Fahrer-/Beifahrer-Lizenz des DMSB, Leistungsklasse B
CL	= Einsteigerlizenz

IHL	= DMSB-Lizenz für Gleichmäßigkeitsprüfungen mit hist. Motorrädern
IML	= Int. Meisterschafts-Lizenz der FIM oder FIM-Europe
VL	= Veranstaltungs-Lizenz des DMSB

Art. 6 Motorrad

Ein Motorrad ist ein mechanisch angetriebenes Fahrzeug mit weniger als 4 Rädern, die alle mit dem Boden Berührung haben. Quads gelten jedoch auch als Motorrad i.S.d. Gesetzes. Die Klasseneinteilung ergibt sich aus den jeweiligen Wettbewerbsbestimmungen.

Art. 7 Motorsportveranstaltungen

- (1) Der DMSB-Motorradsport umfasst im Grundsatz folgenden Disziplinen/Veranstaltungen:
 - Straßensport
 - Motocross
 - SuperMoto
 - Trial
 - Enduro
 - Bahnsport
 - Motoball
 - Drag Racing
 - E-Bike
 - Mini Moto
 - SimRacing
- (2) Als DMSB-genehmigungspflichtige Motorsportveranstaltungen gelten grundsätzlich Rennen jeder Art, Leistungsprüfungen, Rekordversuche und Motoballspiele, sofern sie nicht unter (4) oder (5) fallen.
- (3) DMSB-genehmigungspflichtige Veranstaltungen bzw. verschiedene Klassen können wie folgt ausgeschrieben werden:
 - International
 - Europa-offen
 - National
- (4) Clubsport-Veranstaltungen
Der Clubsport ist dauerhaft an die DMSB-Trägervereine und die sonstigen Motorsportverbände und sonstigen Mitglieder delegiert. Veranstaltungen oder Disziplinen, deren Charakteristik ganz oder teilweise in den Wettbewerbsbestimmungen des DMSB geregelt ist, müssen im Grundsatz als Clubsport durchgeführt werden. Unabhängig von der Bezeichnung der Veranstaltung oder der Disziplin sind diese nach den entsprechenden Clubsport-Bestimmungen (DMSB-Rahmenausschreibung und Grundausschreibungen) durchzuführen. Clubsport Veranstaltungen sind lizenzpflichtig; ausschließlich DMSB-Lizenzen sind zulässig.
- (5) Lizenzfreie Breitensport-Veranstaltungen
Der lizenzfreie Breitensport wird von den DMSB-Trägervereinen (ADAC, AvD und DMV), sonstigem Mitgliedsverband (ADMV), und sonstigen Mitgliedern (ACV, PCD, VFV) sowie fünfzehn Landesmotorsportfachverbänden geregelt.
Veranstaltungen oder Disziplinen, die in den Wettbewerbsbestimmungen des DMSB nicht geregelt sind, fallen in den Bereich des lizenzfreien Breitensports. Lizenzinhabern des DMSB ist eine Teilnahme am lizenzfreien Breitensport nicht untersagt (die Unfallversicherung der DMSB-Lizenz schließt den lizenzfreien Breitensport nicht ein).

Art. 8 International offene Veranstaltungen

Offen für Teilnehmer mit einer Lizenz einer FIM Mitgliedsorganisation. Die Veranstaltung muss im FIM International Open Calendar und DMSB-Online-Motorsportkalender eingetragen sein. Sie kann zusätzlich auch im FIM Europe Open Calendar eingetragen werden.

Im Rahmen einer internationalen Veranstaltung können auch Europa-offene oder nationale Wettbewerbe/Klassen durchgeführt werden.
Die Einbeziehung der Bezeichnung „international“ in den Titel der Veranstaltung ist hier zulässig.

Art. 9 Europa-offene Veranstaltungen

Offen für Teilnehmer die im Besitz einer Lizenz und Startgenehmigung einer FIM-Mitgliedsorganisation oder CONU-Lizenz sind. Die Veranstaltung muss im FIM Europe Open Calendar und DMSB-Online-Motorsportkalender eingetragen sein.

Im Rahmen einer Europa-offenen Veranstaltung können auch nationale Wettbewerbe/Klassen durchgeführt werden.

Art. 10 Nationale Veranstaltung

Offen für Teilnehmer mit einer DMSB-Lizenz. Die Veranstaltung muss im nationalen Sportkalender des DMSB eingetragen sein.

Art. 11 Prädikatsveranstaltung

(1) Prädikatsveranstaltungen können sein:

- FIM- (Weltmeisterschaft) oder FIM Europe (Europameisterschaft) Meisterschafts-Veranstaltungen. Hier sind zusätzlich zur DMSB-Lizenz entsprechende FIM- oder FIM Europe Meisterschaftslizenzen erforderlich.
- (Internationale) Deutsche Meisterschaften – Level 1 (A-Lizenz Wertung*)
- DMSB-Meisterschaften - Level 2 (A/B-Lizenz-Wertung*)
- DMSB-Cups - Level 3 (gemeinsame A/B-Lizenz-Wertung*)
- DMSB-Pokale - Level 4 (B-Lizenz-Wertung*)

* Sofern in den disziplinbezogenen Prädikatsbestimmungen für einzelne Klassen nichts anderes festgelegt ist.

Art. 12 Reservierte nationale Veranstaltung

Eine reservierte nationale Veranstaltung ist ein Wettbewerb, an dem nur Inhaber einer vom DMSB ausgestellten Fahrer/Beifahrer-Lizenz teilnehmen können, die die besonderen Bedingungen der Ausschreibung erfüllen, z. B. reserviert für Mitglieder des veranstaltenden Clubs, für Privatfahrer, Werksfahrer oder für namentlich genannte Teilnehmer, usw.

Eine Genehmigung wird nur in Ausnahmefällen erteilt.

Art. 13 Veranstaltungstitel

Veranstaltungstitel sowie etwaige Untertitel müssen aus der Ausschreibung ersichtlich sein und bedürfen der Zustimmung des DMSB.

Die in Art. 9 aufgeführten Einschränkungen sind zu beachten.

Irreführende oder mit Prädikatsbezeichnungen kollidierende Titel oder Untertitel und / oder eine Propagierung unterschiedlicher Titel oder Untertitel auf den verschiedenen offiziellen Veranstaltungsunterlagen (Ausschreibung, Programm, Handzettel, Plakate etc.) sind nicht erlaubt.

Art. 14 Veranstalter

„Veranstalter“ ist eine vom DMSB anerkannte motorsportliche Vereinigung, die eine Veranstaltung verantwortlich plant, organisiert und durchführt.

Art. 15 Genehmigung

Durch die Veranstaltungsgenehmigung wird dem Veranstalter gestattet, eine Sportveranstaltung entsprechend der von ihm erstellten Ausschreibung zu organisieren und durchzuführen.

Art. 16 Ausschreibung

Die Ausschreibung ist unter Beachtung der FIM- oder FIM-Europe Reglements bzw. DMSB-Bestimmungen und -Richtlinien zu erstellen. Sie darf erst nach Genehmigung durch den DMSB, die Trägervereine oder die Sportabteilung der Trägervereine herausgegeben werden.

Art. 17 Sportwarte

Es wird zwischen aufsichtsführenden (überwachend tätigen) und vollziehenden (exekutiv tätigen) Sportwarten unterschieden.

Zu den aufsichtsführenden Sportwarten gehören die Sportkommissare, die Technischen-Kommissare und der Schiedsrichter, wobei die Technischen-Kommissare und der Schiedsrichter auch exekutiv tätig werden können.

Zu den vollziehenden Sportwarten gehören der Renn-/Fahrtleiter und Race Director sowie alle Funktionäre, die ihnen unterstehen bzw. sie bei der Durchführung der Veranstaltung unterstützen, wie z. B. Leiter der Streckensicherung, lizenziierter Leitender Rennarzt, Zeitnehmer, lizenzierte Sportwarte der Streckensicherung und mit Einschränkungen die Technischen Kommissare

Eine über die vorstehenden Festlegungen hinausgehende Koppelung von Funktionen unterschiedlicher Bereiche (überwachend / exekutiv) im Rahmen einer Veranstaltung ist nicht statthaft.

Art. 18 Jury

Die Jury wird von den Sportkommissaren bzw. dem Sportkommissar im Zusammenwirken mit dem Schiedsrichter einer Veranstaltung gebildet.

Art. 19 Sportkommissar/Schiedsrichter

In den Artikeln des DMSG wird nur die Bezeichnung „Sportkommissar“ verwendet. Bei Veranstaltungen, für die ein Schiedsrichter eingesetzt wird, umfasst der Begriff „Sportkommissar“ auch den Begriff „Schiedsrichter“.

Art. 20 Renn-/ Fahrtleiter

Der Renn- / Fahrtleiter ist für die Durchführung einer Veranstaltung unter Einhaltung aller zutreffenden Richtlinien und Bestimmungen verantwortlich.

Art. 20.1 Race Director

Für die gesamte Dauer jedes DMSB-Prädikates kann ein Race Director vom DMSB benannt werden. Der Rennleiter arbeitet in permanenter Abstimmung mit dem Race Director. Die vom Race Director veranlassten Anweisungen an die Teilnehmer einer Veranstaltung sind für diese verbindlich.

Art. 21 Fahrer

Fahrer ist die Person, die ein Wettbewerbsmotorrad fährt, der Fahrer muss im Besitz einer gültigen Fahrerlizenz sein.

Diese Fahrerlizenz berechtigt ihn unter Beachtung der in den Veranstaltungsausschreibungen bzw. in den Lizenzbestimmungen getroffenen Festlegungen zur Abgabe von Nennungen für Sportveranstaltungen im Regelungsbereich des DMSB.

Für körperbehinderte Fahrer gelten folgende Bestimmungen: Neben der allgemeinen Untersuchung gemäß dem Medizinischen Beiblatt des DMSB, muss eine Untersuchung durch den DMSB-Verbandsarzt oder durch einen vom DMSB-Verbandsarzt benannten Vertreter erfolgen.

In einem damit verbundenen Praxistest auf der Rennstrecke muss der betreffende Fahrer in Anwesenheit eines Rennleiters mit DMSB-Lizenz nachweisen, dass er sein Fahrzeug sicher beherrscht. Behindertengerechte Umbauten des Fahrzeugs müssen vom DMSB freigegeben sein.

Für den Erwerb und Besitz einer Fahrerlizenz sowie deren Nutzung gelten im Übrigen die Lizenzbestimmungen des DMSB.

Art. 21.1 Beifahrer

Beifahrer ist die Person, die im Seitenwagen mitfährt. Beifahrer benötigen ebenfalls eine gültige Lizenz. Im Übrigen gelten die Festlegungen gemäß Art. 21 auch für Beifahrer.

Art. 22 Bewerber

Bewerber ist jede natürliche oder juristische Person, die im Besitz einer Bewerber- oder Herstellerlizenz ist. Diese Bewerber- oder Herstellerlizenz berechtigt den Inhaber, unter Beachtung der zusätzlichen, für die Nutzung von Bewerberlizenzen maßgebenden Bestimmungen des DMSB, zur Abgabe von Nennungen für Fahrer, Beifahrer oder Teams, die unter seiner Bewerbung fahren.

Der Bewerber gilt als Teilnehmer der Veranstaltung.

Art. 23 Strecke bzw. Bahn

Eine Strecke bzw. Bahn ist eine für die Abhaltung von Motorsportveranstaltungen benutzte Anlage bzw. Fahrstrecke (bei Enduro und Trial). Für die Zulassung dieser Strecken bzw. Bahnen gelten die einschlägigen Bestimmungen des DMSB.

Art. 24 Rennen

Ein Rennen ist ein Wettbewerb, bei dem es auf die Erzielung der kürzesten Fahrzeit über eine festgelegte Distanz bzw. auf die Bewältigung der größten Distanz innerhalb einer festgelegten Fahrzeit ankommt.

Art. 25 Leistungsprüfung

Eine Leistungsprüfung ist ein Wettbewerb zur Prüfung der Leistung und Zuverlässigkeit des Motorrads sowie der Geschicklichkeit des Fahrers auf einer vorgeschriebenen Strecke und nach Bedingungen, die in der Ausschreibung festgelegt sein müssen.

Art. 26 Rekord

Ein Rekord ist eine unter Einhaltung der in den internationalen und nationalen Motorrad-Sportgesetzen festgelegten Bedingungen aufgestellte Höchstleistung.

Art. 27 Weltrekord

Ein Weltrekord ist eine innerhalb einer Klasse erzielte und von der FIM anerkannte internationale Höchstleistung.

Art. 28 Nationaler Rekord

Ein nationaler Rekord ist eine innerhalb einer Klasse in der Bundesrepublik Deutschland aufgestellte und vom DMSB anerkannte Höchstleistung, ohne Rücksicht darauf, welcher Nationalität der Bewerber/Fahrer ist.

Art. 29 Lokaler Rekord

Ein lokaler Rekord ist eine auf einer permanenten, vom DMSB zugelassenen Bahn oder Strecke aufgestellte und vom DMSB anerkannte Höchstleistung ohne Rücksicht darauf, welcher Nationalität der Bewerber/Fahrer ist.

Art. 30 Rekordhalter

Rekordhalter ist der oder sind die Fahrer des bei dem Rekord gefahrenen Motorrades.

Art. 31 Protest

Ein Protest ist die förmliche Beschwerde eines Teilnehmers hinsichtlich einer vermeintlichen Unregelmäßigkeit im Zusammenhang mit einer Veranstaltung.

Art. 32 Berufung

Berufung ist ein an das DMSB-Berufungsgericht gerichtetes Rechtsmittel, welches gegen eine Entscheidung der Sportkommissare, des Schiedsrichters, der Jury oder gegen eine Entscheidung des DMSB-Sportgerichtes statthaft ist.

Das Berufungsverfahren wird in Kapitel VI der Rechts- und Verfahrensordnung (RuVO) geregelt. Der in der RuVO verwandte Begriff Sportkommissare bezieht sich auch auf die Schiedsrichter und die Jury.

Art. 33 Disqualifikation

Unter Disqualifikation von der weiteren Teilnahme versteht man das Verbot für eine Person oder einen Kreis von Personen, an einem Wettbewerb oder Lauf teilzunehmen, oder das Verbot für ein oder mehrere Motorräder einer bestimmten Marke oder für ein Motorradzubehör, bei einer bestimmten Veranstaltung gefahren oder benutzt zu werden. Eine Disqualifikation kann auch nach Abschluss der Veranstaltung verfügt werden und zieht dann eine Disqualifikation aus dem Ergebnis nach sich.

Eingezahltes Nenngeld verfällt bei einer Ausschlussentscheidung dem Veranstalter.

Art. 34 Suspendierung

Suspendierung ist das Verbot für eine Person oder einen Personenkreis (Bewerber, Fahrer / Beifahrer, Helfer, Sportwart) in irgendeiner Eigenschaft an einem Motorrad-Wettbewerb teilzunehmen oder mitzuwirken bzw. eine Funktion im Motorradsport auszuüben oder das Verbot für ein oder mehrere Motorräder einer bestimmten Marke oder für ein Motorradzubehör bzw. für ein Teil der Fahrerausrüstung, bei einem Wettbewerb gefahren oder benutzt zu werden.

Eine Suspendierung macht alle für die Zeit der Suspendierung abgegebenen Nennungen ungültig.

Art. 35 Ausschluss

Der Ausschluss ist eine Suspendierung (Sperrung) auf Lebenszeit, die den Verlust jeden Rechts, in irgendeiner Eigenschaft an einem motorsportlichen Wettbewerb teilzunehmen oder mitzuwirken, nach sich zieht.

Art. 36 Höhere Gewalt

Höhere Gewalt ist ein von außen kommendes außergewöhnliches Ereignis, das auch durch äußerste Sorgfalt des Betroffenen nicht verhindert werden kann (z.B. Brand, Erdbeben, Streik).

III. Veranstaltungen – Wettbewerbe

Art. 37 Veranstalterkreis

Veranstaltungen dürfen im Regelungsbereich des DMSB nur von dem DMSB, seinen Mitgliedsorganisationen, deren Regionallandesverbänden und Ortsclubs sowie von einer anderen durch den DMSB anerkannten motorsportlichen Vereinigung durchgeführt werden.

Art. 38 Pflichtvermerk

Ausschreibung und Programm einer Veranstaltung müssen den Vermerk tragen: „Genehmigt vom DMSB am ... unter NMN. . .“, bei internationalen Veranstaltungen zusätzlich den Vermerk: „Genehmigt von der FIM bzw. der FIM-Europe unter NMN ...“

Art. 39 Kenntnis und Beachtung der Sportgesetze

Jede Vereinigung, die eine Motorradsportveranstaltung durchführt und jede natürliche oder juristische Person, die an ihr teilnimmt, verpflichten sich:
das Deutsche Motorrad-Sportgesetz sowie die einschlägigen Wettbewerbsbestimmungen und Richtlinien in der jeweils gültigen Fassung zu kennen
sich diesen ohne Vorbehalt zu unterwerfen
unter Strafe des Ausschlusses auf jede Anrufung von ordentlichen Gerichten zu verzichten, es sei denn, der in den sportgesetzlichen Bestimmungen und der Rechts- und Verfahrensordnung vorgesehene Rechtsweg ist ausgeschöpft

Art. 40 Nicht genehmigte Wettbewerbe / Veranstaltungen

Jeder Motorradsportwettbewerb, der im Widerspruch zu den verfassten Grundsätzen und Regeln in Hinblick auf den Schutz der Integrität und regelkonforme Ausübung des Motorradsports steht, insbesondere in Hinblick auf die Anti-Doping-, Sicherheits- und Umweltbestimmungen des DMSB, der FIM und FIM-Europe, kann als nicht genehmigter Wettbewerb /Veranstaltung im Regelungsbereich des DMSB angesehen und durch den DMSB nicht genehmigt werden. Ist dieser Wettbewerb Teil einer Veranstaltung, für die eine Gesamtgenehmigung erteilt wurde, so wird die erteilte Gesamtgenehmigung ungültig.

Art. 41 Verlegung, Absage oder Abbruch einer Veranstaltung

Eine Veranstaltung kann nur nach Zustimmung der für die Genehmigung zuständigen Stelle (DMSB, bzw. bei Clubsport- oder DMSB-genehmigungsfreien Veranstaltungen, die betreffende Trägervereine oder Sportabteilung der Trägervereine) verlegt werden. Ausgenommen hiervon ist eine notwendig werdende, witterungsbedingte Verschiebung um bis zu 24 Stunden.

Im Falle der Verlegung oder Verschiebung um mehr als 24 Stunden einer Veranstaltung sind die Teilnehmer an die von ihnen abgegebene Nennung nicht mehr gebunden und können diese zurückziehen.

Bei Absage einer Veranstaltung vor dem 1. Veranstaltungstag (= 1. Trainingstag) sind sowohl der DMSB als auch die Fahrer, die eine Nennung abgegeben haben, kurzfristig in Kenntnis zu setzen.

Eine Absage zu Beginn des 1. Veranstaltungstages bzw. ein späterer Abbruch der Veranstaltung kann, im Gegensatz zum Abbruch eines Rennens / Wettbewerbs, der vom Renn- bzw. Fahrtleiter oder Race Director verfügt wird, nur durch die Sportkommissare oder Schiedsrichter in Fällen höherer Gewalt oder aus Sicherheitsgründen angeordnet werden.

In einem solchen Fall ist bezüglich einer eventuellen Rückzahlung des Nenngeldes Art. 54 DMSG zu beachten.

Art. 42 Aufgaben des Veranstalters

Der Veranstalter ist verantwortlich für:

- die rechtzeitige Anmeldung der beabsichtigten Veranstaltung beim DMSB im DMSBnet unter www.dmsbnet.de (Fristen siehe DMSB-Homepage) und die Beantragung der erforderlichen Genehmigungen, Strecken- oder Bahnabnahmen etc.,
- die Einholung der notwendigen behördlichen Genehmigungen und Einreichung beim DMSB 7 Tage vor der Veranstaltung
- die termingerechte Erstellung und Einreichung einer ordnungsmäßigen Ausschreibung 30 Tage vor der Veranstaltung gemäß den Bestimmungen des DMSB bzw. der FIM oder FIM-Europe sowie für deren Veröffentlichung nach ihrer Genehmigung durch den DMSB,
- die Einteilung der exekutiv tätigen Sportwarte und Anforderung der überwachend tätigen Sportwarte (soweit diese nicht vom DMSB eingesetzt werden),
- die Vorbereitung und Durchführung der Veranstaltung nach dem Motorrad-Sportgesetz (DMSG) des DMSB bzw. der FIM- oder FIM-Europe Richtlinien und deren einschlägigen Wettbewerbsbestimmungen
- die Prüfung der Lizenzen und Startgenehmigungen sowie, soweit vorgeschrieben, des Führerscheins und des Kfz.-Scheins der Teilnehmer
- den rechtzeitigen Abschluss der Veranstalterhaftpflichtversicherung, der Sporthaftpflichtversicherung für Teilnehmer und Fahrerhelfer, sowie der Haftpflichtversicherung für Sportkommissare und Sportwarte und anderer Personen die mit der Organisation und Durchführung der Veranstaltung beauftragt sind. Des Weiteren ist eine Unfallversicherung für Sportwarte, Fahrerhelfer und Zuschauer nach den vom DMSB erlassenen Bestimmungen (Veranstaltungsversicherungen, s.a. Art. 65, abzuschließen
- die Einreichung der Versicherungsbestätigung an den DMSB 7 Tage vor der Veranstaltung (ohne den Nachweis einer bestehenden Veranstaltungsversicherung darf die Veranstaltung nicht durchgeführt werden.)
- die Veröffentlichung des offiziellen Programms und der offiziellen Ergebnisse der Veranstaltung (Anm.: s.a. Art. 66)
- die Aushändigung der Preise und evtl. Ehrenpreise bzw. die Auszahlung evtl. ausgeschriebener Preisgelder und Reisekosten,
- die umgehende Übersendung der Ergebnisse (s. Art. 66) und der medizinischen Unfallberichte durch den behandelnden Lt. Rennarzt/behandelnden Rennarzt oder den Vorsitzenden Sportkommissar (s. Art. 121)

Bei verspäteter oder unvollständiger Einreichung der oben genannten Unterlagen werden Säumniszuschläge gemäß der DMSB-Gebührenordnung erhoben.

DMSB genehmigte Veranstaltungen sind vom Veranstalter organisatorisch über das DMSBnet (www.dmsbnet.de) zu verwalten.

Art. 43 Wettbewerb/Rahmenprogramm / Veranstaltung

- (1) Im Rahmen von DMSB-genehmigten Motorradsportveranstaltungen besteht für Veranstalter die Möglichkeit, neben DMSB-genehmigten Veranstaltungsteilen gem. Veranstaltungsgenehmigung, Showprogrammpunkte durchzuführen, die eine motorsportähnliche (z.B. VIP-, Taxi- und ähnliche Sonderfahrten) oder motorsportfremde (z.B. Demonstration von Fallschirmspringern) Struktur aufweisen können und ohne Wertung (bspw. Zeitnahme) durchgeführt werden. Diese sog. Showprogrammpunkte sind generell gegenüber dem DMSB vor Durchführung der DMSB-genehmigten Motorradsportveranstaltungen anzeige- und registrierungspflichtig, aber nicht DMSB-genehmigter Veranstaltungsteil, in Folge wird die DMSB-genehmigte Motorradsportveranstaltungen für die Durchführung eines Showprogrammpunktes unterbrochen, demgemäß ist der Veranstalter verpflichtet Showprogrammpunkte seiner Veranstalterhaftversicherung, neben den DMSB-genehmigten Veranstaltungsteilen, als Showprogrammpunkte auszuweisen und ggf. separat zu versichern.

- (2) Die Verantwortlichkeit, der für die DMSB-genehmigten Veranstaltungsteile eingesetzten Sportwarte erstreckt sich nicht auf die Unterbrechung der DMSB-genehmigten Motorradsportveranstaltungen für Showprogrammpunkte, hier hat der Veranstalter -soweit notwendig -eigene Maßnahmen zu treffen.
- (3) Soweit Lizenznehmer an Rahmenprogrammpunkten teilnehmen, entfällt der mit der Lizenz verbundene Grund- und Zusatzversicherung für diese Teilnahme (vgl. DMSB-Lizenzbestimmungen).
- (4) Der Termin für eine Veranstaltung muss beim DMSB über den für den Veranstalter zuständigen Club oder Verband zu einem vom DMSB bestimmten Zeitpunkt angemeldet werden (s.a. DMSB Homepage). Die Veranstaltungsgenehmigung ist grundsätzlich mindestens zwei Monate vor dem Termin der Veranstaltung beim DMSB über den zuständigen Club oder Verband einzuholen.
- (5) Die Höhe der Anmelde- bzw. Genehmigungsgebühr wird vom DMSB festgesetzt (s.a. DMSB-Gebührenliste).
- (6) Der Veranstalter erteilt gegenüber dem DMSB seine Einwilligung, dass die im Rahmen von DMSB-genehmigten Veranstaltungen entstandenen Foto- und Filmaufnahmen, im Zusammenhang mit den Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen des DMSB, verwendet und veröffentlicht werden dürfen.

Art. 44 Behördliche Genehmigung

Die Genehmigung einer Veranstaltung durch den DMSB gilt vorbehaltlich der öffentlich-rechtlichen Genehmigungen.

Art. 45 Inhalt der Ausschreibung

Jede Ausschreibung (ausgenommen Clubsport- oder genehmigungsfreie Veranstaltungen) muss auf dem vom DMSB/FIM oder FIME vorgegebenen Ausschreibungsformular erstellt werden.

Bei der Erstellung der Ausschreibungen für Clubsport- oder genehmigungsfreie Veranstaltungen sind die Wettbewerbsbestimmungen des DMSB sowie evtl. ergänzende Festlegungen der zuständigen Sportabteilungen zu beachten.

Art. 46 Bulletins

Der Veranstalter ist berechtigt, in Abstimmung mit dem DMSB bzw. mit der für die Genehmigung zuständigen Sportabteilung oder, wenn kurzfristig notwendig, mit den Sportkommissaren/dem Schiedsrichter, Bulletins zu der Ausschreibung herauszugeben.

Diese Bulletins werden Bestandteil der Ausschreibung. Durch sie dürfen jedoch der Charakter der Veranstaltung und die Wertungskriterien nicht geändert werden.

Die Bulletins müssen allen Teilnehmern schriftlich oder durch Aushang bekanntgegeben werden.

Art. 47 Auslegung der Ausschreibung/Bulletins

Die Auslegung der Ausschreibung und etwaiger Bulletins obliegt während der Veranstaltung allein den Sportkommissaren.

Art. 48 Nennungen, Nenngeld

- (1) Eine Nennung muss zum festgelegten Nennschluss der in der Ausschreibung angegebenen Stelle zugegangen sein. Sie hat grundsätzlich auf dem offiziellen Nennformular oder Online-Nennsystem zu erfolgen und muss von den Nennenden (Bewerber, Fahrer, Beifahrer) eigenhändig, bei Minderjährigen von den/dem gesetzlichen Vertreter(n) unterschrieben sein.
Per Fax oder über das Online-Nennsystem eingereichte Nennungen müssen spätestens bei der Dokumentenprüfung mit der Original-Unterschrift versehen werden. Nicht auf dem Nennformular

abgegebene schriftliche Nennungen müssen ebenfalls bis zu diesem Zeitpunkt auf ein offizielles Nennformular übertragen und unterschrieben werden.

Die Angabe eines Bewerbers im Nennformular bzw. die Abgabe einer Nennung durch einen Bewerber setzt den Besitz der entspr. Bewerber / Sponsor-Lizenz gemäß DMSB-Lizenzbestimmungen voraus.

- (2) Sofern für die betreffende Wettbewerbsart Nenngeld erhoben wird, ist dieses in jedem Fall der Nennung als Scheck beizufügen oder zeitgleich mit der Nennung an den Veranstalter zu überweisen. In diesem Fall ist eine Kopie des Überweisungsbeleges der Nennung beizufügen. Bei Scheckzahlungen ist der Veranstalter verpflichtet, den Scheck erst zum Nennschluss einzulösen. Wurde das Nenngeld nicht zeitgleich mit der Nennung entrichtet, wird vom Veranstalter ein Nenngeldaufschlag in der im A-Teil der Ausschreibung für die jeweilige Wettbewerbsart festgelegten Höhe erhoben.
- Für Nachnennungen, soweit diese vom Veranstalter akzeptiert wurden, ist – ausgenommen bei Veranstaltungslizenznehmern – neben dem o. g. Nenngeldaufschlag eine zusätzliche Bearbeitungsgebühr in der im A-Teil der Ausschreibung für die jeweilige Wettbewerbsart festgelegten Höhe zu entrichten.
- Jede schriftlich, per Fax oder über das Online-Nennsystem eingegangene Nennung gilt im Übrigen auch ohne Zahlung des Nenngeldes als verbindlich abgegeben und verpflichtet grundsätzlich im Falle der Zurückziehung der Nennung nach Nennschluss bzw. der Nichtteilnahme zur Zahlung des Nenngeldes sowie des Nenngeldaufschlages und ggf. auch der zusätzlichen Bearbeitungsgebühr. Eine Verpflichtung zur Rückzahlung oder zum Verzicht auf die Zahlung des Nenngeldes besteht nur gemäß Art. 54.

Art. 49

Gegenseitige Vollmacht und gemeinsame Haftung von Bewerber, Fahrer und Beifahrern

- (1) Bewerber, Fahrer und Beifahrer bevollmächtigen sich gegenseitig, soweit sie nichts Gegenteiliges bestimmen, mit der Abgabe der Nennung, den jeweils anderen in einem Sportstrafen-, Protest- oder Berufungsverfahren zu vertreten.
- Sie bevollmächtigen sich insbesondere gegenseitig zur:
- Abgabe von Protesten und deren Rücknahme
 - Ankündigung, Einlegung, Bestätigung, Rücknahme und Verzicht der Berufung
 - Stellung aller im Rahmen des Sportstrafen-, Berufungsverfahrens möglichen Anträge und der Abgabe bzw. Entgegennahme von Erklärungen
- (2) Bewerber, Fahrer und Beifahrer haften für alle Verpflichtungen aus dem Nenn- und Lizenzvertrag als Gesamtschuldner.
- (3) Bewerber, Fahrer und Beifahrer müssen Tatsachen in der Person oder dem Verhalten eines Teammitgliedes (Bewerber, Fahrer, Beifahrer, Mechaniker, Helfer usw.), sofern die Vertragsverhältnisse mit dem Veranstalter und dem DMSB betroffen sind oder einen Schadensersatzanspruch begründen, für und gegen sich gelten lassen.

Art. 50 Nennungen von Lizenznehmern anderer Föderationen

Nennungen von Lizenznehmern anderer Föderationen müssen stets den Genehmigungsvermerk der für den betreffenden Fahrer zuständigen FMN tragen. Andernfalls ist eine separate Auslandsstartgenehmigung der betreffenden FMN vorzulegen, die vom Veranstalter im Original (bei Einzelstartgenehmigung) bzw. in Kopie (bei Dauerstartgenehmigung) einbehalten und der Nennung beigelegt wird.

Art. 51 Nennbestätigung / Ablehnung von Nennungen

Alle eingehenden Nennungen sollten möglichst kurzfristig, müssen jedoch – so weit nicht ausdrücklich in den Wettbewerbsbestimmungen etwas anderes festgelegt ist – spätestens innerhalb von 48 Stunden nach Nennschluss, bzw. im Falle von Nachnennungen, innerhalb von 48 Stunden nach Nenneingang schriftlich bestätigt oder abgelehnt werden.

Vom Veranstalter kann jede Nennung unter Angabe der Gründe abgelehnt werden. Nennungen zu Prädikatswettbewerben dürfen nur mit Zustimmung des DMSB abgelehnt werden.

Es dürfen nur die Namen der Teilnehmer (Fahrer, Beifahrer, Bewerber) veröffentlicht werden, die eine gültige Nennung abgegeben haben und deren Nennung vom Veranstalter bestätigt wurde.

Art. 52 Nennschluss

Nennschluss ist, soweit in der Ausschreibung nicht ausdrücklich etwas anderes festgelegt ist, 14 Tage vor der Veranstaltung. Soweit im Einzelfall nicht etwas anderes festgelegt ist, wird dem Veranstalter jedoch unabhängig von dem Nennschlussstermin die Annahme von Nachnennungen freigestellt.

Art. 53 Doppel-Nennungen

Hat ein Bewerber oder Fahrer seine Nennung für eine Motorradsport-Veranstaltung abgegeben und beteiligt er sich, ohne diese einzuhalten, am gleichen Tag an einer anderen Veranstaltung, so wird er durch das Sportgericht des DMSB wie folgt bestraft:

Erstmalige Verfehlung dieser Art:

Verwarnung und 4 Wochen Sperre (Suspendierung).

Im Wiederholungsfall: 8 Wochen Sperre (Suspendierung) und EUR 200 Geldstrafe.

Die Veranstalter müssen etwaige Meldungen bei gleichzeitiger Angabe des Termins der von ihnen verschickten Nennbestätigung direkt und sofort nach Bekanntwerden dem DMSB einreichen und die vom Fahrer abgegebene und unterschriebene Nennung im Original oder als Fotokopie beifügen.

Art. 54 Nenngeldrückzahlung/Zahlungsverzicht

Die Rückzahlung des Nenngeldes durch den Veranstalter bzw. der Verzicht des Veranstalters auf die Zahlung des Nenngeldes regelt sich wie folgt:

- wenn dies bei Erfüllung der Nennung in der Ausschreibung vorgesehen ist: 100 %
- wenn die Nennung vom Veranstalter nicht angenommen wird: 100 %.
- wenn der Fahrer infolge der Einbehaltung oder Einziehung der Lizenz (z. B. aufgrund eines bei einer vorangegangenen Motorradsport-Veranstaltung erlittenen Personenschadens oder aufgrund einer Suspendierung bzw. Ausschluss durch den DMSB bzw. die FIM / FIM-Europe) nicht in der Lage ist, seine Nennung zu erfüllen und dies dem Veranstalter bis spätestens 3 Tage vor Beginn der Veranstaltung schriftlich mitgeteilt hat: 100 %. *)
- Telefonische oder nachträgliche Entschuldigungen können nur in besonderen Fällen und in der Regel nur mit Zustimmung des Veranstalters akzeptiert werden. In Streitfällen entscheidet der DMSB.
- wenn die Nennung schriftlich vor Nennschluss bzw., mit schriftlicher Zustimmung des Veranstalters, nach Nennschluss zurückgezogen wurde: 100 %. *).
- bei schriftlicher Absage nach Nennschluss: keine Rückzahlung. *).
- bei schriftlicher Absage nach Nennschluss bis drei Tage vor der Veranstaltung wegen Lizenzeinzugs oder nachgewiesener Krankheit, (Attestvorlage): 50 %. *).
- bei nur telefonischer oder mündlicher Absage vor oder nach Nennschluss: keine Rückzahlung.
- wenn die Veranstaltung verlegt oder abgesagt bzw. der Wettbewerb nicht durchgeführt wird: 100 %.
- Bei Absage der Veranstaltung/des Wettbewerbs am Trainings- oder Veranstaltungstag, aus Gründen höherer Gewalt, kann der Veranstalter eine anteilige Kostenpauschale in Höhe von bis zu 50 % des Nenngeldes einbehalten.
- Eine Rückzahlung von Bearbeitungsgebühren und/oder Nenngeldaufschlägen entfällt generell.
- *) Maßgebend ist das Eintreffen der Absage beim Veranstalter.

Art. 55 Unentschuldigtes Fernbleiben vom Start

Fahrer die, aus welchem Grund auch immer, die von ihnen abgegebene Nennung nicht erfüllen können, müssen dem Veranstalter in jedem Fall hierüber vor der Veranstaltung bzw., bei Rennen, spätestens vor Beginn des Trainings schriftlich (Post, Fax/E-Mail) oder, falls dies nicht möglich sein sollte, zusätzlich vorab telefonisch, unter Angabe der ggf. nachweisbaren Gründe, Mitteilung machen.

Wer zu Motorradsport-Veranstaltungen nennt und ohne begründete schriftliche Entschuldigung dem Start fernbleibt, wird vom Sportgericht des DMSB mit folgenden Strafen belegt:

1. Erstmaliges unentschuldigtes Fernbleiben:
 - Verwarnung und EUR 100 Geldstrafe
2. Im Wiederholungsfall:
 - Verwarnung und 4 Wochen Sperre (Suspendierung).

Die Veranstalter müssen Fälle unentschuldigten Fernbleibens, bei gleichzeitiger Angabe des Versandtermins der Nennbestätigung, der DMSB-Geschäftsstelle im Zusammenhang mit der Einreichung des Schlussberichtes unter Beifügung der vom Fahrer abgegebenen und unterschriebenen Nennung (Original oder Fotokopie) melden. In einem solchen Fall stehen dem Veranstalter das Nenngeld in voller Höhe sowie der in den Wettbewerbsbestimmungen festgelegte Nenngeldaufschlag zu.

Art. 56 Änderung der Ausschreibung und Nennänderung

- (1) Die Ausschreibung darf grundsätzlich nur durch die genehmigende Stelle geändert werden.
- (2) Ab Beginn der Veranstaltung (Dokumentenprüfung) können Änderungen in Form von Bulletins nur durch die Sportkommissare/Schiedsrichter der Veranstaltung vorgenommen werden, jedoch nur, wenn es aus Gründen der Sicherheit und / oder höherer Gewalt notwendig ist bzw. die in der Ausschreibung enthaltenen Angaben über Streckenlänge, Renndauer, Rundenzahl und Sportwarte oder offensichtliche Fehler in der Ausschreibung betrifft.
- (3) Bulletins müssen datiert und fortlaufend nummeriert sein, sie werden am offiziellen Aushang bekannt gegeben.
- (4) Die Bewerber sind verpflichtet, sich regelmäßig am offiziellen Aushang zu informieren.
- (5) Sind vom Fahrer/Bewerber in der Nennung gemachte maßgebliche Angaben (z. B. Lizenzart, Hubraum oder Marke des Motorrades, Klasse, Name des Fahrers / Bewerbers etc.) zu ändern, so muss das Einverständnis des Renn- / Fahrtleiters schriftlich, vor Beginn der Veranstaltung, eingeholt werden.

Art. 57 Doppelstart

Der Start eines Fahrers in verschiedenen Klassen (Doppelstart) ist nur erlaubt, wenn in den für die jeweilige Veranstaltung maßgebenden Bestimmungen keine gegenteiligen Festlegungen getroffen wurden.

Ein und dasselbe Fahrzeug darf zu einer Veranstaltung nur in einer Hubraumklasse genannt werden. Als Hubraumklasse im Sinne dieser Vorschrift gilt auch eine Klasse mit besonderen technischen Vorschriften, wie z.B. SBK, SSP. Ausgenommen hiervon ist eine Markenpokal-Klasse.

Die Nennung des gleichen Fahrzeuges in einer Markenpokal-Klasse oder die Nennung des gleichen Fahrzeuges in verschiedenen Lizenzklassen mit gleichen Hubraumfestlegungen ist, soweit dem keine Wettbewerbsbestimmungen entgegenstehen, gestattet.

Alle sich aus der Ausschreibung oder den einschlägigen Bestimmungen ergebenden Verpflichtungen sind jedoch wie im Falle eines Einzelstarts zu erfüllen. Nicht vorhersehbare zeitliche Überschneidungen bzw. aus anderen Gründen ergebende Nachteile sind von dem / den betr. Fahrer(n) selbst zu vertreten.

Art. 58 Kostenersatz, Teilnahmevergütung für die Fahrer

Falls den Fahrern allgemein ein Kostenersatz oder eine Teilnahmevergütung gewährt wird, müssen Höhe und Bedingungen für die Auszahlung in der Ausschreibung angegeben werden.

Für die Höhe des Kostenersatzes bzw. der Teilnahmevergütung sind die Wettbewerbsbestimmungen des DMSB zu beachten.

Art. 59 Preise

Für Erfolge bei Motorradsport-Veranstaltungen können in der Regel Geldpreise, Ehrenpreise, Medaillen und Plaketten vergeben werden.

Die Ausschreibung muss bindende Angaben über die Höhe der Geldpreise, die Zahl der Ehrenpreise, der Medaillen und Plaketten enthalten.

Alle ausgesetzten Preise müssen vor Beginn der Veranstaltung verfügbar sein. Ist die Anzahl der verfügbaren Ehrenpreise, Medaillen und Plaketten vor Beginn der Veranstaltung nicht festzulegen, so genügt es, wenn der Veranstalter ein Muster dieser Preise bereithält.

Eine Liste der ausgesetzten Preise ist unter genauer Angabe der Zuordnung nach Platzierung und Klassen bzw. Wettbewerb, jeweils den Sportkommissaren/dem Schiedsrichter vor Beginn der Veranstaltung zu übergeben. Abweichungen oder Verschiebungen in der Preiszuteilung bedürfen der Genehmigung der Sportkommissare.

Art. 60 Anzahl der Ehrenpreise

Bei den verschiedenen Veranstaltungen müssen in jeder Klasse – so weit in den wettbewerbsspezifischen Bestimmungen nicht etwas anderes festgelegt ist – bei

- 2 Startenden mind. ein Ehrenpreis
 - 3 bis 5 Startenden mind. zwei Ehrenpreise
 - über 5 Startenden mind. drei Ehrenpreise
- vergeben werden.

Art. 61 Beschränkung in der Zuteilung von Preisen

Die Zuteilung der Preise kann, sofern die Ersten einer höheren Klasse oder Wertungsgruppe die Geschwindigkeit der niedrigeren Klasse nicht erreicht haben, beschränkt werden, sofern ein entsprechender Hinweis in der Ausschreibung enthalten ist.

Art. 62 Wanderpreise

Den Veranstaltern ist es untersagt, Wanderpreise auszuschieben. Ausnahmen bedürfen der ausdrücklichen Genehmigung des DMSB.

Art. 63 Wertung bei Abbruch von Wettbewerben

Muss ein Wettbewerb (Rennen etc.) infolge höherer Gewalt vor seiner Beendigung abgebrochen oder gekürzt werden, so erfolgt eine offizielle Wertung nur unter Beachtung der Wettbewerbsbestimmungen des DMSB bzw. unter Berücksichtigung des FIM- Sporting Codes.

Art. 64

DMSB-Logo, Inhalt des Programms und Anbringung von Fahnen/Bannern, Fernseh- und Rundfunkrechte

Der Veranstalter ist dem DMSB verantwortlich für die Herausgabe des Veranstaltungsprogramms und die Einhaltung nachstehender Bestimmungen.

Das vom Veranstalter herausgegebene Programm muss folgende Angaben enthalten:

- Titel sowie ggf. Untertitel gemäß genehmigter Ausschreibung; DMSB-Logo gemäß den Logorichtlinien des DMSB (s.a. Homepage des DMSB), evtl. Serientitel und offizielles Serienlogo,
- Name und Anschrift, Telefon und ggf. Fax des Veranstalters,

- Veranstaltungsort/Streckenbezeichnung,
- Namen der Sportkommissare bzw. des Schiedsrichters,
- Namen des Rennleiters / Fahrtleiters, ggfls Race Directors
- Namen des Obmannes der Zeitnahme und der Technischen Abnahme,
- Zeiteinteilung der Veranstaltung (Abnahmezeiten, Trainingszeiten, Startzeiten),
- Streckenlänge, ggf. Zahl der Sonderprüfungen oder Sektionen,
- Distanz bzw. Dauer der ausgeschriebenen Wettbewerbe/Klassen,
- Starterlisten mit Namen der Bewerber und Fahrer sowie ggf. Beifahrer, deren Wohnorte, ihre Startnummern, Lizenznummer mit zuständigem FMN, die Marke des von ihnen eingesetzten Motorrades,
- Beginn und Schluss der Veranstaltung, Ort und Zeit der Siegerehrung und Preisverteilung,
- Pflichtvermerk gemäß Art. 38

Das Programm darf keine Angaben enthalten, die den vom DMSB getroffenen Festlegungen widersprechen. Dies gilt auch für den Inhalt von Anzeigen.

Zusätzlich zum Veranstaltungsprogramm muss das Logo des DMSB auf allen weiteren Printmitteln (Pressemitteilungen, Ergebnislisten, Anzeigen, Plakaten, Handzetteln, etc.) abgebildet werden.

Bei Prädikatsveranstaltungen ist der Veranstalter verpflichtet, die DMSB-Fahne und/oder ein DMSB-Spannband im Start- und Zielbereich an für das Publikum gut sichtbarer Stelle zu hissen bzw. anzubringen.

Fahne und Spannband werden dem Veranstalter unentgeltlich zur Verfügung gestellt. Das DMSB-Logo kann auf der Homepage heruntergeladen werden.

Art. 64.1 Fernseh- und Rundfunkrechte

Das Recht, über Fernseh- und Rundfunkübertragungen von Läufen zu den vom DMSB ausgeschriebenen DM/Meisterschaften/Pokalen/Cups Verträge zu schließen, steht ausschließlich dem DMSB zu. Dies gilt auch für alle anderen Serien mit DMSB-Prädikat. Art. 42 gilt nicht für diejenigen Serien, denen gemäß § 2 Ziff. 4 d der Satzung des DMSB ein Prädikat des DMSB erteilt wird.

Art. 65 Versicherungen

- (1) Der oder die Veranstalter ist/sind verpflichtet, für den gesamten Umfang der Veranstaltung angemessenen Versicherungsschutz zu besorgen bzw. sicherzustellen, mindestens aber die öffentlich-rechtlich und/oder sportrechtlich vorgeschriebenen Versicherungen abzuschließen. Der Mindestversicherungsumfang gilt im Rahmen dieses sportrechtlichen Reglements für sämtliche Veranstaltungen wie folgt vorgeschrieben:

a) Veranstaltungs-Haftpflichtversicherung

Versicherungssummen:

€ 10.000.000 für Personen-, Sach- und Vermögensschäden (pauschal)

oder

€ 10.000.000 für Personenschäden

€ 2.500.000 für Sachschäden

€ 100.000 für Vermögensschäden

Bei Personenschäden für die einzelne Person ohne weiteres Limit.

Wird eine Veranstaltungs-Haftpflichtversicherung über die vorstehenden Versicherungssummen hinausgehend abgeschlossen, so ist für Personenschäden für die einzelne Person mind. € 10.000.000 vorzusehen.

Mitversichert gilt mindestens die persönliche gesetzliche Haftpflicht sämtlicher motorsportlichen Teilnehmer und Helfer, ausgenommen medizinisches Personal in Ausübung ärztlicher Tätigkeit und Nebendienstleister wie z.B. Catering oder Unterhaltungsprogramm, soweit diese eine eigene Haftpflichtversicherung vorhalten.

Der Versicherungsschutz muss auch den Gebrauch von Kraftfahrzeugen umfassen, soweit diese nicht über eine Kfz-Haftpflichtversicherung versichert gelten.

Abhängig von den konkreten Risiken einer Veranstaltung können auch höhere Versicherungssummen zu empfehlen sein.

Wichtiger Hinweis: Der vorgeschriebene Versicherungsschutz besteht in der Regel nicht durch eine allgemeine (Vereins-) Haftpflichtversicherung. Wird die Veranstaltung nicht entsprechend dem ISG, den DMSB-Bestimmungen oder der Ausschreibung durchgeführt, läuft der Veranstalter Gefahr, neben einer sportgerichtlichen Ahndung auch für etwaige dadurch entstandenen Schäden von der Versicherung in Regress genommen zu werden.

b) Zuschauer-Unfall-Versicherung (zahlende oder nicht zahlende Personen soweit sich diese berechtigt als Zuschauer auf der Veranstaltung aufhalten);

€ 15.000,- für den Todesfall,

€ 30.000,- für den Invaliditätsfall (Kapitalzahlung je Person),

Hierbei muss sichergestellt sein, dass die Beträge der Unfallversicherung im Schadensfall ohne Berücksichtigung der Haftungsfrage an die Geschädigten gezahlt werden. In den Unfallversicherungsbedingungen ist den Zuschauern ein unmittelbarer Anspruch auf die Versicherungssumme gegen die Versicherungsgesellschaften einzuräumen.

Etwaige wirksam vereinbarte Haftungsverzichte bzw. Haftungsausschlüsse gelten auch im Rahmen der Haftpflichtversicherung. Die Haftpflichtansprüche der Bewerber, Fahrer, Beifahrer, Halter und Eigentümer untereinander müssen daher nicht versichert gelten, ausgenommen für solche Schäden, die vom Haftungsverzicht bzw. Haftungsausschluss nicht umfasst sind.

Soweit nicht bereits Versicherungsschutz über die vom DMSB eingerichteten Unfallversicherungen besteht, ist für die Sportwarte und Helfer eine Unfallversicherung mit folgenden Mindestversicherungssummen abzuschließen:

€ 15.000,- für den Todesfall

€ 30.000,- für den Invaliditätsfall (Kapitalzahlung je Person)

(2) Versicherungsschutz nach der Kraftfahrtversicherung

Nach den Allgemeinen Bedingungen für die Kraftfahrtversicherung (AKB) wird Versicherungsschutz nicht für Schäden gewährt, die bei Beteiligung an Fahrtveranstaltungen, bei denen es auf Erzielung einer Höchstgeschwindigkeit ankommt oder bei den dazugehörigen Übungsfahrten entstehen. Deshalb muss angemessener Versicherungsschutz im Sinne des Art. 35 (1) gegebenenfalls speziell vereinbart werden.

(3) Versicherung des Wettbewerbsfahrzeuges

Jeder Teilnehmer einer Motorsportveranstaltung, die ganz oder teilweise auf nichtabgesperrten Straßen (tatsächlich öffentlicher Verkehrsraum) durchgeführt wird, ist dafür verantwortlich, dass sein Fahrzeug ordnungsgemäß mit der durch die Verwaltungsvorschrift (VwV) zu § 29 StVO vorgeschriebenen Mindestversicherungssumme € 1.000.000 pauschal haftpflichtversichert ist.

Art. 66 Ergebnismeldung

Die Veranstalter haben die Auflage, die offiziellen Ergebnisse der verschiedenen Klassen sowie einer evtl. Mannschaftswertung (mit Vor- und Zunamen der Mannschaftsmitglieder) in aufsteigender Reihenfolge der Platzierungen der Fahrer (Mannschaften) unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Wettbewerbs- und Durchführungsformen (ggf. getrennt nach Läufen, Gesamtwertung, Fahrtagen, etc.) zu erstellen und dem DMSB möglichst noch am Veranstaltungstag, spätestens jedoch am 1. Werktag nach der Veranstaltung zu übersenden.

IV. Durchführung von Wettbewerben

Art. 67 Durchführung von Wettbewerben

Die Durchführung von Straßenrennen, Mini- und Pocket-Bike-Rennen, Supermoto-Veranstaltungen, Gleichmäßigkeitsprüfungen, Drag Racing, Motocross- und Quad-Rennen, Enduro- u. Enduro-Rallye-Wettbewerben, Trials und Bahnrennen sowie Motoballsportarten richtet sich nach den für diese Sportarten vom DMSB herausgegebenen Wettbewerbsbestimmungen.

Art. 68 Abnahme von Wettbewerbsstrecken / Einrichtungen

Voraussetzung für die Durchführung von Straßenrennen (Rundstrecken- und Bergrennen, Mini- und Pocket-Bike-Rennen), von Supermoto- und Motorrad-Seriensport-Veranstaltungen, Gleichmäßigkeitsprüfungen, Drag Racing, Motocross, Enduro-, Trial- und Bahnsport-Veranstaltungen ist die Abnahme der Strecke / Bahn / Sonderprüfungen (Enduro)/Sektionen (Trial) und der erforderlichen Einrichtungen durch den / die damit vom DMSB beauftragten Strecken- / Bahnabnahme-Kommissar(e) bzw. Sportkommissare. Für die Abnahme gelten die disziplinspezifischen Auflagen in den Wettbewerbsbestimmungen.

Art. 69 Startarten

Es wird zwischen den folgenden Startarten unterschieden:

(1) Massenstart

Beim Massenstart starten alle an dem betreffenden Wettbewerb beteiligten Fahrer von dem ihnen zugewiesenen Startplatz hinter der Startlinie. Unabhängig davon wird angenommen, dass alle Fahrer von der Startlinie gestartet sind.

(2) Guppenstart, bzw. Einzelstart

Beim Gruppen- oder Einzelstart wird in der Art verfahren, dass jede Gruppe bzw. jeder Einzelfahrer nacheinander von ein und derselben Stelle, und zwar direkt hinter der Startlinie gestartet wird. Der Start kann stehend oder fliegend erfolgen.

(3) LeMans-Start

Beim LeMans-Start stellen die Teilnehmer ihre Fahrzeuge auf den zugewiesenen Startplatz an der Boxenmauer auf. Die Fahrer stehen am gegenüberliegenden Fahrbahnrand. Unabhängig davon wird angenommen, dass alle Fahrer von der Startlinie gestartet sind.

(4) Wellenstart

Beim Wellenstart stellen sich zwei Gruppen auf wobei zwischen dem Letzten der ersten Gruppe und dem Ersten der zweiten Gruppe eine Startreihe frei bleibt. Der Start erfolgt analog Art. 69 (2) zeitversetzt, abhängig von der Streckenlänge zwischen 10 bis 30 Sekunden pro Gruppe. Der Start kann nur stehend erfolgen.

(5) Stehender Start

Wenn sich ein oder mehrere Fahrzeuge von ihrem Platz unmittelbar hinter der Startlinie aus dem Zustand völligen Stillstands auf das Startzeichen in Bewegung setzen, so spricht man von einem stehenden Start (laufender oder stehender Motor).

(6) Fliegender Start

Wird die Zeitmessung am Anfang der Rennstrecke durch ein Motorrad ausgelöst, das sich allein oder zusammen mit mehreren anderen Motorrädern von einem hinter der Startlinie – Mindestabstand 100 m – befindlichen Platz in Bewegung gesetzt hat, so spricht man von einem fliegenden Start.

Art. 70 Zeitnahme des Starts

Die Zeitmessung beginnt, ausgenommen bei fliegendem Start, in dem Augenblick, in dem das Startzeichen gegeben ist.

Art. 71 Aufstellung zum Start

Die Aufstellung zum Start erfolgt unter Beachtung der Wettbewerbsbestimmungen. Jeder Fahrer ist selbst dafür verantwortlich, dass er mit seinem Motorrad rechtzeitig zum Start erscheint.

Art. 72 Durchführung des Starts

Art und Durchführung des Starts sind in den Wettbewerbsbestimmungen (grüner Teil) festgelegt. Soweit dort keine weitergehenden Festlegungen getroffen sind, dürfen sich 1 Minute vor dem Start nur noch die teilnehmenden Fahrer und die erforderlichen Sportwarte auf dem Startplatz aufhalten.

Beim Start ist, soweit nicht ausdrücklich etwas anderes festgelegt ist, jede fremde Hilfe, wie zum Beispiel Anschieben, verboten.

Art. 73 Frühstart

Startet ein Teilnehmer bevor das offizielle Startzeichen gegeben ist, so wird er mit der in den Wettbewerbsbestimmungen festgesetzten Strafe belegt. Das Team / der Helfer des Fahrers ist von dieser Maßnahme umgehend in Kenntnis zu setzen.

Art. 74 Start außer Konkurrenz und Alleingang

„Start außer Konkurrenz“ und „Alleingang“ sind verboten.

Art. 75 Vorlauf und Entscheidungslauf

Zur Teilnahme an einem „Entscheidungslauf“ ist die vorherige Qualifizierung in etwaigen „Ausscheidungs- oder Vorläufen“ erforderlich.

Art. 76 Training

Zum Start von Rennen dürfen nur Fahrer zugelassen werden, die die Trainingsbedingungen entsprechend den jeweiligen Wettbewerbsbestimmungen erfüllt haben. Das Training ist nur während der hierfür festgesetzten Zeit und auf der hierfür vorgesehenen Strecke mit abgenommenem, der jeweiligen Klasse entsprechendem Motorrad, in vorschriftsmäßiger Kleidung (s.a. Art. 98) und mit zugelassenem Schutzhelm (DMSB-Schutzhelmbestimmungen, blauer Teil) gestattet.

Art. 77 Technische Abnahme / Dokumentenprüfung und Fahrerbesprechung

- (1) Jeder Fahrer ist selbst dafür verantwortlich, dass von ihm zum Training und Wettbewerb nur Fahrzeuge, Fahrzeugteile und Ausrüstungsgegenstände (z. B. Schutzhelme) eingesetzt werden, die den Technischen Bestimmungen entsprechen und von der Technischen Abnahme abgenommen sowie, wenn vorgeschrieben, entsprechend gekennzeichnet worden sind.

Im Falle eines Unfalls muss der Fahrer vor der weiteren Teilnahme an den Wettbewerbsveranstaltungen sein Fahrzeug/Sicherheitsausrüstung erneut der Technischen Abnahme vorführen.

Die Entscheidung darüber, ob ein Motorrad bzw. die Ausrüstung des Fahrers / Beifahrers den Technischen Bestimmungen entspricht, liegt bei dem vom DMSB eingesetzten Technischen Pflichtkommissar bzw. dem Obmann der Technischen Abnahme.

- (2) Im Rahmen der Technischen Abnahme oder Schlusskontrolle im Zusammenhang mit einer technischen Überprüfung anfallende Montagekosten sind nicht erstattungsfähig.

Der Fahrer muss, soweit in den Wettbewerbsbestimmungen nicht anders vorgesehen, bei der Abnahme seines Motorrades persönlich anwesend sein.

Bei der Dokumentenprüfung haben der Fahrer und gegebenenfalls der Beifahrer unaufgefordert persönlich die Lizenz vorzuzeigen sowie, soweit für bestimmte Wettbewerbs- oder Lizenzarten vorgeschrieben, den entsprechenden Führerschein und ggf. Kfz.-Schein vorzulegen. Jeder Fahrer / Beifahrer ist ferner verpflichtet an einer vom Veranstalter festgesetzten Fahrerbesprechung teilzunehmen.

Art. 78 Fremde Hilfe

Während einer Veranstaltung darf ein Motorrad seine Geschwindigkeit nur von seiner motorischen Kraft, durch die Muskelkraft seines Fahrers und ggf. seines Beifahrers sowie durch natürliche Ursachen, wie zum Beispiel Beschleunigung durch Gefälle, erhalten. Fremde Hilfe, soweit nach den Wettbewerbsbestimmungen unter bestimmten Voraussetzungen nicht ausdrücklich zugelassen, wird mit Disqualifikation bestraft.

Art. 79 Erlaubte Hilfe

Die im Einzelnen bei den Wettbewerben der verschiedenen Disziplinen zulässige Hilfe ist in den Wettbewerbsbestimmungen festgelegt.

Darüberhinausgehende Hilfeleistungen oder Missachtung der Vorschriften werden mit Disqualifikation bestraft.

Das Auftanken der Motorräder ist nur bei abgestelltem Motor in dafür vorgesehenen Bereichen gestattet.

Art. 80 Halten auf der Strecke

Ein Motorrad, das infolge eines Schadens im Verlaufe des Trainings oder des Rennens nicht mehr fahrbereit ist, ist sofort unter Beachtung der größtmöglichen Vorsicht auf dem schnellsten Wege von der Fahrbahn und aus der Sicherheitszone zu entfernen.

Jedes Anhalten im 200-m-Bereich einer Kurve ist verboten. Keinesfalls darf ein Motorrad auf der Fahrbahn oder im Sicherheitsbereich entgegen der Fahrtrichtung gefahren oder geschoben werden.

Sollte der Fahrer Hilfe benötigen, darf er sich, nachdem er sein Motorrad von der Strecke entfernt hat, außerhalb der Fahrbahn, entgegengesetzt zur Fahrtrichtung, zu Fuß bewegen, vorausgesetzt, dass er andere Fahrer nicht behindert oder gefährdet.

Art. 80 Halten auf der Strecke

Ein Motorrad, das infolge eines Schadens im Verlaufe des Trainings oder des Rennens nicht mehr fahrbereit ist, ist sofort unter Beachtung der größtmöglichen Vorsicht auf dem schnellsten Wege von der Fahrbahn und aus der Sicherheitszone zu entfernen.

Jedes Anhalten im 200-m-Bereich einer Kurve ist verboten. Keinesfalls darf ein Motorrad auf der Fahrbahn oder im Sicherheitsbereich entgegen der Fahrtrichtung gefahren oder geschoben werden.

Sollte der Fahrer Hilfe benötigen, darf er sich, nachdem er sein Motorrad von der Strecke entfernt hat, außerhalb der Fahrbahn, entgegengesetzt zur Fahrtrichtung, zu Fuß bewegen, vorausgesetzt, dass er andere Fahrer nicht behindert oder gefährdet.

Art. 81 Aufgabe im Wettbewerb

Jeder aufgebende Fahrer darf, sofern er von einem Sportwart keine andere Anweisung erhält, sein Motorrad auf eigene Gefahr und ohne Behinderung oder Gefährdung der sich noch im Wettbewerb befindlichen Fahrer nur in Fahrtrichtung weiterfahren oder schieben.

Bis zum Abwinken mit der schwarz-weiß karierten Flagge darf in Training und Wettbewerb nur der für das Motorrad genannte Fahrer und ggfs. Beifahrer auf dem Motorrad teilnehmen. Zuwiderhandlungen werden mindestens mit einer Geldstrafe von EUR 250 belegt.

Art. 82 Technische Kontrolle/Schlussabnahme

Ein Motorrad sowie die Fahrerausrüstung können jederzeit während der Veranstaltung bzw. im Rahmen einer Schlussabnahme nach der Veranstaltung überprüft werden. Wenn sich herausstellt, dass die Werte des Motors anders sind als im Nennformular angegeben, unzulässige technische Änderungen vorgenommen wurden, das in den Wettbewerbsbestimmungen festgelegte Geräuschlimit (ggf. inklusive Toleranz) überschritten wird oder ein Teil der Ausrüstung (Schutzhelm, Bekleidung etc.) nicht den Vorschriften entspricht bzw. sich der Fahrer der angeordneten Kontrolle entzieht, wird der betroffene Bewerber und/oder Fahrer/Beifahrer bestraft. Die Disqualifikation ist dabei die Regelstrafe. In besonders gelagerten Fällen kann von einer geringeren Bestrafung Gebrauch gemacht werden. Bei Erreichen von Wettbewerbsvorteilen oder anderen schwerwiegenden Tatbestandsmerkmalen ist der Betroffene zur weiteren Bestrafung an die Rechtsabteilung des DMSB zu melden

Kein Fahrer hat offiziell eine Veranstaltung beendet, wenn sein Motorrad bzw. seine Ausrüstung einer ggf. verlangten oder vorgeschriebenen Schlussabnahme nicht unterzogen wurde.

Art. 83 Totes Rennen

Im Falle eines „Toten Rennens“ sind unter den gleichbewerteten Fahrern die ihnen zustehenden Geldpreise zu teilen.

Wenn zwei oder mehrere Fahrer Anspruch auf den gleichen Platz haben, verbleiben die nachfolgenden Fahrer unabhängig hiervon auf dem ihnen ursprünglich zustehenden Platz.

Art. 84 Beendigung eines Rennens (ausgenommen Bergrennen)

Ein Rennen wird durch Zeigen der schwarz-weiß-karierten Flagge beendet, sobald der Sieger die Ziellinie passiert hat. Maßgebend ist die in der Ausschreibung verlangte Rundenzahl.

Jeder Fahrer, der nach dem Sieger innerhalb einer ggf. vorgeschriebenen Zeit die Ziellinie passiert, wird im Grundsatz entsprechend der zurückgelegten Rundenzahl und bei gleicher Rundenzahl entsprechend der Durchfahrtsfolge platziert. Zu berücksichtigen sind jedoch die sich ggf. aus den Wettbewerbsbestimmungen ergebenden Strafen, die u. U. die Platzierung verändern können.

Ferner ist durch den Rennleiter unter Beachtung der Wettbewerbsbestimmungen in Verbindung mit dem Obmann der Zeitnahme eine Mindestrundenzahl festzusetzen, die ein Fahrer gefahren haben muss, um gewertet zu werden.

Art. 85 Siegerehrung/Verteilung der Preise

Die Siegerehrung ist Bestandteil der Veranstaltung. Für das Abspielen der Nationalhymne ist die Nationalität des Fahrers gem. Reisepass ausschlaggebend. Alle Preise müssen sofort, spätestens jedoch innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe der endgültigen Resultate ausgehändigt werden.

V. Rekorde

Art. 86 Antrag auf Genehmigung eines Rekordversuchs

Jede Person, die einen Rekordversuch unternehmen will, hat mindestens 2 Monate vor dem in Aussicht genommenen Termin einen entsprechenden Antrag an den DMSB einzureichen.

Begründete Ausnahmen sind nur mit Zustimmung des DMSB bzw., bei Weltrekordversuchen, mit Zustimmung der FIM möglich.

Der DMSB wird die Genehmigung eines Rekordversuches, der den Interessen des deutschen Motorradsports nicht dienlich ist, verweigern.

Art. 87 Kontrolle der Rekordversuche

Die Erlaubnis zum Rekordversuch wird vom DMSB erst erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass alle notwendigen Vorbereitungen getroffen sind, die Strecke, das Datum und die Zeit für den Rekordversuch festgelegt sind, ein oder mehrere anerkannte Zeitnehmer bestimmt und alle Kosten für Strecke, Zeitnehmer usw. beim Veranstalter einbezahlt sind.

Die FIM bzw. der DMSB benennen, wenn sie dem Antrag stattgegeben haben, die sport- und technischen Kommissare zur Überwachung.

Alle Fahrer, die einen Weltrekord aufstellen wollen, müssen im Besitz einer IL oder IML-Lizenz der FIM sein.

Die Kosten für die Kontrolle des Rekordes trägt der Anmeldende.

Art. 88 Weitere Bedingungen

Alle näheren Bedingungen für die Aufstellung von Weltrekorden sind im Anhang 018 Appendices for FIM World Records veröffentlicht und finden uneingeschränkt Anwendung.

VI. REGISTRIERUNG DER Fahrer, Beifahrer und Bewerber

Art. 89 Registrierung der Fahrer, Beifahrer und Bewerber/Nationalität

- (1) Jede Person, die sich an einer genehmigungspflichtigen Motorradsport-Veranstaltung im In- oder Ausland beteiligen will, muss im Besitz der entsprechenden Lizenz oder Race Card sein. Die Lizenz wird auf Antrag vom DMSB ausgestellt.
Für die Beantragung, Ausstellung und Nutzung von Lizenzen gelten die Lizenzbestimmungen des DMSB.
- (2) Als Angabe des Herkunftslandes eines Fahrers in den verschiedenen Veranstaltungsunterlagen ist immer die lizenzausstellende Föderation maßgebend. Die Nationalität der Teilnehmer richtet sich nach der lizenzausstellenden Föderation, d.h. Inhaber einer DMSB-Lizenz gelten als deutsche Teilnehmer, unabhängig von Ihrer Staatsbürgerschaft. Diese Regelung gilt nur für Einzelwettbewerbe.

Art. 90 Verweigerung und Entziehung der Lizenz

Der Antrag auf Abschluss des Lizenzvertrages wird abgelehnt, wenn die Erteilungsvoraussetzungen nicht gegeben sind bzw. eine Suspendierung durch den DMSB oder durch einen anderen FMN erfolgt ist. Er kann auch bei Vorliegen eines wichtigen Grundes abgelehnt werden. Ein wichtiger Grund ist gegeben, wenn Tatsachen vorliegen, auf Grund derer dem DMSB unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls und unter Abwägung der beiderseitigen Interessen der Abschluss des Vertrages nicht zugemutet werden kann. Hierzu gehören Aktivitäten des Lizenznehmers, welche gegen den Ethik Kodex des DMSB oder der FIM verstoßen oder ein Verhalten des Lizenznehmers das dem Ansehen des Motorsports in der Öffentlichkeit schadet.

Im Übrigen gelten die aktuellen DMSB-Lizenzbestimmungen.

Art. 91 Bewerberlizenz

- (1) Jede natürliche oder juristische Person, die zu einer Motorradsport-Veranstaltung einen Fahrer/Beifahrer bzw. ein Motorrad nennen will – ohne selbst Fahrer zu sein – und damit das Recht hat in den offiziellen Teilnehmer- und Ergebnislisten aufgeführt zu werden, muss eine Bewerber- oder Hersteller-Lizenz besitzen. Der Antrag auf Ausstellung einer solchen Lizenz ist an den DMSB zu richten.
Der Bewerber hat das Recht, seinen Fahrer/Beifahrer, der im Besitz einer Fahrerlizenz sein muss, nach Nennschluss unter Beachtung von Art. 96 mit Zustimmung des Renn- oder Fahrtleiters auszutauschen. Der Inhaber einer Bewerber - bzw. Hersteller-Lizenz gilt als Teilnehmer und unterliegt wie der Fahrer/Beifahrer den Bestimmungen des Deutschen Motorrad-Sportgesetzes. Er kann für seinen Fahrer/Beifahrer Protest einlegen, aber auch wie dieser sportgesetzlich belangt werden.
- (2) Eine Nationale oder Internationale Club-Bewerber-Lizenz kann nur ein eingetragener Verein (e.V.) beantragen. Sind die erwähnten Voraussetzungen nicht gegeben, so muss eine Nationale oder Internationale Firmen-Bewerber-Lizenz beantragt werden.
Die Teilnahme an Mannschafts-Prädikatswettbewerben des DMSB, der FIM oder FIM-Europe setzt den Besitz einer Nationalen oder Internationalen Club-Bewerber-Lizenz voraus.
- (3) Der Inhaber einer Nationalen Bewerber -Lizenz des DMSB ist nur berechtigt, als Bewerber für Fahrer / Beifahrer aufzutreten, die ihre Fahrer / Beifahrer-Lizenz durch den DMSB erhalten haben.

Der Gültigkeitsbereich dieser Lizenz beschränkt sich auf nationale Veranstaltungen bzw. auf national oder Europa-offen ausgeschriebene Klassen bei internationalen Veranstaltungen in der Bundesrepublik Deutschland.

- (4) Der Inhaber einer vom DMSB ausgestellten Int. Bewerber -Lizenz ist berechtigt, uneingeschränkt als Bewerber für Fahrer/Beifahrer aufzutreten, die eine Fahrer/Beifahrer-Lizenz des DMSB oder eine Int. Lizenz der FIM, ausgestellt von einer der FIM angeschlossenen Föderation, erhalten haben. Der Gültigkeitsbereich dieser Bewerber-Lizenz erstreckt sich auf alle vom DMSB, der FIM oder FIM-Europe genehmigte Veranstaltungen im In- und Ausland (Einschränkende Regelungen siehe DMSB-Lizenzbestimmungen, roter Teil).

Art. 92 Lizenz-Gebühren und -Gültigkeit

Die Ausstellung der Lizenzen erfolgt grundsätzlich als Jahreslizenzen, für die der DMSB eine Jahresgebühr erhebt. Die Lizenzen sind bis zum 31.12. eines Kalenderjahres gültig.

Art. 93 Teilnahme an nicht genehmigten Veranstaltungen

Wer sich an einer vom DMSB oder von einer anderen FMN bzw. von der FIM oder FIM-Europe nicht genehmigten Veranstaltung direkt oder indirekt als Veranstalter, Bewerber, Fahrer/ Beifahrer oder Sportwart beteiligt, kann vom DMSB-Sportgericht bestraft werden.

Art. 94 Start im Ausland

DMSB-Lizenzfahrer, die sich an Motorradsport-Veranstaltungen im Ausland beteiligen wollen, müssen ihre Nennung in jedem Falle beim DMSB mit dem Ersuchen um Startgenehmigung einreichen, es sei denn, sie sind im Besitz einer Dauerstartgenehmigung des DMSB, die jedoch für FIM- oder FIM-Europe-Prädikatsveranstaltungen keine Gültigkeit hat. Der DMSB ist berechtigt, Startgenehmigungen ohne Angabe von Gründen abzulehnen.

Art. 95 Pseudonym

Die Erlaubnis zum Gebrauch eines Pseudonyms muss beim DMSB beantragt werden. Im Falle der Genehmigung wird die Lizenz gegen eine jährliche Zusatzgebühr auf das Pseudonym ausgestellt. Solange der Antragsteller unter diesem Pseudonym geführt wird, darf er an Veranstaltungen weder unter seinem noch einem anderen Namen teilnehmen.

Jeder Wechsel des Pseudonyms unterliegt den gleichen Formalitäten und bedarf, wie die Wiederaufnahme des richtigen Namens, der Genehmigung des DMSB sowie einer Neuausstellung der Lizenz.

Art. 96 Umbenennung des Fahrers / Beifahrers

Ein Fahrer- / Beifahrerwechsel ist während einer Motorradsport-Veranstaltung, soweit in den Wettbewerbsbestimmungen nicht etwas anderes festgelegt ist, verboten.

Ein Bewerber kann einen genannten Fahrer / Beifahrer durch einen anderen Fahrer / Beifahrer nach Veröffentlichung des Programms mit Zustimmung des Renn- bzw. Fahrleiters vor der Veranstaltung (d. h. bis zur Dokumenten Prüfung bzw. einen Beifahrer, unter Beachtung der Wettbewerbsbestimmungen, ggf. auch später) austauschen.

Dieser Fahrer / Beifahrer muss ebenfalls den Austragungsbedingungen sowie allen Bedingungen der Ausschreibung hinsichtlich des Trainings, der Abnahme usw. genügen. Der Austausch eines Beifahrers bedarf, soweit ein anderes Gespann hiervon betroffen ist, auch der Zustimmung des Fahrers dieses Gespanns.

Art. 97 Haftungs Ausschluss, Freistellung

- (1) Die Teilnehmer (Bewerber, Fahrer, Beifahrer) nehmen auf eigene Gefahr an den Veranstaltungen teil. Sie tragen die alleinige zivil- und strafrechtliche Verantwortung für alle von ihnen oder dem von ihnen benutzten Fahrzeug verursachten Schäden, soweit kein Haftungs Ausschluss vereinbart wird.
- (2) Die Teilnehmer erklären den Verzicht auf Ansprüche jeder Art für Schäden, die im Zusammenhang mit den Veranstaltungen entstehen, und zwar gegen
 - den eigenen Teilnehmern (anderslautende Vereinbarungen zwischen den Teilnehmern gehen vor!) und Helfern,
 - den jeweils anderen Teilnehmern, den Eigentümern und Haltern aller an der Veranstaltung teilnehmenden Fahrzeuge (soweit die Veranstaltung auf einer permanenten oder temporär geschlossenen Strecke stattfindet) und deren Helfer,
 - die FIM, die FIM-Europe, den DMSB, die Mitgliedsorganisationen des DMSB, die Deutsche Motor Sport Wirtschaftsdienst GmbH, deren Präsidenten, Organe, Geschäftsführer, Generalsekretäre
 - den ADAC Regionalclubs, den ADAC Ortsclubs und den mit dem ADAC verbundenen Unternehmen, deren Präsidenten, Organen, Geschäftsführern, Generalsekretären,
 - den Promotoren und Serienbetreibern,
 - dem Veranstalter, den Sportwarten, den Rennstreckeneignern- / betreibern, den Rechtsträgern der Behörden, den Renndiensten und alle anderen Personen, die mit der Organisation der Veranstaltung in Verbindung stehen,
 - den Straßenbaulastträger und
 - den Erfüllungs- und Verrichtungsgehilfen, den haupt- und ehrenamtlichen Mitarbeitern aller zuvor genannten Personen und Stellen sowie deren Mitgliedern.

Der Haftungsverzicht gilt nicht für Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit, für sonstige Schäden, die auf einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzung beruhen sowie nicht für Schäden aus der Verletzung einer wesentlichen Vertragspflicht durch den enthafteten Personenkreis. Bei Schäden, die auf einer leicht fahrlässigen Pflichtverletzung von wesentlichen Vertragspflichten beruhen ist die Haftung für Vermögens- und Sachschäden der Höhe nach auf den typischen, vorhersehbaren Schaden beschränkt.

Der Haftungsverzicht gilt für Ansprüche aus jeglichem Rechtsgrund, insbesondere sowohl für Schadensersatzansprüche aus vertraglicher als auch außervertraglicher Haftung und auch für Ansprüche aus unerlaubter Handlung.

Stillschweigende Haftungs Ausschlüsse bleiben von vorstehender Haftungs Ausschlussklausel unberührt.

- (3) Sofern die Teilnehmer nicht selbst Eigentümer des einzusetzenden Fahrzeuges sind, haben sie dafür zu sorgen, dass der Fahrzeugeigentümer, die auf dem Nennformular abgedruckte Haftungsverzichterklärung abgibt.
Für den Fall, dass die Erklärung entgegen dieser Verpflichtung nicht vom Fahrzeugeigentümer unterzeichnet wurde, stellen die Teilnehmer alle in Art. 97 (2) angeführten Personen und Stellen von jeglichen Ansprüchen des Fahrzeugeigentümers wegen Schäden die im Zusammenhang mit der Veranstaltung (= ungezeitetes und gezeitetes Training, Qualifikationstraining, Warm-up, Rennen, Wertungsläufe, Wertungs-/Dauerprüfungen) entstehen, frei.

Art. 98 Schutzhelme, Bekleidung

(1) Schutzhelme:

Alle Fahrer und Beifahrer müssen einen Schutzhelm tragen, der den gültigen FIM-Bestimmungen entspricht.

Die Schutzhelme müssen bei der Techn. Abnahme vorgeführt und entsprechend markiert worden sein (s.a. Art. 77). Der Fahrer/Beifahrer ist für das Vorhandensein dieser Markierung selbst verantwortlich.

(2) Bekleidung:

Alle Fahrer und Beifahrer dürfen nur in Bekleidung (einschl. Schuhwerk) am Training und am Wettbewerb teilnehmen, welche den gültigen FIM-Bestimmungen bzw spezifischen Wettbewerbsbestimmungen entsprechen.

Art. 99 Ärztliche Untersuchung

Der Renn- / Fahrtleiter bzw. Sportkommissar / Schiedsrichter kann von jedem Fahrer/Beifahrer verlangen, dass er sich einer ärztlichen Untersuchung unterzieht. Jeder Fahrer / Beifahrer, der eine entsprechende Anweisung nicht befolgt, kann ausgeschlossen und durch das Sportgericht ggf. weitergehend bestraft werden. Fahrer/Beifahrer, gegen deren Teilnahme der Arzt Bedenken äußert, sind nicht startberechtigt.

Art. 100 Alkohol- / Dopingverbot

Für Fahrer/Beifahrer besteht in jeder Trainingssession und im Rennen absolutes Alkoholverbot (0,1 gr/Ltr). Die Anwendung verbotener Substanzen und Methoden ist nicht erlaubt.

Alkohol- / Dopingkontrollen werden auf Grund einer Auslosung der Fahrer / Beifahrer sowie bei Verdacht als Zielkontrolle durchgeführt.

Wird ein Verstoß festgestellt, ist der betreffende Fahrer/Beifahrer von den Sportkommissaren aus der Wertung sowie von der weiteren Teilnahme an der Veranstaltung auszuschließen und zur weiteren Bestrafung an den DMSB zu melden. Stehen die Kontrollergebnisse bei Veranstaltungsende nicht fest, sind die betroffenen Wettbewerbsergebnisse als vorläufig zu führen.

VII. Motorräder – Werbung

Art. 101 Einteilung der Motorräder

Die Motorräder werden in Kategorien, Gruppen und Klassen gemäß den Wettbewerbsbestimmungen und Technischen Bestimmungen des DMSB, der FIM oder FIM-Europe eingeteilt.

Art. 102 Klasseneinteilung

Die Klasseneinteilung ergibt sich, soweit in den Wettbewerbs-Bestimmungen nicht ausdrücklich etwas anderes festgelegt ist, aus den Technischen Bestimmungen der FIM.

Art. 103 Gefahrbringende Konstruktionen

Motorräder, deren Konstruktionen gefahrbringend erscheinen, können aus dem laufenden Wettbewerb genommen werden, den betreffenden Fahrer kann die weitere Teilnahme mit diesem Motorrad untersagt werden.

Art. 104 Ungeeignete Konstruktionen

Ist ein Fahrzeugtyp auf Grund seiner Ausstattung (z.B. ABS) nach Angaben des Herstellers für den Renneinsatz ungeeignet oder wird herstellereits ausdrücklich von einem Einsatz mit dieser Ausstattung abgeraten und kann die Renntauglichkeit auch nicht durch erlaubte Änderungen hergestellt werden, ist dieser Fahrzeugtyp in Geschwindigkeitswettbewerben nicht zugelassen.

Hinweise des Herstellers zu Einschränkungen der Renntauglichkeit sind von Bewerber und Fahrer zu beachten.

Art. 105 Suspendierung einer Motorradmarke

Der DMSB kann in seinem Regelungsbereich Motorradmarken oder Motorradtypen suspendieren, wenn die sportgesetzlichen Bestimmungen durch den Hersteller oder einen seiner Vertreter gröblich verletzt worden sind. Kann jedoch ein Bewerber oder Fahrer nachweisen, dass das von ihm gemeldete Motorrad sein Eigentum ist und bereits vor der verhängten Suspendierung von ihm erworben wurde sowie die Abgabe seiner Nennung in vollständiger Unabhängigkeit vom Hersteller oder einem Vertreter der betreffenden Motorradmarke erfolgte, so darf er mit diesem Motorrad vorbehaltlich einer vorangegangenen technischen Abnahme an einem Wettbewerb teilnehmen.

Art. 106 Werbung an Motorrädern und auf der Fahrer-Bekleidung

Werbung an Motorrädern ist erlaubt, jedoch dürfen in keiner Weise die Startnummern verdeckt werden. Die Technischen Bestimmungen der FIM sowie die jeweiligen Wettbewerbsbestimmungen sind außerdem zu beachten.

Werbung darf ebenfalls auf der Kleidung des Fahrers und Beifahrers und auf dem Schutzhelm – solange dessen Schutzwirkung nicht beeinträchtigt wird – angebracht werden.

Art. 107 Werbung mit den Ergebnissen einer Veranstaltung / Veranstaltungsserie

Bewerber, Fahrer/Beifahrer oder Firmen, die Ergebnisse einer Veranstaltung/Veranstaltungsserie oder die Aufstellung von Rekorden zu Reklamezwecken auswerten, sind verpflichtet, nur das offizielle Ergebnis, sowie die Art und den genauen Titel der Veranstaltung/Veranstaltungsserie oder des Rekords, die Kategorie und Klasse des Motorrades genau anzugeben.

Art. 108 Verbotene Werbung

- (1) Grundsätzlich verboten ist jede Werbung mit Ergebnissen von Rennen, Leistungsprüfungen oder sonstigen Fahrten, die ohne offizielle Genehmigung und ohne Überwachung durch den DMSB oder seine Beauftragten durchgeführt wurden sowie mit irgendwelchen Ergebnissen, die ein Fahrer während eines Trainings erzielt hat. Erst nach Bekanntgabe der offiziellen Resultate darf Werbung mit den Ergebnissen gemacht werden.
- (2) Politische, religiöse, soziale oder beleidigende Werbung ist grundsätzlich verboten.
- (3) Werbung für Tabak-Produkte nicht erlaubt. Diese Einschränkung hat sich die Tabak-Industrie in der Bundesrepublik Deutschland selbst auferlegt.

VIII. Sportwarte

Art. 109 Einteilung der Sportwarte

Die Leitung und Überwachung einer Veranstaltung obliegt den exekutiv und den überwachend tätigen Offiziellen.

Exekutive Offizielle sind:

- Renn-/Fahrtleiter
- Race Director
- Veranstaltungssekretär
- Schiedsrichter (auch überwachender Offizieller)
- Technische Kommissare (zeitlich eingeschränkt auch überwachende Offizielle)
- Zeitnahmekommissar/Zeitnehmer
- Leiter der Streckensicherung
- Startmarschall
- Zielmarschall
- Ärzte und Rettungsdienst

- Sportwarte und Sachrichter, die für die Sicherheit, das Auftanken, den Parc Fermé, die Markierung und Kontrolle der Strecke und den Informationsservice (Presse, Radio und Fernsehen) zuständig sind
- jede andere Person, die für eine ordnungsgemäße Durchführung der Veranstaltung erforderlich ist

Überwachende Offizielle sind:

- Jury-Präsident
- Schiedsrichter (auch exekutiver Offizieller)
- Sportkommissare (Jury-Mitglieder)
- Technische Kommissare (nur im Rahmen der Abnahme vor Beginn des Wettbewerbs)

Alle entscheidungs- oder weisungsbefugten Sportwarte müssen als solche deutlich erkennbar sein.

Art. 110 Entschädigung der Sportwarte

Die Sportwarte können für ihre Tätigkeit eine Entschädigung erhalten. Diese geht, soweit nicht ausdrücklich anders festgelegt, zu Lasten des Veranstalters.

Die Entschädigungssätze für Sportwarte werden sofern sie für den DMSB bzw. seinen Trägervereinen tätig werden auch von diesen festgelegt.

Art. 111 Unentbehrliche Sportwarte

Für jede Veranstaltung müssen die, gemäß Anhang 1 Lizenzbestimmungen vorgeschriebenen Mindestanzahl lizenziierter Sportwarte anwesend sein.

Art. 112 Berufung der Sportwarte

Die exekutiv tätigen Sportwarte werden in der Regel vom Veranstalter, die überwachend tätigen Sportwarte von den Trägervereinen oder dem DMSB bestimmt. Der DMSB hat das Recht, Pflichtkommissare zu benennen.

Art. 113 Lizenzierung der Sportwarte

Sportkommissare, Schiedsrichter, Renn- / Fahrtleiter, Race Director, Zeitnehmer, Technische Kommissare, lizenziierter Leitender Rennarzt (sofern vorgeschrieben) und Leiter der Streckensicherung müssen die für die Tätigkeit erforderliche Befähigung durch das Ablegen einer Prüfung nachweisen (ausgenommen Rennärzte und lizenzierte Leitende Rennärzte) und für ihren Einsatz im Besitz einer gültigen Lizenz sein.

Inhaber einer Sportwartzulassung sind verpflichtet, mindestens alle 3 Jahre an einem Fortbildungsseminar der betreffenden Disziplin/Lizenz teilzunehmen (ausgenommen Rennärzte Stufe C).

Die Zulassung zu einem FIM / FIM-Europe-Sportwart-Seminar und der Einsatz in einer solchen Funktion bei einem FIM / FIM-Europe-Prädikat setzt eine gültige DMSB-Sportwartzulassung Stufe A der betreffenden Disziplin voraus (ausgenommen Motoball; Stufe B, Rennärzte: Stufe B oder C).

Art. 114 Einsetzung eines Obmannes

Größere Veranstaltungen machen es erforderlich, einzelne Bereiche (z. B. Technische Abnahme oder Zeitnahme etc.) mit mehreren Sportwarten zu besetzen. In diesem Fall muss der Veranstalter einen der in dem betreffenden Bereich eingesetzten Sportwarte zum Obmann bestellen.

Der Obmann ist für das ihm zugewiesene Gesamttätigkeitsgebiet gegenüber dem Renn- bzw. Fahrtleiter verantwortlich.

Art. 115 Verbotene Tätigkeit / Unvereinbarkeit

Vom DMSB lizenzierte Sportwarte, die sich an einer vom DMSB oder von einer anderen FMN bzw. der FIM oder FIM-Europe nicht genehmigten Motorradsport-Veranstaltung direkt oder indirekt beteiligen, können vom DMSB-Sportgericht geahndet werden.

Kein Sportwart darf im Verlauf einer Veranstaltung mehrere lizenzpflichtige Funktionen übernehmen oder andere Aufgaben erfüllen als die, die ihm zugeteilt wurden.

Ein Wechsel von einer exekutiven Funktion in eine überwachende Funktion (s. Art. 109) oder umgekehrt nach Beginn einer Veranstaltung ist ebenfalls nicht gestattet. Der Einsatz als Sportwart bei einer Veranstaltung schließt eine Teilnahme als Fahrer, Beifahrer oder Bewerber bei dieser Veranstaltung aus.

Art. 116 Pflichten der Sportkommissare / Schiedsrichter

Die Aufgaben und Pflichten der Sportkommissare/Schiedsrichter ihre Befugnisse, ihre Strafgewalt usw. ergeben sich aus den im DMSG getroffenen Festlegungen und den Richtlinien für Sportkommissare. Die Sportkommissare/Schiedsrichter einer Veranstaltung sind in keiner Weise für die Organisation dieser Veranstaltung verantwortlich und dürfen keine Funktion ausüben, die damit in Verbindung steht. Sie sind nur gegenüber dem DMSB verantwortlich. Pflicht der Sportkommissare/Schiedsrichter ist es, dafür zu sorgen, dass das DMSG sowie die Bestimmungen der Ausschreibung und alle sonstigen Bestimmungen und Richtlinien eingehalten werden.

Die Sportkommissare/Schiedsrichter müssen mindestens vom Beginn der Dokumentenprüfung bis zum Ablauf der Protestfrist nach Abschluss des Wettbewerbs anwesend, mindestens jedoch jederzeit vor Ort kurzfristig erreichbar sein.

Art. 117 Protestentscheidung

Allein die Sportkommissare/Schiedsrichter sind befugt, über Proteste, die sich aus der Veranstaltung ergeben, zu entscheiden. Die Entscheidungen sind dem Protestführer und dem Protestbetroffenen schriftlich (unter Verwendung des DMSB-Formblattes- Homepage des DMSB) bekanntzugeben und dem DMSB unmittelbar nach Abschluss der Veranstaltung unter Beifügung aller übrigen Unterlagen zu übersenden.

Art. 118 Bestrafungen

Die Sportkommissare/Schiedsrichter können Fahrer, Beifahrer, Bewerber sowie jeden vom DMSB lizenzierten, bei der Veranstaltung eingesetzten Sportwart, dessen Verhalten sie aufgrund eigener Wahrnehmungen oder aufgrund einer Meldung eines anderen Sportwartes als strafwürdig ansehen, mit einer Verwarnung, einer Geldstrafe, Nichtzulassung oder Disqualifikation bestrafen. Die einzelnen Strafen können auch kombiniert festgesetzt werden.

Außerdem können die Sportkommissare/Schiedsrichter auch von der dem Rennleiter/Fahrtleiter zustehenden Strafbefugnis (Art. 144) Gebrauch machen.

Die Höhe einer von den Sportkommissaren/Schiedsrichtern zu verhängenden Geldstrafe ist, soweit für bestimmte Verstöße die Höhe der Geldstrafe nicht ausdrücklich höher festgelegt ist, im Einzelfall auf EUR 250 bzw. im B-/C-Lizenzbereich auf EUR 125 begrenzt.

Bei Verstößen, die nach Auffassung der Sportkommissare/Schiedsrichter eine weitere Bestrafung notwendig machen, müssen sie den Betroffenen zur Bestrafung oder weitergehenden Bestrafung dem DMSB melden. Eine weitere Bestrafung kann auch ohne diese Meldung erfolgen.

Eine Disqualifikation kann jederzeit, d. h. sowohl während als auch nach der Veranstaltung, ausgesprochen werden.

Der Betroffene ist vor einer Entscheidung anzuhören. Er muss Gelegenheit haben, sich zu den gegen ihn erhobenen Vorwürfen zu äußern und Zeugen zu benennen.

Nimmt der Betroffene die Gelegenheit nicht wahr, so kann auch ohne seine Anhörung eine Entscheidung getroffen werden.

Die von den Sportkommissaren/Schiedsrichter festgesetzten Strafen können mit der Berufung angefochten werden (Art. 163 ff).

Entscheidungen sind dem Betroffenen schriftlich (unter Verwendung des DMSB-Formblattes) bekanntzugeben und dem DMSB unmittelbar nach der Veranstaltung zu übersenden.

Die Sportkommissare/Schiedsrichter können Videomaterial und jede geeignete Videoanlage oder jedes geeignete elektronische System mit Aufnahmefunktion als Entscheidungshilfe verwenden.

Dem Sportkommissar/Schiedsrichter ist es unbenommen für seine Entscheidungsfindung entsprechende Videomaterialien/-anlagen oder andere elektronische Systeme von Teilnehmern oder

anderen Personen einzusehen und sollte es erforderlich sein, die Anordnung zur Einsichtnahme zu treffen.

Für den Fall, dass ein Teilnehmer sich weigert der Anordnung nachzukommen, wird von dem Sportkommissar/Schiedsrichter eine Geldstrafe bis EUR 250 gegen den sich weigernden Teilnehmer verhängt und der Vorfall dem Sportgericht gemeldet.

Art. 119 Sonstige Regelungsbefugnisse der Sportkommissare / Schiedsrichter

In Fällen höherer Gewalt oder aus Sicherheitsgründen sind die Sportkommissare/Schiedsrichter berechtigt, auf Grund eigener Initiative oder auf Antrag des Renn- oder Fahrleiters oder Race Directors den Beginn einer Veranstaltung oder den Start eines Wettbewerbs zu verschieben, die Strecke bzw. Sektionen zu ändern, die Veranstaltung oder Teile einer Veranstaltung frühzeitig abubrechen oder ganz abzusagen. Eine solche Entscheidung kann zunächst mündlich, muss jedoch dann unmittelbar nachfolgend auch schriftlich bekanntgegeben und dem DMSB unter detaillierter Angabe der Gründe für die vorgenommenen Änderungen ebenfalls schriftlich mitgeteilt werden.

Art. 120 Vertreterbestellung

Fällt während einer Veranstaltung, bei der die Anwesenheit von zwei Sportkommissaren/Schiedsrichter vorgeschrieben ist, fällt ein Sportkommissar/Schiedsrichter aus bzw. ist zu Beginn nur ein Sportkommissar/Schiedsrichter anwesend, so ist zur Sicherstellung der in der Regel für jede Veranstaltung vorgeschriebenen Anwesenheit von mindestens zwei Sportkommissaren/Schiedsrichter von dem verbleibenden Sportkommissar/Schiedsrichter sofort ein Vertreter zu bestellen. Vorrangig berücksichtigt werden sollten in einem solchen Fall Personen, die ebenfalls im Besitz der entsprechenden DMSB-Sportwartlizenz sind. Ein aus einem der vorgenannten Gründe bestellter Vertreter bleibt auch dann bis zum Abschluss der Veranstaltung, ggf. zusätzlich, im Amt, wenn der ursprünglich bestellte Sportkommissar wieder bzw. verspätet zur Verfügung steht.

Fällt bei einer Veranstaltung, für die nur ein Sportkommissar und/oder ein Schiedsrichter vorgesehen ist, einer dieser Sportwarte aus, so ist sinngemäß zu verfahren. Bei Ausfall des Schiedsrichters ist jedoch, soweit kein Vertreter mit der entsprechende Sportwart-Lizenz gefunden werden kann, dieses Amt vom anwesenden Sportkommissar zu übernehmen und ein Vertreter für die vakant gewordene Sportkommissar-Funktion zu nominieren. In einem solchen Fall sind auch die Festlegungen gemäß Art.126 zu beachten.

Art. 121

Berichtspflicht des Sportkommissars/Schiedsrichters/der Jury und medizinische Unfallberichte

Unmittelbar nach Ende der Veranstaltung müssen die Sportkommissare den Schlussbericht (Formblatt), über den Veranstalter, an den DMSB übermitteln (über www.dmsbnet.de). Die Protestentscheidungen und Berufungsankündigungen müssen unmittelbar nach der Veranstaltung im Original an die DMSB-Geschäftsstelle gesendet werden und im Schlussbericht zusammen mit den Strafsentscheidungen des Rennleiters und der Sportkommissare Erwähnung finden.

Die Medizinischen Unfallberichte müssen

vom Lt. Rennarzt/behandelnden Rennarzt sofort (spätestens am nächsten Werktag) durch den Lt. Rennarzt/behandelnden Rennarzt oder den Vorsitzenden Sportkommissar ausschließlich per E-Mail an unfallmeldung@dmsb.de gesendet werden. Nach dem Versand per E-Mail sind die Berichte zu vernichten (ausgenommen bei dem vor Ort behandelnden Rennarzt).

Bei Unfällen mit Todesfolge oder Unfälle deren Ausgang nicht abschätzbar ist, muss vom Leiter der Streckensicherung bei Straßensport- und Supermoto-Wettbewerben, in den übrigen Disziplinen vom Renn/Fahrleiter, ein Incident-Report ausgefüllt werden.

Art. 122 Lizenzeinbehalt nach Unfällen

Bei einer Verletzung von DMSB-Lizenznehmern aufgrund eines Unfalls, die gemäß der Entscheidung des medizinischen Delegierten oder eines beim Wettbewerb eingesetzten Arztes eine weitere Teilnahme an Motorradsport-Wettbewerben vorerst ausschließt, ist der Renn-/Fahrtleiter entsprechend darüber zu informieren. Der Renn-/Fahrtleiter ist folglich dafür verantwortlich, die DMSB-Lizenz des Teilnehmers einzubehalten und nach Beendigung der Veranstaltung, an die DMSB-Geschäftsstelle zu übersenden bzw. eine entsprechende Mitteilung an den DMSB zu übersenden.

Sobald ein Arzt die Wettbewerbstauglichkeit des Teilnehmers mit Attest gegenüber dem DMSB bestätigt, erhält der Lizenznehmer seine Lizenz wieder zurück bzw. freigegeben.

Die Unfall-Meldung hat von der versicherten Person per Online-Unfallanzeige über die DMSB-Homepage www.dmsb.de/de/lizenzen/online-unfallmeldung zu erfolgen.

Art. 123 Pflichten des Renn- bzw. Fahrtleiters

Dem Renn- bzw. Fahrtleiter unterstehen die exekutiv tätigen Offiziellen der Veranstaltung.

Art. 124 Verantwortlichkeit Renn-/Fahrtleiter

Der Renn- bzw. Fahrtleiter ist für die ordnungsgemäße Abwicklung der Veranstaltung entsprechend der Ausschreibung verantwortlich.

Art. 125 Sicherheit und Ordnung

Der Renn- bzw. Fahrtleiter hat für die Aufrechterhaltung der Ordnung auf dem Veranstaltungsgelände Sorge zu tragen. Insbesondere hat der Renn- bzw. Fahrtleiter sicherzustellen, dass das Publikum durch wirksame Maßnahmen von der Strecke / Bahn ferngehalten wird.

Art. 126 Ersatzbestellung

Der Renn- bzw. Fahrtleiter hat sich zu vergewissern, dass alle exekutiv tätigen Sportwarte, Helfer etc. auf ihrem Posten sind. Fehlt eine dieser Personen auf ihrem Platz, so hat er sofort für Ersatz zu sorgen. Sind zu Beginn einer Veranstaltung für die Überwachung verantwortlichen Sportwarte (Sportkommissare) nicht anwesend, ist der Renn- /Fahrtleiter verpflichtet, sofort einen Sportkommissar als Vertreter zu bestellen, der dann gemäß Art. 120 ggf. für die Berufung des evtl. notwendigen weiteren, überwachend tätigen Sportwartes zuständig ist. Im Übrigen sind auch die zusätzlichen Festlegungen in Art. 118 zu beachten und gelten sinngemäß.

Art. 127 Überprüfung der Sportwartlizenzen

Der Renn- bzw. Fahrtleiter hat sich zu überzeugen, dass alle exekutiv oder überwachend tätigen Sportwarte im Besitz der für die Ausübung ihrer Tätigkeit notwendigen Lizenzen sind (ausgenommen von dieser Überprüfung sind nur die vom DMSB eingesetzten Pflichtkommissare).

Art. 128 Maßnahmen und Entscheidungen

Der Renn- bzw. Fahrtleiter hat die Bewerber bzw. Fahrer / Beifahrer und Helfer etc. hinsichtlich der Beachtung und Einhaltung der sportrechtlichen Bestimmungen zu überwachen und bei Verstößen die in diesen Bestimmungen vorgesehenen Maßnahmen zu ergreifen. Bei Einsatz eines Race Directors erfordern diese Maßnahmen und Entscheidungen dessen Zustimmung. Zudem ist der Race Director befugt, Bestrafungen gegenüber Teilnehmern auszusprechen, sowie Teilnehmer, Teammitglieder oder Offizielle zur Bestrafung an die Sportkommissare zu melden. Gegen die Maßnahmen und Entscheidungen des Renn- bzw. Fahrtleiters und Race Directors können die Betroffenen Protest einlegen.

Der Renn- bzw. Fahrtleiter muss verhindern, dass ausgeschlossene, suspendierte oder disqualifizierte Bewerber oder Fahrer / Beifahrer an der Veranstaltung teilnehmen.

Art. 129 Ordnungsaufgaben

Der Renn- bzw. Fahrtleiter hat sich davon zu überzeugen, dass, soweit vorgeschrieben, alle an der Veranstaltung teilnehmenden Fahrer und die von ihnen eingesetzten Fahrzeuge die entsprechenden Unterscheidungsmerkmale (Startnummernschilder o. ä.) tragen. Er hat sich davon zu überzeugen, dass alle an der Veranstaltung teilnehmenden Fahrzeuge mit den gemeldeten Fahrern / Beifahrern besetzt sind.

Art. 130 Abbruch

Der Renn- bzw. Fahrtleiter entscheidet in Fällen von höherer Gewalt oder aus Sicherheitsgründen über den Abbruch eines Rennens oder einer Sonderprüfung, soweit in den Wettbewerbsbestimmungen (z. B. bei Einsatz eines Race Directors oder Schiedsrichters) keine abweichenden Festlegungen getroffen wurden.

Art. 131 Besondere Vorkommnisse, Verstöße

Der Renn- bzw. Fahrtleiter unterbreitet bei besonderen Vorkommnissen, wie z. B. Notwendigkeit der Abänderung des Programms, der Streckenführung oder des zeitlichen Ablaufs der Veranstaltung sowie u. U. auch bei Fehlern oder Verstößen, den Sportkommissaren entsprechende Vorschläge. Im Falle eines eingesetzten Race Directors obliegt diesem das Vorschlagsrecht in Abstimmung mit dem Renn- / Fahrtleiter.

Art. 132 Sammlung von Unterlagen

Der Renn- bzw. Fahrtleiter sammelt die Ergebnisse, die Protokolle der Technischen Kommissare, die Unfallmeldungen sowie alle sonstigen notwendigen Unterlagen für die Ausarbeitung des Schlussberichtes bzw. zur kurzfristigen Weiterleitung an den DMSB.

Art. 133 Pflichten des Sekretärs der Veranstaltung

Der Sekretär ist in Abstimmung und im Auftrag des Renn- bzw. Fahrtleiters für administrative Aufgaben zuständig.

Art. 134 Obmann der Zeitnahme / Zeitnehmer

Als Obmann der Zeitnahme darf, ausgenommen bei Trial- und Bahnsportwettbewerben sowie Gleichmäßigkeitsprüfungen, nur ein Zeitnahmekommissar Stufe A eingesetzt werden.

Bei o.g. Veranstaltungen / Wettbewerben kann die Funktion des Obmanns der Zeitnahme, soweit überhaupt eine Zeitnahme vorgeschrieben ist, auch von einem Zeitnahmekommissar Stufe B wahrgenommen werden.

Alle evtl. bei diesen Veranstaltungen zusätzlich zum Einsatz kommenden Zeitnehmer müssen mindestens im Besitz einer Zeitnehmer-Lizenz Stufe C (Anwärter) des DMSB sein.

Art. 135 Zuständigkeit der Zeitnehmer

Der Obmann der Zeitnahme bzw. die Zeitnehmer müssen die für ihre Aufgabe maßgebenden Wettbewerbsbestimmungen kennen und beachten. Sie müssen ihre Protokolle in eigener Verantwortung erstellen, unterzeichnen und unter Beifügung aller erforderlichen Unterlagen dem Renn- bzw. Fahrtleiter übergeben.

Art. 136 Verstöße der Zeitnahme

Jeder Zeitnehmer, der ein nicht von ihm selbst erstelltes Protokoll unterzeichnet oder wissentlich ein defektes Zeitnahmegerät benutzt, wird suspendiert.

Die Ergebnislisten sind gemäß der DMSB-Bestimmungen für offizielle Listen, Protokolle und Ergebnisse im Motorradsport vollständig vom Zeitnehmer zu erstellen, bei Nichtbeachtung kann eine Strafe ausgesprochen werden.

Art. 137 Leiter der Streckensicherung

Die Aufgaben und Befugnisse des Leiters der Streckensicherung ergeben sich in Absprache mit dem Renn-/Fahrleiter aus den „Richtlinien für Streckenabnahmen/Richtlinien für Streckensicherung und Rahmenterminplan (s.a. DMSB Homepage). Er ist dem Renn- bzw. Fahrleiter unterstellt.

Art. 138 Obmann der Technischen Abnahme / Technische Kommissare

Der Obmann der Technischen Abnahme sowie evtl. zusätzlich eingesetzte Technische Kommissare erhalten vor Beginn der Veranstaltung die notwendigen Anweisungen durch den Renn- bzw. Fahrleiter. Die Beurteilung, ob die der Abnahme vor Beginn eines Wettbewerbes vorgeführten Fahrzeuge / Ausrüstung den Technischen Bestimmungen entsprechen, nehmen sie wie auch sonstige die Technik betreffende Fragen auf Grund ihrer Sachkunde nicht weisungsgebunden vor. Bei der Frage, welche Fahrzeuge nach Beendigung eines Laufes oder einer Schlussabnahme nach Abschluss eines Wettbewerbes zu untersuchen sind, sind sie, sollte die Ausschreibung oder andere Bestimmungen keine entsprechenden Vorgaben machen, gegenüber dem Renn- oder Fahrleiter weisungsgebunden. Der Obmann der Technischen Abnahme hat den Renn- oder Fahrleiter sowie die Sportkommissare im Falle von Verstößen unmittelbar in schriftlicher Form zu informieren.

Art. 139 Ergebnisse der Überprüfungen

Die Ergebnisse der technischen Überprüfungen, die schriftlich niedergelegt sein müssen, werden vom Technischen Pflichtkommissar des DMSB bzw. dem Obmann der Technischen Abnahme nur dem Betroffenen sowie dem Renn- bzw. Fahrleiter und den Sportkommissaren bekanntgegeben.

IX. Ahndung von Verstößen, Strafmaßnahmen

Art. 140 Strafbare Handlungen

Jeder Verstoß gegen die sportgesetzlichen oder Wettbewerbsbestimmungen, jede Missachtung der einschlägigen Vorschriften sowie jede betrügerische oder die Interessen des Motorradsports schädigende Handlung im Zusammenhang mit der direkten oder indirekten Beteiligung am Motorradsport kann zu einer Bestrafung führen.

Auch das Verhalten eines Fahrers, der offensichtlich seine Chancen in einem Wettbewerb nicht oder nicht ausreichend wahrnimmt und damit den sportlichen Ausgang des Wettbewerbs beeinflusst, kann als die Interessen des Motorradsports schädigende Handlungsweise angesehen und geahndet werden.

Art. 141 Strafgewalt

Unter Beachtung der verfahrensrechtlichen Bestimmungen (RuVO) können die zuständigen Sportwarte und das Verbandsgericht unter Beachtung der jeweiligen Strafgewalt Strafen aussprechen.

Soweit die Sportgesetze, Verfahrensordnungen oder Reglements der FIM / FIM-Europe anzuwenden sind, gelten deren Bestimmungen.

Art. 142 Befugnisse der Sportkommissare

Die Sportkommissare haben die Vollmacht, im Rahmen der Veranstaltung, für welche sie benannt wurden, die Beachtung des Sportgesetzes und der sonstigen Bestimmungen durchzusetzen. Sie können jede Angelegenheit klären, die sich bei der Veranstaltung ergeben könnte.

Im Rahmen ihrer Pflichten können sie elektronische Bildaufzeichnungen von Teilnehmern, die geeignet sind, dem Ansehen des Motorsports in der Öffentlichkeit zu schaden, insbesondere wenn die Integrität von anderen Teilnehmern betroffen ist, anfordern, einzusehen und den Ersteller auffordern die Aufnahmen zu löschen.

Art. 143 Verwarnung

Mit einer Verwarnung sollen von den Sportkommissaren/dem Schiedsrichter und der Verbandsgerichtsbarkeit leichtere Verstöße gegen die sportgesetzlichen Bestimmungen geahndet werden. Jede Verwarnung ist dem Betroffenen schriftlich mitzuteilen.

Art. 144 Strafbefugnis Rennleiter/Fahrtleiter/Race Director

- (1) Verwarnung, Geldstrafen, Zeitstrafen, Rückversetzungen in den Ergebnissen, Wertungspunktabzüge, Nichtzulassung zum Start und Disqualifikationen können vom Renn- / Fahrtleiter und Race Director festgesetzt werden, wenn dies in Wettbewerbsbestimmungen, Ausschreibungen, Austragungsbedingungen etc. ausdrücklich vorgesehen ist und die aufgeführten Strafen ohne Einhaltung eines besonderen Verfahrens auszusprechen sind. Jede Bestrafung ist dem Betroffenen schriftlich (Formblatt Bestrafung) mitzuteilen.
- (2) Die Bestrafungen sind in der in den Wettbewerbsbestimmungen geregelten Art und Weise bekannt zu geben. Außerdem ist der Renn- / Fahrtleiter und Race Director verpflichtet, die Sportkommissare unverzüglich über die von ihm festgesetzten Strafen zu informieren.
Gegen die vom Renn- / Fahrtleiter und Race Director verhängten Strafen ist das Rechtsmittel des Protestes statthaft. Der Protest ist innerhalb von 30 Minuten nach Bekanntgabe einzulegen.
- (3) Während des laufenden Wettbewerbs bekannt gegebene Bestrafungen sind innerhalb von 30 Minuten nach Aushang des Trainings- / Wettbewerbs- / Renn-Ergebnisses mit dem Protest anzufechten.
Die Sportkommissare sind bei der Überprüfung des Protestes nicht an die Entscheidung des Renn- / Fahrtleiters oder Race Directors gebunden und können diese auch zu Ungunsten des Betroffenen ändern und zusätzlich eine oder mehrere weitere Strafen festsetzen. Falls der der Strafe zugrundeliegende Sachverhalt die Festsetzung weiterer und / oder höherer Strafen rechtfertigt, können diese auch unabhängig von einem Protestverfahrens oder einer Entscheidung des Renn- / Fahrtleiters oder Race Directors von den Sportkommissaren und / oder dem Sportgericht festgesetzt werden.

Art. 145 Geldstrafen

Bei Geldstrafen haften Bewerber, Fahrer und Beifahrer gesamtschuldnerisch. Für Geldstrafen, die gegen einen vom Veranstalter eingesetzten exekutivtätigen Offiziellen verhängt wurden, haftet dieser und der Veranstalter ebenfalls gesamtschuldnerisch.

Geldstrafen sind innerhalb von 6 Tagen nach Rechtskraft zu zahlen. Die Überschreitung dieser Frist kann eine Suspendierung – mindestens bis zur Bezahlung der Geldstrafe – nach sich ziehen.

Art. 146 Rückgabe der Lizenz

Jeder suspendierte Bewerber, Fahrer, Beifahrer oder Sportwart ist verpflichtet, seine Lizenz sofort nach Eintritt der Suspendierung an den DMSB zurückzugeben. Jede Verzögerung in der Rückgabe der Lizenz wird der Zeit der Suspendierung hinzugerechnet und kann zu weiteren Strafmaßnahmen führen.

Die Wiederaushändigung der Lizenz durch den DMSB erfolgt frühestens nach Ablauf des Zeitraumes, für den die Suspendierung erfolgt ist.

Art. 147 Ausschluss

Besonders schwere Verfehlungen werden von der Verbandsgerichtsbarkeit durch Ausschluss bestraft. Der Ausschluss schaltet den von ihr Betroffenen ein für alle Mal aus der Gemeinschaft des Motorsports (Automobil-, Motorradsport) aus und nimmt ihm das Recht zu jeder weiteren Beteiligung als Bewerber, Fahrer / Beifahrer oder Sportwart an Motorsport-Veranstaltungen.

Jeder ausgesprochene Ausschluss wird der FIM und FIM-Europe unter Angabe der Gründe, die zu dieser Bestrafung geführt haben, gemeldet. Die FIM / FIM-Europe wird alle ihr angeschlossenen FMNs und auch die anerkannten internationalen Gremien anderer Motorsportarten wie FIA (Automobile), FAI (Luftfahrt), UIM (Motorboote) über den Ausschluss unterrichten, die diese dann auch für ihren Zuständigkeitsbereich übernehmen.

Art. 148 Verlust von Preisen und Vergütungen

Wird ein Bewerber oder Fahrer / Beifahrer bei oder nach einer Veranstaltung ausgeschlossen, so verliert er jedes Anrecht auf die ihm im Zusammenhang mit der Teilnahme an dieser Veranstaltung evtl. zustehenden Preise oder Vergütungen.

Bereits ausgegebene Ehren- oder Sachpreise, ausgezahlte Geldpreise oder Vergütungen sind sofort dem Veranstalter zurückzugeben bzw. zurückzuzahlen.

Art. 149 Änderung der Ergebnisse

Eine durch eine Bestrafung eintretende Änderung des Ergebnisses der Veranstaltung ist bekanntzugeben. Darüber hinaus ist zu entscheiden, ob an die Stelle des Bestraften, der ihm in der Wertung Nachfolgende tritt.

Die Nachfolgenden rücken im Ergebnis grundsätzlich nur dann auf, wenn durch den Verstoß das Ergebnis direkt oder indirekt beeinflusst wurde.

Art. 150 Veröffentlichung von Strafmaßnahmen

Der DMSB hat das Recht, jede Strafmaßnahme unter Angabe des Namens der Person, des Motorrades, der Motorradmarke, des Motorradzubehörs, gegen die sich die verhängte Strafmaßnahme richtet, öffentlich bekanntzugeben und / oder bekanntgeben zu lassen.

Diese Veröffentlichung darf nicht dazu benutzt werden, um gegen den DMSB oder dessen Beauftragte gerichtlich oder außergerichtlich vorzugehen.

X. Proteste, Berufungen

Art. 151 Protestrecht

- (1) Teilnehmer (Bewerber, Fahrer und Beifahrer), die meinen, durch eine Entscheidung, Handlung oder Unterlassung seitens eines anderen Teilnehmers, des Veranstalters oder eines Sportwartes benachteiligt zu sein, haben das Recht zum Protest. Entscheidungen der Sportkommissare, der Jury oder eines Schiedsrichters sind hiervon ausgenommen. Deren Entscheidungen sind nur mit der Berufung anfechtbar, es sei denn, es ist ausdrücklich etwas anderes bestimmt.

Nicht zulässig sind Proteste gegen:

1. die Zeitnahme (Zeitmessung) – soweit diese durch vom DMSB lizenzierte Zeitnahme-Kommissare/Zeitnehmer erfolgte –
2. die Entscheidungen von Sachrichtern (ausgenommen im Falle eines vom Sachrichter begangenen Regelverstößes)
3. Entscheidungen des Start- und Zielrichters

4. sowie Sammelproteste, diese werden von den Sportkommissaren kostenpflichtig zurückgewiesen

Ein Sammelprotest liegt vor, wenn:

- mehrere Bewerber einen Protest gemeinsam unterzeichnen und einreichen
- ein Bewerber einen Protest für oder gegen mehrere Fahrzeuge oder Teilnehmer einlegt, auch wenn es sich hierbei um die gleiche Begründung handelt
- ein Protest mit mehreren unterschiedlichen Sachverhalten begründet wird. Ein technischer Protest darf jedoch mehrere Einzelpositionen (Fahrzeugteile) umfassen.

- (2) Das Protestrecht der Teilnehmer beginnt mit ihrer Anwesenheit bei der Dokumentenprüfung und endet (unabhängig von einem evtl. vorzeitigen Ausfall oder Disqualifikation) mit dem Ablauf der entsprechenden Protestfrist. Ein einmal eingereichter Protest kann ganz oder teilweise bis zu Beginn der Beweisaufnahme zurückgenommen werden, wobei grundsätzlich die Protestkaution verfallen ist und die entstandenen Kosten dem Protestführer angelastet werden. Mit Zustimmung des Protestbetroffenen und der Sportkommissare, Schiedsrichter oder Jury kann ein Protest auch nach Beginn der Beweisaufnahme noch zurückgenommen werden.
- (3) Soweit die Sportgesetze, Verfahrensordnungen oder Reglements der FIM / FIM-Europe anzuwenden sind, gelten deren Bestimmungen zur Zulässigkeit eines Protestes und zum Protestverfahren insgesamt.

Art. 152 Einreichung des Protestes

Jeder Protest muss schriftlich eingereicht werden und von einer Protestkaution (gemäß DMSB-Gebührenliste, veröffentlicht auf der DMSB-Homepage und am Ende des DMSG) begleitet sein, deren Höhe alljährlich vom DMSB (oder von der FIM / FIM-Europe für ihre Meisterschaften, Cups, Trophies oder Challenges) festgelegt wird. Entgegengenommene Protestkautionen sind dem Protestführer zu quittieren.

Diese Kautions kann nur erstattet werden, wenn der Protest als begründet anerkannt wird.

Der Protestgegenstand muss eindeutig erkennbar sein und der Protestgrund ist konkret anzugeben.

Art. 153 Adressat des Protestes

Proteste, die sich auf Vorkommnisse bei einer Veranstaltung beziehen, sind schriftlich an die Sportkommissare/den Schiedsrichter/ die Jury zu richten. Sie können direkt oder dem Renn- bzw. Fahrtleiter sowie dem Sekretär der Veranstaltung zur Weiterleitung übergeben werden. Datum und Uhrzeit der Entgegennahme eines Protestes ist in Gegenwart des Protestführers auf dem Protestschreiben zu vermerken.

Art. 154 Kostenpauschale

Richtet sich der Protest gegen die Technik des Motorrads und werden dadurch Montagearbeiten erforderlich, so werden die Technischen Kommissare eine Kostenpauschale, aufbauend auf den nachstehenden Regelungen dafür festsetzen, die der Protestführer vor Durchführung der technischen Untersuchung zu hinterlegen hat. Für die Hinterlegung dieser Kostenpauschale muss dem Protestführer nach Bekanntgabe der Höhe der Pauschale eine Zahlungsfrist von mindestens 30 Minuten eingeräumt werden.

Diese sich unter Beachtung dieses Artikels ergebenden Montagekosten sind vom Protestunterlegenen zu tragen.

Im Falle eines Kraftstoffprotestes ist die Analysekostenpauschale (gemäß DMSB-Gebührenliste, veröffentlicht auf der DMSB-Homepage) vom Protestführer zu hinterlegen.

Die Einzahlung der Kostenpauschale sowie deren Auszahlung oder Rückzahlung ist durch entsprechende Quittungen zu belegen.

Die anfallende Kostenpauschale ist von den Technischen Kommissaren unter Beachtung nachstehender Festlegungen zu errechnen und auf dem DMSB-Formblatt den Sportkommissaren mitzuteilen:

1. Kosten pro Montagestunde = EUR 50 (Kosten für Verbrauchs- oder Verschleißmaterial (z. B. Dichtungen, Öl etc.) sind hiermit ebenfalls abgegolten).

2. Montagezeiten Demontage und Montage Ein- und Ausbau

Zweitaktmotoren	Std.	Std.
Einzyylinder luftgekühlt	2	3
Einzyylinder wassergekühlt	3	4
Mehrzyylinder mit einzelnen Zylinderköpfen luftgekühlt	3	4
Mehrzyylinder luftgekühlt mit durchgehenden Zyl.-Köpfen	4	4
Mehrzyylinder wassergekühlt	5	5
Viertaktmotoren	Std.	Std.
Einzyylinder ohv (ausgen. Bahnmotoren)	6	4
Einzyylinder ohc (ausgen. Bahnmotoren)	8	4
Mehrzyylinder mit einzelnen Zylinderköpfen ohv	6	4
Zweizylinder ohc	8	5
Dreizylinder ohc	9	5
Vierzylinder ohc	10	5
Sechszylinder ohc	11	5
Bahnmotoren (inkl. Schülerklassen im Bahnsport)	2	1

Weitergehende Kosten, gleich welcher Art, werden nicht erstattet. Zeitüber- oder unterschreitungen bleiben unberücksichtigt.

Die Kostenrechnung der Technischen-Kommissare sowie die entsprechenden Ein- und Auszahlungsbelege (ggf. Kopien) sind den Protestunterlagen beizufügen.

Art. 155 Ergebnisse, Protest

- (1) Das vorläufige Ergebnis wird nach Beendigung des jeweiligen Wettbewerbs veröffentlicht.
Das Ergebnis ist nach Ablauf der Protest- und ggf. Berufungsfrist verbindlich.
Wird während einer Veranstaltung ein Dopingkontrollverfahren durchgeführt, ein Protest oder eine Berufung eingelegt, bleibt das Ergebnis bis zum Abschluss des gesamten Verfahrens vorläufig.
Der DMSB informiert den Veranstalter über das Ergebnis und den Abschluss des Verfahrens.
- (2) Werden die Ergebnisse den Teilnehmern per Post zugesandt, endet die Protestfrist am 7. Tag, 24.00 Uhr, nach dem Versand der Ergebnisse. Der Poststempel (nicht Freistempler) ist maßgebend.
- (3) In Fällen, in denen aufgrund eines offensichtlichen Versehens oder Irrtums nach Aushang der offiziellen Ergebnisse sich die Notwendigkeit zu einer nachträglichen Änderung ergibt, sind nur die Sportkommissare berechtigt, die Ergebnisse korrigieren zu lassen.
Die korrigierten Ergebnisse sind zu veröffentlichen oder zu versenden. Werden die Ergebnisse den Teilnehmern zugesandt gelten die Fristen gem. Abs.2.
Die Notwendigkeit der Maßnahme/n ist/sind gegenüber dem DMSB zu begründen.

Art. 156 Protestfristen

Ein Protest gegen die Zulassung eines genannten Fahrers, Beifahrers, Bewerbers oder Motorrads muss vor Beginn des offiziellen Trainings, ein Protest gegen eine Entscheidung der Technischen Abnahme muss von dem davon Betroffenen spätestens 30 Minuten nach Bekanntgabe schriftlich eingelegt werden.

Alle anderen Proteste müssen spätestens 30 Minuten nach Aushang des Ergebnisses des jeweiligen Wettbewerbs /der betreffenden Klasse eingelegt werden.

Besondere Fristenregelungen gehen diesen Festlegungen vor.

Art. 157 Protestentscheidung

Die Sportkommissare/die Jury /die Schiedsrichter sind für die Entscheidung eines Protestes zuständig.

Art. 158 Protestverfahren

Der Protestführer und die von einem Protest betroffene(n) Person(en) sind vorzuladen. Bei Minderjährigen muss mindestens (je) ein Erziehungsberechtigter oder eine von dem Erziehungsberechtigten bevollmächtigte Person mit anwesend sein. Die Anhörung des Protestführers und jede von dem Protest betroffene Person, soll so bald als möglich nach der Einreichung des Protestes erfolgen. Sie sind getrennt zu hören und haben das Recht Zeugen zu benennen. Erscheinen eine oder beide Protestparteien oder Zeugen nicht, kann das Urteil in Abwesenheit gefällt werden. Wenn das Urteil nicht unmittelbar nach der Vernehmung der Betroffenen verkündet werden kann, müssen Letztere von Ort und Stunde der Urteilsverkündung schriftlich in Kenntnis gesetzt werden. Die Entscheidung der Sportkommissare ist mit Begründung schriftlich niederzulegen und den Beteiligten nach Verkündung zu übergeben bzw. per Übergabe-Einschreiben zu übersenden.

Art. 159 Zurückhaltung von Preisen

Ehren-, Sach- oder Geldpreise, der Fahrer, die von dem Ausgang des Protestverfahrens betroffen sind, sind bis zur endgültigen Entscheidung des Protestes zurückzuhalten.

Art. 160 Urteil

Alle Beteiligten müssen sich der Entscheidung der Sportkommissare, der Schiedsrichter oder der Jury unterwerfen.

Das Recht auf Einlegung von Rechtsmitteln bleibt hiervon unberührt.

Die Sportkommissare, die Schiedsrichter und die Jury haben das Recht, ihre Urteile unter Namensnennung der betroffenen Personen bei der Veranstaltung zu veröffentlichen bzw. veröffentlichen zu lassen.

Art. 161 Protestkaution und Kosten

Der im Protest Unterlegene hat grundsätzlich die Kosten des Verfahrens zu tragen. Im Falle der Zurückweisung verfällt grundsätzlich die eingezahlte Kaution.

Ergibt sich außerdem, dass der Protestführer aus böser Absicht gehandelt hat, so kann eine der im Sportgesetz vorgesehenen Strafen ausgesprochen werden.

Art. 162 Verbot der Wiederholung eines Wettbewerbs

Wegen eines Protestes darf grundsätzlich kein Wettbewerb wiederholt werden.

Art. 163 Recht auf Berufung bei internationalen Veranstaltungen

Für eine Berufung gegen Disziplinarmaßnahmen der FIM gelten folgende Regularien:

- Gegen Entscheidungen der Internationalen Jury bzw. des Schiedsrichters bei internationalen Veranstaltungen, mit Ausnahme von FIM-Meisterschaften, wird in erster Instanz Berufung beim DMSB-Berufungsgericht eingelegt.
- Gegen eine Entscheidung des DMSB wird Berufung beim CDI eingelegt, dessen Urteil bindend ist.
- Gegen die Entscheidungen der Internationalen Jury bzw. des Schiedsrichters bei Veranstaltungen, die zu FIM-Meisterschaften zählen oder gegen die Entscheidungen des DMSB-Berufungsgerichts wird Berufung beim CDI eingelegt.
- Gegen eine Entscheidung des CDI wird Berufung beim TIA eingelegt.

Die Entscheidungen des TIA oder des CDI sind endgültig, es sei denn, dass eine der von dem Fall betroffenen Parteien neue Dokumente oder Beweise vorbringen, die zum Zeitpunkt der ersten Verhandlung nicht berücksichtigt werden konnten, jedoch das Urteil hätten beeinflussen können.

Das TIA ist die letzte Instanz für Berufungen gegen alle vom CDI getroffenen Entscheidungen. Zusätzlich zu den bei der Rechtsprechung des CDI möglichen Strafen kann es einen Ausschluss verfügen.

Das TIA ist ferner befugt, in allen Angelegenheiten, die nicht im Zuständigkeitsbereich der Internationalen Jury bzw. des CDI liegen oder in allen disziplinarischen Angelegenheiten, die ihm vom Management Council oder der Generalversammlung vorgelegt werden, ein endgültiges Urteil zu fällen. Er ist des Weiteren autorisiert, Berufungen gegen Entscheidungen der Kommissionen und des Management Councils zu verhandeln.

Das Berufungsverfahren vor dem CDI und TAI regelt die Disziplinar- und Schiedsgerichtsordnung der FIM.

Straf-, Protest- und Berufungsverfahren betreffend FIM-Meisterschaftsläufe, FIM-Preiswettbewerbe oder internationale Veranstaltungen werden durch das FIM-Sportgesetz, die Disziplinar- und Schiedsgerichtsordnung der FIM und auch die Reglements für bestimmte Disziplinen geregelt. Soweit nicht abweichend, können ergänzend die Bestimmungen des DMSB in seinem Zuständigkeitsbereich herangezogen werden.

Art. 164 Recht auf Berufung FIM-Europe

Für Berufungen gegen Disziplinar-Maßnahmen der FIM-Europe gelten folgende Regularien:

- Gegen die Entscheidung der FIM-Europe-Jury oder Schiedsrichter bei einer internationalen Veranstaltung mit Ausnahme von FIM-Europe Meisterschaften oder Cup-Läufen ist die erste Instanz das DMSB-Berufungsgericht.
- Gegen eine Entscheidung des DMSB an die FIM-Europe Disziplinar-Kommission, deren Entscheidung endgültig ist.
- Gegen die Entscheidung der FIM-Europe-Jury oder Schiedsrichter in Veranstaltungen, die für die FIM-Europe Meisterschaft oder Cups gewertet werden, an die FIM-Europe Disziplinar-Kommission.
- Gegen die Entscheidung der FIM-Europe Disziplinar-Kommission an das Berufungsgericht.

Die Entscheidungen der FIM-Europe Disziplinar-Kommission oder des Berufungsgerichts sind endgültig, es sei denn, einer der Verfahrensbeteiligten kann neue Dokumente oder Beweise vorlegen, die bei der ursprünglichen Anhörung nicht berücksichtigt werden konnten und die auf das Urteil Einfluss haben könnten.

In solchen Fällen wird das Berufungsgericht bzw. die Disziplinar-Kommission entscheiden, ob eine neue Anhörung notwendig ist. Bejahendenfalls wird das Gericht alle Dokumente an den FIM-Europe Generalsekretär senden mit dem Ziel, eine neue Anhörung festzusetzen und die Angelegenheit zu verfolgen.

Soweit die FIM-Europe die Straf-, Protest- und Berufungsverfahren für ihren Zuständigkeitsbereich geregelt hat, gelten deren Gesetze, Verfahrensordnungen und Reglements. Soweit nicht abweichend, können ergänzend die Bestimmungen des DMSB in seinem Zuständigkeitsbereich herangezogen werden.

Art. 165 Recht auf Berufung bei nationalen Veranstaltungen

- (1) Bei nationalen Veranstaltungen kann gegen Entscheidungen der Sportkommissare Berufung zum DMSB-Berufungsgericht eingelegt werden, soweit kein anderes Rechtsmittel statthaft ist.
- (2) Bei Entscheidungen, die mündlich verkündet werden, müssen Berufungen innerhalb einer Stunde nach Verkündung schriftlich angekündigt und innerhalb von fünf Tagen bei der DMSB-Geschäftsstelle unter Beifügung der jährlich festgesetzten Berufungskautions schriftlich eingelegt werden. Bei Zustellung der Entscheidung auf schriftlichem Wege entfällt die schriftliche Ankündigung.
Die Berufung kann innerhalb der Frist per Telefax oder jedem anderen elektronischen Kommunikationsmittel eingereicht werden, muss aber durch ein Schreiben vom selben Tag (Poststempel – nicht Freistempel) bestätigt werden. Die Berufungskautions muss diesem Schreiben beigefügt werden. Die Berufung muss später auch begründet werden. Die Frist für die Berufungsbegründung beträgt 10 Tage, sie beginnt mit der Einlegung der Berufung. Wird die Berufung nach Ankündigung nicht weiterverfolgt, ist die Berufungskautions mit der Ankündigung verfallen. Bei Weiterverfolgung der Berufung entscheidet das Berufungsgericht über das Verfallen der Kautions.
- (3) Das Berufungsverfahren und alles Weitere regelt die Rechts- und Verfahrensordnung (RuVO) des DMSB.

- (4) In der RuVO wird nur der Begriff „Sportkommissar verwendet. Soweit Schiedsrichter oder eine Jury bei Veranstaltungen eingesetzt sind, umfasst der Begriff „Sportkommissar“ auch diese Begriffe.

Art. 166 Berufungsrecht des DMSB

- (1) Der DMSB kann gegen Entscheidungen der Sportkommissare, der Schiedsrichter und der Jury Berufung einlegen. Dieses Rechtsmittel kann als Berufung oder Anschlussberufung eingelegt und es muss den betroffenen Parteien bekannt gemacht werden.
- (2) Die Frist für die Einlegung der Berufung des DMSB beträgt drei Wochen. Sie beginnt mit dem Eingang der schriftlichen Entscheidung bei der DMSB-Geschäftsstelle.

Art. 167 Aufschiebende Wirkung der Berufung

Die Entscheidung der Sportkommissare, der Schiedsrichter und der Jury wird ungeachtet einer Berufung sofort bindend, wenn Sicherheitsfragen oder Unregelmäßigkeiten in Zusammenhang mit der Nennung zur Teilnahme an einer Veranstaltung betroffen sind oder wenn im Verlauf der gleichen Veranstaltung ein weiterer Verstoß erfolgt, der den Ausschluss des betreffenden Teilnehmers rechtfertigt.

Wenn ein Teilnehmer eine Berufung führt, wird die Strafe im Sinne einer Vorsichtsmaßnahme ausgesetzt, wobei die vorgenannten Fälle ausgenommen sind, insbesondere zur Festlegung irgendwelcher Handicapregeln, die für die Teilnahme an einer späteren Veranstaltung wirksam sein könnten. Bewerber und Fahrer dürfen jedoch weder an der Preisverleihung noch an der Siegerehrung teilnehmen. Bis ihre Berufung vor den Berufungsgerichten gewonnen und ihre Rechte wiederhergestellt sind, dürfen sie in den offiziellen Ergebnissen der Veranstaltung an keiner anderen Stelle als der sich aus der Umsetzung der Strafe ergebenden erscheinen.

Strafen bezüglich Fahrens oder Anhaltens in der Boxengasse sind einer Berufung nicht zugänglich.

Art. 168 Rechtswegausschluss und Haftungsbeschränkung

- (1) Bei Entscheidungen der FIM, der FIM-Europe, des DMSB, deren Gerichtsbarkeiten, der Sportkommissare oder des Rennleiters/Fahrleiters als Preisrichter im Sinne des § 661 BGB ist der Rechtsweg ausgeschlossen.
- (2) Aus Maßnahmen und Entscheidungen des DMSB bzw. seiner Sportgerichtsbarkeit sowie der Beauftragten des DMSB können keine Ersatzansprüche irgendwelcher Art hergeleitet werden, außer für Schäden an der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit, die auf einer vorsätzlichen oder fahrlässigen Pflichtverletzung – auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises – beruhen, außer für sonstige Schäden, die auf einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzung – auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises – beruhen.
Stillschweigende Haftungsausschlüsse bleiben von vorstehender Haftungsausschlussklausel unberührt.

XI. Änderungen des Motorrad-Sportgesetzes (DMSG)

Art. 169 Änderungen, Ergänzungen, Bekanntgabe

Der DMSB hat das Recht, das Deutsche Motorrad-Sportgesetz sowie die wettbewerbsspezifischen Bestimmungen jederzeit abzuändern und/oder zu ergänzen.

Entsprechende Beschlüsse werden jeweils in den entsprechenden offiziellen Organen des DMSB bekanntgegeben.

DMSB-Protest-/Berufungskautiön (nicht FIM und FIM-Europe-Prädikatsveranstaltung)

Berufungskautiön International	500 €
Protestkautiön International	250 €
Berufungskautiön National/Europa-offen	350 €
Protestkautiön National/Europa-offen	140 €

Protest-/Berufungskautiönen sowie Geldstrafen sind mehrwertsteuerfrei.

DMSB-Lizenzbestimmungen Motorradsport 2023

Stand: 01.12.2022

INHALTSVERZEICHNIS

A) LIZENZVERTRAG

Art. 1	Lizenzerteilung
Art. 2	Änderungsvorbehalt
Art. 3	Gebühren

B) FAHRER-LIZENZEN

I. ALLGEMEINES

Art. 4	Lizenzpflicht
Art. 5	Lizenzsystem
Art. 6	Räumlicher Geltungsbereich
Art. 7	Zeitlicher Geltungsbereich
Art. 8	Hochstufung, Rückstufung
Art. 8.1	Lizenz-Einbehaltung nach Unfällen
Art. 9	Antragsteller mit ausländischer Staatsangehörigkeit/Freigabe
Art. 10	Minderjährige Antragsteller
Art. 11	Medizinische Untersuchung
Art. 12	Grund- und Zusatzversicherung

II. DMSB-LIZENZEN

Art. 13	DMSB-Veranstaltungslizenz (V-Lizenz)
Art. 14	C-Lizenz
Art. 15	Race Card
Art. 16	J-Lizenz
Art. 17	H-Lizenz
Art. 18	B-Lizenz
Art. 19	B-Lizenz Plus (Straßensport)
Art. 20	A-Lizenz

III. FIM UND FIM EUROPE LIZENZEN

Art. 21	FIM-/FIM Europe-Meisterschafts-Veranstaltungslizenz (One-event)
Art. 22	FIM-/FIM Europe Meisterschaftslizenz (Jahreslizenz)
Art. 23	FIM International Meetings (Jahreslizenz)

C) BEWERBERLIZENZEN

Art. 25	Nationale Bewerberlizenz (Club- bzw. Team)
Art. 26	Int. Team-Bewerberlizenz
Art. 27	Antragstellung
Art. 28	Gültigkeit einer Nationalen Bewerberlizenz
Art. 29	Pflichten der Veranstalter gegenüber den Bewerbern
Art. 30	Bewerber-Angaben

D) SPORTWARTLIZENZEN

Art. 31	FIM-/ FIM Europe Sportwartlizenzen
Art. 32	Lizenzpflicht für DMSB-Sportwarte
Art. 33	Funktionsbereiche
Art. 34	Zeitlicher Geltungsbereich
Art. 35	Räumlicher Geltungsbereich
Art. 36	Mindestanzahl lizenzierter Sportwarte
Art. 37	Grund- und Zusatzversicherung Sportwarte

E) ANERKENNUNG UND NUTZUNG VON LIZENZEN UND AUSWEISEN

F) FIM-PRESSEAusweis

A) Lizenzvertrag

Im Folgenden wird aus Gründen der sprachlichen Vereinfachung nur die männliche Form verwendet. Die nachstehend gewählten männlichen Formulierungen gelten deshalb uneingeschränkt auch für die weiteren Geschlechter.

Für alle DMSB-Lizenzen gelten die Bestimmungen des DMSB-Anti-Doping-Code, siehe Handbuch, weißer Teil.

Art. 1 Lizenzerteilung

- (1) Der Antragsteller (Lizenznehmer) erhält die Lizenz (digitale Lizenzkarte und/oder gedruckte Lizenzkarte) bei Erfüllen der Erteilungsvoraussetzungen (gemäß Lizenzbestimmungen) durch Vertrag (Lizenzvertrag) mit dem DMSB. Die Lizenzen sind bis zum 31.12. eines jeden Jahres gültig, Sportwartlizenzen haben grundsätzlich eine Gültigkeit von drei Kalenderjahren Sonderlizenzen haben eine Gültigkeit von einem bis drei Kalenderjahren. Die Gültigkeitsdauer ist auf den Lizenzen angegeben.

Anträge auf Ausstellung einer Lizenz müssen auf dem vom DMSB vorgesehenen Lizenzantrag gestellt werden. Die Lizenzen für Fahrer/Beifahrer- und Bewerber müssen online auf der Homepage des DMSB (www.dmsbnet.de) beantragt werden.

Lizenznehmer können bei einer Folgebeantragung, d.h. sie waren bereits im unmittelbar vorangegangenen Jahr im Besitz einer C-Lizenz, ihre Lizenz online verlängern, ausgenommen von einer Online-Verlängerung sind Lizenznehmer eines anderen Heimat-FMN, Lizenznehmer die bei Beantragung das 75. Lebensjahr vollendet haben sowie minderjährige Lizenznehmer. Die Online-Beantragung erfolgt unter www.dmsbnet.de.

Bei Erstaussstellung einer DMSB-Lizenz (ausgenommen C-Lizenz, Sportwartlizenz) ist dem Antrag ein aktuelles Passbild beizufügen.

Eine Bearbeitung des Antrages durch den DMSB erfolgt erst nach Eingang aller Unterlagen sowie der Lizenzgebühr sowie ggf. notwendiger Qualifizierungsnachweise.

Anträge auf Ausstellung einer Fahrer-/Beifahrer-/Bewerberlizenz und einer Sportwartlizenz sind auch bei Mitgliedschaft im ADAC, AvD, DMV, ADMV, ACV, VfV oder einem der Korporativ-/Ortsclubs des AvD/DMV direkt beim DMSB einzureichen.

- (2) Der Antrag auf Abschluss des Lizenzvertrages wird abgelehnt, wenn die Erteilungsvoraussetzungen nicht gegeben sind, eine Suspendierung durch den DMSB oder durch eine andere FMN erfolgt ist. Er kann auch bei Vorliegen eines wichtigen Grundes abgelehnt werden. Ein wichtiger Grund ist gegeben, wenn Tatsachen vorliegen, auf Grund derer dem DMSB unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls und unter Abwägung der beiderseitigen Interessen der Abschluss des Vertrages nicht zugemutet werden kann. Hierzu gehören Aktivitäten des Lizenznehmers, welche gegen den Ethikkodex des DMSB oder der FIM verstoßen oder dem Ansehen des Motorsports in der Öffentlichkeit schädigen.
- (3) Wenn eine der zur Erteilung der Lizenz erforderlichen Voraussetzungen nachträglich wegfällt, wird die Lizenz ungültig. Die Lizenzkarte ist dann dem DMSB unverzüglich einzureichen. Die digitale Lizenz wird mit einem Sperrvermerk versehen.
- (4) Wenn alle Voraussetzungen zur Lizenzerteilung erfüllt sind, wird die Lizenz erteilt und eine vorläufige Lizenz per E-Mail dem Lizenznehmer übersandt. Die vorläufige Lizenz hat eine Gültigkeit von 14 Tagen. Eine über die Gültigkeitsdauer hinausgehende Verwendung der Lizenz ist untersagt.

Art. 2 Änderungsvorbehalt

Der DMSB bzw. die FIM/FIM Europe behält sich vor, die Bestimmungen und sportlichen Regeln (auch im Laufe eines Kalenderjahres) zu ändern und zu ergänzen. Änderungen und Ergänzungen der Bestimmungen werden in den DMSB-Publikationen sowie auf der DMSB-Homepage bekannt gemacht.

Art. 3 Gebühren

Für die Ausstellung jeder Lizenz wird eine Gebühr erhoben, die im Voraus zu entrichten ist. Die Gebühren für Lizenzen gemäß DMSB-Gebührenliste gelten für das gesamte laufende Kalenderjahr (bzw. bis zu 3 Kalenderjahre für Sportwarte- und Sonderlizenzen) und sind unabhängig vom Zeitpunkt der Lizenzbeantragung in voller Höhe zu entrichten. Für Rücklastschriften (z.B. bei Kontounterdeckung oder Widerspruch) oder zusätzliche Lizenzbestätigungen fallen zusätzliche Gebühren an, welche dem Antragsteller in Rechnung gestellt werden. Die aktuellen Gebührenlisten sind auf der DMSB-Homepage unter www.dmsb.de abrufbar. Eine Rückerstattung der Lizenzgebühren ist grundsätzlich ausgeschlossen.

B) Fahrer-Lizenzen

I. ALLGEMEINES

Art. 4 Lizenzpflicht

Als Fahrer/Beifahrer darf an den im Sporthoheitsbereich des DMSB an genehmigten Veranstaltungen nur teilnehmen, wer eine von einer FMN als Mitglied der FIM /FIM Europe ausgestellte und gültige Fahrer-/Beifahrer- Lizenz besitzt.

Die Lizenzen sind nicht übertragbar und können bei Missbrauch, Verstoß gegen das Sportgesetz, die DMSB-Bestimmungen oder bei Eintritt von gesundheitlichen Schäden einbehalten bzw. entzogen werden.

Art. 5 Lizenzsystem

Der DMSB stellt FIM-/FIM Europe-Meisterschaftslizenzen, Internationale und Nationale Fahrer/Beifahrer-Lizenzen in verschiedenen Stufen aus. In keinem Fall hat die Ausstellung einer Lizenz die Bedeutung einer Eignungsbestätigung. Für Fahrer/Beifahrer/Bewerber kann grundsätzlich nur eine DMSB-Lizenz ausgestellt werden.

Der Lizenznehmer darf nicht gleichzeitig im Besitz von mehreren international und/oder europa-offen gültigen Jahreslizenzen Fahrer-/Beifahrer- verschiedener FMN sein.

Art. 6 Räumlicher Geltungsbereich

Die europa-offenen Lizenzen A-, B-, B-Plus sowie J-Lizenz berechtigen grundsätzlich zur Teilnahme an

- a) „Europa-offen“ ausgeschriebenen Veranstaltungen im europäischen Ausland, sofern diese im FIM Europe-Terminkalender veröffentlicht sind,
- b) nationalen Veranstaltungen in Deutschland, die im nationalen Sportkalender des DMSB eingetragen sind,
- c) nationalen Veranstaltungen im Ausland, die im nationalen Sportkalender einer der FIM/FIM Europe angeschlossenen FMN eingetragen sind sowie
- d) Clubsport-Wettbewerbe der DMSB Trägervereine/ sonstige Motorsportverbänden/ sonstige Mitglieder.

Mit der Ausgabe der Lizenzen A-, B-, B-Plus erteilt der DMSB dem Lizenzinhaber für die Gültigkeitsdauer der Lizenz eine Dauerstartgenehmigung (Auslandsstartgenehmigung) für alle „Europa-offen“ ausgeschriebene Veranstaltungen im europäischen Ausland, jedoch nur soweit diese im FIM Europe-Terminkalender (Open-Calendar) eingetragen sind und für alle nationalen Wettbewerbe, jedoch

nur soweit diese im nationalen Sportkalender eines der FIM/ FIM Europe angeschlossenen FMN eingetragen sind.

Die Dauerstartgenehmigung (Auslandsstartgenehmigung) befindet sich auf der Rückseite der Fahrer-/Beifahrer-Lizenz.

Für die Teilnahme an Veranstaltungen mit internationalen Status sind zusätzliche internationale Lizenzen und eine internationale Starting Permission (Auslandsstartgenehmigung) notwendig.

Der Geltungsbereich der C-Lizenz oder Race Card sowie der DMSB-Veranstaltungslizenz beschränkt sich grundsätzlich auf DMSB-genehmigte Wettbewerbe sowie nationale Clubsport-Wettbewerbe der DMSB-Trägervereine/ sonstigen Motorsportverbände/ sonstige Mitglieder.

Art. 7 Zeitlicher Geltungsbereich

Alle Lizenzen (ausgenommen Veranstaltungslizenzen, Race Cards) werden als Jahreslizenzen ausgegeben. Sie gelten jeweils vom Ausstellungsdatum bis zum 31.12. des betreffenden Kalenderjahres.

Die Race Card ist für den vom Antragsteller beantragten Zeitraum (max. 3 Tage) gültig. Wird die betreffende Veranstaltung auf einen anderen Termin verschoben, behält die Race Card ihre Gültigkeit für diese Veranstaltung (Nachweis durch angegebenen Veranstaltungs-Namen).

Art. 8 Hochstufung, Rückstufung

- (1) Eine Hochstufung in eine höhere Lizenzklasse oder die zusätzliche Ausstellung einer FIM- oder FIM Europe-Meisterschaftslizenz ist nach Erfüllen der Voraussetzungen im laufenden Kalenderjahr einmal möglich, bedarf aber der gesonderten Antragstellung. Ist eine unterjährige Hochstufung erfolgt, ist für den Fahrer im selben Jahr keine Rückstufung mehr möglich.

Folgende Voraussetzungen müssen für die Hochstufung auf die höhere Lizenzstufe erfüllt und nachgewiesen werden:

- notwendige Klassenergebnisse oder Qualifizierungsnachweise
- Begleichung des Differenzbetrages zwischen den Lizenzpreisen (die Verrechnung mit der Race Card ist nicht möglich)
- Rücksendung der Lizenzkarte mit der niedrigeren Lizenzstufe
- ggfs. Nachweis der medizinischen Eignungsbestätigung auf dem neu erstellten Lizenzantrag (siehe Art. 11)

- (2) Eine Rückstufung ist unter folgenden Voraussetzungen möglich:

- Rücksendung der Lizenzkarte mit der höheren Lizenzstufe (es erfolgt keine Rückerstattung des Differenzbetrages).

Art. 8.1 Lizenz-Einbehaltung nach Unfällen

Bei einer Verletzung von DMSB-Lizenznehmern aufgrund eines Unfalls, die gemäß der Entscheidung des medizinischen Delegierten oder eines beim Wettbewerb eingesetzten Arztes eine weitere Teilnahme an Motorrad-Wettbewerben vorerst ausschließt, ist der Renn-/Fahrtleiter entsprechend darüber zu informieren. Der Renn-/Fahrtleiter ist folglich dafür verantwortlich, die DMSB-Lizenz des Teilnehmers einzubehalten und nach Beendigung der Veranstaltung, an die DMSB-Geschäftsstelle zu übersenden bzw. eine entsprechende Mitteilung an den DMSB zu übersenden.

Sobald ein Arzt die Wettbewerbstauglichkeit des Teilnehmers mit Attest gegenüber dem DMSB bestätigt, erhält der Lizenznehmer seine Lizenz wieder zurück bzw. wird diese wieder von dem DMSB freigegeben.

Die Unfall-Meldung hat von der versicherten Person per Online-Unfallanzeige über die DMSB-Homepage www.dmsb.de/de/lizenzen/online-unfallmeldung zu erfolgen.

Art. 9 Antragsteller mit ausländischer Staatsangehörigkeit

- (1) Freigabe für die Erlangung einer deutschen Lizenz für ausländische Fahrer:
Ausländische Antragsteller haben gemäß dem FIM Sporting Code bei Beantragung einer Fahrer-/Beifahrer-Lizenz eine Genehmigung (Freigabe/"Rider's Release") ihrer Heimat-Föderation (FMN) vorzulegen, welche dem DMSB die Ausstellung der Lizenz erlaubt. Aus dieser Freigabe muss hervorgehen, ob eine Nationale oder eine Internationale Fahrer-/Beifahrer-Lizenz erteilt werden darf. Diese Freigabe ist auch dann erforderlich, wenn die Antragsteller bei ihrer Heimat-Föderation (FMN) noch keine Lizenz hatten.
- (2) Ausländische Antragsteller mit ausländischem Wohnsitz müssen anhand einer Kopie einer aktuellen Versicherungs-Police dem DMSB bzw. dem Veranstalter nachweisen, dass eine Krankenversicherung abgeschlossen wurde, die im Falle eines Rennunfalls in Deutschland alle ambulanten sowie stationären Heil- und Behandlungskosten mit unbegrenzter Deckung übernimmt (eine Auslandsreise-Krankenversicherung ist nicht ausreichend).
- (3) Freigabe für die Erlangung einer ausländischen Lizenz für deutsche Fahrer:

Antragsteller mit deutscher Staatsbürgerschaft haben gemäß dem FIM Sporting Code bei Beantragung einer Fahrer-/Beifahrer-Lizenz bei einer ausländischen Föderation (FMN) eine Genehmigung (Freigabe/"Rider's Release") vom DMSB vorzulegen, welche der Föderation die Ausstellung der Lizenz erlaubt.
Anträge hierfür sind unter Angabe der persönlichen Daten und der gewünschten Lizenzart/Disziplin sowie des lizenz-ausstellenden Landes an die DMSB-Geschäftsstelle zu senden. Ein entsprechendes Formular steht als Download unter www.dmsb.de zur Verfügung.

Art. 10 Minderjährige Antragsteller

- (1) Erteilungsvoraussetzung für minderjährige Antragsteller ist das Einverständnis der gesetzlichen Vertreter (beide Elternteile). Im Falle der alleinigen Vertretung des Minderjährigen ist ein entsprechendes Nachweis-Dokument vorzulegen.
- (2) Der Lizenzantrag ist von den gesetzlichen Vertretern zu unterschreiben sowie vom minderjährigen Antragsteller ab dem 7. Lebensjahr.
- (3) Die Beantragung einer Race Card ist ab Vollendung des 8. Lebensjahres (Stichtagsregelung) möglich.

Art. 11 Medizinische Untersuchung

- (1) Die Tauglichkeit zur Teilnahme an Wettbewerben ist durch eine medizinische Eignungsbestätigung auf dem Lizenzantrag nachzuweisen.

Sobald ein Antragsteller bei der Beantragung das 75. Lebensjahr vollendet hat (Stichtagsregelung), muss unabhängig von der beantragten Lizenzstufe jährlich eine ärztliche Bestätigung der Tauglichkeit zur Teilnahme an Wettbewerben erfolgen sowie eine zusätzliche Freigabe durch den Verbandsarzt des DMSB oder durch einen von ihm benannten Vertreter erfolgen.

Die Einschränkung der Gültigkeit der Lizenz bleibt dem DMSB vorbehalten.

Grundlage der medizinischen Eignungsuntersuchung ist das Beiblatt für die medizinische Eignungsuntersuchung im Motorradsport, welches mit dem Lizenzantrag versendet wird. Das Beiblatt verbleibt zur Archivierung beim untersuchenden Arzt.

Die Untersuchung muss von einem approbierten und in Deutschland niedergelassenen Arzt durchgeführt werden. Auf dem Lizenzantrag ist der Name des Arztes zu vermerken oder dieser geht aus dem Arzt-/Krankenhausstempel hervor.

- (2) Bei Beantragung einer C-Lizenz oder Race Card, H-Lizenz sowie V-Lizenz muss bis zu dem Tag, an welchem der Antragsteller das 75. Lebensjahr vollendet (Stichtagsregelung) keine medizinische Eignungsbestätigung zur Teilnahme an Wettbewerben vorgelegt werden. Diese Lizenznehmer müssen auf dem Nennformular eine Selbstauskunft zur Eignung unterschreiben (bei Minderjährigen der gesetzliche Vertreter).
- (3) Für Fahrer mit individueller Behinderung gelten folgende Bestimmungen: Neben der allgemeinen Untersuchung gemäß dem Medizinischen Beiblatt des DMSB, muss eine Untersuchung durch den DMSB-Verbandsarzt oder durch einen vom DMSB-Verbandsarzt benannten Vertreter erfolgen. In einem damit verbundenen Praxistest auf der Rennstrecke, muss der betreffende Fahrer in Anwesenheit eines Rennleiters mit DMSB-Lizenz nachweisen, dass er sein Fahrzeug sicher beherrscht. Behindertengerechte Umbauten des Fahrzeugs müssen vom DMSB freigegeben sein.

Art. 12 Grund- und Zusatzversicherung

- (1) Der DMSB hat einen Gruppenunfallversicherungsvertrag (Vers.-Nr. 407 18 231082832) mit der Condor Allgemeine Versicherungs-AG abgeschlossen. Im Rahmen der Condor Allgemeine Unfallversicherungs-Bedingungen 2015 (Condor AUB 2015), den Condor Zusatzbedingungen für die Gruppen-Unfallversicherung 2015 (Condor ZB Gruppen-UV 2015) und den nachfolgenden Bestimmungen wird damit weltweit Versicherungsschutz gegen die wirtschaftlichen Folgen körperlicher Unfälle, von denen die versicherten Personen (vgl. Abs. 2) bei der versicherten Tätigkeit (vgl. Abs. 3) betroffen werden, gewährt. Ein Anspruch auf Invaliditätsleistung besteht nur dann, wenn der Unfall zu einem nach Ziffer 2.1.2 und Ziffer 3 Condor AUB 2015 ermittelten Invaliditätsgrad von mindestens 20 Prozent geführt hat.
- (2) Versicherte Personen sind Motorsportler, die im Besitz einer vom DMSB ausgestellten gültigen Fahrer/Beifahrer-Lizenz (Jahres-, Veranstaltungslizenz oder Race Card) sind, sowie Motorsportler mit einer FIM/FIM Europe Lizenz und berechnete Mitinsassen.
- (3) Der Versicherungsschutz erstreckt sich auf Unfälle, welche die versicherten Personen bei der Teilnahme an den vom DMSB oder einer seiner Mitgliedsorganisationen gemäß § 4 Abs. 1 DMSB-Satzung, den ADAC Regionalclubs, bzw. FIA/FIM/FIME oder einer Mitgliedsföderation der FIA/FIM/FIME durchgeführten und genehmigten motorsportlichen Veranstaltungen, einschließlich des dazu gehörenden offiziellen Trainings, erleiden. Bei einer von der FIA/FIM/FIME oder einer Mitgliedsföderation der FIA/FIM/FIME durchgeführten und genehmigten motorsportlichen Veranstaltungen besteht nur dann Versicherungsschutz, wenn der DMSB entsprechend seiner Lizenzbestimmungen Unfall-Versicherungsschutz zugesagt hat. Versichert sind hierbei die Unfälle, von denen die Versicherten in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Gebrauch des Fahrzeuges oder sonstigem ursächlichen Zusammenhang mit der Motorsport-Veranstaltung betroffen werden.
- (4) Versicherungsleistungen
Die Versicherungssummen betragen je versicherte Person:

Leistung bei Vollinvalidität	64.000 EUR
Grundsumme Invalidität (Progression 200 %)	32.000 EUR
Leistung bei Unfalltod	16.000 EUR
Heilkosten (subsidiär)	10.000 EUR
Krankenrückführungskosten (subsidiär)	4.000 EUR
Rückführungskosten im Todesfall	2.500 EUR
Kosmetische Operationen	30.000 EUR
Unfall-Serviceleistungen (Bergungskosten)	30.000 EUR
Kurkostenbeihilfe	25.000 EUR
Sofortleistung bei schweren Verletzungen	5.000 EUR

Mitwirkungsanteil von Vorerkrankungen und Gebrechen:

Abweichend von Ziffer 3.2.2 Condor AUB 2015 mindert der Versicherer die Leistung erst dann, wenn der Mitwirkungsanteil mindestens 50 % beträgt.

Für Inhaber einer FIM-/FIM Europe-Lizenz gelten abweichend von den oben aufgeführten Versicherungssummen/-leistungen folgende Versicherungssummen/-leistungen:

Invalidität	50.000 EUR
Todesfall	50.000 EUR
Heilkosten (subsidiär)	14.000 EUR
Krankenrückführungskosten (subsidiär)	4.000 EUR

- (4) Sonderbestimmung zu den Condor AUB 2015
In Abänderung von Ziffer 5.1.5 Condor AUB 2015 sind Unfälle, die der versicherten Person dadurch zustoßen, dass sie sich als Fahrer, Beifahrer oder Insasse eines Motorfahrzeuges an Fahrtveranstaltungen einschließlich der dazugehörigen Übungsfahrten beteiligt, bei denen es auf die Erzielung von Höchstgeschwindigkeiten ankommt, versichert.

- (5) Beschreibung der Leistungsarten
(Maßgeblich sind ausschließlich die Bestimmungen des Versicherungsvertrages!)

a) Invalidität

Eine Invalidität liegt vor, wenn unfallbedingt die körperliche oder geistige Leistungsfähigkeit dauerhaft (voraussichtlich länger als 3 Jahre und eine Änderung ist nicht zu erwarten) beeinträchtigt ist.

b) Todesfalleistung

Die versicherte Person stirbt unfallbedingt innerhalb eines Jahres ab dem Unfalltag.

c) Heilkosten (subsidiär)

Subsidiär bedeutet, dass die Ersatzpflicht anderweitiger Versicherungen, insbesondere von Krankenversicherungen, vorgeht. Voraussetzung ist, dass ein Dritter (zum Beispiel Krankenkasse, Haftpflichtversicherer) nicht zu einer Kostenerstattung verpflichtet ist oder seine Leistungspflicht bestreitet.

Es werden die zur Behebung der Unfallfolgen notwendigen Kosten des Heilverfahrens (Heilkosten) insgesamt bis zu dem im Versicherungsvertrag genannten Betrag erstattet. Als Nachweis werden die Originalrechnungen benötigt. Voraussetzungen für die Erstattung sind:

- Die Heilkosten sind innerhalb eines Jahres ab dem Unfalltag entstanden.
- Ein Dritter (zum Beispiel Krankenversicherung, Pflegeversicherung) ist nicht zur Kostenerstattung verpflichtet, bestreitet seine Leistungspflicht oder seine Leistungen reichen nicht zur Begleichung der Kosten aus.

Als Heilkosten gelten:

- Arzthonorare
- Kosten für künstliche Glieder
- Kosten für Arzneien und sonstige ärztlich verordnete Heilmittel oder angeordnete Anschaffungen
- Kosten für Verbandszeug
- Krankentransportkosten
- Kosten für stationäre Behandlung und Verpflegung, jedoch keine Kosten für zusätzliche Nahrungs- und Genussmittel
- Kosten für Röntgenaufnahmen
- Erstattet werden keine Kosten für Bade- und Erholungsreisen oder Pflegeleistungen.

d) Rückführungskosten im Todesfall

Die Überführung eines durch Unfall Verstorbenen an seinen letzten ständigen Wohnsitz.

e) Kosmetische Operationen

Die versicherte Person hat sich einer kosmetischen Operation unterzogen, um eine unfallbedingte Beeinträchtigung des äußeren Erscheinungsbilds zu beheben. Soweit Zähne betroffen sind, gehören nur Schneide- und Eckzähne zum äußeren Erscheinungsbild.

Die kosmetische Operation erfolgt

- durch einen Arzt,
- nach Abschluss der Heilbehandlung und

- bei Erwachsenen innerhalb von 3 Jahren nach dem Unfall, bei Minderjährigen vor Vollendung des 21. Lebensjahres.

Voraussetzung ist auch, dass ein Dritter (zum Beispiel Krankenkasse, Haftpflichtversicherer) nicht zu einer Kostenerstattung verpflichtet ist oder seine Leistungspflicht bestreitet.

f) Unfall-Serviceleistungen (Bergungskosten inkl. Krankenrückführungskosten)

- Erstattet werden die Kosten für Such-, und Rettungs- oder Bergungseinsätze von öffentlich-rechtlich oder privatrechtlich organisierten Rettungsdiensten.
- Einem Unfall steht gleich, wenn ein solcher unmittelbar drohte oder nach den konkreten Umständen zu vermuten war.
- Condor informiert Sie über die Möglichkeiten ärztlicher Versorgung und stellt auf Wunsch eine Verbindung zwischen dem Hausarzt der versicherten Person und dem behandelnden Arzt oder Krankenhaus her.
- Die Kosten für den ärztlich angeordneten Transport der versicherten Person zum Krankenhaus oder zu einer Spezialklinik werden erstattet.
- Die durch die Rückkehr der versicherten Person zu Ihrem ständigen Wohnsitz entstandenen Mehrkosten, soweit diese auf ärztliche Anordnung zurückgehen oder nach der Verletzungsart unvermeidbar waren werden erstattet.

Soweit ein anderer Ersatzpflichtiger eintritt, kann der Erstattungsanspruch gegen den Unfallversicherer nur wegen der restlichen Kosten geltend gemacht werden. Bestreitet ein anderer Ersatzpflichtiger seine Leistungspflicht, so kann sich die versicherte Person unmittelbar an den Unfallversicherer halten.

g) Kurkostenbeihilfe

Es werden Kosten therapeutischer Anwendungen einer Kur insgesamt bis zu 25.000 EUR je Unfall erstattet. Als Nachweis werden die Originalrechnungen benötigt. Voraussetzungen für die Erstattung sind:

- Laut ärztlichem Attest ist eine Invalidität zu erwarten oder bereits eingetreten.
- Die ärztliche Behandlung ist abgeschlossen, die versicherte Person ist noch nicht vollständig wiederhergestellt und die Kur ist unfallbedingt medizinisch notwendig.
- Die Kur dauert ohne Unterbrechung mindestens 3 Wochen und wird innerhalb von 3 Jahren ab dem Unfalltag an einem anerkannten auswärtigen Kurort mit dortiger Übernachtung durchgeführt.

Nicht erstattet werden Kosten für Rehabilitationsmaßnahmen und stationäre Krankenhausaufenthalte, bei denen die ärztliche Behandlung im Vordergrund steht.

h) Sofortleistung bei schweren Verletzungen

Nach einem bedingungsgemäßen Unfall erbringt der Versicherer gemäß den nachstehenden Bestimmungen eine einmalige Sofortleistung in Höhe der hierfür vereinbarten Versicherungssumme bei folgenden schweren Verletzungen:

- Querschnittslähmung nach Schädigung des Rückenmarks
- Amputation mindestens eines ganzen Fußes oder einer ganzen Hand
- Schädel-Hirn-Verletzung mit zweifelsfrei nachgewiesener Hirnprellung (Contusion) oder Hirnblutung
- Schwere Mehrfachverletzungen/Polytrauma:
 - o Fraktur langer Röhrenknochen an 2 unterschiedlichen Gliedmaßenabschnitten
 - o gewebezerstörende Schäden an 2 inneren Organen
 - o Kombination aus mindestens 2 der folgenden Verletzungen:
 - Fraktur eines langen Röhrenknochens
 - Fraktur des Beckens
 - Fraktur eines oder mehrerer Wirbelknochen
- gewebezerstörende Schäden eines inneren Organs
- Verbrennungen zweiten oder dritten Grades von mehr als 30 % der Körperoberfläche
- Erblindung oder hochgradige Sehbehinderung beider Augen; bei Sehbehinderung Sehschärfe je Auge nicht mehr als VISUS 0,05

Der Versicherte muss die schwere Verletzung innerhalb von 6 Monaten ab dem Unfalltag mit einem ärztlichen Attest nachweisen.

Stirbt die versicherte Person innerhalb von 2 Monaten ab dem Unfalltag, wird keine Sofortleistung gezahlt.

(6) Hinweise für den Versicherungsfall

1. Die versicherte Person hat seine Leistungsansprüche eigenverantwortlich wahrzunehmen, insbesondere durch ordnungsgemäße Meldungen und Fristwahrung.
2. Die Obliegenheiten nach einem Unfall gemäß Ziffer 7 Condor AUB 2015 sind zu beachten.
3. Die Unfall-Meldung ist unverzüglich durch die versicherte Person abzusetzen.
4. Todesfälle sind innerhalb 48 Std. an die Condor Allgemeine Versicherungs-AG zu melden.
5. Invalidität: Eine dauerhafte Beeinträchtigung der körperlichen oder geistigen Leistungsfähigkeit (Invalidität) als Unfallfolge muss innerhalb von 15 Monaten, vom Unfalltage an gerechnet, eingetreten sein und ärztlich festgestellt und geltend gemacht werden. Ergibt sich bereits früher die Gefahr eines Dauerschadens, so ist der Versicherer unverzüglich in Kenntnis zu setzen.
6. Die Unfall-Meldung hat **von der versicherten Person per Online-Unfallanzeige** über die Homepage des DMSB www.dmsb.de unter Online-Unfallmeldung zu erfolgen.
7. Alternativ und ausnahmsweise (z.B. bei Nichtverfügbarkeit der Online-Unfallmeldung) kann die Meldung über folgende Kontaktstellen mit Angabe der Versicherungsnummer(n) erfolgen:

Condor Allgemeine Versicherungs-AG
Niedersachsenring 13
Unfall-Schaden-Abteilung (bzw. Unfall-Betrieb)
30163 Hannover

E-Mail für Unfallmeldungen: Unfall-Schaden@condor-versicherungen.de
Condor Schadenhotline: **+49 611 1675-0520**

Versicherungsnummer der DMSB Grundversicherung: 407 18 231082832
Versicherungsnummer der Zusatzversicherung A/B/C: 407 18 231082859

(7) Zusatzversicherung (Vers.-Nr. 407 18 231082859)

Im Anschluss an die Grundversicherung hat der DMSB eine Zusatzversicherung in eigenem Namen und für Rechnung / im Interesse der Motorsportler abgeschlossen, die im Besitz einer gültigen Fahrerlizenz oder Beifahrerlizenz sind und ihren Beitritt zu der Zusatzversicherung (Variante A oder B mit/ohne C) erklärt haben. Für Inhaber dieser Zusatzversicherung gelten die obigen Bedingungen mit folgenden zusätzlichen Versicherungsleistungen:

1. Sportunfall-Zusatzversicherung A:
Die Versicherungssummen betragen je versicherte Person
Invalidität ohne Progression 150.000 EUR
Leistung bei Unfall-Tod 50.000 EUR
2. Sportunfall-Zusatzversicherung B:
Die Versicherungssummen betragen je versicherte Person
Invalidität ohne Progression 75.000 EUR
Leistung bei Unfall-Tod 25.000 EUR
3. Sportunfall-Zusatzversicherung C (optional in Verbindung mit A oder B):
Der Versicherungsschutz im Rahmen der Versicherungssummen aus der Sportunfall-Zusatzversicherung A oder B gilt erweitert um Einzeltrainings, Trainingsveranstaltungen, sog. Trackdays oder auch Guided Laps.
Versichert sind sämtliche Aktivitäten im Einwirkungsbereich des Fahrzeugs oder von Fahrzeugen und des Trainingsbetriebs. Der Einwirkungsbereich eines Fahrzeugs betrifft neben dem Fahren/Führen/Mitfahren sämtliche Tätigkeiten am und um ein Fahrzeug im Rahmen des Trainingsbetriebs, z.B. Reifenwechsel, Reparaturen, Betanken, Einstellungen.
Der Einwirkungsbereich des Trainingsbetriebs betrifft sämtliche Tätigkeiten an einer und um eine Trainingsstrecke, einen Parcours oder ein Spielfeld, z.B. Begehungen, Präparationen, Bergungen, Zeitnahmen.

Geltungsbereich: weltweit

Es gelten die vereinbarten Leistungen im Rahmen und Umfang der Grundversicherung mitversichert, nicht aber zusätzlich die Versicherungssummen der Grundversicherung für Invalidität und Unfall-Tod

4. Auslandsreisekrankenversicherung (integriert bei Abschluss einer Zusatzversicherung gem. Ziffer 1 oder 2):

Diese Versicherung gilt auch für Privatreisen. Sie bietet Versicherungsschutz für alle Auslandsreisen bis zu 6 Wochen (unabhängig von dem benutzten Verkehrsmittel) wobei krankheits- oder unfallbedingt anfallende Krankheitskosten im Ausland zu 100 % übernommen werden. Ebenfalls beinhaltet sind die Mehrkosten einer ärztlich angeordneten medizinisch notwendigen Rückführung aus dem Ausland. Kann die Rückreise wegen Krankheit oder Unfallfolgen nicht bis zur Beendigung des sechswöchigen Versicherungsschutzes angetreten werden, verlängert sich die Leistungspflicht für den bereits eingetretenen Versicherungsfall so lange bis die Transportfähigkeit wieder besteht.

Versicherer:

DKV Deutsche Krankenversicherung AG
50933 Köln, Aachener Straße 300
Telefon 0800 3746-444 (gebührenfrei)

Der DKV-Notruf-Service hilft Ihnen unter der Nummer +49 (0)2 21 / 57 89 40 05 gerne in sämtlichen Fragen der Leistungsabwicklung zur Beratung und Unterstützung weiter und das 24 Stunden am Tag an 365 Tagen im Jahr.

Bei Anrufen ist auf den bestehenden Gruppenvertrag des DMSB zu verweisen (Rahmenvertragsnummer KV180189373). Sollte dem Versicherer eine Prüfung, ob Sie versicherte Person sind, nicht möglich sein, wenden Sie sich bitte an die DMSB-Geschäftsstelle.

Hinweis: Maßgebend für Versicherungsleistungen sind grundsätzlich die vom DMSB mit den Versicherern abgeschlossenen Versicherungsverträge einschließlich Bedingungen.

II. DMSB-LIZENZEN

Folgende Lizenzarten bzw. Lizenzstufen können unter Beachtung der altersspezifischen Regelungen (siehe auch Wettbewerbsbestimmungen für die einzelnen Disziplinen bzw. der Qualifikationskriterien) beantragt werden:

Art. 13 DMSB-Veranstaltungslizenz (V-Lizenz)

- (1) Die DMSB-V-Lizenz kann von Fahrern/Beifahrern im Alter von 6 bis 75 Jahren (Stichtagsregelung) beantragt werden und ist für eine bestimmte Veranstaltung gültig.
- (2) Die Ausgabe von V-Lizenzen liegt im Ermessen des DMSB und/oder des Veranstalters.
- (3) Eine Wertung von V-Lizenznehmern für Prädikatswettbewerbe ist ausgeschlossen. Abgesehen von dieser Einschränkung haben V-Lizenznehmer nach erfolgter Lizenzausstellung bei der betreffenden Veranstaltung die gleichen Rechte/Pflichten wie die übrigen Lizenzinhaber.
- (4) Der Antragsteller darf nicht im Besitz einer gültigen Fahrer-/Beifahrer- Lizenz sein, die vom DMSB oder die von einer anderen FMN der FIM/FIM Europe ausgestellt wurde (Ausnahme: C- Lizenz).
- (5) Antragsteller für Klassen, in denen ausschließlich A-Lizenzen zulässig sind, müssen die Qualifikationskriterien für eine DMSB-A-Lizenz erfüllen.
- (6) Für Antragsteller, die das 75. Lebensjahr vollendet haben (Stichtagsregelung), ist eine Beantragung der V-Lizenz nicht möglich.

Art. 14 C-Lizenz

- (1) Die C-Lizenz kann ab 6 Jahre (Stichtagsregelung) und älter beantragt werden. Disziplinbezogene Bedingungen/Einschränkungen gemäß dem jeweiligem Wettbewerbsreglement.
- (2) Die C-Lizenz berechtigt zur Teilnahme an den nachfolgend aufgeführten Wettbewerben sowie grundsätzlich an DMSB-genehmigten Wettbewerben und nationalen Clubsport-Wettbewerben der DMSB-Trägervereine/sonstigen Motorsportverbände/sonstige Mitglieder.

Straßensport:

Clubsport
DLM (außerhalb DMSB-Prädikatswertung)
DLC (außerhalb DMSB-Prädikatswertung)
DMSB-Veranstaltungen/Klassen ohne Prädikat

SuperMoto:

Clubsport & DMSB-Veranstaltungen/Klassen ohne Prädikat

Motocross:

DMSB-Motocross-Pokal (außerhalb DMSB-Prädikatswertung)
Clubsport & DMSB- DMSB-Veranstaltungen /Klassen ohne Prädikat

Enduro:

Clubsport & DMSB-Prädikatsfreie Veranstaltungen/Klassen

Bahnsport:

Clubsport & Sonderklassen

Trial:

DMSB-Trial-Cup (Klasse 2, 3, 4, 5 außerhalb DMSB-Prädikatswertung)
Clubsport & DMSB-Veranstaltungen /Klassen ohne Prädikat

E-Bike Enduro:

DMSB-Veranstaltungen

EX-Bike:

DMSB-Veranstaltungen

Mini Moto:

Clubsport & DMSB-Veranstaltungen/Klassen ohne Prädikat

Drag Racing:

Clubsport & DMSB-Prädikatsfreie Veranstaltungen/Klassen.

Die Teilnahme ist beschränkt auf Junior Drag Bike, E.T. Bike, Super Gas Bike, Super Comp. Bike und Klassen 8.50 Sekunden und langsamer.

Art. 15 Race Card

- (1) Der Antragsteller darf nicht im Besitz einer gültigen Fahrer-/Beifahrer-Lizenz sein, die vom DMSB oder von einer anderen der FIM/FIM Europe angeschlossenen FMN ausgestellt wurde. Die Ausstellung der Race Card erfolgt durch den DMSB via DMSB-App oder online auf der DMSB-Homepage (www.dmsbnet.de).
- (2) Der Geltungsbereich der Race Card entspricht der C-Lizenz mit der zeitlichen Begrenzung für eine Veranstaltung (max. 3 Tage)
- (3) Neben der Race Card ist ein gültiger Lichtbildausweis bei der Dokumentenabnahme vorzulegen.
- (4) Für minderjährige Antragsteller ist die Beantragung der Race Card ab Vollendung des 8. Lebensjahrs möglich.
- (5) Für Antragsteller ist die Beantragung der Race Card nur bis zu dem Tag möglich, an welchem der Antragsteller das 75. Lebensjahr vollendet (Stichtagsregelung).

Art. 16 J-Lizenz

- (1) Die J-Lizenz kann ab 6 Jahre (Stichtagsregelung) bis zu dem Jahr, in dem der Antragsteller 18 Jahre wird (Jahrgangsregelung) beantragt werden. Disziplinbezogene Bedingungen/Einschränkungen gemäß dem jeweiligem Wettbewerbsreglement.

Art. 17 H-Lizenz

- (1) Die H-Lizenz kann ab Jahrgang 2007 und älter beantragt werden bis zu dem Tag, an welchem der Antragsteller 75 Jahre alt wird (Stichtagsregelung).
- (2) Die H-Lizenz gilt für die Teilnahme an Gleichmäßigkeitsläufen mit historischen Renn- und Sportmotorrädern.

Art. 18 B-Lizenz (ausgenommen Straßensport)

- (1) Die B-Lizenz kann grundsätzlich ab Jahrgang 2011 und älter beantragt werden.
- (2) Bei Nachweis von ausreichenden Erfolgen in der betreffenden Disziplin aus dem C- oder J-Lizenzbereich ist auch eine Ausstellung der B-Lizenz an jüngere Antragsteller möglich, die das 7. Lebensjahr vollendet haben (Stichtagsregelung).

Falls der Fahrer in einer nicht als Jugendklasse deklarierten Klasse teilnehmen möchte, ist bei Nachweis von ausreichenden Erfolgen aus dem C- oder J-Lizenzbereich auch eine Ausstellung der B-Lizenz an jüngere Antragsteller möglich, die mind. das 7. Lebensjahr vollendet haben. In diesem Fall muss jedoch zusätzlich eine Freigabe durch den Verbandsarzt des DMSB oder durch einen von ihm benannten Arzt erfolgen.

Art. 19 B-Lizenz Plus (Straßensport)

- (1) Die B-Lizenz Plus kann ab Jahrgang 2011 und älter beantragt werden.
- (2) Die Ausstellung der B-Lizenz Plus setzt voraus, dass der Antragsteller
 - a) in der Vergangenheit im Besitz einer DMSB B-Lizenz Plus oder höherwertigen Lizenz war oder
 - b) innerhalb von 24 Monaten vor Antragstellung an mindestens 2 DMSB-anerkannten Straßensport-Veranstaltungen in Wertung teilgenommen hat (DMSB bzw. FMN genehmigte Veranstaltung, nationale Clubsport-Wettbewerbe der DMSB-Trägervereine/sonstigen Motorsportverbände/sonstige Mitglieder).
 - c) innerhalb von 24 Monaten vor Antragstellung an mindestens 2 Straßensport-Veranstaltungen von DMSB-anerkannten Lehrgangsanbietern in Wertung teilgenommen hat (siehe Übersicht DMSB autorisierte Lehrgangsanbieter unter www.dmsb.de).
 - d) erfolgreich an einem vom DMSB anerkannten Fahrerlehrgang teilgenommen hat. Die Lizenz muss innerhalb von 9 Monaten nach Absolvieren des Lehrgangs beantragt werden, sonst erlischt der Anspruch auf Erteilung der Lizenz. Die Lehrgangsbescheinigung ist dem Lizenzantrag beizufügen.

Art. 20 A-Lizenz

- (1) Die A-Lizenz kann grundsätzlich ab Jahrgang 2010 oder älter beantragt werden.

Bei Nachweis von ausreichenden Erfolgen ist auch eine Ausstellung der A-Lizenz an jüngere Antragsteller möglich.

- (2) Die Erteilung der A-Lizenz setzt voraus, dass der Antragsteller
 - a) in der Vergangenheit im Besitz einer DMSB A-Lizenz war oder
 - b) innerhalb von 24 Monaten vor Antragstellung in der entsprechenden Disziplin an 3 genehmigten Wettbewerben des DMSB bzw. anderer FMNs oder der Trägervereine, der sonstigen Motorsportverbänden und sonstigen Mitglieder des DMSB in Wertung teilgenommen hat und sich unter den ersten 50 % der gestarteten Teilnehmer in der Klasse platziert hat oder
 - c) als Inhaber einer B-Lizenz Plus erfolgreich an einem vom DMSB anerkannten Fahrerlehrgang teilgenommen hat (siehe Übersicht DMSB autorisierte Lehrgangsanbieter unter www.dmsb.de). Die Lizenz muss innerhalb von 9 Monaten nach Absolvieren des Lehrgangs beantragt werden, sonst erlischt der Anspruch auf Erteilung der Lizenz. Die Lehrgangsbescheinigung ist dem Lizenzantrag beizufügen.
- (3) Die Lizenzausstellung erfolgt ausschließlich disziplinbezogen. Das Recht zur Abgabe einer Nennung als Fahrer in dieser Lizenzklasse beschränkt sich auf die aus der Lizenz ersichtliche(n) Disziplin/en.
In allen übrigen Disziplinen/Wettbewerbsarten ist der Lizenzinhaber als Fahrer nur in der B-Lizenzklasse startberechtigt. Als Beifahrer ist er in allen Disziplinen/Lizenzklassen (d.h. A- und/oder B-Lizenzklasse) startberechtigt.

III. FIM UND FIM EUROPE LIZENZEN

Für die Teilnahme an FIM- und FIM-Europe Prädikatsveranstaltungen und FIM International Meeting sind zusätzliche FIM-/FIM Europe-Lizenzen gemäß der von der FIM veröffentlichten „VALIDITY OF THE FIM RIDERS' LICENCES AS OF 01.01.2023“ erforderlich.

Anträge auf Ausstellung einer Lizenz müssen auf dem vom DMSB vorgesehenen Lizenzantrag gestellt werden. Die Lizenzen müssen online auf der Homepage des DMSB (www.dmsbnet.de) beantragt werden und werden nach Erfüllung der Voraussetzung von der FIM ausgestellt.

Eine Umschreibung in eine andere FIM-/FIM-Europe-Meisterschafts-Jahreslizenz bzw. die Umschreibung einer FIM-/FIM-Europe-Meisterschafts-Jahreslizenz ist ausgeschlossen.

Art. 21 FIM-/FIM Europe-Meisterschafts-Veranstaltungslizenz (One-event)

FIM-/FIM Europe-Meisterschafts-Veranstaltungslizenzen werden auf Antrag, für jede vom Antragsteller anzugebende FIM-/FIM Europe-Prädikats-Veranstaltung (eingetragen im FIM World Championship-Kalender oder FIM Europe Continental Championship-Kalender), ausgestellt. Voraussetzung ist, dass der Antragsteller die Teilnahmebedingungen an der jeweiligen Meisterschaft der FIM/FIM Europe gemäß dem jeweiligen sportlichen Reglement sowie folgende Kriterien erfüllt:

- Inhaber einer A-Lizenz für die betreffende Disziplin oder
- Inhaber einer B-Lizenz für Damen-Wettbewerbe, Senioren-Wettbewerbe bzw. Vintage-Klassen oder
- Inhaber einer B- oder J-Lizenz für Jugend-Wettbewerbe oder
- Inhaber einer C-Lizenz für E-Bike Enduro oder EX-Bike
- sowie ein für das Beantragungsjahr gültiges NADA-Zertifikat (www.gemeinsam-gegen-doping.de) gemäß der gültigen Anti-Doping-Bestimmungen nachweist

Mit der Ausstellung einer FIM-/FIM Europe-Meisterschafts-Veranstaltungslizenz ist gleichzeitig für die betreffende Veranstaltung ein Sportunfall-Versicherungsschutz in Höhe der für FIM-/FIM Europe-Meisterschafts-Jahreslizenznehmer maßgeblichen, erhöhten Versicherungssummen gewährleistet.

Art. 22 FIM-/FIM Europe Meisterschaftslizenz (Jahreslizenz)

FIM-/FIM Europe-Meisterschafts-Meisterschaftslizenzen werden auf Antrag, für jede vom Antragsteller anzugebende FIM-/FIM Europe-Prädikats-Veranstaltung (eingetragen im FIM World Championship-Kalender oder FIM Europe Continental Championship-Kalender), ausgestellt. Voraussetzung ist, dass der Antragsteller die Teilnahmebedingungen an der jeweiligen Meisterschaft der FIM/FIM Europe gemäß dem jeweiligen sportlichen Reglement sowie folgende Kriterien erfüllt:

- Inhaber einer A-Lizenz für die betreffende Disziplin oder
- Inhaber einer B-Lizenz für Damen-Wettbewerbe, Senioren-Wettbewerbe bzw. Vintage-Klassen oder
- Inhaber einer B- oder J-Lizenz für Jugend-Wettbewerbe oder
- Inhaber einer C-Lizenz für E-Bike Enduro oder EX-Bike
- sowie ein für das Beantragungsjahr gültiges NADA-Zertifikat (www.gemeinsam-gegen-doping.de) gemäß der gültigen Anti-Doping-Bestimmungen nachweist.

Mit der Ausstellung einer FIM-/FIM Europe-Meisterschaftslizenz ist gleichzeitig ein Sportunfall-Versicherungsschutz in Höhe der für FIM-/FIM Europe-Meisterschafts-Jahreslizenznehmer maßgeblichen, erhöhten Versicherungssummen gewährleistet.

Art. 23 FIM International Meetings (Jahreslizenz)

FIM International Meetings-Lizenzen werden auf Antrag, für jede vom Antragsteller anzugebende Disziplin ohne FIM-/FIME-Prädikat (eingetragen im International Meetings Kalender der FIM) ausgestellt. Voraussetzung ist, dass der Antragsteller die Teilnahmebedingungen an der jeweiligen Veranstaltung gemäß dem jeweiligen sportlichen Reglement FIM erfüllt und folgende Kriterien erfüllt:

- Inhaber einer A-Lizenz für die betreffende Disziplin oder
- Inhaber einer B-Lizenz für Damen-Wettbewerbe, Senioren-Wettbewerbe bzw. Vintage-Klassen oder
- Inhaber einer B- oder J-Lizenz für Jugend-Wettbewerbe oder
- Inhaber einer C-Lizenz für E-Bike Enduro oder EX-Bike
- sowie ein für das Beantragungsjahr gültiges NADA-Zertifikat (www.gemeinsam-gegen-doping.de) gemäß der gültigen Anti-Doping-Bestimmungen nachweist.

Mit der Ausstellung einer FIM International Meetings-Lizenz ist gleichzeitig ein Sportunfall-Versicherungsschutz in Höhe der für FIM-/FIM Europe-Meisterschafts-Jahreslizenznehmer maßgeblichen, erhöhten Versicherungssummen gewährleistet.

C) BEWERBERLIZENZEN

Art. 25 Nationale Team-Bewerberlizenz (für Clubs bzw. Firmen)

Eine Nationale Team-Bewerberlizenz für Clubs kann nur ein eingetragener Verein (e.V.) beantragen (Nachweis über Vereinsregister-Auszug). Ist diese Voraussetzung nicht gegeben, so muss eine Team-Bewerberlizenz für Firmen beantragt werden.

Art. 26 Internationale/FIM Team-Bewerberlizenz

Die FIM Team-Bewerberlizenz muss direkt bei der FIM beantragt werden: www.fim-live.com

Achtung: Bei DMSB-genehmigten Veranstaltungen (Ausnahme: FIM-/FIM Europe-Prädikatveranstaltungen) wird diese Lizenz nicht anerkannt.

Art. 27 Antragstellung

Anträge auf Ausstellung einer Team-Bewerberlizenz durch den DMSB sind auf dem Lizenzantrag des DMSB rechtzeitig einzureichen.

Dem Antrag ist ein Auszug aus dem Vereins- bzw. Handelsregister oder die Kopie des Gewerbescheins bzw. – bei Privatpersonen – des Personalausweises beizufügen. Bei bestehender Mitgliedschaft des Antragstellers im ADAC, AvD, DMV, ACV, ADMV oder VFV ist die gültige Mitgliedschaftsnummer auf dem Antrag anzugeben, andernfalls wird die Lizenzgebühr für Nichtmitglieder erhoben.

Art. 28 Gültigkeit einer Nationalen Team-Bewerberlizenz

Inhaber einer Nationalen Team-Bewerberlizenz sind unter Beachtung des Gültigkeitsbereiches dieser Lizenz berechtigt, als Bewerber aufzutreten. Der Gültigkeitsbereich dieser Lizenz beschränkt sich auf „national“, „Europa-offen“ oder „international“ ausgeschriebene Klassen bei Veranstaltungen im Zuständigkeitsbereich der für die Ausstellung der Bewerberlizenz verantwortlichen Föderation.

Die Teilnahme an allen Mannschafts-Prädikatswettbewerben des DMSB setzt den Besitz einer vom DMSB ausgestellten Bewerberlizenz voraus.

Art. 29 Pflichten der Veranstalter gegenüber den Bewerbern

Bei Eingang von Nennungen, auf denen ein Bewerber ausgewiesen ist, besteht für die Veranstalter in allen Disziplinen/Wettbewerbsarten die Verpflichtung, diesen Bewerber im Programmheft und auf allen Starter- und Ergebnislisten im Zusammenhang mit dem betreffenden Fahrer abzudrucken.

Diese Verpflichtung besteht nur, wenn eine Bewerberlizenz-Nummer auf der Nennung angegeben ist.

Bei unberechtigten oder unrichtigen Bewerber-Angaben wird der betreffende Fahrer hierfür zur Verantwortung gezogen, wenn ein solcher Verstoß festgestellt wird.

Die Inhaber von Bewerber-Lizenzen werden vom DMSB auf der DMSB-Homepage (www.dmsb.de) veröffentlicht, wobei zeitliche Verschiebungen zwischen Ausstellungsdatum und Veröffentlichung möglich sind.

Zur Wahrnehmung der den Bewerbern zukommenden Rechte und Pflichten, sind dem Bewerber auf Anforderung alle hierfür notwendigen Veranstaltungsunterlagen, inklusive einer (1) Eintrittskarte mit Zugangsberechtigung zum Fahrerlager (Ausnahmen siehe Artikel E „Anerkennung und Nutzung von Lizenzen und Ausweisen“) auszuhändigen. Sofern der Bewerber ggf. im Zusammenhang mit der Dauernennung bei einer Serie bereits ein Permanent-Ticket erhalten hat, entfällt die Ausgabe einer Eintrittskarte durch den Veranstalter. Eine Aufrechnung mit den an den betreffenden Fahrer eventuell für Helfer oder Betreuer übergebenen Unterlagen ist nicht möglich.

Art. 30 Bewerber-Angaben

Teams bzw. Teilnehmer können nur dann einen Bewerber benennen, wenn dieser im Besitz einer der o.g. Lizenzen ist. Ist die Lizenz zum Zeitpunkt der Nennung (mindestens 14 Tage vor der Veranstaltung) beantragt bzw. vom DMSB noch nicht ausgestellt, ist der Bewerber-Name dem Veranstalter anzugeben und die Lizenz spätestens bei der Dokumentenabnahme nachzureichen.

Für die Richtigkeit der Angaben sind das Team bzw. der Fahrer selbst verantwortlich.

Kann der Besitz der Bewerberlizenz zur Dokumentenabnahme nicht nachgewiesen werden, obwohl ein Bewerbername auf der Nennung angegeben wurde, ist der Veranstalter verpflichtet, den Bewerbernamen in allen Veranstaltungsunterlagen zu streichen und nicht zu veröffentlichen. In diesem Fall wird der Fahrer bzw. das Team mit einer Versäumnisgebühr von EUR 150, – durch den DMSB belegt.

Es kann nur ein Bewerber angegeben werden.

D) SPORTWARTLIZENZEN

Art. 31 FIM- /FIM Europe Sportwartlizenzen

Voraussetzung für die Erteilung einer FIM-/FIM Europe-Sportwartlizenz ist eine gültige DMSB-Sportwartlizenz Stufe A der betreffenden Disziplin und Funktion.

Diese Lizenz darf vom Inhaber nur bei den FIM-/FIM Europe -Prädikats-Veranstaltungen genutzt werden, bei denen er in der entsprechenden Sportwartfunktion tätig ist.

In einem solchen Fall ist ihm vom Veranstalter bei entsprechender Legitimation und Nominierung durch die FIM-/FIM Europe, FMN oder FMNR, ungehindert Zutritt zu allen Veranstaltungsbereichen zu gewähren.

Der Gültigkeitszeitraum ist auf die aus der Lizenz ersichtlichen Kalenderjahre beschränkt.

Art. 32 Lizenzpflicht für DMSB-Sportwarte

- (1) Als Sportwart darf, an den im Sporthoheitsbereich des DMSB genehmigten Veranstaltungen nur teilnehmen, wer eine von einer FMN als Mitglied der FIM / FIM Europe ausgestellte und gültige Lizenz besitzt. Die Lizenzen sind nicht übertragbar und können bei Missbrauch, Verstoß gegen das Sportgesetz, die DMSB-Bestimmungen einbehalten bzw. entzogen werden.

Die Erteilung einer Sportwartlizenz setzt die Mitgliedschaft im ADAC, AvD, DMV, ADMV, ACV oder VFV voraus.

(ausgenommen: Sportwarte der Streckensicherung).

- (2) Eine Sportwartlizenz kann grundsätzlich erhalten, wer die Erteilungsvoraussetzungen gemäß der Ausbildungs- und Prüfungsordnung (DMSB-APO) sowie der jeweiligen Ausbildungsrichtlinien erfüllt.

Erteilungsvoraussetzung bei minderjährigen Antragstellern ist das Einverständnis der gesetzlichen Vertreter.

Sportwartlizenzen werden disziplinbezogen und/oder disziplinübergreifend in maximal 4 Stufen: A, B, C und D (Anwärter) unterteilt. Eine Übersicht der Sportwartlizenzen sind auch in den Ausbildungsrichtlinien aufgeführt.

Die Ausbildungs- und Prüfungsordnung sowie die Ausbildungsrichtlinien stehen auf der Homepage der DMSB Academy unter www.dmsb-academy.de zur Verfügung.

SPORTWARTLIZENZEN

Disziplin/Funktion	Lizenzstufen
Bahnsport	Rennleiter Bahnsport - Stufe A
	Rennleiter Bahnsport - Stufe B
	Rennleiter Bahnsport - Stufe D
	SchiRi / Sportkommissar Bahnsport - Stufe A
	SchiRi / Sportkommissar Bahnsport - Stufe B
	Sportwartlizenz Bahnsport - Stufe C
Enduro / Trial	Fahrtleiter Enduro/Trial - Stufe A
	Fahrtleiter Enduro/Trial - Stufe B
	Sportkommissar Enduro/Trial - Stufe A
	Sportwartlizenz Enduro/Trial - Stufe C
Motoball	SchiRi Motoball - Stufe B
	SchiRi Motoball - Stufe D

Disziplin/Funktion	Lizenzstufen
Motocross / SuperMoto	LS Offroad - Stufe A
	Rennleiter MX/SM - Stufe B
	Rennleiter MX/SM - Stufe A / SK - Stufe B
	Sportkommissar MX/SM - Stufe A
	Sportwartlizenz MX/SM – Stufe C
Straßensport	Sportkommissar Straße - Stufe A
	Rennleiter Straße - Stufe A / SK - Stufe B
	LS Straße - Stufe A
	LS Straße - Stufe D
	Sportwartlizenz Straße - Stufe C
Drag Racing	RL/ZNK/Starter Drag Racing - Stufe A
	RL/ZNK/Starter Drag Racing - Stufe D
	Techn. Kommissar Drag Racing - Stufe A
	Sportwartlizenz Drag Racing - Stufe C
Technische Kommissare	Techn. Kommissar - Stufe A
	Techn. Kommissar - Stufe B
	Techn. Kommissar - Stufe C
	Techn. Kommissar - Stufe D
Zeitnahmekommissare	Zeitnahmekommissar - Stufe A
	Zeitnahmekommissar - Stufe B
	Zeitnahmekommissar - Stufe C
	Zeitnahmekommissar - Stufe D

SONDERLIZENZEN

Disziplin/Funktion	Lizenzstufen
Veranstaltungssekretäre	Veranstaltungssekretär
Streckenabnahmekommissare	Streckenabnahmekommissar
Umweltbeauftragte	Umweltbeauftragter - Stufe A
	Umweltbeauftragter - Stufe C

Funktion für Rettungskräfte	Lizenzstufen
Leitender Rennarzt	Ltd. Rennarzt - Stufe A
	Ltd. Rennarzt - Stufe D
	Rennarzt
Sportwart der Streckensicherung	Sportwart der Streckensicherung
	Abschnittsleiter

Zusatzbefugnis	Stufen
Zusatzbefugnis „alternative Antriebe“	Zusatzbefugnis Stufe „GRÜN“
	Zusatzbefugnis Stufe „GELB“
	Zusatzbefugnis Stufe „ORANGE“
Zusatzbefugnis „Technische Kontrollen an E-Bikes“	---

Art. 33 Funktionsbereiche

Der Sportwart darf nur in dem Funktionsbereich tätig werden, für welchen er anerkannt und lizenziert ist. Der Gebrauch der Lizenz ist nur für die Veranstaltung gestattet, bei welcher der Sportwart eingesetzt ist. Auf Verlangen des Veranstalters hat der Sportwart sich dem Veranstalter gegenüber durch einen Lichtbildausweis auszuweisen.

Art. 34 Zeitlicher Geltungsbereich

Die Gültigkeit der Sportwartlizenz beträgt grundsätzlich drei Kalenderjahre und ist auf der Lizenz angegeben.

Die Gültigkeit der Sonderlizenz beträgt grundsätzlich ein bis drei Kalenderjahre und ist auf der Lizenz angegeben.

Art. 35 Räumlicher Geltungsbereich

- (1) Die Sportwartlizenz Stufe C ist gültig für nationale Clubsport-Wettbewerbe der DMSB-Trägervereine/sonstigen Motorsportverbände/sonstige Mitglieder.
- (2) Die Gültigkeit (und Mindestanzahl) der Sportwartlizenz Stufe A, B und D ist im Anhang 1 zu den Lizenzbestimmungen geregelt.
- (3) Auslandseinsätze: Sportwarte, die für eine Veranstaltung im Regelungsbereich eines anderen FMN bestellt werden, haben für den jeweiligen Einsatz vorab eine Auslandseinsatzgenehmigung des DMSB einzuholen.
- (4) DMSB-Sportwarte dürfen nicht an ungenehmigten Veranstaltungen teilnehmen. Ungenehmigte Veranstaltungen sind Veranstaltungen, die weder vom DMSB noch von seinen Mitgliedsorganisationen bzw. im Ausland von dem zuständigen FMN genehmigt wurden. Verstöße können vom DMSB geahndet und können zum Lizenzentzug führen.
- (5) Die Sportwartlizenzen für Zeitnahme-Kommissare und Drag Racing sind auch im Automobilsport gültig.

- (6) Für die Ausübung der Sportwartfunktion einer niedrigeren Lizenzstufe ist der Besitz der Lizenzkarte für die höhere Lizenzstufe ausreichend. In nachfolgender Tabelle ist die eingeschlossene Gültigkeit anderer Funktionsbereiche dargestellt:

Eingeschlossene Gültigkeit Sportwart-lizenz	RL A / SK B Straße	LS Straße	SR B / SK B Bahnsport	RL A Bahnsport	RL B Bahnsport	FL A Enduro	FL B Enduro	RL A / SK B MX/SuMo	RL B MX/SuMo	LS A Offroad	TK B	Veranstaltungssekretär*	ZK Drag Racing A	ZK B	SdS	SdS-Abschnittsleiter
SK A Straße	X	X										X			X	X
RL A / SK B Straße		X										X			X	X
LS Straße															X	X
SR A / SK A Bahnsport			X	X	X							X				
SR B / SK B Bahnsport				X	X							X				
RL A Bahnsport					X							X				
RL / ZK / Starter A Drag Racing												X		X		
SK A Enduro						X	X					X			X	X
FL A Enduro							X					X			X	X
SK A MX/SuMo								X	X	X		X			X	X
RL A / SK B MX/SuMo									X	X		X			X	X
RL B MX/SuMo										X		X			X	X
LS Offroad															X	X
TK A											X					
ZK A													X	X		

*Ein Einsatz als Sportkommissar und Veranstaltungssekretär in Personalunion bei einer Veranstaltung ist nicht zulässig.

Art. 36 Mindestanzahl lizenzierter Sportwarte

			Pflicht-Sportkommissar	Sportkommissar	Judge	Schiedsrichter	Race Director	Rennleiter	Fahrtleiter	Veranstaltungssekretär	Leiter d. Streckensicherung	Pflicht-Technischer Kommissar	Technischer Kommissar	Zeitnahme-Kommissar ⁷	Leitender Rennarzt
Straßensport	Prädikatfrei	International		A				A		X ⁶	A		2xA	A	
		EU-offen		B				A		X ⁶	A		2xA	A	
		National		B				A			A		2xB	A	
	DHM			A					A	X ⁶	A		1xA/1xB	B	
	DLM / DLC			A				A		X ⁶	A		2xB	A	
	IDM		2xA	B			X	A ⁸		X ⁵	A	3xA	2xA/1xB	A	A
Mini Moto	Prädikatfrei	EU-offen		B				A		X ⁶			B		
		National		B				A					B		
Motocross	Prädikatfrei	International		1xA/1xB				A		X ⁶	LS Stufe A oder RL Stufe B		A ¹	A	
		EU-offen		1xA/1xB				A		X ⁶			A ¹	A	
		National		B				B					B ¹	A	
	DM-Prädikate		A	A				A		X ⁵			A ¹	A	
	Pokal/Cup		A	B				B		X ⁶			B ¹	A	
	Stadion/Hallencross					A	X	A					A ¹	A	
	Freestyle Motocross Prädikatfrei			1	4			A					A ¹	-	
	Freestyle Motocross Show				0			A					A ¹	-	
	Freestyle Motocross				3			A					A ¹	-	
SuperMoto	Prädikatfrei	International		A				A		X ⁶			A ¹	A	
		EU-offen		A				A		X ⁶			A ¹	A	
		National		B				B					B ¹	A	
	Prädikat-Veranstaltung		A	B				A		X ⁵	A	A	1xA/1xB ¹	A	
Enduro	DEM, International		A	2xA			A		A	X ⁵		A	A ²	A	
	DEC/Pokal/Cup			2xA					A	X ⁶			A ²	A	
	National B			B					B				B		

				Pflicht-Sportkommissar	Sportkommissar	Judge	Schiedsrichter	Race Director	Rennleiter	Fahrtleiter	Veranstaltungssekretär	Leiter d. Streckensicherung	Pflicht-Technischer Kommissar	Technischer Kommissar	Zeitnahme-Kommissar	Leitender Rennarzt
Bahnsport	Speedway/ Ice Speedway	Prädikatfrei	International				A		A		X ⁶			A	A ⁴	
			EU-offen				B		B		X ⁶			B	B ⁴	
			National				B		B					B	B ⁴	
		Prädikat-Veranstaltung			A		A		A		X ⁵			A	A ⁴	
		1. Bundesliga			A ³		A		A		X ⁶			A	A ⁴	
	Langbahn/ Sonderklasse	Prädikatfrei	International		A		A		A		X ⁶			A	A ⁴	
			EU-offen		B		B		B		X ⁶			B	B ⁴	
			National		B		B		B					B	B ⁴	
		Prädikat-Veranstaltung			A		A		A		X ⁶			A	A ⁴	
	Trial	Prädikatfrei			A					B	X ⁶			B		
		Prädikat-Veranstaltung		A						A	X ⁶			A		
Motoball	Prädikatfrei	EU-offen					2xB									
		National					2xB									
	Prädikat-Veranstaltung						2xB									
E-Bike	Prädikatfrei	International												A ⁹		
		EU-offen												B ⁹		
		National												B ⁹		

Die Sportwartlizenz Stufe D (Anwärter) wird disziplinbezogen ausgestellt. Eine Teilnahme zu Ausbildungszwecken kann unabhängig vom Status der Veranstaltung erfolgen. Die vorgenannten Mindestanzahl der Sportkommissare A und B ist zu wahren.

Legende:

- ¹ > 100 Teilnehmer = 3TK
< 100 Teilnehmer = 2TK
- ² > 200 Teilnehmer = 3TK
< 200 Teilnehmer = 2TK
- ³ nur Finale
- ⁴ nur, wenn Zeitnahme eingesetzt wird
- ⁵ seit 2022 verpflichtend
- ⁶ empfohlen, ab 2024 verpflichtend
- ⁷ auch FMN/FIM >Timekeeper< License
- ⁸ auch FMN/FIM >Clerk of the Course< License
- ⁹ mit Zusatzqualifikation "Technische Kontrollen an E-Bikes"

Art. 37 Grund- und Zusatzversicherung Sportwarte

- (1) Der DMSB hat einen Gruppenunfallversicherungsvertrag (Vers.-Nr. 407 18 231082832) mit der Condor Allgemeine Versicherungs-AG abgeschlossen. Im Rahmen der Condor Allgemeine Unfallversicherungs-Bedingungen 2015 (Condor AUB 2015), den Condor Zusatzbedingungen für die Gruppen-Unfallversicherung 2015 (Condor ZB Gruppen-UV 2015) und den nachfolgenden Bestimmungen wird damit weltweit Versicherungsschutz gegen die wirtschaftlichen Folgen körperlicher Unfälle, von denen die versicherten Personen (vgl. Abs. 2) bei der versicherten Tätigkeit (vgl. Abs. 3) betroffen werden, gewährt. Ein Anspruch auf Invaliditätsleistung besteht nur dann, wenn der Unfall zu einem nach Ziffer 2.1.2 und Ziffer 3 Condor AUB 2015 ermittelten Invaliditätsgrad von mindestens 20 Prozent geführt hat.
- (2) Versicherte Personen sind sämtliche Sportwarte mit gültiger DMSB-Lizenz während ihres Einsatzes im zeitlichen und sachlichen Geltungsbereich einer im Rahmen der Grundversicherung (gem. Abs. 1) versicherten motorsportlichen Veranstaltung (vgl. Abs. 3).
- (3) Der Versicherungsschutz erstreckt sich auf Unfälle, welche die versicherten Personen bei der Teilnahme an den vom DMSB oder einer seiner Mitgliedsorganisationen gemäß § 4 Abs. 1 DMSB-Satzung, den ADAC Regionalclubs, bzw. FIA/FIM/FIME oder einer Mitgliedsföderation der FIA/FIM/FIME durchgeführten und genehmigten motorsportlichen Veranstaltungen, einschließlich des dazu gehörenden offiziellen Trainings, erleiden. Bei einer von der FIA/FIM/FIME oder einer Mitgliedsföderation der FIA/FIM/FIME durchgeführten und genehmigten motorsportlichen Veranstaltungen besteht nur dann Versicherungsschutz, wenn der DMSB entsprechend seiner Lizenzbestimmungen Unfall-Versicherungsschutz zugesagt hat. Versichert sind hierbei die Unfälle, von denen die Versicherten in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Gebrauch des Fahrzeuges oder sonstigem ursächlichen Zusammenhang mit der Motorsport-Veranstaltung betroffen werden.

Das Wegerisiko (Anreise zur und Abreise von der Veranstaltung auf direktem Wege) gilt mitversichert.

(4) Versicherungsleistungen

Die Versicherungssummen betragen je versicherte Person:

Leistung bei Vollinvalidität	175.000 EUR
Grundsumme Invalidität (Progression 350 %)	50.000 EUR
Leistung bei Unfalltod	25.000 EUR
Unfall-Krankenhaustagegeld	25,00 EUR
Genesungsgeld	25,00 EUR
Heilkosten (subsidiär)	10.000 EUR
Krankenrückführungskosten (subsidiär)	4.000 EUR
Rückführungskosten im Todesfall	2.500 EUR
Kosmetische Operationen	30.000 EUR
Unfall-Serviceleistungen (Bergungskosten)	30.000 EUR
Kurkostenbeihilfe	25.000 EUR
Sofortleistung bei schweren Verletzungen	5.000 EUR

Mitwirkungsanteil von Vorerkrankungen und Gebrechen:

Abweichend von Ziffer 3.2.2 Condor AUB 2015 mindert der Versicherer die Leistung erst dann, wenn der Mitwirkungsanteil mindestens 50 % beträgt.

- (5) Sonderbestimmungen zu den Condor AUB 2015
In Abänderung von Ziffer 5.1.5 Condor AUB 2015 sind Unfälle, die der versicherten Person dadurch zustoßen, dass sie sich als Fahrer, Beifahrer oder Insasse eines Motorfahrzeuges an Fahrtveranstaltungen einschließlich der dazugehörigen Übungsfahrten beteiligt, bei denen es auf die Erzielung von Höchstgeschwindigkeiten ankommt, versichert.
- (6) Beschreibung der Leistungsarten
(Maßgeblich sind ausschließlich die Bestimmungen des Versicherungsvertrages!)

a) Invalidität

Eine Invalidität liegt vor, wenn unfallbedingt

- die körperliche oder geistige Leistungsfähigkeit
- dauerhaft (voraussichtlich länger als 3 Jahre und eine Änderung ist nicht zu erwarten)
- beeinträchtigt ist.

b) Todesfalleistung

Die versicherte Person stirbt unfallbedingt innerhalb eines Jahres ab dem Unfalltag.

c) Heilkosten (subsidiär)

Subsidiär bedeutet, dass die Ersatzpflicht anderweitiger Versicherungen, insbesondere von Krankenversicherungen, vorgeht. Voraussetzung ist, dass ein Dritter (zum Beispiel Krankenkasse, Haftpflichtversicherer) nicht zu einer Kostenerstattung verpflichtet ist oder seine Leistungspflicht bestreitet.

Es werden die zur Behebung der Unfallfolgen notwendigen Kosten des Heilverfahrens (Heilkosten) insgesamt bis zu dem im Versicherungsvertrag genannten Betrag erstattet. Als Nachweis werden die Originalrechnungen benötigt. Voraussetzungen für die Erstattung sind:

- Die Heilkosten sind innerhalb eines Jahres ab dem Unfalltag entstanden.
- Ein Dritter (zum Beispiel Krankenversicherung, Pflegeversicherung) ist nicht zur Kostenerstattung verpflichtet, bestreitet seine Leistungspflicht oder seine Leistungen reichen nicht zur Begleichung der Kosten aus.

Als Heilkosten gelten:

- Arzthonorare
- Kosten für künstliche Glieder
- Kosten für Arzneien und sonstige ärztlich verordnete Heilmittel oder angeordnete Anschaffungen
- Kosten für Verbandszeug
- Krankentransportkosten
- Kosten für stationäre Behandlung und Verpflegung, jedoch keine Kosten für zusätzliche Nahrungs- und Genussmittel
- Kosten für Röntgenaufnahmen

Erstattet werden keine Kosten für Bade- und Erholungsreisen oder Pflegeleistungen.

d) Rückführungskosten im Todesfall

Die Überführung eines durch Unfall Verstorbenen an seinen letzten ständigen Wohnsitz.

e) Kosmetische Operationen

Die versicherte Person hat sich einer kosmetischen Operation unterzogen, um eine unfallbedingte Beeinträchtigung des äußeren Erscheinungsbilds zu beheben. Soweit Zähne betroffen sind, gehören nur Schneide- und Eckzähne zum äußeren Erscheinungsbild.

Die kosmetische Operation erfolgt

- durch einen Arzt,
- nach Abschluss der Heilbehandlung und
- bei Erwachsenen innerhalb von 3 Jahren nach dem Unfall, bei Minderjährigen vor Vollendung des 21. Lebensjahres.

Voraussetzung ist auch, dass ein Dritter (zum Beispiel Krankenkasse, Haftpflichtversicherer) nicht zu einer Kostenerstattung verpflichtet ist oder seine Leistungspflicht bestreitet.

f) Unfall-Serviceleistungen (Bergungskosten inkl. Krankenrückführungskosten)

- Erstattet werden die Kosten für Such-, und Rettungs- oder Bergungseinsätze von öffentlich-rechtlich oder privatrechtliche organisierten Rettungsdiensten.
- Einem Unfall steht gleich, wenn ein solcher unmittelbar drohte oder nach den konkreten Umständen zu vermuten war.
- Condor informiert Sie über die Möglichkeiten ärztlicher Versorgung und stellt auf Wunsch eine Verbindung zwischen dem Hausarzt der versicherten Person und dem behandelnden Arzt oder Krankenhaus her.
- Die Kosten für den ärztlich angeordneten Transport der versicherten Person zum Krankenhaus oder zu einer Spezialklinik werden erstattet.

- Die durch die Rückkehr der versicherten Person zu Ihrem ständigen Wohnsitz entstandenen Mehrkosten, soweit diese auf ärztliche Anordnung zurückgehen oder nach der Verletzungsart unvermeidbar waren werden erstattet.

Soweit ein anderer Ersatzpflichtiger eintritt, kann der Erstattungsanspruch gegen den Unfallversicherer nur wegen der restlichen Kosten geltend gemacht werden. Bestreitet ein anderer Ersatzpflichtiger seine Leistungspflicht, so kann sich die versicherte Person unmittelbar an den Unfallversicherer halten.

g) Kurkostenbeihilfe

Es werden Kosten therapeutischer Anwendungen einer Kur insgesamt bis zu 25.000 EUR je Unfall erstattet. Als Nachweis werden die Originalrechnungen benötigt. Voraussetzungen für die Erstattung sind:

- Laut ärztlichem Attest ist eine Invalidität zu erwarten oder bereits eingetreten.
- Die ärztliche Behandlung ist abgeschlossen, die versicherte Person ist noch nicht vollständig wiederhergestellt und die Kur ist unfallbedingt medizinisch notwendig.
- Die Kur dauert ohne Unterbrechung mindestens 3 Wochen und wird innerhalb von 3 Jahren ab dem Unfalltag an einem anerkannten auswärtigen Kurort mit dortiger Übernachtung durchgeführt.

Nicht erstattet werden Kosten für Rehabilitationsmaßnahmen und stationäre Krankenhausaufenthalte, bei denen die ärztliche Behandlung im Vordergrund steht.

h) Sofortleistung bei schweren Verletzungen

Nach einem bedingungsgemäßen Unfall erbringt der Versicherer gemäß den nachstehenden Bestimmungen eine einmalige Sofortleistung in Höhe der hierfür vereinbarten Versicherungssumme bei folgenden schweren Verletzungen:

- Querschnittslähmung nach Schädigung des Rückenmarks
- Amputation mindestens eines ganzen Fußes oder einer ganzen Hand
- Schädel-Hirn-Verletzung mit zweifelsfrei nachgewiesener Hirnprellung (Contusion) oder Hirnblutung
- Schwere Mehrfachverletzungen/Polytrauma:
 - o Fraktur langer Röhrenknochen an 2 unterschiedlichen Gliedmaßenabschnitten
 - o gewebezerstörende Schäden an 2 inneren Organen
 - o Kombination aus mindestens 2 der folgenden Verletzungen:
 - Fraktur eines langen Röhrenknochens
 - Fraktur des Beckens
 - Fraktur eines oder mehrerer Wirbelknochen
- gewebezerstörende Schäden eines inneren Organs
- Verbrennungen zweiten oder dritten Grades von mehr als 30 % der Körperoberfläche
- Erblindung oder hochgradige Sehbehinderung beider Augen; bei Sehbehinderung: Sehschärfe je Auge nicht mehr als VISUS 0,05

Der Versicherte muss die schwere Verletzung innerhalb von 6 Monaten ab dem Unfalltag mit einem ärztlichen Attest nachweisen.

Stirbt die versicherte Person innerhalb von 2 Monaten ab dem Unfalltag, wird keine Sofortleistung gezahlt.

(7) Hinweise für den Versicherungsfall

Die versicherte Person hat seine Leistungsansprüche eigenverantwortlich wahrzunehmen, insbesondere durch ordnungsgemäße Meldungen und Fristwahrung.

Die Obliegenheiten nach einem Unfall gemäß Ziffer 7 Condor AUB 2015 sind zu beachten.

Die Unfall-Meldung ist unverzüglich durch die versicherte Person abzusetzen.

Todesfälle sind innerhalb 48 Std. an die Condor Allgemeine Versicherungs-AG zu melden.

Invalidität: Eine dauerhafte Beeinträchtigung der körperlichen oder geistigen Leistungsfähigkeit (Invalidität) als Unfallfolge muss innerhalb von 15 Monaten, vom Unfalltage an gerechnet, eingetreten sein und ärztlich festgestellt und geltend gemacht werden. Ergibt sich bereits früher die Gefahr eines Dauerschadens, so ist der Versicherer unverzüglich in Kenntnis zu setzen.

Die Unfall-Meldung hat **von der versicherten Person per Online-Unfallanzeige** über die Homepage des DMSB www.dmsb.de unter Online-Unfallmeldung zu erfolgen.
Alternativ und ausnahmsweise (z.B. bei Nichtverfügbarkeit der Online-Unfallmeldung) kann die Meldung über folgende Kontaktstellen mit Angabe der Versicherungsnummer(n) erfolgen:

Condor Allgemeine Versicherungs-AG
Niedersachsenring 13
Unfall-Schaden-Abteilung (bzw. Unfall-Betrieb)
30163 Hannover

E-Mail für Unfallmeldungen: Unfall-Schaden@condor-versicherungen.de
Condor Schadenhotline: **+49 611 1675-0520**

Versicherungsnummer der DMSB Grundversicherung: 407 18 231082832

E) ANERKENNUNG UND NUTZUNG VON LIZENZEN UND AUSWEISEN

Für die Anerkennung und Nutzung von Lizenzen und Ausweisen gelten nachstehende Bestimmungen, die sowohl von den Inhabern als auch von den Veranstaltern einzuhalten sind.

Soweit nicht ausdrücklich anders festgelegt, können eigene Eintrittsausweise für Bereiche von den Veranstaltern kostenlos ausgegeben werden, wenn dies zur besseren Kontrolle erforderlich ist. Die für die Ausgabe dieser Veranstalter-Ausweise und ggf. Durchfahrtsscheine zuständige und maßgebende Stelle muss jedoch dann für den Lizenz-/ Ausweisinhaber frei zugänglich sein.

Eine missbräuchliche Nutzung der Lizenzen und Ausweise wird durch den DMSB geahndet.

Als missbräuchlich gilt bereits die Benutzung von Ausweisen und Lizenzen bei Veranstaltungen, bei denen der Besitzer die entsprechende Aufgabe nicht wahrnimmt. Gleiches gilt auch für die Fälschung von Ausweisen/Lizenzen und der unberechtigten Weitergabe von Eintrittsausweisen (z. B. Fahrer-, Helfer- oder Gastkarten) bzw. Durchfahrtsscheinen oder Parkausweisen, die nur aufgrund der vom Ausweis- oder Lizenzinhaber dargelegten Aktivitäten ausgegeben wurden.

F) FIM-PRESSEAusweis

Dieser Ausweis wird auf Antrag für bestimmte Wettbewerbsarten von der FIM ausgestellt. Er berechtigt den Inhaber, sich bei allen internationalen Veranstaltungen mit FIM-Prädikat der betreffenden Wettbewerbsart(en), ausgenommen Moto-GP und Superbike-WM, Motocross-WM, Supercross-WM und Motocross der Nationen, Speedway-GP, von den Veranstaltern akkreditieren zu lassen. Diese Akkreditierung sollte unter Hinweis auf den Besitz des FIM-Presseausweises rechtzeitig vor der Veranstaltung beantragt werden.

Unter Beachtung der Wettbewerbsbestimmungen und Sicherheitsauflagen, die zahlenmäßige und/oder zeitliche Begrenzungen beinhalten können, ist ihm freier Eintritt und Zutritt zu bestimmten Veranstaltungsbereichen (z. B. Fahrerlager) zu gewähren, die er im Zusammenhang mit der Wahrnehmung seiner beruflichen Aufgaben aufsuchen muss. Der Gültigkeitszeitraum ist auf das aus dem Ausweis ersichtliche Kalenderjahr beschränkt.

Voraussetzungen für den Start bei Internationalen oder Europa-offenen Wettbewerben bzw. FIM / FIM Europe Prädikaten 2023

Stand: **03.11.2022** – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

Von den Fahrern, die im In- oder Ausland in einer International oder Europa-offen ausgeschriebenen Klasse bzw. einem FIM / FIM Europe Prädikat an den Start gehen wollen, sind nachstehende Voraussetzungen zu erfüllen.

1. BEI EINEM START IM INLAND

1.1. FIM- oder FIM Europe-Prädikat-Veranstaltung

1.1.1

Besitz einer für die entsprechende Prädikat-Veranstaltung gültigen FIM- oder FIM Europe-Meisterschafts-, -Jahres- oder -Veranstaltungslizenz. Dies setzt den Besitz einer DMSB-A-Lizenz voraus. (Ausnahme: Frauen- und Jugendklassen *sowie Street Freestyle*: Voraussetzung DMSB B-Lizenz, bzw. J-Lizenz). *Die Beantragung erfolgt über das DMSBnet.*

1.1.2

Nennungen für FIM- oder FIM Europe-Prädikat-Veranstaltungen müssen unter Beachtung des Nennungsschlusstermins (= in der Regel 30 Tage vor dem Veranstaltungstermin beim Veranstalter vorliegend), über die DMSB-Geschäftsstelle dem jeweiligen Veranstalter zugeleitet werden. Ausnahmen sind nur bei Online-Einschreibungen direkt bei der FIM, bzw. einem FIM-Promotor vorgesehen.

1.2

International oder Europa-offen ausgeschriebene Klasse, ohne FIM- oder FIM Europe-Prädikat

1.2.1

Besitz einer für die entsprechende Disziplin gültigen Jahres- oder Veranstaltungslizenz. Einer ausschließlich International ausgeschriebenen Veranstaltung/Klasse: FIM-Inter- Lizenz für die entsprechende Disziplin.

Europa-offene Veranstaltung/Klasse: DMSB A-Lizenz oder B-Lizenz

Europa-offene Jugend-Veranstaltung/Klasse: DMSB J-Lizenz oder DMSB B-Lizenz

Europa-offene Gleichmäßigkeitsveranstaltung mit historischen Fahrzeugen auch: H-Lizenz

In welcher Kategorie die verschiedenen Veranstaltungen bzw. die einzelnen Klassen ausgeschrieben sind, ergibt sich im Detail aus dem Reglement und/oder der *jeweiligen Veranstaltungsausschreibung*. Die Zulassung der C-Lizenz (incl. Race Card) und V-Lizenz ist ebenfalls dort festgelegt.

1.2.2

Eine besondere Startgenehmigung des DMSB ist nicht erforderlich.

1.2.3

Nennungen sind dem Veranstalter unter Beachtung des Nennschlusstermins direkt zu übersenden.

2. BEI EINEM START IM AUSLAND

2.1 FIM- oder FIM Europe-Prädikat-Veranstaltung

2.1.1

Besitz einer für die entsprechende Prädikat-Veranstaltung gültigen FIM- oder FIM Europe-Meisterschafts- Jahres- oder Veranstaltungslizenz und entsprechende Startgenehmigung (sofern diese nicht auf der Nennung oder Lizenz bestätigt wird). Dies setzt den Besitz einer DMSB-A-Lizenz voraus

(Ausnahme: Frauen- und Jugendklassen *sowie Street Freestyle*: Voraussetzung DMSB B-Lizenz, bzw. J-Lizenz). *Die Beantragung erfolgt über das DMSBnet.*

2.1.2

Nennungen für FIM- oder FIM Europe-Prädikat- Wettbewerbe müssen unter Beachtung des Nennschlusstermins (= in der Regel 30 Tage vor dem Veranstaltungstermin beim Veranstalter vorliegend), über die DMSB-Geschäftsstelle dem jeweiligen Veranstalter zugeleitet werden. Ausnahmen sind nur bei Online-Einschreibungen direkt bei der FIM, bzw. einem FIM-Promotor vorgesehen.

2.1.3

Die vom DMSB ausgestellte Dauer-Startgenehmigung auf der Rückseite der DMSB-Lizenz hat bei Teilnahme an einer FIM- oder FIM Europe-Prädikat- Veranstaltung keine Gültigkeit. Bei FIM- oder FIM Europe-Meisterschafts-Veranstaltungslizenzen (*One-Event*) ist die Startgenehmigung auf dem Lizenzausdruck enthalten.

2.2 International ausgeschriebene Klasse, ohne FIM- oder FIM Europe-Prädikat

2.2.1

Besitz einer für die entsprechende Disziplin gültigen Inter-Lizenz bzw. Internationalen V-Lizenz. Die Ausstellung einer Internationalen V-Lizenz ist im Grundsatz zur Teilnahme an Junioren- oder Jugend-Veranstaltung auf J- oder B-Lizenzinhaber der jeweiligen Altersklasse beschränkt.

2.2.2

Bei Teilnahme an einer Veranstaltung im Ausland, *die nicht durch dem DMSB genehmigt ist*, ist in jedem Fall eine Startgenehmigung des DMSB erforderlich. Inhaber einer Inter-Lizenz des DMSB müssen diese jedoch nicht für den Einzelfall beantragen, sie erhalten für Veranstaltungen eine „Dauerstartgenehmigung“ des DMSB mit der Inter-Lizenz ausgehändigt. Diese Fahrer leiten ihre Nennungen unter Beachtung des Nennschlusstermins in Verbindung mit einer Kopie dieser Dauerstartgenehmigung direkt dem jeweiligen Veranstalter zu.

2.3 In einer Europa-offen ausgeschriebenen Klasse, ohne FIM- oder FIM Europe-Prädikat

2.3.1

Besitz einer gültigen Jahreslizenz des DMSB (DMSB-A-, -B- bzw. -J-Lizenz).

2.3.2

Bei Teilnahme an einer Veranstaltung im Ausland, *die nicht durch dem DMSB genehmigt ist*, ist in jedem Fall eine Startgenehmigung des DMSB erforderlich. Inhaber einer A-Lizenz, B-Lizenz oder J-Lizenz des DMSB müssen diese jedoch nicht für den Einzelfall beantragen, sie erhalten für Veranstaltungen eine „Dauerstartgenehmigung“ des DMSB, die auf der Rückseite der Lizenz abgedruckt ist. Diese Fahrer leiten ihre Nennungen in Verbindung mit einer Kopie dieser Dauerstartgenehmigung direkt dem jeweiligen Veranstalter zu. Eine Zulassung der DMSB C-Lizenz (incl. Race Card) oder V-Lizenz ist keinesfalls möglich.

DMSB-Motorradsport-Prädikate 2023

Stand: 14.11.2022 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

DMSB-PRÄDIKATSSTUFEN

Level 1: (Internationale) Deutsche Meisterschaft
Level 2: DMSB-Meisterschaft
Level 3: DMSB-Cup
Level 4: DMSB-Pokal

ÜBERSICHT

Prädikate

I. Straßensport

IDM-Internationale Deutsche Motorradmeisterschaft Superbike	(Level 1)
IDM-Internationale Deutsche Motorradmeisterschaft Supersport	(Level 1)
IDM-Internationale Deutsche Motorradmeisterschaft Supersport 300	(Level 1)
IDM-Internationale Deutsche Motorradmeisterschaft Sidecar	(Level 1)
IDM-Internationale Deutsche Markenmeisterschaft Superbike	(Level 1)
IDM-Internationale Deutsche Markenmeisterschaft Supersport	(Level 1)
IDM-Internationale Deutsche Markenmeisterschaft Supersport 300	(Level 1)
Deutsche-Langstrecken-Meisterschaft (DLM)	(Level 1)
DMSB-Langstrecken-Cup (DLC)	(Level 3)
DMSB-Rundstrecken-Cup/ DMV-Rundstrecken-Championship (DRC)	(Level 3)
Deutsche Historische Motorrad-Meisterschaft	(Level 1)
Deutsche Historische Motorrad-Gespannmeisterschaft	(Level 1)

II. SuperMoto

Internationale Deutsche SuperMoto-Meisterschaft S1	(Level 1)
DMSB-SuperMoto-Meisterschaft S2	(Level 2)
DMSB-SuperMoto-Pokal S3	(Level 4)

III. Motocross

Internationale Deutsche Motocross-Meisterschaft	(Level 1)
Deutsche Motocross-Meisterschaft Open	(Level 1)
Deutsche Motocross-Junioren-Meisterschaft 250	(Level 1)
Deutsche Motocross-Quad-Meisterschaft	(Level 1)
Deutsche Motocross-Meisterschaft Seitenwagen	(Level 1)
DMSB-Motocross-Pokal	(Level 4)
DMSB-Motocross-Pokal Seitenwagen	(Level 4)
DMSB-Motocross-Pokal Ladies	(Level 4)

IV. Trial

Deutsche Trial-Meisterschaft	(Level 1)
Deutsche Frauen-Trial-Meisterschaft	(Level 1)
DMSB-Trial-Cup	(Level 3)
DMSB-Trial-Pokal	(Level 4)
DMSB-Trial-Senioren-Pokal	(Level 4)
<i>DMSB-Trial-Ü50-Senioren-Pokal</i>	<i>(Level 4)</i>
DMSB-Hallen-Trial-Pokal	(Level 4)

V. Enduro

Internationale Deutsche Enduro-Meisterschaft	(Level 1)
Deutsche Enduro-Meisterschaft Klasse E1, E2 und E3	(Level 1)
Deutsche Enduro-Mannschaftsmeisterschaft	(Level 1)
<i>dmsj-Deutsche-Enduro-Junioren-Meisterschaft</i>	(Level 2)
dmsj-Enduro-Jugend Cup	(Level 3)
DMSB-Enduro-Senioren-Cup	(Level 3)
DMSB-Enduro-Super-Senioren-Cup	(Level 3)
DMSB-Enduro-Damen-Cup	(Level 3)
DMSB-Enduro-Pokal Klasse E1 B, E2 B und E3 B	(Level 4)
DMSB-Enduro-Mannschaftspokal	(Level 4)

VI. Bahnsport

Deutsche Speedway-Meisterschaft	(Level 1)
Deutsche Speedway-Mannschaftsmeisterschaft	(Level 1)
DMSB-Speedway-U21-Meisterschaft	(Level 2)
DMSB-Ice-Speedway Meisterschaft	(Level 2)
DMSB-Speedway-Paar-Cup	(Level 3)
Deutsche Langbahn-Meisterschaft Solo	(Level 1)
DMSB-Langbahn-Meisterschaft Seitenwagen	(Level 2)
DMSB-Langbahn-Pokal Solo	(Level 4)
DMSB-Langbahn-Pokal Seitenwagen	(Level 4)

VII. Motoball

Deutsche Motoball-Meisterschaft	(Level 1)

Allgemeine DMSB-Prädikatsbestimmungen Motorradsport 2023

Stand: 02.02.2023 - Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

Allgemeines:

Im DMSB-Bereich gilt folgende Prädikatsstruktur:
Level 1: (Internationale) Deutsche Meisterschaft
Level 2: DMSB-Meisterschaft
Level 3: DMSB-Cup
Level 4: DMSB-Pokal

1. Geltungsbereich

Die Allgemeinen DMSB-Prädikatsbestimmungen Motorradsport gelten für alle vom DMSB ausgeschriebenen Prädikate, diese werden zusätzlich durch besondere Prädikatsbestimmungen sowie die disziplinbezogenen Bestimmungen weiter geregelt. Das DMSB-Präsidium ist für die Vergabe der DMSB-Prädikate inkl. der jeweiligen Einstufung (Level 1-4) auf Grundlage des Kriterienkataloges für DMSB-Prädikate im Motorradsport gemäß Anhang 1 zuständig. *Das DMSB-Präsidium ist berechtigt, Prädikate an Promotoren zu delegieren.*

2. Einschreibung

Ist eine Einschreibung nicht vorgeschrieben, erfolgt die Wertung aufgrund der Teilnahme an den einzelnen Prädikatsläufen sowie gemäß der Besonderen Prädikatsbestimmungen.

3. Fahrerwertung

- (1) Die Prädikate werden für lizenzierte Fahrer ausgeschrieben. Mit Ausnahme der dmsj Prädikate benötigen die Fahrer in den DMSB Prädikaten mindestens die B-Lizenz/B-Plus Lizenz bzw. H-Lizenz des DMSB oder einer anderen der FIM angeschlossenen FMN (siehe betreffende Prädikatsbestimmungen). Für die dmsj Prädikate sind die betreffenden Prädikatsbestimmungen zutreffend.
- (2) Der DMSB behält sich vor, für seine Prädikate zusätzliche Wertungen auszusprechen.

4. Fahrzeuge

- (1) Eine Teilnahme an den Prädikatsläufen ist nur mit Fahrzeugen gestattet, die den technischen Bestimmungen der FIM/FIM Europe, des DMSB und/oder etwaigen besonderen technischen Vorschriften des jeweiligen Prädikats entsprechen.
- (2) Parc Fermé: Für alle Prädikatsveranstaltungen gilt die Festlegung, dass unmittelbar nach Beendigung des jeweils letzten Laufes die Motorräder mind. 30 Minuten in Verwahrung zu nehmen sind.

5. Prädikatslauf

- (1) Die Terminanmeldung für die Prädikatsläufe muss über DMSBnet unter www.dmsbnet.de erfolgen (Fristen siehe DMSB-Homepage). Die Veranstaltungsausschreibung sowie alle weiteren Veranstaltungsunterlagen müssen ebenfalls im DMSBnet zur Verfügung gestellt werden.
- (2) Prädikate bestehen grundsätzlich aus einer bestimmten Anzahl von Wertungsläufen (Ausnahme Bahnsport). Der bei einer Veranstaltung durchgeführte Wertungslauf kann in einzelne Wettbewerbe mit einer Gesamtwertung unterteilt werden. Die einzelnen Wettbewerbe gelten in diesem Fall zusammengefasst als ein Wertungslauf des Prädikats. Bei einer Veranstaltung können aber auch mehrere separate Wertungsläufe mit Serieneinzelwertung durchgeführt werden.

- (3) Der Veranstalter ist verpflichtet, den zugeteilten Prädikatslauf an dem von ihm angegebenen Veranstaltungsort und dem vom DMSB bestätigten Veranstaltungstermin durchzuführen. Falls die Veranstaltung oder der Veranstaltungsteil bereits ein Lauf der betreffenden Serie gewesen ist, hat der Veranstalter den Prädikatslauf – soweit nichts anderes vom DMSB bestimmt wird – in gleicher Weise wie den vorhergehenden Prädikatlauf zu organisieren und durchzuführen. Der DMSB behält sich vor, die Zuteilung des Prädikatslaufs zu widerrufen, falls der Veranstalter eine dieser Pflichten nicht erfüllt. Der Widerruf aus anderen Gründen und die gesetzlichen Bestimmungen bleiben davon unberührt.
- (4) Die Termine für die DMSB-Prädikatsveranstaltungen sind auf der Homepage des DMSB veröffentlicht (www.dmsb.de).
- (5) Für Prädikatsveranstaltungen besteht grundsätzlich ein regionaler Termenschutz gegenüber anderen nationalen Veranstaltungen der jeweiligen Disziplin.

6. Absage, Verlegung

- (1) Der DMSB übernimmt keine Gewähr für die Durchführung des einzelnen Prädikatslaufes.
- (2) Bei Terminverlegung eines Prädikatslaufes nach Verabschiedung des endgültigen Terminkalenders für das jeweilige Kalenderjahr entfällt grundsätzlich die Meisterschafts- oder Pokalwertung für diesen Wettbewerb.
- (3) Wird jedoch wegen besonderer Umstände ein Termin verlegt, beantragt, so kann auf Entscheidung des DMSB *bzw. Promoters* das Prädikat für die Veranstaltung erhalten bleiben.
- (4) Der DMSB *bzw. Promoter* ist berechtigt, Ersatzveranstaltungen unter Beibehaltung der Prädikatswertung zu benennen.

7. Abbruch von Wettbewerben

Wenn ein Wettbewerb aus zwingenden Gründen vorzeitig abgebrochen werden muss, erfolgt eine Wertung für das betreffende Prädikat nachfolgenden Kriterien:

Straßenrennsport (außer Langstrecke und IDM):

- mind. 50 % der vorgesehenen Gesamtdistanz: volle Punkte
- mind. 25 % der vorgesehenen Gesamtdistanz: 50 % der Punkte
- weniger als 25 % der vorgesehenen Gesamtdistanz: keine Punkte

Motocross (außer Freestyle):

- mind. 75 % der vorgesehenen Gesamtdistanz: volle Punkte
- mind. 50 % der vorgesehenen Gesamtdistanz: 50% der Punkte
- weniger als 50 % der vorgesehenen Gesamtdistanz: keine Punkte

SuperMoto:

- mind. 75 % der vorgesehenen Gesamtdistanz: volle Punkte
- mind. 50 % der vorgesehenen Gesamtdistanz: 50% der Punkte
- weniger als 50 % der vorgesehenen Gesamtdistanz: keine Punkte

Die Berechnung bezieht sich grundsätzlich auf die vom führenden Fahrzeug zurückgelegte Gesamtdistanz. Ist eine Renndistanz nach Laufzeit festgelegt, erfolgt die Berechnung ohne Folgerunden.

Enduro:

- am betreffenden Fahrtag mind. 4 gezeigte Sonderprüfungen á 3 km oder mind. 2 gezeigte Sonderprüfungen über mind. 12 km Gesamtdistanz: volle Punkte
- am Fahrtag mindestens 2 gezeigte Sonderprüfungen á 3 km oder mindestens 1 gezeigte Sonderprüfung über min. 6 km Gesamtdistanz: 50% der Punkte

Trial:

- mind. 50 % der vorgesehenen Sektionen: volle Punkte
- mind. 25 % der vorgesehenen Sektionen: 50% der Punkte

Bahnsport:

Es gelten die Festlegungen im Austragungsmodus.

8. Widerruf der ausgeschriebenen Prädikate

- (1) Der DMSB behält sich vor, die ausgeschriebenen Prädikate bei Vorliegen besonderer Gründe nicht zu vergeben und/oder einzelne Prädikatsläufe nicht zu werten.
- (2) Eine Titelvergabe entfällt, wenn nicht mehr als die Hälfte der vorgesehenen Prädikatsläufe zur Wertung herangezogen werden können.

9. Anzahl der gewerteten Ergebnisse

- (1) Für die von dem DMSB ausgeschriebenen Meisterschaften, Cups und Pokale werden grundsätzlich alle Ergebnisse der Prädikatläufe gewertet.
- (2) Abweichungen hiervon sind in den Prädikatbestimmungen geregelt.
- (3) Wird ein Teilnehmer von der Wertung eines Prädikatlaufes ausgeschlossen, so kann dieser Lauf nicht als Streichergebnis gewertet werden.
- (4) *Eine Nichtteilnahme an einem Prädikatslauf kann als Streichergebnis herangezogen werden.*
- (5) *Wird ein Prädikatslauf abgesagt und kein Ersatzlauf nominiert, kann nach der Entscheidung des DMSB bzw. Promoters der abgesagte Prädikatslauf als Streichergebnis herangezogen werden, sofern in den Besonderen Prädikatsbestimmungen keine abweichenden Regelungen getroffen sind.*

10. Punktezureitung

- (1) Die Auswertung der Ergebnislisten und die Punktezureitung erfolgt durch den DMSB *bzw. Promoter* gem. den Prädikatsbestimmungen. Der DMSB *bzw. Promoter* kann in Fällen eines offensichtlichen Irrtums auch nach Veröffentlichung die Punktezureitung nachträglich ändern.
- (2) Sollte ein Veranstalter ein Ergebnis erstellen, das nicht mit den Prädikatsbestimmungen der DMSB-Prädikate übereinstimmt, behält sich der DMSB *bzw. Promoter* vor, die Ergebnisliste entsprechend zu ändern und die Punktezureitung nach den Bestimmungen vorzunehmen.
- (3) Bei Zeitgleichheit mehrerer Fahrer (ex aequo) in einem Prädikatslauf erhalten diese die für ihre Platzierung vorgesehenen Punkte. Die nachfolgenden Fahrer erhalten die Punkte für ihre tatsächlich erreichte Platzierung (gilt nicht für Bahnsport).

11. Punktegleichheit, Vergabe des Titels

Besteht bei der Endauswertung der einzelnen DMSB-Prädikate Punktegleichheit zwischen mehreren Fahrern, so entscheidet die Mehrheit der besseren Plätze auf den Punkterängen. Wenn dann immer noch Gleichstand besteht, entscheidet der Vergleich der Wertungspunkte und somit die erste bessere Platzierung im letzten, vorletzten, drittletzten usw. Lauf (gilt nicht für Bahnsport).

12. Ablehnung von Nennungen

Gültige Nennungen für DMSB-Prädikatsveranstaltungen dürfen nur mit Genehmigung des DMSB *bzw. Promoters* abgelehnt werden.

13. Anwesenheit bei der Siegerehrung/Meisterehrung

Bei allen Läufen zu den Deutschen Meisterschaften, DMSB-Meisterschaften, Cups und Pokalen sind die jeweils 3 Erstplatzierten verpflichtet, an der Siegerehrung, die spätestens 24 Stunden nach Eintreffen des letzten Fahrzeuges im Ziel stattfindet, teilzunehmen. Die Verletzung dieser Pflicht kann mit einer Geldbuße in Höhe von EUR 600,- geahndet werden.

Die zu einer durch den DMSB bzw. Promoter einberufenen Meisterfeier/Ehrung eingeladenen Platzierten sind verpflichtet an der Meisterfeier/Ehrung am Saisonende teilzunehmen. Die Verletzung dieser Pflicht kann durch den DMSB geahndet werden.

14. Auslegung der Bestimmungen

- (1) Die Auslegung der Prädikatbestimmungen ist dem DMSB bzw. seiner Sportgerichtsbarkeit vorbehalten.
- (2) Der DMSB kann zur Wahrung der Chancengleichheit, aus Sicherheitsgründen oder bei Erkennen von Lücken in den Prädikatbestimmungen diese auch während der laufenden Saison ändern.

15. Sportwarte

Der DMSB *bzw. Promoter* behält sich das Recht vor, Sportwarte für Veranstaltungen mit DMSB-Prädikat zu benennen.

Die Veranstalter müssen, die vom DMSB *bzw. Promoter* benannten Sportwarte in der Einsatzplanung berücksichtigen und die entstandenen Kosten gemäß DMSB-Reisekostenordnung dem Sportwart vergüten, sofern keine andere Vereinbarung getroffen wurde.

Es wird empfohlen, für alle Veranstaltungen mit DMSB-Prädikat Sportwarte mit ausreichend Erfahrung in der jeweiligen Disziplin einzusetzen.

16. Fernseh- und Rundfunkrechte

Das Recht, über DMSB ausgeschriebene Prädikate, Film- und Fernsehausstrahlungen auf Bild- und Tonträgern – gleich welcher Art – vollständig oder in Ausschnitten aufzunehmen oder aufzuzeichnen, über sie zu berichten und Aufnahmen und Aufzeichnungen zeitlich, räumlich und inhaltlich unbeschränkt zu nutzen und entsprechende Verträge zu schließen, steht dem DMSB zu, dies gilt nicht für diejenigen Serien, denen gemäß § 2 Ziff. 3 d der Satzung des DMSB ein Prädikat des DMSB erteilt wird.

17. DMSB-Ausweis

Allen Inhabern eines DMSB-Ausweises, die dem Veranstalter vorab durch die DMSB-Geschäftsstelle namentlich mitgeteilt wurden, ist der kostenlose Zutritt zu allen öffentlich zugänglichen Bereichen inklusive – sofern vorhanden – dem Fahrerlager der Veranstaltung zu gewähren.

Anhang 1 – Kriterienkatalog für DMSB-Prädikate Motorradsport

Für DMSB Prädikate gelten die aktuellen Allgemeinen Prädikatsbestimmungen Motorradsport sowie der folgende Kriterienkatalog für DMSB Prädikate Motorradsport.

Anträge für eine Übertragung und folglich Ausrichtung von DMSB Prädikaten können von den DMSB Mitgliedsorganisationen sowie von Promotoren eingereicht werden. Sollten sich mehrere DMSB Trägervereine, DMSB Mitglieder oder/und Promotoren um eine Ausrichtung bewerben, so werden vorrangig DMSB Trägervereine bei der Vergabe bei Nachweis vergleichbarer Kriterien berücksichtigt.

Anträge sind in schriftlicher Form unter Beifügung des Konzepts zur Ausrichtung des DMSB Prädikats und dem Nachweis der Erfüllung des aktuell gültigen Kriterienkatalogs bis zum 30. 09. des Vorjahres an den hauptamtlichen Vorstand des DMSB einzureichen, welcher diese über die Sportkommission an das Präsidium zur Entscheidung vorlegt

Die Erteilung eines DMSB Prädikats wird vertraglich geregelt.

		Kriterien¹⁾							
Level	Prädikate	Mindest-anzahl VA/Jahr	Mindest-anzahl Fzg. / Ø pro Klasse	Mindest-anzahl Zuschauer /Ø pro VA ²⁾	TV-Übertragung/ Livestream ³⁾	Unterbau vorhanden	Mindest-Anwartschaft in Jahre (Bestehen der Serie im jeweiligen Level)	Mindest-lizenz-stufe	Mann-schafts-Prä-dikate
1	(Internationale) Deutsche Meisterschaft	5	10	500	obligatorisch	Ja	2	A-Lizenz	Ja
2	DMSB-Meisterschaft	3 ⁴⁾ 5)	10	200	---	Ja	2	A- oder B-Lizenz	Ja
3	DMSB-Cup	2 ⁴⁾	8	100	---	Ja	1	A- oder B-Lizenz	Ja
4	DMSB-Pokal	1	6	100	---	Ja	---	B- oder J-Lizenz ⁶⁾	Ja

¹⁾ Diese Kriterien gelten grundsätzlich für alle Disziplinen. Das DMSB-Präsidium kann auf begründeten Antrag Abweichungen hiervon beschließen

²⁾ Falls Kriterium nicht erfüllt: alternativ TV/Livestream/Print Medien sowie Mindestzuschauerzahl: 300

³⁾ Falls Kriterium nicht erfüllt: alternativ Mindestzuschauerzahl: 2000

⁴⁾ Bei Ein-Tages-Veranstaltungen (keine Serien) mit tlw. unabhängigen Vorrunden (z.B. DMSB Langbahn Meisterschaft) zählen auch die Vorrunden (z.B. SBM/NBM)

⁵⁾ Ausnahme: DMSB-Speedway-Meisterschaft, DMSB-Speedway U21 Meisterschaft, DMSB-Eisspeedway-Meisterschaft

⁶⁾ J-Lizenz: Ausschließlich Mini Moto

DMSB-Prädikatsbestimmungen IDM 2023

Internationale Deutsche Motorradmeisterschaft

Die Termine der IDM-Veranstaltungen sowie die Prädikatsbestimmungen werden auf der Homepage des DMSB und der IDM veröffentlicht.

<https://www.dmsb.de/de/> und <https://idm.de/>

DMSB Prädikatsbestimmungen

Internationale Deutsche Markenmeisterschaft 2023

Stand: 14.11.2022 - Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

1. Ausschreibung

Der DMSB schreibt die Internationale Deutsche Markenmeisterschaft für die Klassen

- Superbike
- Supersport und
- Supersport 300

aus.

2. Teilnehmer

Für diese Meisterschaft werden Hersteller/Importeure gewertet, die sich beim Serienorganisator eingeschrieben haben.

3. Fahrzeuge

Zur Teilnahme zugelassen sind alle Fahrzeuge eines Herstellers, die dem

- Superbike-
- Supersport-
- Supersport 300-

Reglement entsprechen. Der Fahrer muss in der entsprechenden Klasse eingeschrieben sein.

4. Veranstaltungskalender

Die Läufe zur IDM sind aus dem Terminkalender des Serienorganisators bzw. dem DMSB-Motorradsport-Terminkalender ersichtlich.

Grundsätzlich erfolgt die Markenwertung nur bei der Einschreibung von mindestens 3 Herstellern/Importeuren.

Um für die Markenwertung herangezogen werden zu können, muss ein Hersteller/Importeur mindestens mit einem Fahrer permanent eingeschrieben sein.

Der Hersteller/Importeur erhält maximal die Wertungspunkte von den zwei punktbesten Fahrern seiner Marke nach Addition der Meisterschaftspunkte am Ende des jeweiligen Wertungslaufs.

Es werden je Wertungslauf folgende Punkte vergeben:

Platz	Punkte
1	25
2	20
3	16
4	13
5	11
6	10
7	9
8	8
9	7
10	6
11	5
12	4
13	3
14	2
15	1

Hersteller/Importeure bzw. Fahrer, die nicht eingeschrieben sind, werden bei der jeweiligen Punktevergabe nicht berücksichtigt. Eingeschriebene Teilnehmer rücken für die Punktevergabe auf. Alle durchgeführten Wertungsläufe werden zur Gesamtwertung herangezogen.

5. Titel-Vergabe

Der Hersteller/Importeur, der nach Abschluss aller Wertungsläufe die höchste Gesamtpunktzahl erreicht hat, erringt den Titel:

„Internationaler Deutscher Markenmeister Superbike 2023“

„Internationaler Deutscher Markenmeister Supersport 2023“

„Internationaler Deutscher Markenmeister Supersport 300 2023“

Deutsche Langstrecken Meisterschaft (DLM) 2023

DMSB Langstrecken Cup (DLC) 2023

Stand: 28.11.2022 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

1. Veranstaltung

Grundlage dieser Prädikatsbestimmungen ist das Straßensport-Reglement des DMSB. Die DMSB Langstrecken-Prädikate werden für einen offenen Teilnehmerkreis ausgeschrieben.

2. Klasseneinteilung / Lizenz

Klasse Endurance (DLM)

- Ein-Motorrad-Regelung
- über 500 ccm
- mind. 90 PS serienmäßige Nennleistung
- Fahrer ab 17 Jahre

Wertungsberechtigte Teamfahrer:

DMSB A-Lizenz / Europa-FMN-A-Lizenz

Teilnahmeberechtigte Teamfahrer:

DMSB B-Lizenz Plus, V-Lizenz oder FMN-B-Lizenz

Klasse Moto 1000 (DLC)

- über 650 ccm / mind. 4 Zyl.
- über 900 ccm / 2 + 3 Zyl.
- Fahrer ab 17 Jahre

Wertungsberechtigte Teamfahrer:

DMSB A-Lizenz, DMSB B-Lizenz Plus oder Europa-FMN-A/-B-Lizenz

Teilnahmeberechtigte Teamfahrer:

DMSB-C/-V-Lizenz / Race Card

Klasse Moto 600 (DLC)

- über 500 ccm bis 650 ccm / 4-Zyl.
- über 600 ccm bis 900 ccm / 2 + 3 Zyl.
- mind. 70 PS Antriebsleistung am Hinterrad
- Fahrer ab 16 Jahre

Wertungsberechtigte Teamfahrer:

DMSB A-Lizenz, DMSB-Lizenz B Plus oder Europa-FMN-A/-B-Lizenz

Teilnahmeberechtigte Teamfahrer:

DMSB-C/-V-Lizenz / Race Card

Zur Prädikatwertung eines Teams müssen alle Fahrer wertungsberechtigt und das Team eingeschrieben sein. Zur Veranstaltungswertung eines Teams müssen alle Fahrer wertungs- und/oder teilnahmeberechtigt sein. Bei Hubraum-unterschiedlichen Motorrädern je Team gibt das hubraumstärkste Motorrad die Klasse vor.

Zugelassen in Wertung sind nur 4-Takt-Motorräder, die aus einer *Serienproduktion* stammen. Die Teilnahme von Prototypen *und Supersport „Next Generation“ – Motorrädern* außerhalb der Wertung ist gestattet.

Startnummernvergabe

Einmal vergebene Startnummern behalten für die laufende Saison ihre Gültigkeit und dürfen für die laufende Saison nicht mehr neu vergeben werden.

3. Teilnehmer

3.1 Teams

In allen Teilnehmer- und Ergebnislisten wird der Bewerber mit dem Anfangsvermerk „BW“ kenntlich gemacht. Jedes Team besteht aus 2 oder max. 3 Fahrern mit max. drei Motorrädern je Team.

3.2 Fahrer

Unabhängig vom Nennungsschluss haben die Veranstalter das Recht, nicht mehr Nennungen anzunehmen, als laut Streckenlizenz zulässig sind. Freie Startplätze werden in der Reihenfolge des Nennungseingangs vergeben. Bei der Dokumentabnahme müssen alle Fahrer eines Teams anwesend sein, bei der Technischen Abnahme muss mindestens ein Fahrer anwesend sein.

4. Nennungen

4.1 Einzelnennung

Das Nenngeld wird jeweils in der Veranstaltungsausschreibung festgelegt (in Anlehnung an die Gesamtfahrzeit).

4.2 Einreichung der Nennungen

Nennungen sind schriftlich bzw. per Online-Formular an den Veranstalter oder Promotor einzureichen. Nennungen müssen von allen Fahrern unterschrieben sein. Bei Nennungen Minderjähriger ist außerdem die Unterschrift der gesetzlichen Vertreter, sowie dessen Anwesenheit oder die Anwesenheit eines volljährigen, bevollmächtigten Vertreters erforderlich.

4.3 Einschreibung

Für die Prädikatwertung sind nur eingeschriebene Teams punktberechtigt. Nicht eingeschriebene Teams gelten als Gaststarter und werden nur in die Veranstaltungswertung einbezogen. Die Modalitäten und Inhalte der Jahreseinschreibung regelt der Promotor (www.dlc-endurance.de). Einschreibungen können vom Promotor in Absprache mit dem DMSB unter Angabe von Gründen abgelehnt werden.

4.4 Nennungsschluss / Nennbestätigung

Der Veranstalter oder Promotor bestätigt nach Nennungsschluss die Annahme oder Ablehnung der eingegangenen Nennungen auf der Serienhomepage (www.dlc-endurance.de).

5. Training / Rennen

5.1 Zeittraining

Es wird ein Zeittraining von mind. 45 min Gesamtzeit festgelegt. Bei Teams mit mehreren Motorrädern muss beim Fahrerwechsel der Transponder mit gewechselt werden. Es darf sich zu jeder Zeit pro Team nur ein Fahrzeug mit zugehörigem Transponder auf der Strecke befinden. Bei Nichtbeachtung erfolgt

eine Stop & Go Strafe von 30 Sekunden. Die Qualifikation sowie die Startaufstellung richten sich nach der im Zeittraining erzielten Zeit des schnellsten Teams.

Generell nicht zugelassen werden Teams, die im Zeittraining nicht mindestens eine gezeigte Trainingsrunde absolviert haben. Die gleiche Einschränkung gilt für Teams, die die Qualifikationszeit der betreffenden Klasse (Durchschnitt der schnellsten Trainingszeit der drei schnellsten Teams + 20 %) nicht erfüllt haben. Fahreraustausch kann nur bis zum Beginn des Zeittrainings erfolgen. Die Teilnahme eines Fahrers in einem zweiten Team beim selben Rennen ist nicht zulässig.

5.2 Renndistanz / -dauer

Bei allen Veranstaltungen ist eine Renndistanz bzw. Renndauer von min. 4 Stunden oder min. 400 km vorgesehen. Die Festlegungen in den jeweiligen Veranstaltungsausschreibungen sind verbindlich.

5.3 Lights on

Sollte es im Training oder Rennen zu Sichtbehinderungen (Regen, Nebel o.ä.) kommen, wird an der Start-/Ziellinie sowie an der Boxenausfahrt ein Schild „Lights on“ gezeigt. Ab dem Zeitpunkt müssen alle Fahrer ihr Rücklicht einschalten. Ein Defekt des Rücklichts oder eine Nichtbeachtung muss spätestens beim nächsten Halt in der Boxengasse behoben werden.

5.4 Safety-Car

Sollte es während des Rennens zu unvorhergesehenen Vorkommnissen kommen, kann die Rennleitung den Einsatz eines Safety-Car anordnen. Die Streckenmarshalls zeigen die gelbe Flagge geschwenkt zusammen mit einem SC-Schild. Es gilt absolutes Überholverbot, alle Fahrer müssen sich hinter dem Safety-Car in einer Reihe hintereinander einreihen. Während das Safety-Car mit dem Fahrerfeld an der Boxenausfahrt vorbeifährt, ist die Ampel der Boxenausfahrt auf „ROT“ geschaltet. Die hinter dem Safety-Car gefahren Runden werden gewertet. Die Boxengasse wird nach jeder Vorbeifahrt des Safety-Car für ca. 10 Sekunden auf „GRÜN“ geschaltet, um die in der Boxengasse wartenden Fahrer auf die Strecke einfahren zu lassen. Die Fahrer reihen sich in das Fahrerfeld ein.

5.5 Fahrer- / Transponderwechsel

Der Fahrer- oder Transponderwechsel darf ausschließlich nur vor der dem Team zugewiesenen Box oder in dem vom Veranstalter festgelegten Bereich stattfinden.

5.6 Ein-Motorrad-Regelung

Für die Klasse Endurance (Ein-Motorrad-Regelung) kann ein zweites Motorrad für das Training zur technischen Abnahme vorgeführt werden. Spätestens eine Stunde vor Beginn des Rennens muss das Wettbewerbsmotorrad der Rennleitung gemeldet und das zweite Motorrad aus der Box entfernt werden.

6. Tanken / Reparaturen

Das Tanken ist während der Veranstaltung nur in der Boxengasse außerhalb der Boxen zulässig. Während des Tankvorgangs ist zu beachten:

1. der Motor muss ausgeschaltet sein, bzw. der Zündstromkreis unterbrochen sein
2. das Motorrad muss auf einer festen Standvorrichtung stehen
3. der Fahrer darf sich nicht auf dem Motorrad befinden
4. gleichzeitig dürfen keine anderen Arbeiten am Motorrad vorgenommen werden

Hierfür dürfen nur Schnelltankanlagen oder handelsübliche Benzinkanister unter Zuhilfenahme von Einfüllstutzen und Trichtern verwendet werden. Jegliche Art von Druckbetankung ist verboten. Die Bereitstellung eines 6-kg-Feuerlöschers pro Box ist vorgeschrieben.

Reifenwechsel und kleinere Einstellarbeiten sind in der Boxengasse außerhalb der Boxen zulässig. Reparaturen dürfen nur in den Boxen ausgeführt werden.

Die Geschwindigkeit in der Boxengasse beträgt zu jeder Zeit max. 60 km/h. Bei Missachtung wird das Team mit einer Stop & Go Strafe von 30 Sekunden bestraft.

7. Startvorbereitungen / Start

7.1 Allgemeines

Der Start zur Besichtigungsrunde erfolgt aus der Boxengasse. Ca. 10 Min vor Start des Rennens wird die Boxengasse für die Besichtigungsrunde geöffnet. Die Fahrer nehmen ihre Startposition ein und bleiben dort auf dem Motorrad sitzen. Der Start zur Aufwärmrunde wird durch Schwenken der grünen Flagge freigegeben.

7.2 Le Mans-Start

Die Fahrer beziehen ihre Startposition nach der Aufwärmrunde und stellen die Fahrzeuge an der Boxenmauer im seitlichen Abstand von min. drei Metern im Winkel von ca. 30° zur Fahrtrichtung auf, die Motoren sind sofort abzustellen. Die Fahrzeuge werden von einem Helfer/Fahrer gehalten. Die Startfahrer stellen sich auf der gegenüberliegenden Fahrbahnseite auf. Der Start erfolgt mit dem Senken der Nationalflagge. Nur der Startfahrer darf das Motorrad starten, alles andere wird als Frühstart gewertet. Unabhängig der Wetterbedingungen wird das Rennen gestartet. Das Rennen wird aufgrund sich ändernder Wetterbedingungen nicht abgebrochen. Fahrer, die dann die Reifen wechseln möchten, müssen während des Rennens an die Box fahren und dort den Reifenwechsel vornehmen. Aufgrund klimatischer Bedingungen kann der Start auch hinter dem Safety-Car stattfinden. Jedes Team, das einen Frühstart verursacht, wird mit einer Stop & Go Strafe von 30 Sekunden belegt.

7.3 Stop & Go Strafe

Zur Absolvierung der Strafe muss während des Rennens durch die Boxengasse gefahren und in einem vom Veranstalter festgelegten Bereich angehalten werden. Ein Sportwart signalisiert dem Fahrer das Ende der Standzeit.

Für das betreffende Team wird in Höhe der Ziellinie ein Schild mit der Aufschrift „Stop & Go“ und der entsprechenden Startnummer gezeigt. Gegebenenfalls erfolgt eine Einblendung im Livetiming. Das Schild wird maximal fünf Runden gezeigt und das betreffende Team muss innerhalb dieser fünf Runden die Stop & Go Strafe absolvieren. Wird die Bestrafung missachtet, erfolgt eine Disqualifikation des Fahrers mit schwarzer Flagge. Zudem muss der nächste Fahrer des Teams die Strafe antreten. Bei einer erneuten Missachtung erfolgt eine Disqualifikation des Teams mit schwarzer Flagge.

Die Absolvierung einer Stop & Go Strafe darf nicht mit einem Halt an der Box des Teams und nicht mit Reparaturen, Tanken, Fahrer- oder Transponderwechsel kombiniert werden.

Sollte es der Rennleitung nicht möglich sein, die Stop & Go Strafe bis zum Ende des Rennens durchzuführen, wird dem Team eine Runde im Gesamtergebnis abgezogen.

8. Ende des Rennens

Der Sieger sowie alle nachfolgenden Fahrer – diese ohne Rücksicht auf die von ihnen zurückgelegte Rundenzahl – werden beim Überfahren der Ziellinie mit der schwarz-weiß-karierten Flagge abgewinkt. Nach dem Abwinken fahren die Teilnehmer in verringertem Tempo bis zur Ausfahrt der Rennstrecke und verlassen sie dort in Richtung Boxengasse oder Box. Die Boxengasse und die Boxen sind nach Rennende Parc Fermé. Alle Fahrzeuge sind im Parc Fermé abzustellen und verbleiben dort bis zum Ablauf der Protestfrist. Während dieser Zeit dürfen keine Arbeiten an den Motorrädern durchgeführt werden.

Teams, die die Ziellinie auf der Strecke (nicht in der Boxengasse) nicht spätestens fünf Minuten nach dem (Gesamt-) Sieger passieren oder weniger als 75% der Distanz des Siegers ihrer Klasse zurückgelegt haben, werden nicht gewertet.

9. Abbruch eines Rennens

9.1 Abbruch und Wiederaufnahme eines Rennens

Sollte der Abbruch eines Rennens aufgrund eines besonderen Vorkommnisses oder klimatischer oder anderer Bedingungen unumgänglich sein, wird die rote Flagge gezeigt. Wird dieses Signal gezeigt, müssen die Fahrer sofort das Rennen abbrechen, langsam in die Boxengasse fahren und weitere Anweisungen abwarten, wobei ihre Platzierung im Rennen von ihrer Position nach Abschluss der dem Abbruch vorangegangenen vollen Runde (letzte Zieldurchfahrt auf der Start-/Zielgeraden) bestimmt wird.

Wenn weniger als drei Runden zur Wertung herangezogen werden, wird der ursprüngliche Start für null und nichtig erklärt (alle Fahrer/ Teams, die am ersten Start beteiligt waren, sind für den erneuten Start teilnahmeberechtigt).

Der Re-Start erfolgt gem. Platzierung aus der Boxengasse heraus hinter dem Safety-Car. Es gilt Überholverbot. Mit überfahren der Start/Ziellinie und schwenken der grünen Flagge erfolgt der Re-Start. Wird das Rennen in zwei Teilen durchgeführt, ergibt sich die Endplatzierung der Fahrer aus der Addition der von ihnen in beiden Läufen absolvierten Runden. Bei gleicher Rundenzahl entscheidet die bessere Gesamtfahrzeit. Ist auch diese gleich, die bessere Platzierung im zweiten Teil.

9.2 Abbruch ohne Wiederaufnahme eines Rennens

Ab dem Zeitpunkt, wenn die rote Flagge gezeigt wird, sind nur Teilnehmer qualifiziert, welche noch am Rennen aktiv teilgenommen haben und entsprechend der gewerteten Runde in Wertung waren. Fahrer, die nicht innerhalb von 5 Minuten mit ihrem Fahrzeug die Ziellinie (ggf. in der Boxengasse) passiert haben, werden nicht gewertet.

Mindestens drei Runden, aber weniger als 50% der vorgesehenen Distanz werden zur Wertung herangezogen: Das Rennen wird, falls es nicht erneut gestartet werden kann, mit 50% der Punkte gewertet. *Mindestens* 50% der vorgesehenen Distanz werden zur Wertung herangezogen: Das Rennen wird, falls es nicht erneut gestartet werden kann, mit vollen Punkten gewertet.

10. Wertung / Ergebnisse

Die Punktvergabe für die in Wertung teilnehmenden Teams erfolgt pro Klasse in folgender Abstufung:

Platz	Punkte	Platz	Punkte	Platz	Punkte
1	25	6	10	11	5
2	20	7	9	12	4
3	16	8	8	13	3
4	13	9	7	14	2
5	11	10	6	15	1

Teams mit nicht wertungsberechtigten Fahrern und nicht eingeschriebene Teams werden in die Veranstaltungswertung, jedoch nicht in die Prädikatwertung einbezogen. Nachfolgende Teams rücken auf.

11. Preisgeld / Ehrenpreise

Für jede Klasse ist eine Siegerehrung durchzuführen. Ausschlaggebend für die Vergabe von Ehrenpreisen ist die Teilnehmerzahl bei Nennungsschluss.

12. Titel-Vergabe

Zur Wertung herangezogen werden nur Teams, die im Laufe der Saison max. 5 wertungsberechtigte Fahrer im Einsatz hatten. Das Team, das nach Abschluss der Saison die höchste Gesamtpunktzahl in seiner Klasse erreicht hat, erringt den Titel:

Klasse Endurance

„Deutscher Langstrecken-Meister 2023“

Klasse Moto1000

„Sieger DMSB-Langstrecken-Cup - Klasse Moto 1000 2023“

Klasse Moto 600

„Sieger DMSB-Langstrecken-Cup - Klasse Moto 600 2023“

Deutsche Historische Motorrad-Meisterschaft (DHM) 2023

Stand: 16.11.2022 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

1. Veranstaltung

Grundlage dieser Prädikatsbestimmungen ist das Straßensport Historik-Reglement des DMSB. Die DMSB Historischen Meisterschaftsprädikate werden für einen offenen Teilnehmerkreis ausgeschrieben und vom VFV organisiert.

Die Auswahl der Teilnehmer einer VFV-Veranstaltung liegt beim Veranstalter. Bei grober Falschangabe in der Nennung oder deutlicher Abweichung von den Angaben im Fahrzeugpass kann eine Ablehnung bei der Abnahme erfolgen.

Die technische und historische Abnahme wird im Rahmen des Organisationsablaufes der jeweiligen Veranstaltung festgelegt. Sie beinhaltet die Prüfung der vorgeschriebenen Fahrerausrüstung, die Prüfung des technischen Zustandes des Motorrades, sowie die Prüfung auf Übereinstimmung des Motorrades mit dem zugehörigen Fahrzeugpass.

Können Beanstandungen bis zum Ende der technischen Abnahme nicht behoben werden, erfolgt keine Zulassung zum Start.

Die Auslegung der technischen und historischen Richtlinien liegt im Zweifelsfall in den Händen der Technischen und Historischen Kommission des VFV. Insbesondere entscheidet die Historische Kommission über eine mögliche Klassenzuordnung, wenn das Fahrzeug historisch einwandfrei innerhalb der Baujahresgrenze nachgewiesen ist, in einzelnen Punkten aber vom technischen Reglement abweicht.

2. Klassen

Die Klasseneinteilung/-beschreibung ist in den Technischen Bestimmungen des DMSB für Historische Renn- und Supersportmotorräder festgelegt.

3. Teilnehmer

3.1 Fahrer / Beifahrer

Der Fahrer/Beifahrer muss Inhaber einer gültigen Lizenz des DMSB (A-, B Plus-, oder H-Lizenz), bzw. Inhaber einer anderen FMN-Lizenz sein. Außerhalb der Prädikatwertung ist eine Teilnahme auch mit DMSB-C-Lizenz oder DMSB Race Card möglich.

3.2 Bewerber

Der Bewerber muss Inhaber einer dem Status der Veranstaltung entsprechenden Bewerberlizenz sein.

4. Nennungen / Einschreibung

4.1 Abgabe der Nennung

Nennungen sind schriftlich an den jeweiligen Veranstalter einzusenden bzw. im Online-Nennportal vorzunehmen. Des Weiteren müssen die Nummern des Fahrzeugpasses und ggf. des Transponders angegeben werden.

Teilnehmer ohne VFV-Fahrzeugpass bzw. mit nicht vorläufig registrierten Motorrädern müssen der Nennung je ein links- und rechtsseitiges Foto (Mindestgröße 10x15cm) des Motorrades ohne Verkleidung beilegen. Bei ausländischen Teilnehmern genügt der Hinweis auf das Vorhandensein eines Fahrzeugpasses ihrer FMN, welcher bei der historischen Abnahme vorzulegen ist und dessen Genehmigung bedarf.

4.2 Doppelstarter

Jeder Fahrer/Beifahrer kann als Doppelstarter teilnehmen. Dies ist allerdings nur zulässig, sofern die Fahrzeuge in verschiedenen Startergruppen (die von dem Veranstalter am Jahresanfang festgelegt werden) eingesetzt werden. Ein Doppelstart mit zwei Fahrzeugen in einer Wertungsklasse oder Startergruppe ist nicht möglich. Eine Nennung eines Fahrers/Beifahrers in mehr als zwei Klassen ist nicht zulässig.

4.3 Transponder / Leihtransponder

Bei auf Rundstrecken durchgeführten Gleichmäßigkeitsläufen erfolgt die Zeitmessung ausschließlich durch Transponder. Diese Transponder sind mit einer Ziffernfolge codiert, welche im Nennformular anzugeben ist. Ist der Fahrer nicht im Besitz eines für die Zeitmessung notwendigen Transponders, muss er im Nennformular für die gewünschte Teilnahme einen Leihtransponder beantragen. In diesem Fall muss „Leihtransponder“ in dem für die Transponder- Nummer vorgesehenen Feld vermerkt werden.

4.4 Nennungsschluss

Festgelegt ist ein Nennungsschluss von 21 Tagen vor der Veranstaltung (maßgebend ist das Vorliegen der Nennung beim Veranstalter). Dem Veranstalter ist es jedoch freigestellt, noch Nachnennungen anzunehmen, wenn diese ohne organisatorische Probleme berücksichtigt werden können. Im Falle einer Nennungsannahme nach Nennungsschluss kann der Veranstalter eine Nachnenngebühr von max. EUR 25,- erheben.

4.5 Nenngeld

Das Nenngeld ist zeitgleich mit der Nennung an den Veranstalter zu überweisen. Die fristgerechte Überweisung ist vor Ort zu belegen. Wird oder wurde das Nenngeld erst zu einem späteren Zeitpunkt entrichtet, kann der Veranstalter einen Nenngeldaufschlag von EUR 25,- erheben.

4.6 Nennbestätigung

Der Veranstalter bestätigt spätestens innerhalb von 14 Tagen nach Nennungsschluss bzw. im Falle von Nachnennungen rechtzeitig vor Veranstaltungsbeginn die Annahme oder Ablehnung der eingegangenen Nennungen und übersendet alle erforderlichen Unterlagen bei gleichzeitiger Startnummernangabe und - soweit in der Ausschreibung nicht bereits ausdrücklich festgelegt - unter Angabe der Abnahmezeit. Im Falle der Ablehnung der Nennung ist ein ggf. eingezahltes Nenngeld zum gleichen Zeitpunkt zurück zu überweisen.

4.7 Einschreibe- bzw. Grundgebühr / DHM-Teilnahme

Fahrer, die an der Deutschen Historischen Motorrad-Meisterschaft teilnehmen möchten, haben eine Einschreibgebühr von EUR 50,- bis spätestens 31.03. des Jahres an den VFV zu entrichten. Fahrer, die nicht an der DHM teilnehmen, zahlen eine einmalige Grundgebühr von EUR 50,-.

4.8 Zugelassene Motorräder

Zugelassen werden nur Motorräder, die den Technischen Bestimmungen des VFV/DMSB für historische Renn- und Supersportmotorräder entsprechen. Die Motorräder müssen mit einem VFV-Fahrzeugpass dokumentiert bzw. vom VFV registriert sein.

4.9 Klasseneinteilung der Motorräder

Im Rahmen einer Tageswertung bzw. einer Meisterschaftswertung ist es möglich, bestehende Klassen zu Wertungsgruppen zusammenzufassen. Unter Beibehaltung einer getrennten Wertung ist es möglich, im Sinne einer Streckenauslastung mehrere Klassen bzw. Wertungsgruppen in einem gemeinsamen

Wertungslauf starten zu lassen. Ein gemeinsamer Start von Solo- und Seitenwagen- Motorrädern ist jedoch nicht zulässig.

5. Ablauf der Veranstaltung

5.1 Abnahme

5.1.1 Dokumentenabnahme

Die Dokumentenabnahme erfolgt vor der historischen und technischen Abnahme. Es sind vorzulegen bzw. abzugeben:

- Nennungsbestätigung
- Nennung und Haftungsverzicht
- Gültige Lizenz und ggf. Original oder Kopie der Bewerber-Lizenz.
- Startgenehmigung der jeweiligen FMN für Lizenznehmer anderer Föderationen

Falsche Angaben zum Fahrzeug führen zur Disqualifikation und ggf. weitergehender Bestrafung durch den DMSB.

5.1.2 Historische Abnahme

Die historische Abnahme soll vor der technischen Abnahme erfolgen. Es sind auf Nachfrage der VFV-Fahrzeugpass bzw. bei ausländischen Startern ein entsprechendes Dokument der jeweiligen FMN, oder der Nachweis einer Registration beim VFV vorzulegen.

5.1.3 Technische Abnahme

Bei der technischen Abnahme sind vorzulegen bzw. vorzuführen:

- Blatt 2 der Nennbestätigung/*Technikblatt* (wird im Regelfall mit der Nennbestätigung zugeschickt, spätestens aber bei der Dokumentenabnahme überreicht)
- Schutzhelm
- Das genannte, technisch einsatzbereite Motorrad in gereinigtem Zustand.

Eine Wiederholungsabnahme kann jederzeit, insbesondere beim Auftreten von Sicherheitsrisiken nach einem Unfall, verfügt werden.

5.1.4 Ersatzfahrzeug

Wird ein Fahrzeug als Folge eines technischen Defektes oder Sturzes während der Veranstaltung unbrauchbar, kann der Teilnehmer im Falle eines vorhandenen Ersatzfahrzeugs auf dieses zurückgreifen. Dazu ist eine technische Abnahme dieses Ersatzfahrzeugs notwendig, welche von einem während der Veranstaltung stets verfügbaren technischen Kommissar durchgeführt wird. Das Ersatzmotorrad darf nur von dem Teilnehmer eingesetzt werden, der dies genannt hat. Bei dem Ersatzmotorrad muss es sich um ein Motorrad des gleichen Typs mit gleicher Startnummer, zugelassen für die gleiche Klasse, handeln.

5.2 Beifahrertausch

Im Laufe einer Veranstaltung ist ein einmaliger Beifahrertausch möglich. Beifahrer können bis eine Stunde vor Beginn des letzten Zeittrainings mit Zustimmung des Rennleiters ausgetauscht werden.

5.3 Fahrerbesprechung

Die Teilnahme an der Fahrerbesprechung ist Pflicht.

5.4 Training

5.4.1 Rundstrecke

Das Training besteht aus einem oder zwei Trainingsläufen, wobei mind. 2 Runden und mind. 5 Minuten vorgeschrieben sind. Alle Fahrer/Beifahrer sind verpflichtet, mindestens 1 gezeigte Runde zu absolvieren, andernfalls werden sie zum Wertungslauf nicht zugelassen. Aus den erzielten Rundenzeiten im Training wird die Startaufstellung ermittelt.

5.4.2 Bergprüfung

Vorgeschrieben sind mindestens zwei Trainingsläufe. Fahrer, welche kein Training absolviert haben, werden zum Wettbewerb nicht zugelassen.

6. Wertung

6.1 Tageswertung

Die Tageswertung erfolgt klassenweise und / oder wertungsgruppenweise. Dabei bleibt dem Veranstalter freigestellt, inwieweit er die in den Technischen Bestimmungen aufgeführten Klassen einzeln wertet (auch wenn diese in der DHM zu Wertungsgruppen zusammengefasst sind) oder in eigene Wertungsgruppen zusammenfasst.

Wird ein DHM-Lauf durchgeführt, muss der Veranstalter unabhängig von der festgelegten Tageswertung die Ergebnisse für die Klassen und Wertungsgruppen in entsprechende Ergebnislisten des aktuellen DHM-Standes zusammenfassen und an den DMSB weitergeben.

6.2 Meisterschaftswertung

Für die klassenübergreifende Ermittlung eines Deutschen Historischen Meisters werden die Einzelergebnisse klassenbezogen addiert. Doppelstarter werden in der DHM-Wertung bis nach dem letzten Wertungslauf klassenbezogen gewertet. Für die DHM-Wertung ist das bessere Klassenergebnis entscheidend, das schlechtere Klassenergebnis wird gestrichen. Die Klassenwertung ist davon nicht betroffen.

Der jeweils aktuelle Meisterschaftsstand sowie das Endergebnis der DHM ergeben sich aus der Summe der insgesamt eingefahrenen Differenzzeiten eines Fahrers/Beifahrers aus allen ausgeschriebenen DHM-Läufen.

Die Strafpunkte betragen maximal 12 Sekunden für den Fall, dass ein Fahrer infolge von Ausfall bei einem Wertungslauf zu keinem Ergebnis kommt. Dies gilt auch für den Fall, dass die von ihm erfahrenen Strafsekunden mehr als 12 Sekunden betragen.

Soweit ein für die Deutsche Historische Motorrad-Meisterschaft eingeschriebener Fahrer für eine Veranstaltung keine form- und fristgerechte Nennung abgibt, erhält er 20 Strafsekunden im Falle der Nichtteilnahme an der Veranstaltung.

7. Titel

Zum Beginn der Saison, jedoch spätestens bis zum 31. März des Jahres, erfolgt die Festlegung der Läufe, die zur DHM-Wertung herangezogen werden. Diese sind aus dem VFV- bzw. DMSB-Terminkalender ersichtlich. Klassenübergreifend (getrennt nach Solo- und Gespannmotorrädern) erhalten der Fahrer bzw. bei Gespannen der Fahrer und der Beifahrer (wobei der Beifahrer mindestens 50 % aller Läufe mitgefahren sein muss), welche in ihrer Klasse bei den DHM-Prädikatläufen in der laufenden Saison die geringste Summe an Differenzzeiten eingefahren haben, den Titel:

„Deutscher Historischer Motorrad-Meister 2023“

und

„Deutscher Historischer Motorrad-Gespannmeister Fahrer 2023“

bzw.

„Deutscher Historischer Motorrad-Gespannmeister Beifahrer 2023“

Die weiteren Platzierungen ergeben sich klassenübergreifend (getrennt nach Solo und Gespannen) nach der ansteigenden Summe der Differenzzeiten. Bei Zeitgleichheit entscheidet das höhere Lebensalter des Fahrers.

DMSB SuperMoto Prädikatsbestimmungen 2023

Stand: 16.11.2022 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

1. Allgemein

Grundlage dieser Prädikatsbestimmungen ist das SuperMoto-Reglement des DMSB. *Für Veranstaltungen im Ausland gelten die Bestimmungen des entsprechenden SuperMoto-Reglements des jeweiligen FMN's.*

Die verschiedenen DMSB SuperMoto-Prädikate werden für einen offenen Teilnehmerkreis ausgeschrieben.

Alle Trainings- und Rennergebnisse sind kurzfristig nach Beendigung jedes Trainingsabschnittes bzw. Laufes nach Freigabe durch den Rennleiter durch Aushang bekannt zu geben und ausgedruckt oder online in ausreichender Zahl für Presse, Fahrer und Bewerber bereitzuhalten.

2. Teilnehmer, Klasseneinteilung und Startnummern

In den nachfolgenden Klassen sind nur Fahrer ab 14 Jahren (Stichtagsregelung) zugelassen.

Des Weiteren dürfen nur Motorräder mit Zweitaktmotor über 85 ccm oder Viertaktmotor über 150 ccm verwendet werden.

Nur eingeschriebene Fahrer sind prädikatspunktberechtigt.

Vom Serien-Promotor können weitere Startplätze an Fahrer mit einer der Klasse entsprechenden Lizenz für eine andere Motorradsportart vergeben werden.

Außerdem startberechtigt (ohne Prädikatpunktvergabe) mit Zustimmung des Promotors sind V-Lizenznehmer, die im Veranstaltungsjahr eine der Klasse entsprechende Lizenz hätten nehmen können oder müssen.

Doppelstarts sind verboten.

Internationale Deutsche SuperMoto-Meisterschaft S1:

Startberechtigt sind Fahrer mit DMSB- A -Lizenz oder analoger Lizenz anderer Föderationen.

Startnummernfeld gelber Grund (wie RAL 1003), schwarze Ziffern (wie RAL 9005)

Zugelassen werden je Lauf max. 32 Fahrer.

DMSB-SuperMoto-Meisterschaft S2:

Startberechtigt sind Fahrer mit DMSB- A – oder DMSB– B -Lizenz oder analoger Lizenzen anderer Föderationen.

Startnummernfeld schwarzer Grund (wie RAL 9005), gelbe Ziffern (wie RAL 1003)

Zugelassen werden je Lauf max. 36 Fahrer.

DMSB-SuperMoto-Pokal S3:

Startberechtigt sind Fahrer mit DMSB- B-Lizenz oder einer Lizenz der Leistungsklasse B einer Mitgliedsföderation der FIM Europe.

Startnummernfeld weißer Grund (wie RAL 9010), blaue Ziffern (wie RAL 5005)

Die im aktuellen Prädikatpunktstand der jeweiligen Klasse Führenden können das Startnummernfeld ändern: roter Grund (wie RAL 3020)

Die Einteilung der Fahrer in die einzelnen Klassen wird vom DMSB festgelegt. Die aktuelle Liste der Klasseneinteilung ist auf der Homepage des DMSB (www.dmsb.de) veröffentlicht. In der Einteilungsliste der Fahrer ist festgelegt, welche DMSB-Lizenz einem Fahrer ausgestellt werden kann.

3. Reifen

Ausgenommen von den folgenden Regelungen sind Regenreifen.

Klasse S1:

Im Zeittraining, 1. und 2. Lauf dürfen pro Fahrer nur maximal vier Reifen verwendet werden.

Klasse S2:

Im Zeittraining, 1. und 2. Lauf dürfen pro Fahrer nur maximal drei Reifen verwendet werden. Jeder Fahrer erhält bei der Dokumentenabnahme die entsprechende Zahl an Mepoletten (vulkanisierende

Aufkleber mit Identifikationsnummer). Von diesem Zeitpunkt an ist der Fahrer allein verantwortlich für die Verwahrung und Verwendung der Aufkleber. Jeglicher Missbrauch führt zur Bestrafung. Die Mepoletten der Klassen S1 und S2 gelten nur für eine Veranstaltung.

Die Aufkleber müssen vom Fahrer auf die Seitenwand des Reifens aufgeklebt werden. Ein Technischer Kommissar überprüft bei Auffahrt auf die Rennstrecke die Richtigkeit der Aufkleber.

4. Nennung

Die Fahrer müssen sich über [die Homepage des Promoters](#) einschreiben.

In diesem Zusammenhang können sie eine Blocknennung für die Veranstaltungen zur Internationalen Deutschen SuperMoto-Meisterschaft, zur DMSB SuperMoto-Meisterschaft bzw. zum DMSB SuperMoto-Pokal abgeben. Einschreibgebühr und Nenngeld sind an den Serien-Promotor zu entrichten. Weitere Details hierzu sind den Einschreibeunterlagen zu entnehmen. Der Serien-Promotor behält sich vor, Einschreibungen abzulehnen.

Gaststarts müssen vom Serien-Promotor genehmigt werden. Die entsprechende Nennung muss ebenfalls auf oben aufgeführter Internetseite erfolgen.

5. Rennstrecken

Die Strecken müssen einen Offroad-Anteil enthalten. Die Streckenlänge sollte maximal 2.000 m und nicht kürzer als 1.000 m sein.

6. Boxen

Jeder Fahrer hat Anspruch auf Zulassung von 2 Helfern. Fahrer und Helfer erhalten ggf. zur Kenntlichmachung ein besonderes Abzeichen (Ticket), das jederzeit sichtbar zu tragen ist.

7. Training

Es ist mindestens ein freies Training von insgesamt mindestens 20 Minuten Dauer durchzuführen. Zusätzlich ist ein Training mit Zeitnahme von mindestens 15 Minuten durchzuführen.

8. Start / Startaufstellung

Ergänzend zu dem Wettbewerbsreglement gelten für das Startprozedere der Klasse S1 – Internationale Deutsche SuperMoto-Meisterschaft folgende Bestimmungen:

Nach Freigabe durch den Rennleiter öffnet die Strecke. Die Fahrer nehmen ihren Startplatz ein (Motoren aus). Reifenwärmer sind in der Startaufstellung erlaubt, als Stromquelle darf ein Aggregat verwendet werden. Reparaturen und ähnliches sind in der Startaufstellung erlaubt, jedoch nicht das Betanken.

5 Minuten vor Beginn der Aufwärmrunden schließt der Vorstart.

3 Minuten vor Beginn der Aufwärmrunden müssen alle außer dem Fahrer, einem Mechaniker und einem/r Schirmhalter/in inkl. Equipment (Reifenwärmer, Aggregat u.ä.) die Startaufstellung verlassen.

1 Minute vor Beginn der Aufwärmrunden müssen Mechaniker und Schirmhalter die Startaufstellung verlassen haben. Erst jetzt darf der Motor gestartet werden. Hat der Fahrer ein mechanisches Problem oder kann das Motorrad nicht starten, muss er mit seinem Motorrad je nach Anweisung der Rennleitung in die Boxengasse oder in die Penalty-Reihe.

9. Rennen der Klasse S1 und S2

Werden die Rennen gemäß 10.1 des DMSB SuperMoto Reglement ausgetragen, so beträgt die Dauer des Finales 15 Minuten + 2 Runden. Sonst werden jeweils zwei Wertungsläufe von 15 Minuten Dauer + 2 Runden durchgeführt.

10. Ergebnisse

Die Fahrer erhalten anhand der offiziellen Ergebnisliste der Veranstalter für jede Teilnahme und Platzierung pro Wertungslauf Prädikatpunkte in folgender Abstufung:

1. Platz	25 Punkte	11. Platz	10 Punkte
2. Platz	22 Punkte	12. Platz	9 Punkte
3. Platz	20 Punkte	13. Platz	8 Punkte
4. Platz	18 Punkte	14. Platz	7 Punkte
5. Platz	16 Punkte	15. Platz	6 Punkte
6. Platz	15 Punkte	16. Platz	5 Punkte
7. Platz	14 Punkte	17. Platz	4 Punkte
8. Platz	13 Punkte	18. Platz	3 Punkte
9. Platz	12 Punkte	19. Platz	2 Punkte
10. Platz	11 Punkte	20. Platz	1 Punkt

Die Wertung erfolgt in allen Fällen nach Klassen getrennt. Erfolgt der Lauf einer Klasse über zwei Rennen verteilt, so wird eine Gesamtwertung über beide Rennen erstellt. Werden die Rennen gemäß 10.1 des DMSB Super- Moto Reglement ausgetragen, erhalten die Platzierten die doppelte Zahl an Prädikatpunkten.

11. Ehrenpreise

Die drei Erstplatzierten Fahrer der Finalläufe bzw. Wertungsläufe einer Klasse haben Anspruch auf einen Ehrenpreis.

12. Vergabe des Titels

Für die Jahresendwertung werden alle dafür ausgeschriebenen Veranstaltungen gewertet. Der Fahrer mit der höchsten Gesamtpunktzahl erringt nachfolgende Titel

Klasse S1:

„Internationaler Deutscher SuperMoto-Meister S1 2023“

Klasse S2:

„DMSB-SuperMoto-Meister S2 2023“

bzw. Klasse S3:

„Sieger DMSB-SuperMoto-Pokal S3 2023“

DMSB-Motocross-Prädikatsbestimmungen 2023

Stand: 22.11.2022 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

1. Allgemein

Grundlage dieser Prädikatsbestimmungen ist das Motocross-Reglement des DMSB. Die verschiedenen DMSB Motocross-Prädikate werden für einen offenen Teilnehmerkreis ausgeschrieben. Die Prädikatbestimmungen der Internationalen Deutschen Motocross Meisterschaft, die im Rahmen der ADAC MX Masters Serie ausgetragen wird, sind auf der Webseite des ADAC <https://www.adac-motorsport.de/adac-mx-masters> veröffentlicht und werden den eingeschriebenen Fahrern vom Promotor zur Verfügung gestellt.

Bei Prädikatläufen der Meisterschafts-Klassen sind eine Zeitnahme mit Computerauswertung sowie ein Ergebnismonitor im Helferraum vorgeschrieben, bei allen anderen Prädikat-Klassen empfohlen. In allen Prädikatklassen ist eine Transponder- Zeitnahme vorgeschrieben, die Fahrer müssen eigene Transponder vorhalten. Alle Trainings- und Rennergebnisse sind kurzfristig nach Beendigung jedes Trainingsabschnittes bzw. jedes Laufes durch Aushang bekannt zu geben.

2. Teilnehmer, Klasseneinteilung Deutsche Motocross-Meisterschaft Open

Startberechtigt sind Fahrer mit FMN A-/B- oder FIM-Europe Lizenz

Wertungsberechtigt sind Fahrer mit DMSB A-/B- Lizenz.

Außerhalb der Prädikatwertung sind auch Fahrer mit DMSB V-Lizenz startberechtigt.

Deutsche Motocross-Junioren-Meisterschaft 250

Startberechtigt sind Fahrer mit FMN A-/B-/J- oder FIM-Europe Lizenz.

Wertungsberechtigt sind Fahrer mit DMSB A-/B- /J- Lizenz ab 14 Jahre bis 25 Jahre (Jahrgangsregelung)

Außerhalb der Prädikatwertung sind auch Fahrer mit DMSB V-Lizenz startberechtigt.

Deutsche Motocross-Quad-Meisterschaft

Start- und Wertungsberechtigt sind Fahrer mit FMN A-/B- oder gleichwertiger FMN-Lizenz.

Außerhalb der Prädikatwertung sind auch Fahrer mit DMSB V-Lizenz startberechtigt.

Deutsche Motocross-Meisterschaft Seitenwagen

Start- und Wertungsberechtigt sind Fahrer mit FMN A- oder FIM-/FIM-Europe Lizenz.

Außerhalb der Prädikatwertung sind auch Fahrer mit DMSB V-Lizenz startberechtigt.

DMSB C-Lizenzen sind weder start- noch wertungsberechtigt.

DMSB-Motocross-Pokal Seitenwagen

Startberechtigt sind Fahrer und Beifahrer mit FMN B- Lizenz.

Wertungsberechtigt sind nur Fahrer und Beifahrer mit DMSB B- Lizenz.

DMSB-Motocross-Pokal

Startberechtigt sind Fahrer mit DMSB A-/B-/J-Lizenz.

Wertungsberechtigt sind Fahrer mit DMSB B- Lizenz.

Außerhalb der Prädikatwertung sind auch Fahrer mit DMSB V- Lizenz startberechtigt.

DMSB-Motocross-Pokal Ladies

Start- und Wertungsberechtigt sind Fahrerinnen mit DMSB B- Lizenz

Außerhalb der Prädikatwertung sind auch Fahrerinnen mit FMN A-/B-/C-/J- Lizenz, DMSB V- Lizenz oder Race Card startberechtigt.

Die Veranstalter sind verpflichtet, alle fristgerecht eingehenden Nennungen von DMSB- Lizenznehmern zu bestätigen, soweit das Nennungsergebnis nicht um mehr als 120 % über der zuzulassenden Starterzahl liegt. Vorrangig zu bestätigen sind alle fristgerecht eingegangene Nennungen der Fahrer, die in einer Meisterschaftsklasse im Endklassement des Vorjahres auf den Plätzen 1–15 gewertet worden sind, sowie Fahrer, die zum Zeitpunkt des Nennungsschlusses in der laufenden Saison bereits Wertungspunkte errungen haben.

Generell dürfen Nennungen von nicht in Wertung teilnehmenden Fahrern bis zum Erreichen der maximalen Starterzahl nur dann bestätigt werden, wenn keine fristgerechten Nennungen oder vorrangig zu berücksichtigende Fahrer abgelehnt wurden.

3. Dauerstartnummern

In den Meisterschaftsklassen werden Dauerstartnummern vergeben. Beantragt ein Fahrer eine Dauerstartnummer, die er auf Grund seiner Teilnahme an Welt- oder Europa-Meisterschaftsläufen erhalten hat, werden diese Wünsche nach Möglichkeit vorrangig behandelt. Fahrer können eine Dauerstartnummer incl. Alternativen bis zum 15.1. des Jahres online beantragen. Die Dauerstartnummern sind erst nach Veröffentlichung verbindlich. Bei Anbringung dieser Dauerstartnummer auf den Fahrerhemden sind die in den Techn. Bestimmungen des DMSB, getroffenen Festlegungen einzuhalten. Nimmt der Inhaber einer Dauerstartnummer an einer Veranstaltung nicht teil, so bleibt die Startnummer frei.

4. Technische Abnahme

Die Technische Abnahme des ersten Motorrades/ Quads muss bis 30 Minuten vor Beginn des Zeittrainings der betreffenden Klasse abgeschlossen sein.

5. Training Solo & Quad

Für die verschiedenen Prädikat-Veranstaltungen ist ein vorläufiger Zeitplan zu erstellen und mit der Ausschreibung oder spätestens mit der Veröffentlichung der Teilnehmerliste bekannt zu geben. Vorgeschrieben in den DM Klassen sind mindestens ein freies Training und ein Zeittraining von jeweils 25 Minuten. Vorgeschrieben in den Solo Pokal bzw. Cup Klassen sind mindestens ein freies Training und ein Zeittraining von jeweils 20 Minuten.

Zwischen dem freien Training und dem Zeittraining bzw. zwischen dem Zeittraining und dem 1. Wertungslauf muss eine Pause von mindestens 60 Minuten liegen. Liegt die Teilnehmerzahl über dem laut dem Streckenabnahme-Protokoll für das Training zugelassenen Starterzahl, so ist das Zeittraining in zwei, so weit möglich gleich großen Gruppen, abzuwickeln. In einem solchen Fall erfolgt die Einteilung der Fahrer bei der ersten Meisterschaftsveranstaltung der Saison unter Berücksichtigung der Dauerstartnummern der anwesenden Fahrer in ständigem Wechsel in aufsteigender Reihenfolge, beginnend mit der Trainingsgruppe A sowie nachfolgend ebenfalls in ständigem Wechsel. Bei allen weiteren Veranstaltungen erfolgt die Gruppeneinteilung entsprechend dem aktuellen Meisterschaftsstand ebenfalls in ständigem Wechsel und Zulosung nicht platzierter Fahrer. Soweit notwendig ist eine Gruppeneinteilung unmittelbar nach Schluss der Techn. Abnahme vom Rennleiter unter Aufsicht der Sportkommissare vorzunehmen, eine Liste der beiden Trainingsgruppen zu erstellen und zu veröffentlichen. Eine Aufteilung der Fahrer in Trainingsgruppen beim freien Training ist nicht vorgeschrieben. Um zu den Wertungsläufen zugelassen zu werden, muss jeder Fahrer mindestens insgesamt 3 durch die Zeitnahme registrierte Runden in den Trainingsabschnitten absolviert haben. Ausgenommen bei freien Startplätzen, muss mind. eine dieser Runden im Zeittraining zurückgelegt worden sein. Die Auswahl und Startaufstellung der für das Rennen zugelassenen Fahrer, einschließlich der 2 Reservefahrer, erfolgt unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Zeittrainings. Bei Durchführung des Zeittrainings in Trainingsgruppen qualifizieren sich jeweils 50% der an den Wertungsläufen teilnahmeberechtigten Fahrer, zzgl. 1 Reservefahrer aus jeder der beiden Trainingsgruppen. Die Startaufstellung ergibt sich in diesem Fall unter Berücksichtigung der Platzierung der Fahrer in der jeweiligen Gruppe in ständigem Wechsel, beginnend mit dem zeitschnellsten Fahrer in einer dieser Gruppen.

5.1 Training DM Seitenwagen / Pokal Seitenwagen

Für die verschiedenen Prädikat-Veranstaltungen ist ein vorläufiger Zeitplan zu erstellen und mit der Ausschreibung oder spätestens mit der Veröffentlichung der Teilnehmerliste bekannt zu geben. Vorgeschrieben bei 2 Wertungsläufen sind mindestens ein freies Training und ein Zeittraining von jeweils 25 Minuten. Vorgeschrieben bei 3 Wertungsläufen sind mindestens ein freies Training von 25 Minuten und ein Zeittraining von jeweils 20 Minuten. Zwischen dem freien Training und dem Zeittraining bzw. zwischen dem Zeittraining und dem 1. Laufes muss eine Pause von mindestens 60 Minuten liegen. Liegt die Teilnehmerzahl über der laut Streckenabnahme- Protokoll für das Training zugelassenen Starterzahl, so ist das Zeittraining in zwei, so weit möglich gleich großen Gruppen, abzuwickeln. In einem solchen Fall erfolgt die Einteilung der Fahrer bei der ersten Meisterschaftsveranstaltung der Saison unter Berücksichtigung der Dauerstartnummern der anwesenden Fahrer in ständigem Wechsel in aufsteigender Reihenfolge, beginnend mit der Trainingsgruppe A sowie nachfolgend ebenfalls in ständigem Wechsel. Bei allen weiteren Veranstaltungen erfolgt die Gruppeneinteilung entsprechend

dem aktuellen Meisterschaftsstand ebenfalls in ständigem Wechsel und Zulosung nicht platzierter Fahrer. Soweit notwendig ist eine Gruppeneinteilung unmittelbar nach Schluss der Techn. Abnahme vom Rennleiter unter Aufsicht der Sportkommissare vorzunehmen, eine Liste der beiden Trainingsgruppen zu erstellen und zu veröffentlichen. Ein Gruppenwechsel ist nicht erlaubt. Eine Aufteilung der Fahrer in Trainingsgruppen beim freien Training ist nicht vorgeschrieben. Um zu den Wertungsläufen zugelassen zu werden, muss jeder Fahrer mindestens insgesamt 3 durch die Zeitnahme registrierte Runden in den Trainingsabschnitten absolviert haben. Ausgenommen bei freien Startplätzen, muss mind. eine dieser Runden im Zeittraining zurückgelegt worden sein. Die Auswahl und Startaufstellung der für das Rennen zugelassenen Fahrer, einschließlich der 2 Reservefahrer, erfolgt unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Zeittrainings.

Bei Durchführung der Veranstaltung in 2 Läufen qualifizieren sich die zeitschnellsten 30 Teams + 2 Reserveteams für die Rennläufe.

Bei Durchführung in 3 Läufen qualifizieren sich Platz 1 – 15 jeder Zeittrainingsgruppe. Reservefahrer ist die Platzierung 16 aus jeder Zeittrainingsgruppe. Die Reservefahrer kommen folgender Reihenfolge zu Einsatz: z.B. 1. Reservefahrer Platz 16 der Gruppe A, 2. Reservefahrer Platz 16 der Gruppe B. 3. Reservefahrer Platz 16 der Gruppe C. Der Reservefahrer der erst genannten Gruppe hat immer Vorrang.

In der Seitenwagenklasse ist bei Durchführung in 3 Läufen ein Zeittraining von 20 Minuten vorgeschrieben.

6. Durchführung

Die Zeittrainings und Wertungsläufe müssen in den DM-Klassen am selben Veranstaltungstag durchgeführt werden. Diese Regelung gilt nicht für die Int. Deutsche Motocross-Meisterschaft (ADAC MX Masters). Für die Klassen Quad und Seitenwagen kann vom DMSB bzw. Serienorganisator eine Ausnahmegenehmigung erteilt werden. Die Wertungsläufe sollten i. d. R. um 17.30 Uhr beendet sein.

6.1 Deutsche Motocross-Junioren-Meisterschaft 250, -Open

Durchgeführt werden bei jeder Veranstaltung zwei Wertungsläufe über jeweils 30 Minuten plus 2 Runden. Zwischen den beiden Läufen ist in der Klasse 250 und Open ein Abstand von mindestens 75 Minuten. Wenn sich bei einem Lauf zur Deutschen Motocross-Meisterschaft Open mehr als 15 Fahrer nicht für die zwei Läufe qualifizieren (ohne die 2 Reservefahrer), wird für diese ein Sonderlauf von 20 Minuten plus 2 Runden durchgeführt. Die Startaufstellung erfolgt nach der Platzierung im Zeittraining. Die Pause beginnt, nachdem der erstplatzierte Fahrer die Ziellinie überfahren hat.

6.2 DMSB-Motocross-Pokal Open, -Ladies

Durchgeführt werden bei jeder Veranstaltung zwei Wertungsläufe über jeweils 20 Minuten plus 2 Runden. Zwischen den beiden Läufen ist ein Abstand von mindestens 60 Minuten vorgeschrieben. Die Startaufstellung erfolgt nach der Platzierung im Zeittraining. Die Pause beginnt, nachdem der erstplatzierte Fahrer die Ziellinie überfahren hat.

6.3 DM Seitenwagen / Pokal Seitenwagen

Durchgeführt können die Rennen in zwei oder drei Wertungsläufen über jeweils 25 Minuten plus 2 Runden. Maßgebend dafür ist das Nennergebnis zum Nennschluss. Bis 36 Teams können 2 Wertungsläufe, ab 37 bis xx Teams können drei Wertungsläufe über jeweils 25 Minuten plus 2 Runden durchgeführt werden. Die Durchführungsvariante wird nach der Starterzahl am Nennungsschluss vom Veranstalter entschieden. Eine Änderung dieser Austragungsbestimmung durch etwaige Teilnehmerabsagen oder Nachnennungen kann mit einer Ausführungsbestimmung durch den Pflichtsportkommissar bis 1 Tag vor der Veranstaltung erfolgen.

Zwischen den beiden Läufen ist in der Klasse Seitenwagen ein Abstand von mindestens 90 Minuten vorgeschrieben. Die Startaufstellung erfolgt nach der Platzierung im Zeittraining. Die Pause beginnt, nachdem der erstplatzierte Fahrer die Ziellinie überfahren hat. Bei der Durchführung in drei Wertungsläufen finden die Wertungsläufe in folgender Reihenfolge der ausgelosten Zeittrainingsgruppen statt.

1. Wertungslauf: Gruppe A – Gruppe B
2. Wertungslauf: Gruppe B – Gruppe C
3. Wertungslauf: Gruppe C – Gruppe A

6.4 Deutsche Motocross-Meisterschaft Quad

Durchgeführt werden bei jeder Veranstaltung zwei Wertungsläufe über jeweils 25 Minuten plus 2 Runden. Zwischen den beiden Läufen ein Abstand von mindestens 90 Minuten vorgeschrieben. Die Startaufstellung erfolgt nach der Platzierung im Zeittraining. Die Pause beginnt, nachdem der erstplatzierte Fahrer die Ziellinie überfahren hat.

7. Wertung Solo & Quad

Unabhängig von der Tageswertung erhalten die in Wertung an einem der Prädikat-Wettbewerbe teilnehmenden Fahrer bei jeder Veranstaltung unter Berücksichtigung der Platzierung im Lauf / den Läufen nachstehende Prädikatpunkte

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

Wird eine Prädikatveranstaltung, deren Durchführung laut Prädikatbestimmungen für 2 Wertungsläufe + 2 Runden vorgesehen war, aufgrund der tatsächlichen Starterzahl mit Halbfinale und Finale ausgetragen, so werden bei dieser Veranstaltung für das Finale die doppelte Anzahl der vorgenannten Punkte vergeben.

Bei Punktgleichheit in der Tagesswertung entscheidet die bessere Platzierung im letzten Lauf. Nicht für die Prädikatwertung zugelassene Fahrer bleiben bei der Erstellung des Prädikatsergebnisses unberücksichtigt. evtl. nachfolgende Fahrer rücken auf.

7.1 Wertung Seitenwagen

Unabhängig von der Tageswertung erhalten die teilnehmenden Seitenwagen-Teams der Prädikatswertung (DM und Pokal) bei jeder Veranstaltung unter Berücksichtigung der Platzierung in den Wertungsläufen Prädikatpunkte wie 7. Hierfür wird eine getrennte Prädikatswertung für die Deutsche Motocross-Meisterschaft Seitenwagen und den DMSB-Motocross-Pokal Seitenwagen erstellt. Bei Punktgleichheit in der Veranstaltungswertung entscheidet die bessere Platzierung in dem Lauf, indem die punktgleichen Gespanne gegeneinander gefahren sind. Nicht für die Prädikatwertung zugelassene Seitenwagen-Teams bleiben bei der Erstellung des Prädikatsergebnisses unberücksichtigt, evtl. nachfolgende Teams rücken auf. Für die Prädikatwertung in der Klasse Seitenwagen Pokal werden die Platzierungen aller B-Lizenz-Fahrer herangezogen.

8. Reisekostenvergütung / Punktgeld / Siegerehrung / Ehrenpreise

Unabhängig von der Vergabe von Prädikatpunkten kommen bei den einzelnen Prädikat-Veranstaltungen nachstehende Reisekostenvergütung bzw. Mindestpunktgeld zur Auszahlung.

Der Tagessieger jeder Klasse erhält außerdem einen Ehrenpreis.

Reisekostenvergütung, sofern nachstehend vorgesehen, erhalten alle für die Wertungsläufe qualifizierten Fahrer, vorbehaltlich der Wahrnehmung ihrer Startchancen. Anspruchsberechtigt sind auch die Reservefahrer, selbst wenn sie nicht zum Einsatz kommen. Eine Kürzung oder Streichung dieser Reisekostenvergütung bleibt vorbehalten, wenn ein Fahrer ohne eine von den Sportkommissaren oder dem Rennleiter akzeptierte Entschuldigung an einem Lauf nicht teilnimmt. Die Reisekostenvergütung wird ebenfalls gekürzt, wenn die Veranstaltung am Renntag vor Beginn der Wertungsläufe abgesagt werden muss.

Bei Absage vor dem ordnungsgemäßen Abschluss des Zeittrainings erhalten alle anwesenden Fahrer 50% der Reisekostenvergütung. Bei Absage nach ordnungsgemäßigem Abschluss des Zeittrainings erhalten alle qualifizierten Fahrer 75% der Reisekostenvergütung.

Neben der Reisekostenvergütung kommt in jedem Lauf der Meisterschaftsprädikate Punktgeld zur Auszahlung. Die Berechnung des Punktgelds basiert auf der Tageswertung. Wird in einem Lauf aufgrund eines Abbruchs keine Prädikatwertung erstellt, erhalten in den Meisterschaftsprädikaten alle gestarteten Fahrer an Stelle des Punktgelds eine einheitliche Teilnahmevergütung von 20 €, falls dieser nicht mehr gestartet wird.

Kann einer der Läufe nicht gestartet werden, erhalten alle qualifizierten Fahrer (inkl. Reservefahrer) neben ihrer Reisekostenvergütung an Stelle des Punktgelds eine Teilnahmevergütung wie vorstehend aufgeführt. Werden aufgrund einer Kürzung eines Laufes nur 50% der Punkte vergeben, wird das Punktgeld trotzdem in voller Höhe ausbezahlt.

8.1 Reisekostenvergütung

Deutsche Motocross-Meisterschaft Quad je 60 €

Deutsche Motocross-Meisterschaft Seitenwagen 75 €

In anderen Prädikaten müssen keine Reisekostenvergütungen bezahlt werden.

8.2 Punktgeld

In der Deutschen Motocross-Meisterschaft Seitenwagen gibt es in beiden Wertungsläufen pro Punkt 8,00 €.

Im DMSB-Motocross-Pokal Seitenwagen gibt es in beiden Wertungsläufen pro Punkt 2,00 €. Hierfür wird eine getrennte Tageswertung für die Deutsche Motocross-Meisterschaft Seitenwagen und den DMSB-Motocross-Pokal Seitenwagen erstellt. Anhand der beiden Tageswertungen bekommen die Fahrer nach den jeweils erreichten Punkten das Punktegeld ausbezahlt. In der Deutschen Motocross-Meisterschaft 250 Junioren, Open und Quad gibt es in den beiden Wertungsläufen pro Punkt 6 €.

Im DMSB-Motocross-Pokal Open / Ladies gibt es in beiden Wertungsläufen pro Punkt 1 €.

8.3 Siegerehrung

In allen Prädikatsklassen ist eine Siegerehrung der besten drei der Tageswertung der jeweiligen Klasse durchzuführen. In der Seitenwagenklasse sind die besten drei der Klasse DM-Seitenwagen und die besten drei der Klasse Pokal Seitenwagen in der Tageswertung zu ehren.

9. Titelvergabe

Für die Jahresendwertung werden alle dafür ausgeschriebenen Veranstaltungen gewertet. Der Fahrer/Beifahrer mit der höchsten Gesamtpunktzahl erringt nachfolgende Titel:

Klasse ADAC MX Masters

„Internationaler Deutscher Motocross-Meister 2023“

Klasse Deutsche Motocross-Meisterschaft-Open

„Deutscher Motocross-Meister Open 2023“

Klasse Deutsche Motocross-Junioren-Meisterschaft 250

„Deutscher Motocross-Junioren-Meister 250 2023“

Klasse Deutsche Motocross-Quad-Meisterschaft

„Deutscher Motocross Quad Meister 2023“

Klasse Deutsche Motocross-Meisterschaft Seitenwagen

„Deutscher Motocross-Meister Seitenwagen Fahrer 2023“

„Deutscher Motocross-Meister Seitenwagen Beifahrer 2023“

Klasse DMSB-Motocross-Pokal

„Siegerin DMSB-Motocross-Pokal Ladies 2023“

„Klasse DMSB-Motocross-Pokal Seitenwagen 2023“

„Sieger DMSB-Motocross-Pokal Seitenwagen Fahrer 2023“

„Sieger DMSB-Motocross-Pokal Seitenwagen Beifahrer 2023“

In den Seitenwagen-Klassen werden die Beifahrer nur dann gewertet, wenn sie zusammen mit den jeweiligen Fahrern mehr als 50 % von deren gewerteter Prädikatpunktzahl errungen haben. Ansonsten entfällt eine Wertung der Beifahrer.

DMSB Trial-Prädikatsbestimmungen 2023

Stand: 18.01.2023 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

1. Allgemein

Grundlage dieser Prädikatsbestimmungen ist das Trial-Reglement des DMSB.
Die verschiedenen DMSB-Trial-Prädikate werden für einen offenen Teilnehmerkreis ausgeschrieben (Ausnahme Klasse 1F: weibliches Geschlecht). Die Veranstaltungen sind mind. National auszuscheiden.

2. Teilnehmer, Klasseneinteilung und Startnummern

Berechtigt zur Teilnahme in Wertung sind DMSB-A- und DMSB-B-Lizenznehmer. Außerhalb der Prädikatwertung sind DMSB-C-, V-Lizenznehmer und Race Card sowie Lizenzinhaber anderer FMN (mit entsprechen- der Startgenehmigung) startberechtigt.

Nennungen von nicht in Wertung teilnehmenden Fahrern dürfen nur bestätigt werden, wenn keine form- und fristgerechten Nennungen wertungsberechtigter Fahrer abgelehnt wurden.

Fahrer, die im Laufe der Saison bereits Wertungspunkte in einer Prädikatsklasse erhalten haben, können in eine leistungsmäßig nachgeordnete Klasse wechseln, erhalten in dieser Klasse aber keine Wertungspunkte.

Der Wechsel in einen leistungsmäßig höher eingestuften Prädikat-Wettbewerb ist jederzeit möglich.

Nachfolgende Klassen werden ausgeschrieben:

Klasse 1 -

Deutsche Trial-Meisterschaft
ab Jahrgang 2007 und älter mit DMSB-A-/V-Lizenz
Gelber Untergrund / schwarze oder weiße Ziffern, Startnummern 1-99

Klasse 1F -

Deutsche Frauen-Trial-Meisterschaft
Fahrerinnen ab Jahrgang 2009 und älter mit DMSB-A-/B-/V-Lizenz
Pinkfarbener Untergrund schwarze Ziffern, Startnummern 101-199

Klasse 2 -

DMSB-Trial-Cup
ab Jahrgang 2009 und älter mit DMSB-A-/B-/C-/V-Lizenz
Weißer Untergrund / schwarze Ziffern, Startnummern 200-299

Klasse 3 -

DMSB-Trial-Pokal
ab Jahrgang 2009 und älter mit DMSB-A-/B-/C-/V-Lizenz
Fahrer unter 18 Jahren (*Stichtagsregelung*) mit einem Motorrad bis max. 125 ccm
Blauer Untergrund / schwarze oder weiße Ziffern, Startnummern 300-399

Klasse 4 -

DMSB-Trial-Senioren-Pokal (Ü40)
Fahrer ab Jahrgang 1983 und älter mit DMSB-A-/B-/C-/V-Lizenz
Roter Untergrund / schwarze oder weiße Ziffern, Startnummern 400-499

Klasse 5 -

DMSB-Trial-Ü50-Senioren-Pokal
Fahrer ab Jahrgang 1973 und älter mit DMSB-A-/B-/C-/V-Lizenz
Grüner Untergrund / schwarze oder weiße Ziffern, Startnummern 500-599

Jeder Fahrer erhält beim ersten Start für die gesamte Saison eine Start-Brust-/Rückennummer, die bei jeder Veranstaltung getragen werden muss. Nach dem letzten Lauf muss diese zurückgegeben werden. Bei Veranstaltungen auf öffentlichem Gelände muss der Fahrer einen dem Hubraum entsprechenden Führerschein vorlegen.

3. Auf- und Abstiegsregelung

3.1 Aufstieg

3.1.1

Fahrer der Klasse 2, die im vorangegangenen Jahr durchschnittlich pro Teilnahme in Wertung 60 oder mehr Wertungspunkte erzielten, müssen in die Klasse 1 aufsteigen. Ausgenommen davon sind Fahrer, die schon in der Klasse 1 gefahren und abgestiegen sind. Ihnen ist der erneute Aufstieg freigestellt.

3.1.2

Fahrer der Klasse 3, die im vorangegangenen Jahr durchschnittlich pro Teilnahme in Wertung 60 oder mehr Wertungspunkte erzielten, müssen im darauffolgenden Jahr in die Klasse 2 aufsteigen.

3.1.3

Fahrer, ab Jahrgang 1983 und älter sind, müssen nicht aufsteigen.

3.1.4

Fahrer, die in die nächsthöhere Klasse aufsteigen müssten, dies jedoch nicht wollen, können in der bisherigen Klasse verbleiben, werden jedoch für 1 Jahr nur für die Tageswertung gewertet. Davon ausgenommen sind nur Fahrer der Klasse 2, die erneut in die Klasse 1 aufsteigen müssen.

3.2. Abstieg

3.2.1

Fahrer, die im vorangegangenen Jahr durchschnittlich pro Teilnahme in Wertung 30 oder weniger Wertungspunkte in den Klassen 1 bzw. 2 erzielten, können im darauffolgenden Jahr in die nächstniedrigere Klasse absteigen.

4. Fahrerlager

Das Fahrerlager muss:

- über ausreichend Platz verfügen
- über freie Zufahrts- und Fahrwege verfügen, damit Fahrzeuge zu jeder Zeit das Fahrerlager verlassen können;
- über ein „schwarzes Brett“ (und/ „virtueller Aushang“) verfügen.

Das Fahrerlager sollte:

- über geeignete sanitäre Einrichtungen, inkl. Toiletten und Duschkmöglichkeiten verfügen;
- zentrale Trinkwasserentnahmestelle *bieten*
- einen Waschplatz für Motorräder *bieten* (z. B. in einer nahegelegenen Tankstelle oder Werkstatt).

5. Sektions- und Rundenzahl

Bei jedem Prädikatlauf müssen folgende Anzahlen von Sektionen für jede Klasse gefahren werden:

2 Runden 15 - 18 Sektionen

oder

3 Runden 10 - 12 Sektionen

Für die Klasse 1F und Klasse 4 setzen sich die Sektionen wie folgt zusammen:

Mind. 1 x Sektion Klasse 2

Mind. 4 x Sektionen Klasse 3

Übrige Sektionen *Klasse 5*

Anmerkung: Abweichungen zum Veranstaltungsformat sind grundsätzlich möglich, bedürfen aber der Zustimmung des DMSB *bzw. Promoters*.

Für Veranstaltungen mit Finale gilt für die Klassen 1 + 1F (Platzierung 1 – 5):

2 Runden - 2 Sektionen

Die Strafpunkte des Finales werden zu den bereits erhaltenen Strafpunkten hinzuaddiert und danach das Wertungsergebnis erstellt. Ab dem 6. Platz bleibt die Wertungsfolge unverändert.

6. Start

Der Start erfolgt einzeln im Abstand von 1 Minute bei folgender Startfolge:

- 1. Klasse 5*
- 2. Klasse 4*
- 3. Klasse 3*
- 4. Klasse 2*
- 5. Klasse 1F*
- 6. Klasse 1*

Sollte vom Veranstalter zusätzlich die Klasse 6 (Open-Klasse) ausgeschrieben werden, startet diese vor den Prädikatsklassen.

Bei Aufteilung der Klassen in zwei Startgruppen können zwei Fahrer gleichzeitig im Abstand von einer Minute starten, wenn:

- unterschiedliche Sektionen gefahren werden
- oder
- innerhalb der Runde an verschiedenen Sektionen begonnen wird.

Der Veranstalter hat dafür Sorge zu tragen, dass in diesen Fällen der Start klassenweise in Abhängigkeit der Starterzahl ausgewogen erfolgt. Die Startfolge wird am Vorabend der Veranstaltung für alle Klassen ausgelost.

7. Fahrzeit

Die Individualfahrzeit für jeden Fahrer kann durch den Fahrtleiter, in Absprache mit dem Sportkommissar aus besonderen Gründen um bis zu eine Stunde verlängert werden.

8. Wertung

Die Punktvergabe für die in Wertung an einem der Prädikat-Wettbewerbe teilnehmenden Fahrer erfolgt in folgender Abstufung:

Platz	Punkte	Platz	Punkte	Platz	Punkte
1	100	12	22	23	5
2	85	13	20	24	4
3	70	14	18	25	3
4	60	15	16	26	2
5	55	16	14	27	1
6	50	17	12	28	1
7	45	18	10	29	1
8	40	19	9	30	1
9	35	20	8	31	1
10	30	21	7	32	1
11	25	22	6	etc.	etc.

Außerhalb der Prädikatwertung teilnehmende Fahrer bleiben bei der Erstellung des Wertungsergebnisses unberücksichtigt. Nachfolgende Fahrer rücken auf.

9. Siegerehrung

Innerhalb jeder Klasse werden mindestens für die ersten drei Fahrer entsprechende Ehrenpreise (keine Sachpreise) vergeben. Die zusätzlich mögliche Vergabe von Sachpreisen bleibt von dieser Festlegung unberührt.

10. Titelvergabe

Für die Jahresendwertung werden alle dafür ausgeschriebenen Veranstaltungen gewertet.
Der Fahrer / die FahrerIn mit der höchsten Gesamtpunktzahl erringt nachfolgende Titel:

Klasse 1

„Deutscher Trial-Meister 2023“

Klasse 1F

„Deutsche Trial-Meisterin 2023“

Klasse 2

„Sieger DMSB-Trial-Cup 2023“

Klasse 3

„Sieger DMSB-Trial-Pokal 2023“

Klasse 4

„Sieger DMSB-Trial-Senioren-Pokal 2023“

Klasse 5

„Sieger DMSB-Trial-Ü50-Senioren-Pokal 2023“

DMSB-Hallen-Trial-Pokal 2023

Stand: 18.01.2023 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

1. Allgemein

Grundlage dieser Prädikatsbestimmungen ist das DMSB-Trial-Reglement.

Der DMSB-Hallen-Trial-Pokal wird mind. Europaoffen ausgeschrieben. Die Charakteristik dieser Hallen-Veranstaltungen ist darin begründet, dass die Sektionen „künstlich“ erbaut werden (Naturmaterialien sind zu empfehlen), die Teilnehmer fest benannt sind sowie eine gesonderte Bewertung mit Strafpunkten erfolgt.

2. Klasseneinteilung / Technische Festlegungen

Ausgeschrieben wird eine Klasse ohne Hubraumbeschränkung. Eine Zulassung der Motorräder zum öffentlichen Straßenverkehr sowie die damit verbundene Ausrüstung der Motorräder ist nicht erforderlich.

Im Falle eines technischen Defektes dürfen die Fahrer das Motorrad wechseln. Die Bedingungen für die Durchführung von Reparaturen sind in der Ausschreibung festgelegt.

3. Teilnehmer

Alle am DMSB-Hallen-Trial-Pokal interessierten Fahrer müssen sich zur Teilnahme in Wertung form- und fristgerecht einschreiben (Online-Einschreibung).

Für alle zur Prädikatserie zählenden Veranstaltungen werden folgende 4 Fahrer durch nominiert:

1. drei Fahrer nach Platzierung der Deutschen Trial-Meisterschaft des Vorjahres
2. der Hallen-Trial-Sieger des Vorjahres

Im Falle eines Verzichts oder Doppelnominierung rücken die nachfolgenden Fahrer der Deutschen Trial-Meisterschaft des Vorjahres auf (gilt nicht für die Hallen-Trial-Meisterschaft des Vorjahres).

Alle weiteren Startplätze für die jeweilige Veranstaltung werden vom betreffenden Veranstalter vergeben.

Teilnahmeberechtigt sind Fahrer, die im Besitz einer FMN Inter-/ A- oder V-Lizenz sind. Ausländische Fahrer benötigen eine Startgenehmigung ihrer FMN.

Wertungsberechtigt für den DMSB-Hallen-Trial- Pokal sind nur eingeschriebene Fahrer mit DMSB A-Lizenz.

4. Fahrerbesprechung

Vor der Veranstaltung findet eine Fahrerbesprechung mit anschließender Sektionsbesichtigung statt.

5. Ausrichtung der Veranstaltung

Nachstehende Detailfestlegungen liegen in der Entscheidung des Veranstalters. Welche dieser Festlegungen Gültigkeit haben, ist in der Ausschreibung geregelt:

1. Die Veranstaltung besteht – abhängig von der Starterzahl – aus einer oder mehreren Qualifikationsrunden sowie einen Endlauf
2. Zum Endlauf sind 4 Fahrer zugelassen
3. Ein „Hoffnungslauf“ für nicht für den Endlauf qualifizierte Fahrer kann durchgeführt werden.
4. Die Startreihenfolge wird entweder unter allen Fahrern oder einzelnen Fahrergruppen ausgelost.
5. Die Fahrer werden entweder einzeln oder gruppenweise gesetzt.
6. Die Fahrzeit kann entweder pro Sektion oder pro Runde festgelegt werden
 - 6.1. Wird eine Fahrzeit für eine Sektion vorgegeben, dürfen die Sektionen von 2 oder 3 Fahrern nach-einander gefahren werden.
 - 6.2. Wird eine Fahrzeit für eine Runde vorgegeben, muss die gesamte Runde von einem Fahrer allein gefahren werden.

6. Sektions- und Rundenzahl

Für den Vor- bzw. Endlauf sind mindestens 5 Sektionen + 1 Parallelsektion vorgeschrieben. Die Anzahl der Sektionen im Hoffnungslauf, deren Fahrspuren nicht dieselben wie im Endlauf sein dürfen, ist den Veranstaltern freigestellt, müssen aber in der Ausschreibung festgelegt werden. Die Sektionen dürfen von Runde zu Runde verändert werden. Werden Sektionen für die folgende(n) Runde(n) verändert, muss das bei der Fahrerbesprechung bekannt gegeben werden.

7. Strafpunkte / Definition

Durchfahren ohne Fuß oder Anlehnen	0 Strafpunkte
Ein Fehler (Fuß oder Anlehnen)	1 Strafpunkt
Zwei Fehler (Fuß oder Anlehnen)	2 Strafpunkte
Drei Fehler (Fuß oder Anlehnen)	3 Strafpunkte
Mehr als drei Fehler (Fuß oder Anlehnen)	5 Strafpunkte

Definition „Fuß“ oder „Anlehnen“

Berühren des Bodens oder Abstützen / Anlehnen an ein Hindernis, mit irgendeinem Teil des Körpers oder des Motorrades (mit Ausnahme der Reifen und des Unterbodenschutzes), gleichgültig ob sich das Motorrad vorwärts bewegt oder nicht.

Scheitern in der Sektion	5 Strafpunkte

8. Zeitstrafpunkte

Die Überschreitung der vorgegebenen Fahrzeit (pro Sektion oder pro Runde) wird mit einem Strafpunkt je angefangene 30 Sekunden gewertet.

9. Strafpunkte in der Parallelsektion

In der Parallelsektion fahren zwei Fahrer in identischen Fahrspuren gegeneinander. Die Wertung ist wie folgt:

1. Strafpunkte werden für jeden Fahrer nach dem Reglement vergeben.
2. Der Fahrer, der die Sektion als Zweiter beendet, bekommt zusätzlich einen Strafpunkt
3. Kommen beide Fahrer zur gleichen Zeit, mit der gleichen Fehlerzahl an, wird die Sektion wiederholt.
4. Kommen beide Fahrer zur gleichen Zeit, mit unterschiedlicher Fehlerzahl an, erhält kein Fahrer einen zusätzlichen Strafpunkt.
5. Erhalten beide Fahrer in dieser Sektion 5 Strafpunkte, erhält kein Fahrer einen zusätzlichen Strafpunkt.
6. Wird eine Parallelsektion zum weiteren Ablauf der Fahrfolge herangezogen, ist der Fahrer Sieger, der die Sektion mit den wenigsten Strafpunkten beendet hat.
7. Scheitern beide Fahrer in der Sektion ist der Fahrer Sieger, der sie am weitesten bewältigt hat.
8. Scheitern beide Fahrer an der gleichen Stelle, entscheidet das Los über die weitere Fahrfolge.
9. In jeder Sektion dürfen maximal (Strafpunkte plus Zeitstrafpunkte) 5 Strafpunkte vergeben werden.

10. Wertung

Bei Durchführung einer Veranstaltung in mehreren Runden (z. B. Vorlauf, Hoffnungslauf und/oder Endlauf) wird jede Runde getrennt gewertet. Der Fahrer mit der niedrigsten Strafpunktzahl im Endlauf ist Sieger, die weitere Platzierung ergibt sich sinngemäß.

1. Bei Punktgleichheit zwischen den beiden erst platzierten Fahrern, in welcher Runde auch immer, müssen diese Fahrer eine zusätzliche Sektion fahren, die ausgelost wird.
2. Wird die Sektion von beiden Fahrern mit 0 Punkten bewältigt, wird eine weitere Sektion gefahren. Die Startreihenfolge wird geändert.
3. Haben beide Fahrer am Ende der Sektion die gleiche Punktzahl (d.h. mehr als 0 Punkte), ist der Fahrer Sieger, der die Sektion am weitesten fehlerfrei bewältigt hat.

4. besteht immer noch Punktgleichheit, da beide den Strafpunkt an gleicher Stelle der Sektion erhielten, wird eine weitere Sektion gefahren.
5. Bei Punktgleichheit ab dem drittplatzierten Fahrer wird die größere Anzahl der 0,1,2,3er Sektionen gewertet. Besteht dann immer noch Punktgleichheit, wird die schnellere Fahrzeit in der Parallelsektion zur Wertung herangezogen.

Platz	Punkte	Platz	Punkte	Platz	Punkte
1	20	6	10	11	5
2	17	7	9	12	4
3	15	8	8	13	3
4	13	9	7	14	2
5	11	10	6	15	1

11. Titelvergabe

Der Fahrer, der die höchste Gesamtpunktzahl erreicht hat, erringt den Titel

"Sieger DMSB-Hallen-Trial-Pokal 2023"

DMSB Enduro Prädikatsbestimmungen 2023

Stand: 13.11.2022 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

1. Allgemein

Grundlage dieser Prädikatsbestimmungen ist das Enduro-Reglement des DMSB.
Die verschiedenen DMSB Enduro-Prädikate werden für einen offenen Teilnehmerkreis ausgeschrieben (keine Einschreibung erforderlich).

2. Klasseneinteilung und Kennzeichnung

Die Teilnehmer fahren gemeinsam, unabhängig von der späteren getrennten Klassenwertung, in folgenden zwei Wertungskategorien (Championate):

A-Championat: Internationale Deutsche Enduro- Meisterschaft (DEM)

Klasse E1 Enduro 1
Deutsche Enduro-Meisterschaft Klasse E1
Nr.1 bis 99
Klasse E2 Enduro 2
Deutsche Enduro-Meisterschaft Klasse E2
Nr.101 bis 199
Klasse E3 Enduro 3
Deutsche Enduro-Meisterschaft Klasse E3
Nr.201 bis 299
Klasse 4 Junioren
dmsj-Deutsche-Enduro-Junioren-Meisterschaft
Nr.601 bis 650

B-Championat: DMSB-Enduro-Cup (DEC)

Klasse E1 B Enduro 1 B
DMSB-Enduro-Pokal Klasse E1 B
Nr.301 bis 399
Klasse E2 B Enduro 2 B
DMSB-Enduro-Pokal Klasse E2 B
Nr.401 bis 499
Klasse E3 B Enduro 3 B
DMSB-Enduro-Pokal Klasse E3 B
Nr.501 bis 599
Klasse 5 Jugend
dmsj-Enduro-Jugend-Cup
Nr.651 bis 699

Alle übrigen Prädikatsklassen starten einzeln:

Klasse 7 Senioren
DMSB-Enduro-Senioren-Cup
Nr. 701 bis 799
Klasse 8 Super-Senioren
DMSB-Enduro-Super-Senioren-Cup
Nr. 801 bis 899
Klasse 9 Damen
DMSB-Enduro-Damen-Cup
Nr. 901 bis 950
Klasse 10 Klassik
DMSB-Enduro-Pokal Klassik
Nr. 951 bis 999

Weiterhin werden als Team-Wettbewerbe folgende Wertungen ausgeschrieben:

Deutsche Enduro-Mannschaftsmeisterschaft
DMSB-Enduro-Mannschaftspokal

3. Teilnehmer

Die Teilnahme ist nur mit einem funktionierenden Transponder der Marke, welche vom Promoter festgelegt wird, möglich. Genaue Spezifikationen werden auf unter www.enduro-dm.de bekannt gegeben.

Die Startpflicht in einer der (frei wählbaren) DEM Klassen wird durch den Promoter festgelegt. Eine Liste der Namen ist auf der Homepage des Promoters (www.enduro-dm.de) veröffentlicht.

A-Championat - Internationale Deutsche Enduro- Meisterschaft (DEM)

Die Kategorie ist international auszuschreiben.

Wertungsberechtigt sind alle Fahrer der Klassen E1, E2, E3 und 4.

Klassen E1, E2 und E3 - Deutsche Enduro Meisterschaft

Die Klassen sind international auszuschreiben.

Startberechtigt sind Fahrer mit FIM Inter-, bzw. FIM oder FIM-Europe Meisterschaftslizenz, FMN A oder DMSB V-Lizenz

Wertungsberechtigt sind nur Fahrer mit DMSB A-Lizenz.

Klasse 4 - *dmsj-Deutsche-Enduro-Junioren-Meisterschaft*

Die Klasse ist international auszuschreiben.

Startberechtigt sind Fahrer mit FMN A-, J-, *DMSB A Klasse 4 eingeschränkt* oder DMSB V-Lizenz, die in den 3 vorangegangenen Jahren nicht unter den ersten 10 der Klassen-Endwertung E1, E2, E3 gewesen sind. Der Gesamtsieger dieser Klasse darf danach nicht mehr in dieser Klasse starten.

Wertungsberechtigt sind nur Fahrer mit DMSB A-, *A Klasse 4 eingeschränkt-* oder J-Lizenz

B-Championat: DMSB-Enduro-Cup (DEC)

Die Kategorie ist mindestens Europa-offen auszuschreiben.

Wertungsberechtigt sind alle wertungsberechtigten Fahrer der Klassen E1 B, E2 B, E3 B und 5

Klassen E1 B, E2 B und E3 B - DMSB-Enduro-Pokal

Die Klassen sind mindestens Europa-offen auszuschreiben.

Startberechtigt sind Fahrer mit FMN B-, DMSB C-Lizenz oder Race Card.

Wertungsberechtigt sind nur Fahrer mit DMSB B-Lizenz

Klasse 5 - *dmsj-Enduro-Jugend-Cup*

Die Klasse ist mindestens Europa-offen auszuschreiben.

Startberechtigt sind Fahrer mit FMN B-, DMSB C-, J-Lizenz oder Race Card.

Wertungsberechtigt sind nur Fahrer mit DMSB B- oder J-Lizenz.

Klassen 7 und 8 - DMSB-Enduro-Senioren-Cup und Super-Senioren-Cup

Die Klassen sind mindestens Europa-offen auszuschreiben.

Startberechtigt sind Fahrer mit FMN A-, B-, DMSB C-Lizenz oder Race Card.

Wertungsberechtigt sind nur Fahrer mit DMSB A oder B-Lizenz

Klasse 9 - DMSB-Enduro-Damen-Cup

Die Klasse ist mindestens Europa-offen auszuschreiben.

Startberechtigt sind Fahrerinnen mit FMN A-, B-, DMSB C-, J-Lizenz oder Race Card.

Wertungsberechtigt sind nur Fahrerinnen mit DMSB A-, J- oder B-Lizenz

Klasse 10- DMSB- Enduro-Pokal Klassik

Die Klassen sind mindestens national auszuschreiben.

Startberechtigt sind Fahrer mit FMN A-, B-, DMSB C-Lizenz oder Race Card.

Wertungsberechtigt sind nur Fahrer mit DMSB A oder B-Lizenz

Zugelassen in dieser Klasse sind nur luftgekühlte, Straßenzugelassene Geländemotorräder mit oder ohne Seitenwagen bis Baujahr 1983.

Sie müssen mit 2 Stoßdämpfern hinten, Luftkühlung, Trommelbremsen hinten und vorne, und einer funktionierenden Beleuchtung ausgestattet sein.

Der Strom für die Beleuchtung der Klassik Motorräder im DMSB-Bereich muss durch einen dem damaligen Auslieferungszustand des Motorrades entsprechende Lichtmaschine erzeugt werden. Eine Batterie entspricht nicht dem Sinn einer Erzeugung von Beleuchtungsenergie.

Für Klassik Motorräder im DMSB-Bereich sind auch Reifen zugelassen, die keine „DOT“ oder „E“ Kennzeichnung besitzen, diese müssen aber in den Fahrzeugpapieren eingetragen sein.

Ebenfalls zugelassen sind: Yamaha Motorräder dieser Baujahre mit Dreieckschwinge, Kramer Motorräder ohne Umlenkung, Husqvarna Motorräder der Baujahre 1984 und 1985. Nicht erlaubt sind Zurückgebaute Mono-Shock Motorräder neuerer Baujahre. Max. Geräuschlimit: 96 dB(A). In der Klassik-Klasse ist eine Teilnahme mit einem roten Oldtimer Kennzeichen beginnend mit „07“ zulässig, wenn ein gültiger Oldtimer Pass einer ausstellungsberechtigten Organisation, in dem die Verkehrssicherheit bestätigt wird, oder ein schriftlicher HU Nachweis nach § 29 welcher nicht älter als 24 Monate sein darf, bei der Abnahme vorgelegt werden kann.

Deutsche Enduro-Mannschaftsmeisterschaft

Teilnahmeberechtigt sind Mannschaften von Clubs, die im Besitz einer DMSB Club-Bewerber-/Sponsor-Lizenz sind. Eine Mannschaft besteht bei jeder Veranstaltung aus drei in Wertung an der Deutschen Enduro Meisterschaft (E1 bis E3 [und 4](#)). Der Austausch von Fahrern im Laufe der Saison ist eingeschränkt möglich. In die Endwertung einbezogen werden nur die Mannschaftsergebnisse, die im Laufe der Saison von max. 5 Fahrern erzielt wurden. Werden mehr als 5 Fahrer eingesetzt, so bleiben diese erzielten Ergebnisse in der Prädikatswertung unberücksichtigt. Nachfolgend platzierte Mannschaften rücken auf.

DMSB-Enduro-Mannschaftspokal

Es gelten die Festlegungen wie bei der Deutschen Enduro Mannschaftsmeisterschaft, jedoch besteht eine Mannschaft aus drei in Wertung am DMSB Enduro-Pokal (E1B bis E3B) oder am [dmsj](#)-Enduro-Jugend-Cup teilnehmenden Fahrern.

4. Dauerstartnummern

Dauerstartnummern werden für alle wertungsberechtigten Fahrer (siehe Pkt.3) im Grundsatz nach der Vorjahresplatzierung vergeben. Nicht-wertungsberechtigte Fahrer (C-Lizenzen und Race Cards) erhalten ihre Startnummern bei ihrer ersten Nennung vom Veranstalter. Ihnen wird versucht die Verwendung dieser Startnummer das ganze Jahr über weiter zu ermöglichen, dies kann jedoch nicht garantiert werden.

Jeder wertungsberechtigte Fahrer kann eine Wunsch-Dauerstartnummer beantragen. Ein Anspruch auf Erteilung einer bestimmten Dauerstartnummer besteht nicht. Die Zuteilung erfolgt erst nach Ausstellung einer gültigen sowie wertungsberechtigten Lizenz. Die Dauerstartnummern der ersten 10 Fahrer jeder Klasse, richten sich vorrangig nach dem Endklassement der Meisterschaften des Vorjahres. Wechseln ein oder mehrere Fahrer der 10 Erstplatzierten die Klasse, so erhält/erhalten diese in ihren neuen Klassen, die sich nach den 10 Erstplatzierten anschließenden Startnummern. Bei einem Wechsel mehrerer Fahrer in die gleiche Klasse entscheidet ihre Endplatzierung in der Int. Deutschen Enduro Meisterschaft des Vorjahres über die Reihenfolge. Bei einem Klassenwechsel von mehreren Fahrern innerhalb des gleichen Teams, ist es auf Antrag möglich untereinander freiwerdende Nummern zu belegen.

Die vergebenen Dauerstartnummern sind bei allen Veranstaltungen vom Veranstalter zu berücksichtigen. Geht ein Fahrer mit Dauerstartnummer bei einer Veranstaltung nicht an den Start, so bleibt diese Nummer frei. Vergebene Dauerstartnummer, welche bei den ersten zwei Veranstaltungen, durch den zugeteilten Fahrer, nicht verwendet wurden, können (wenn nötig) wieder freigegeben werden.

5. Startreihenfolge

Die Startreihenfolge ist grundsätzlich wie folgt: Int. Deutsche Enduro Meisterschaft (DEM), DMSB Enduro Cup (DEC), Senioren, Super-Senioren, Damen, Klassik, Andere. Bei Veranstaltungen bei denen einzelne Klassen nicht die volle Distanz fahren, kann die Reihenfolge dahingehend abgeändert werden, dass diese Klassen am Ende des Starterfeldes platziert werden. [Die Startreihenfolge anschließender Klassen nach der DEM und dem DEC kann nach Erfordernis auf Antrag des Fahrleiters durch die Sportkommissare mittels Bulletin geändert werden.](#)

Zwischen allen Kategorien bzw. Klassen wird eine Startpause von mindestens 1 Minute empfohlen.

Der Start innerhalb einer Kategorie (DEM und DEC) oder einer Klasse erfolgt nach dem aktuellen Meisterschafts-/Cup-/Pokalstand nach der vorangegangenen Veranstaltung bzw. bei einer 2-Tagesfahrt nach dem vorherigen Fahrtag. Bei der ersten Veranstaltung eines Jahres richtet sich diese Startreihenfolge nach der Endwertung des Vorjahres.

Die Klassen Senioren, Super-Senioren, Damen und Klassik können von der Vorjahres-Regelung bei der ersten Veranstaltung befreit werden.

6. Strecken-Vorschriften

Die Gesamtdistanz einer Veranstaltung sollte pro Fahrtag – ausgenommen in den Senioren-Klassen – mind. 150 km betragen. Die Klassen **Damen**, Senioren und Super-Senioren fahren grundsätzlich eine Runde weniger als die für die übrigen Klassen offiziell ausgeschriebene Distanz. In begründeten Ausnahmefällen kann von o.g. Regelung abgewichen werden.

Der Einsatz einer Transponder-Zeitnahme an den Zeitkontrollen ist bei allen Prädikatsveranstaltungen Pflicht. An der „Gelben Fahne“ sind zur Listenführung Funkuhren vorgeschrieben, deren Zeit mit der Transponder-Zeitnahme synchron laufen muss.

Die für die Zeitnahme bei den Sonderprüfungen bestehenden Auflagen sind ebenfalls zu beachten. Der Streckenanteil (Off-Road) soll mindestens 60% der Gesamtstreckenlänge betragen. Die maximale Verspätung gegenüber der Sollankunftszeit an einer ZK beträgt für die Int. Dt. Enduro Meisterschaft 15 Minuten, für alle übrigen Prädikatsklassen 30 Minuten.

7. Organisatorische Auflagen

Das Fahrerlager ist auf einem ausreichend großen, nach Möglichkeit bei jeder Witterung zu befahrenden Platz anzulegen.

Für die vorab angemeldeten Teams der Motorradimporteure, ist im Fahrerlager ein gesonderter Platz in ausreichender Größe, bereitzustellen der von anderen Teilnehmern freizuhalten ist.

Vertraglichen Werbepartnern des DMSB oder des Promotors sind dem Veranstalter mitzuteilen, diesen ist kostenlos eine Präsentationsmöglichkeit im Veranstaltungsgelände einzuräumen

8. Sonderprüfung(en)

Bei einem Prädikatlauf sind pro Fahrtag mindestens 2 verschiedene Sonderprüfungsstrecken von jeweils mindestens 3 km Länge einzurichten. Davon sollte eine in Form einer Cross-Prüfung sein. Die andere(n) Sonderprüfungsstrecke(n) kann/ können wahlweise ebenfalls in Form einer Cross- Prüfung, als Enduroprüfung oder Extremtest-Prüfung angelegt werden.

Es gelten nachfolgende Mindestanforderungen je Fahrtag:

Int. Dt. Enduro-Meisterschaft: (DEM)
mind. 6 gezeitete Sonderprüfungen

DMSB-Enduro-Cup: (DEC)
mind. 4 gezeitete Sonderprüfungen

alle übrigen Klassen:
mind. 3 gezeitete Sonderprüfungen

Auf die Einrichtung einer zweiten Sonderprüfungsstrecke kann in Ausnahmefällen verzichtet werden, wenn eine Sonderprüfung für:

- die Int. Dt. Enduro-Meisterschaft (DEM) mindestens 4 Mal gezeitet wird und sich am Ende des Fahrtages eine Gesamt-Sonderprüfungsstrecke von mindestens 24 km (4 x mind. 6km) ergibt.
- eine Sonderprüfung für den DMSB-Enduro-Cup (DEC) mindestens 3 Mal gezeitet wird und sich am Ende des Fahrtages eine Gesamt-Sonderprüfungsstrecke von mindestens 18 km (3 x mind. 6km) ergibt.
- eine Sonderprüfung für alle übrigen Klassen mindestens 2 Mal gezeitet wird und sich am Ende des Fahrtages eine Gesamt-Sonderprüfungsstrecke von mindestens 12 km (2 x mind. 6km) ergibt.

Die Zeit ist jeweils mit einer Genauigkeit von 1/100 Sek. zu nehmen, wofür Transponder-Zeitmessgeräte und Zeitmessgeräte ausgelöst durch Lichtschranken, zu verwenden sind.

Bei allen Prädikatsveranstaltungen müssen die in den Sonderprüfungen gefahrenen Zeiten unmittelbar nach der Zieldurchfahrt der einzelnen Fahrer über ein mit der Zeitnahme gekoppeltes Display den Betreuern und Zuschauern angezeigt werden.

Sollte ein Fahrer durch eine „Erste Hilfe“ Leistung in einer Sonderprüfung benachteiligt (für eine gewisse Zeit gestoppt) sein, haben die Sportkommissare nach Prüfung, die Möglichkeit dem Fahrer eine „gerechte“ Zeit zuzuordnen.

Für die Veranstalter ist es möglich am Tage der technischen Abnahme einen gezeiteten Prolog für die Int. Dt. Enduro Meisterschaft (DEM) durchzuführen. Dieser Prolog sollte frühestens 1 Stunde nach

Beendigung der technischen Abnahme, bevorzugt zwischen 18:00 und 21:00 Uhr, durchgeführt werden. Die Sonderprüfungsdauer sollte zwischen einem Minimum von 2 Minuten bis zu einem Maximum von 5 Minuten liegen.

Wird der Prolog auf einem Parallelkurs durchgeführt, sollte die Fahrzeit 3 Minuten nicht übersteigen. Sollte ein Prolog in der Dunkelheit abgehalten werden, muss der Veranstalter für eine ausreichende Beleuchtung sorgen. Dieser Prolog kann aus einer Sonderprüfung, einem Endurotest oder einem Extremtest bestehen. Empfohlen wird die Anlegung eines Parallelkurses.

Der Prolog wird als die erste Prüfung des ersten Tages gewertet, wenn dieser wie eine Sonderprüfung angelegt ist, ohne oder nur mit sehr wenigen künstlichen Hindernissen.

Sollte der Prolog überwiegend aus künstlichen Hindernissen erstellt sein, erfolgt die Wertung analog der Wertung in der Enduro Weltmeisterschaft (Art. 62.61). Über die Art der Wertung entscheiden die Sportkommissare vor Beginn des Prologs. Diese Entscheidung muss mittels Bulletins bis zum Ende der Dokumentenabnahme bekannt gegeben werden.

Die Bestrafungen aller weiteren Vorfälle, falls gegeben, richten sich nach den Vorgaben des Reglements der Enduro-Weltmeisterschaft, welches im Bedarfsfalle herangezogen wird (Art. 62.61).

Die Startreihenfolge zum Prolog richtet sich grundsätzlich nach dem Meisterschaftsstand der Int. Deutschen Enduro Meisterschaft (DEM) nach der vorangegangenen Veranstaltung. Je nach Art des Prologes (Parallelkurs oder Einzelstart) können abweichende Startreihenfolgen sinnvoll sein. Eine geänderte Startreihenfolge ist mit dem eingeteilten Pflichtkommissar abzustimmen und mittels Bulletins bis zum Ende der Dokumentenabnahme bekannt zu geben.

Der genaue Ablauf des Prologes muss in einem Bulletin umfassend erläutert werden. Das Bulletin für den Prolog ist dem eingeteilten Pflichtkommissar mindestens 7 Tage vor der Veranstaltung zur Prüfung und Genehmigung vorzulegen.

Vor erneuter Einfahrt ins Parc Fermé ist eine Zeitkontrolle mit einer Arbeitszeit von 15 Minuten einzurichten oder die Fahrzeit so zu bemessen, dass eine 15-minütige Arbeitszeit gewährleistet ist.

9. Wertung

Bei jeder Prädikatveranstaltung erhalten die in Wertung teilnehmenden Fahrer aller Klassen bzw. Mannschaften pro Fahrtag folgende Wertungspunkte:

1. Platz 25 Punkte	11. Platz 10 Punkte
2. Platz 22 Punkte	12. Platz 9 Punkte
3. Platz 20 Punkte	13. Platz 8 Punkte
4. Platz 18 Punkte	14. Platz 7 Punkte
5. Platz 16 Punkte	15. Platz 6 Punkte
6. Platz 15 Punkte	16. Platz 5 Punkte
7. Platz 14 Punkte	17. Platz 4 Punkte
8. Platz 13 Punkte	18. Platz 3 Punkte
9. Platz 12 Punkte	19. Platz 2 Punkte
10. Platz 11 Punkte	20. Platz 1 Punkt

Sollte sich ein Lauf zur Int. Deutschen Enduro Meisterschaft (DEM) mit einem Enduro Welt- oder Europa-Meisterschaftslauf überschneiden, wird für alle DEM-Klassen in denen Fahrer starten, die an diesem Enduro-WM- oder Enduro-EM-Läufen teilnehmen, im Jahresendergebnis ein Streichergebnis festgelegt. Eine Überschneidung mit einem Super-Enduro WM- oder Hardenduro WM-Lauf bleibt davon unberührt.

Diese Regelung wird nur angewandt, wenn der betreffende Fahrer bis dato im Meisterschaftsstand der Int. Deutschen Enduro- Meisterschaft (DEM) unter den ersten 15 Platzierten liegt.

Als Streichergebnis wird immer das schlechteste Ergebnis eines Fahrers mit den niedrigsten Meisterschaftspunkten aller DEM- Läufe angenommen. Ein Streichergebnis in der Int. Deutschen Enduro Meisterschaft (DEM) gibt es nicht. Sollte es zu einer der oben genannten Überschneidungen kommen, findet bei dem betroffenen Lauf keine Wertung für die Int. Deutschen Enduro Meisterschaft (DEM) statt.

A-Championat - Int. Deutsche Enduro Meisterschaft (DEM)

Bei jeder Prädikatveranstaltung erhalten alle Fahrer der Int. Deutschen-Enduro Meisterschaft (DEM) pro Fahrtag Wertungspunkte. Der Erstplatzierte erhält Punkte in selber Höhe wie die Gesamtanzahl gestarteter Fahrer in der DEM-Wertung. Jeder weitere Platzierte erhält jeweils einen Punkt weniger.

B-Championat - DMSB-Enduro-Cup (DEC)

Bei jeder Prädikatveranstaltung erhalten alle wertungsberechtigten Fahrer (siehe Pkt. 3) des DMSB Enduro Cup (DEC) pro Fahrtag Wertungspunkte. Der Erstplatzierte erhält Punkte in selber Höhe wie die Gesamtanzahl wertungsberechtigter Fahrer in der DEC-Wertung. Jeder weitere Platzierte erhält jeweils einen Punkt weniger.

Zusätzlich erhalten die zwanzig Erstplatzierten der DEM- und DEC-Wertung zu den starterabhängigen Wertungspunkten noch feste Meisterschaftspunkte nach obiger Tabelle.

Die Vergabe der Punkte erfolgt in umgekehrter Richtung der Anzahl der Starter.

z.B. 62 Starter = Sieger 62 Punkte +25 Pkt= 87 Punkte, 2. = 61 Pkt + 22 Pkt = 83 Punkte. bis Platz 62 = 1 Punkt

Alle Fahrer, die bei einer 2- Tages Veranstaltung den 1. Fahrtag nicht in Wertung beenden, können trotzdem auch am 2. Fahrtag in Wertung teilnehmen, wenn sie ihr Motorrad am Ende des 1. Fahrtages innerhalb von 90 Minuten nach ihrer Original-Soll-Ankunftszeit unter Beachtung der Bestimmungen gemäß den Punkten 5 des Wettbewerbsreglements für Enduro erneut ordnungsgemäß der Techn. Abnahme vorgeführt und nachfolgend im Parc-Fermé abgestellt haben.

Bei Veranstaltungen, die als 2x 1 Tagesveranstaltung ausgeschrieben sind gilt der Punkt 5.2 des Wettbewerbsreglements.

In der Deutschen Enduro-Meisterschaft wird bei Kürzung der Distanz oder Abbruch der Veranstaltung die volle Prädikatpunktzahl nur dann vergeben, wenn an dem betreffenden Fahrtag mindestens 4 Sonderprüfungen von je mindestens 3 km Länge gezeitet wurden oder aber mindestens 2 gezeitete Sonderprüfungen über eine Gesamt- Sonderprüfungsdistanz von mindestens 12 km absolviert wurden. Nur 50 % der Prädikatpunkte werden dann vergeben, wenn an dem betreffenden Fahrtag mindestens 2 gezeitete Sonderprüfungen von je mindestens 3 km Länge oder aber mindestens 1 gezeitete Sonderprüfung über eine Gesamt-Sonderprüfungsdistanz von mindestens 6 km durchgeführt wurden. Bei einer weitergehenden Kürzung entfällt die Wertung dieses Fahrtages. In den anderen Prädikatklassen wird bei Kürzung der Distanz oder Abbruch der Veranstaltung die volle Prädikatpunktzahl nur dann vergeben, wenn an dem betreffenden Fahrtag mindestens 2 Sonderprüfungen von mindestens 3 km Länge durchgeführt wurden.

Bei Reduzierung auf nur 1 Sonderprüfung von mindestens 3 km Länge werden nur 50 % der Prädikatpunkte vergeben. Bei einer weitergehenden Kürzung entfällt die Wertung dieses Fahrtages.

Nicht für die Prädikatwertung zugelassene Fahrer (s. Pkt. 3) bleiben bei der Erstellung des Einzel-Wertungsergebnisses unberücksichtigt. Nachfolgende Fahrer rücken in der Punktwertung auf.

Die Wertung der Mannschaften erfolgt – ausgenommen die ex-aequo-Wertung – unter Beachtung von Pkt. 3 dieser Prädikatsbestimmungen und gemäß Punkt 3.3 des Wettbewerbsreglements.

Für die Wertung aller Meisterschafts-, Cup- und Pokal-Wertungen erhalten alle berechtigten Fahrer gem. Ziff. 3 die klassenbezogenen Wertungspunkte der jeweiligen Solo-Klasse, die sie unter Außerachtlassung derjenigen Fahrer erreicht hätten, die dort nicht gewertet werden.

9.1 Siegerehrung

Die Ehrungen der Sieger und Platzierten der Klassen zur Deutschen Enduro-Meisterschaft, *der dmsj-Deutsche-Enduro-Junioren-Meisterschaft*, der Deutschen Enduro-Mannschaftsmeisterschaft und zur Int. Deutschen Enduro-Meisterschaft (DEM) sind zusammen und *kurzfristig* nach Eintreffen des letzten Fahrers der DEM-Klassen im Start- oder Zielbereich vorzunehmen.

Die Teilnahme an der Siegerehrung ist Pflicht. Das Fehlen ohne besonderen Grund *kann* mit einer Strafe von 100.-€ belegt *werden*.

Die Ehrungen der Sieger und Platzierten der übrigen Klassen sind zusammen im Start- oder Zielbereich vorzunehmen.

Für die Siegerehrung ist bei Start- oder Ziel, ein dem Anlass entsprechender Bereich, vorzubereiten.

Soweit vor Ort möglich, sind die Siegerehrungen der Prädikatklassen grundsätzlich im Start/Zielwagen des Promotors durchzuführen.

9.2 Titelvergabe

Der Fahrer, der in der Addition der Meisterschafts- bzw. Cup- oder Pokal- Punkte die höchste Gesamtpunktzahl erreicht hat, erringt den Titel:
im A-Championat:

„Internationaler Deutscher Enduro-Meister 2023“

Klasse E1

„Deutscher Enduro-Meister Klasse E1“

Klasse E2

„Deutscher Enduro-Meister Klasse E2“

Klasse E3

„Deutscher Enduro-Meister Klasse E3“

Klasse 4

„dmsj-Deutscher Enduro-Junioren-Meister 2023“

bzw. im B-Championat:

„Sieger DMSB-Enduro-Cup 2023“

Klasse E1 B

„Sieger DMSB-Enduro-Pokal Klasse E1 B 2023“

Klasse E2 B

„Sieger DMSB-Enduro-Pokal Klasse E2 B 2023“

Klasse E3 B

„Sieger DMSB-Enduro-Pokal Klasse E3 B 2023“

Klasse 5

„Sieger dmsj-Enduro-Jugend-Cup 2023“

Klasse 6

„Sieger DMSB-Enduro-Senioren-Cup 2023“

Klasse 7

„Sieger DMSB-Enduro-Super-Senioren-Cup 2023“

Klasse 8

„Sieger DMSB-Enduro-Pokal Klassik 2023“

Klasse 9

„Siegerin DMSB-Enduro-Damen-Cup 2023“

Die weiteren Platzierungen ergeben sich ebenfalls aus der Höhe der insgesamt erreichten Punkte.
Die Club-Mannschaft mit der höchsten Gesamtpunktzahl in der Deutschen Enduro-Mannschaftsmeisterschaft erringt den Titel

„Deutscher Enduro-Mannschaftsmeister 2023“.

bzw. im Mannschaftspokal:

„Sieger DMSB-Enduro-Mannschaftspokal 2023“.

Im Übrigen gelten auch für die beiden Mannschaftsprädikat-Wettbewerbe die für die Deutsche Enduro-Meisterschaft getroffenen Regelungen.

Deutsche Speedway-Meisterschaft 2023

Stand: 05.12.2022 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

1. Die Deutsche Speedway-Meisterschaft (Level 1) wird in Vorläufen und einer Finalveranstaltung durchgeführt. Folgende eingeschriebene Fahrer sind teilnahmeberechtigt
 - a) die 12 punktbesten Fahrer mit DMSB Lizenz aus allen gefahrenen Läufen der Deutschen Speedway-Mannschaftsmeisterschaft. Grundlage ist der jeweils erzielte Punktedurchschnitt (Summe erzielter Laufpunkte inkl. Bonuspunkte / Anzahl gestarteter Läufe), wobei der betreffende Fahrer mindestens 3 Läufe („Heats“) gefahren sein muss. Stichtag für die Berechnung des Punktedurchschnitts ist 18 Tage vor der Finalveranstaltung. Bei Verzicht, bzw. Nicht-Teilnahme eines Fahrers rücken die Nachfolgenden auf. Bei Punktgleichheit entscheidet der DMSB.
 - b) DMSB-Wildcard: 3 Fahrer, nominiert vom DMSB *bzw. Promoter*
 - c) Veranstalter-Wildcard: 1 Fahrer, nominiert vom Veranstalter bis spätestens 3 Wochen vor der Finalveranstaltung.
 - d) Reserve: 2 Fahrer, nominiert vom Veranstalter bis spätestens 3 Wochen vor der Finalveranstaltung. Die Fahrer gemäß c) und d) müssen vom DMSB *bzw. Promoter* bestätigt werden.
2. Teilnahmeberechtigt sind Fahrer ab 15 Jahren mit DMSB A- oder DMSB B-Lizenz, wobei Fahrer mit DMSB A-Lizenz Vorrang haben.
Fahrer müssen beim DMSB *bzw. Promoter* ihre Einschreibung auf dem vorgesehenen Formular bis 6 Wochen vor der Veranstaltung einreichen. Der Austragungsmodus, das Laufschemata und die Preisgeldaufteilung werden spätestens 2 Wochen vor der Veranstaltung durch den DMSB *bzw. Promoter* festgelegt.
Zugelassen sind Bahn-Motorräder mit einem Hubraum von 350 ccm bis max. 500 ccm. Sollte der Veranstalter Fahrerwesten bereitstellen, sind diese zu tragen.
3. Allen an der jeweiligen Veranstaltung beteiligten Fahrern ist die Möglichkeit eines Trainings von mind. 2 x 2 Minuten einzuräumen. Die Form der Abwicklung ist dem Veranstalter freigestellt. Das Training kann am Vortag der Rennen oder am Veranstaltungstag durchgeführt werden. Die Teilnahme- Verpflichtung am Training ist auf B-Lizenzfahrer beschränkt.
Die technische Abnahme muss spätestens 60 min. vor Rennbeginn abgeschlossen sein.
4. Die Durchführung zusätzlicher Läufe ist nur vor Lauf 1 bzw. nach Lauf 4, 8, 12, 16 und 20 gestattet, wenn hierdurch die ordnungsgemäße Durchführung der Wertungsläufe nicht gefährdet wird.
5. Muss eine Veranstaltung vorzeitig abgebrochen werden, so erfolgt eine Wertung unter Berücksichtigung des Zeitpunktes des Abbruchs gemäß dem Zwischenstand nach Lauf 12 bzw. 16. Bei Abbruch vor Lauf 12 entfällt eine Wertung.
6. Das platzierungsabhängige Preisgeld beträgt insgesamt 5.450,-€.
7. Es gilt für die einzelnen Läufe folgende Punktwertung:

1.	2.	3.	4. Platz
3	2	1	0 Punkte

Der Fahrer mit der höchsten Gesamtpunktzahl erhält den Titel

„Deutscher Speedway-Meister 2023“

Bei Punktgleichheit auf den Plätzen 1 – 3 entscheidet ein Stechen der jeweiligen Fahrer.

Ab Platz 4 entscheidet:

1. Majorität der Plätze (zunächst 1. Plätze pro Heat, dann 2. Plätze u. s. f.)
2. direkter Vergleich
3. das Los

DMSB-Speedway-U21-Meisterschaft 2023

Stand: 05.12.2022 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

1. Die DMSB Speedway-U21-Meisterschaft (Level 2) wird in Vorlauf-Veranstaltungen im Rahmen regionaler Läufe (NBM/SBM) sowie einer Finalveranstaltung durchgeführt. Maßgebend für die Zuordnung der Fahrer und Veranstalter zu einer der regionalen Meisterschaften ist der auf dem Lizenzantrag des Fahrers vermerkte Wohnsitz bzw. die Mitgliedschaft des Veranstalters zur jeweiligen Regionalgruppe.
In Zweifelsfällen bzw. auf Antrag behält sich der DMSB *bzw. Promoter* eine abschließende Entscheidung über die Zugehörigkeit eines Fahrers vor. Jeder Fahrer wird nur in der Regionalmeisterschaft seiner Region gewertet.
2. Teilnahmeberechtigt sind Fahrer von 15 (Stichtagregelung) bis 21 (Jahrgangsregelung) Jahre mit DMSB A- oder DMSB B-Lizenz. Fahrer müssen beim DMSB *bzw. Promoter* ihre Einschreibung auf dem vorgesehenen Formular bis 6 Wochen vor der Veranstaltung einreichen. Zugelassen sind Bahn-Motorräder mit einem Hubraum von 350 ccm bis max. 500 ccm. Sollte der Veranstalter Fahrerwesten bereitstellen, sind diese zu tragen.
3. Die ersten 4 Fahrer des Vorjahres-Ergebnisses sind für die Finalveranstaltung gesetzt, sofern sie eingeschrieben sind und den Alterskriterien entsprechen. Vier weitere Fahrer können vom DMSB *bzw. Promoter* als Wild-Card Fahrer direkt nominiert werden. Der Endlauf-Veranstalter kann dem DMSB *bzw. Promoter* einen Wild-Card Fahrer vorschlagen, welcher der Zustimmung des DMSB *bzw. Promoters* bedarf.
Die weiteren Teilnehmer an der Finalveranstaltung werden im Wesentlichen aufbauend auf den Ergebnissen der Läufe zum Norddeutschen Bahn-Meisterschaft bzw. Süddeutschen Bahn-Meisterschaft ermittelt.
Der für die Endlauf-Qualifikation entscheidende Gesamtpunktstand ergibt sich aus der Addition der bis zum jeweiligen Stichtag erzielten 6 besten Vorlaufergebnisse im Rahmen des NBM bzw. SBM. Für die Wertung der Ergebnisse aus den regionalen Meisterschafts-Wettbewerben gilt als Stichtag 18 Tage vor der Endlaufveranstaltung. Die punktbesten Fahrer aus beiden Regionen sowie 2 Reservefahrer aus der jeweiligen Region des Veranstaltungsortes qualifizieren sich anteilmäßig für den Endlauf.
Der Einsatz der Reservefahrer bzw. deren Wertung beim Endlauf regelt sich nach den Wettbewerbsbestimmungen der FIM für Bahnsport.
4. Der Austragungsmodus, das Laufschemata und die Preisgeldaufteilung werden spätestens 2 Wochen vor der Veranstaltung durch den DMSB *bzw. Promoter* festgelegt. Allen an der jeweiligen Veranstaltung beteiligten Fahrern ist die Möglichkeit eines Trainings von mind. 2 x 2 Minuten einzuräumen. Die Form der Abwicklung ist dem Veranstalter freigestellt. Die Teilnahme-Verpflichtung am Training ist auf B-Lizenzfahrer beschränkt. Die Durchführung zusätzlicher Läufe ist nur vor Lauf 1 bzw. nach Lauf 4, 8, 12, 16 und 20 gestattet, wenn hierdurch die ordnungsgemäße Durchführung der Wertungsläufe nicht gefährdet wird. Muss eine Veranstaltung vorzeitig abgebrochen werden, so erfolgt eine Wertung unter Berücksichtigung des Zeitpunktes des Abbruchs gemäß dem Zwischenstand nach Lauf 12 bzw. 16. Bei Abbruch vor Lauf 12 entfällt eine Wertung.
5. Das platzierungsabhängige Preisgeld beträgt insgesamt 1.500,-€.
6. Es gilt für die einzelnen Läufe folgende Punktwertung:

1.	2.	3.	4. Platz
3	2	1	0 Punkte

Der Fahrer mit der höchsten Gesamtpunktzahl in der Finalveranstaltung erhält den Titel:

„DMSB-Speedway-U21-Meister 2023“

Bei Punktgleichheit auf den Plätzen 1 – 3 entscheidet ein Stechen der jeweiligen Fahrer.

Ab Platz 4 entscheidet:

1. Majorität der Plätze
(zunächst 1. Plätze pro Heat, dann 2. Plätze u. s. f.)
2. direkter Vergleich
3. das Los

Deutsche Speedway Mannschaftsmeisterschaft 2023 (Bundesliga)

Stand: 05.12.2022 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

1. Die Deutsche Speedway Mannschaftsmeisterschaft ist europa-offen ausgeschrieben und wird als „Deutsche Speedway Bundesliga“ ausgetragen. An der Deutschen Speedway Mannschaftsmeisterschaft können alle Vereine teilnehmen, die im Besitz einer DMSB-Bewerber-Lizenz sind. Bis zum 15.01. des Jahres muss eine schriftliche Teilnahmeerklärung unter Angabe der bereits eingereichten Terminanmeldungen beim *DMSB bzw. Promoter* vorliegen. Pro Verein und Bewerber ist nur eine Mannschaft teilnahmeberechtigt. Auf Antrag und Beschluss des DMSB *bzw. Promoters* können Vereine/Bewerber anderer europäischer FMN ein Sonderteilnahmerecht erhalten, wobei alle Prädikatsbestimmungen zur Deutschen Speedway Mannschaftsmeisterschaft sinngemäß anzuwenden sind. Bewerber, die an Wettbewerben (Prädikatsserien) anderer FMN teilnehmen, sind auf Antrag berechtigt, an der Meisterschaft teilzunehmen. Bei einer Teilnahme dieses Bewerbers, ist durch diesem die Teilnahme an der Deutschen Speedway Bundesliga Vorrang einzuräumen.
2. Verzichtet ein Bewerber nach Abgabe seiner Teilnahme-Erklärung auf eine Teilnahme, so werden vom *DMSB bzw. Promoter* alle notwendigen Maßnahmen ergriffen, um den Ablauf der Ligarunde sicher zu stellen. Ist dies nicht möglich oder zumutbar oder erscheint dies als nicht sinnvoll, so ist die Ligarunde abzusagen. Der verzichtende Bewerber wird mit einer Gebühr von € 2.000,- belegt. Als Verzicht gilt auch Nichtantreten bei einer Veranstaltung. Der verzichtende Bewerber kann in der nachfolgenden Saison von der Teilnahme an der Deutschen Speedway Mannschaftsmeisterschaft ausgeschlossen werden.
3. Teilnahmeberechtigt sind Fahrer ab 15 Jahre mit einer DMSB A- oder DMSB B-Lizenz (Vereine/ Bewerber ggf. anderer FMN mit deren FMN A-/B- oder FIM-Inter-Lizenz). Im Rahmen der Deutschen Speedway Mannschaftsmeisterschaft ist die Trainingspflicht für alle Fahrer aufgehoben.
Die Teilnahme von Fahrern, die permanent für den Speedway Grand Prix 2023 nominiert sind, ist nicht zulässig (ausgenommen Fahrer mit DMSB-Lizenz). Bei Einsatz eines nicht startberechtigten Fahrers werden die von diesem Fahrer errungenen Laufpunkte gestrichen.
4. Jede Mannschaft (Jahresmeldung) besteht aus mindestens 5 und maximal 14 Fahrern. Die namentliche Meldung dieser Mannschaftsfahrer muss dem DMSB *bzw. Promoter* bis zum 28.02. des Jahres auf dem hierfür vorgesehenen Formblatt vorliegen. Nach diesem Termin können weitere Fahrer, unter Beachtung und Gültigkeit der maximalen Anzahl von zu meldenden Fahrern im Jahr, dem DMSB *bzw. Promoter* (ggf. auch dem Schiedsrichter oder Sportkommissar der Veranstaltung) bis zwei Stunden vor dem geplanten Einsatz benannt werden. Die aktuelle Mannschaftsmeldeliste wird am letzten Werktag vor den Veranstaltungen veröffentlicht. Alle gemeldeten Fahrer müssen vorab eine Eingruppierung erhalten (Average). Die Daten werden bis zum 15.01.2023 veröffentlicht. Die Mannschaftsaufstellung für die beiden möglichen Finals darf nur solche Fahrer enthalten, die bis zum Ablauf der Vorrunde beim DMSB *bzw. Promoter* namentlich und formell gemeldet wurden.
5. Die Deutsche Speedway Mannschaftsmeisterschaft hat für jeden DMSB-Lizenzinhaber Vorrang vor anderen Rennen. Wird ein Fahrer für ein Rennen zur Deutschen Speedway-Mannschaftsmeisterschaft vom Mannschaftsleiter genannt, ist an diesem Tag ein Start bei einer anderen Veranstaltung nicht möglich. Vorgenannte Festlegungen gelten nicht für FIM/FIM Europe Prädikate. Ist ein Fahrer vom DMSB *bzw. Promoter* für ein FIM/FIM Europe Prädikat nominiert, dass mit einem Termin zur Deutsche Speedway Mannschaftsmeisterschaft kollidiert, so ergibt sich eine Startverpflichtung für den FIM bzw. FIM Europe Lauf.
6. Die Deutsche Speedway Mannschaftsmeisterschaft wird mit mindestens drei Mannschaften. Bei einer Bewerbermeldung von maximal 4 Teams wird die Meisterschaft im direkten Vergleich Team gegen Team in Vor- und Rückrunde (ohne Finalrunde) ausgetragen. Ab einer Bewerbermeldung von minimal 5 Teams wird diese Meisterschaft mit zwei regionalen Vorrunden (Staffel) und zwei Finalveranstaltungen ausgetragen. Im Verlauf der Vorrunde bei Minimum 5 Teams hat jede Mannschaft zweimal Heimrecht und muss zweimal auswärts antreten.

Für eine Wertung der Meisterschaft (Pkt.12) wird bei einer Teilnahme von maximal 4 Bewerbern wie nachfolgend entschieden:

1. Gesamtanzahl der Matchpunkte
2. das bessere Laufpunktverhältnis (Differenz +/-)
3. Anzahl der Laufpunkte aller Heats
4. der direkte Vergleich der betreffenden Mannschaften
5. Majorität der Plätze aller gefahrenen Heats (zunächst 1. Plätze, dann 2. Plätze usw.)

Über die Berechtigung der Finalteilnahme bei der Nennung von minimal 5 Teams (zwei Staffeln) entscheidet:

1. Gesamtanzahl der Matchpunkte
2. das bessere Laufpunktverhältnis (Differenz +/-)
3. Anzahl der Laufpunkte aller Heats
4. der direkte Vergleich der betreffenden Mannschaften
5. Majorität der Plätze aller gefahrenen Heats (zunächst 1. Plätze, dann 2. Plätze usw.)

Die Deutsche Speedway-Mannschaftsmeisterschaft wird bei einer Teilnahme von Minimum 5 Teams zwischen den Mannschaften auf Platz 1 jeder Staffel nach Abschluss der Vorrunde in einem Hin- und Rückkampf ausgetragen. Das 2. Finale findet beim Punktbesten aus beiden Staffeln statt. Der Rückkampf sollte am 3. Oktober des Jahres ausgetragen werden. Kann eine Veranstaltung zur Meisterschaft (inkl. Finalveranstaltung) nicht am angemeldeten Kalendertag durchgeführt werden, ist ein Nachholtermin unter beiden Mannschaften mit beiderseitiger Zustimmung und Beachtung vorgenannter Termineinschränkungen neu festzulegen.

Fahrer, die Mannschaftsmeldungen bei verschiedenen Bewerbern unterschreiben, werden von der [weiteren] Teilnahme an der Deutsche Speedway Mannschaftsmeisterschaft für die Saison ausgeschlossen. Vorstehende Festlegungen gelten nicht bei Verzicht eines Bewerbers nach Abgabe seiner Teilnahmeerklärung und abgegebenen Mannschaftsmeldung.

7. Die Mannschaftsaufstellungen einschließlich des Mannschaftsleiters müssen, unabhängig von der bereits gegenüber dem DMSB *bzw. Promoter* abgegebenen namentlichen Jahresmeldung, jeweils spätestens 5 Tage vor der Veranstaltung dem DMSB *bzw. Promoter* und der gegnerischen Mannschaft in schriftlicher Form mitgeteilt werden. Eine Umbesetzung der Mannschaftsaufstellung ist bis 2 Stunden vor dem in der Ausschreibung festgelegten Start des 1. Laufs möglich.

Mannschaftsleiter müssen im Besitz einer DMSB-Sportwartlizenz als Rennleiter (mind.) Stufe B sein.

8. Vor Beginn und nach der Veranstaltung ist eine Besprechung durchzuführen, an der mind. folgende Personen teilnehmen: Schiedsrichter/Sportkommissar, Rennleiter, Mannschaftsleiter.
9. Die Rennen der Deutschen Speedway Mannschaftsmeisterschaft werden nach dem unten aufgeführten Laufschemata ausgetragen. Tritt ein Fahrer oder eine Mannschaft zu einem oder mehreren Läufen nicht an, oder wird der Fahrer ausgeschlossen, so bleibt bei diesem Lauf der entsprechende Startplatz frei. Verletzt sich ein Fahrer beim Rennen und der Rennarzt bestätigt, dass eine weitere Teilnahme am Rennen nicht mehr möglich ist, kann der verletzte Fahrer durch einen Reservefahrer ersetzt werden.
Der Reservefahrer auf Position 6 muss der Sportler mit dem niedrigsten Average sein und kann durch Nominierung seines Mannschaftsbetreuers in maximal 6 Läufen eingesetzt werden. Jeder Fahrer der Position 1 bis 6 können in maximal 6 Läufen eingesetzt werden.
10. Die Startnummern-Vergabe ergibt sich wie folgt:
– Heim-Mannschaft H =Start-Nr. 1 – 6, Helmfarben Rot + Blau
– Gast-Mannschaft G =Start-Nr. 11 –16, Helmfarben Weiß + Gelb

Die Mannschaften müssen wie folgt zusammengesetzt sein:
Start-Nr. 1, 11: Fahrer mit dem höchsten Average
Start-Nr. 2, 12:

Start-Nr. 3, 13
 Start-Nr. 4, 14
 Start-Nr. 5, 15
 Start-Nr. 6, 16: Reservefahrer - Fahrer mit dem niedrigsten Average (ohne Pflichteinsatz)

Die Summe der einzelnen Averages der Fahrer 1-5 einer Mannschaft muss mindestens 6,667 und darf maximal 10,000 betragen. Nominiert eine Mannschaft einen sechsten Fahrer, erhöht sich das Maximal-Average auf 10,300.

Die Fahrer dürfen ihre Startplätze mannschaftsintern tauschen, ein Tausch der Helmfarbe ist nicht zulässig. Der Fahrer mit der niedrigeren Startnummer einer Mannschaft trägt immer die Helmfarbe Rot bzw. Weiß. Ein Reservefahrer trägt immer die Helmfarbe des zu ersetzenden Fahrers. Von innen nach außen starten die Fahrer, soweit sie nicht durch einen anderen Fahrer ersetzt werden, mit folgenden Startnummern:

Vorläufe in der Veranstaltung:

Lauf	Bahn 1	Bahn 2	Bahn 3	Bahn 4
	St.-Nr.	St.-Nr.	St.-Nr.	St.-Nr.
1	1 (rot)	11 (weiß)	3 (blau)	13 (gelb)
2	12 (weiß)	2 (rot)	14 (gelb)	4 (blau)
3	13 (weiß)	3 (rot)	15 (gelb)	5 (blau)
4	1 (rot)	11 (weiß)	2 (blau)	12 (gelb)
5	13 (weiß)	3 (rot)	14 (gelb)	4 (blau)
6	2 (rot)	12 (weiß)	5 (blau)	15 (gelb)
7	11 (weiß)	1 (rot)	14 (gelb)	4 (blau)
8	2 (rot)	12 (weiß)	3 (blau)	13 (gelb)
9	4 (rot)	14 (weiß)	5 (blau)	15 (gelb)
10	11 (weiß)	4 (rot)	13 (gelb)	5 (blau)
11	1 (rot)	14 (weiß)	3 (blau)	15 (gelb)
12	11 (weiß)	1 (rot)	12 (gelb)	2 (blau)

Finalläufe in der Veranstaltung:

Die Fahrereinteilung für die Finalläufe ergibt sich aus dem Gesamtpunktergebnis (inklusive des evtl. Fahrers auf Position 6) der verschiedenen Mannschaften nach Abschluss der Vorläufe sowie aus der Nominierung durch den Mannschaftsleiter. Bei Punktgleichheit von Fahrern einer Mannschaft entscheidet der jeweilige Mannschaftsleiter über den Einsatz in den Finalläufen. Kann ein Fahrer aufgrund einer vom Rennarzt bestätigten Verletzung nicht an Lauf 13 oder 14 teilnehmen, rücken die nachfolgend Platzierten auf.

Ein Fahrer kann in den Finalläufen 13 und 14 insgesamt nur einmal zum Einsatz kommen.

Lauf	Bahn 1	Bahn 2	Bahn 3	Bahn 4
13	H (rot)	G (weiß)	H (blau)	G (gelb)
	(Teamplatzierungen 2-6 frei wählbar)			
14	G (weiß)	H (rot)	G (gelb)	H (blau)
	(Teamplatzierungen 1 + Nominierung des Mannschaftsleiters)			

Die Matchpunkte bei den einzelnen Veranstaltungen ergeben sich unter Berücksichtigung der höheren Laufpunktzahl einer Mannschaft wie folgt:

- 1. Platz = 2 Punkte
- Unentschieden = 1 Punkt
- 2. Platz = 0 Punkte

Muss eine Veranstaltung abgebrochen werden, so wird sie nur dann gewertet, wenn mindestens 9 Läufe durchgeführt wurden. Unabhängig von der tatsächlich durchgeführten Anzahl von Läufen ist für die Mannschaftswertung die Laufpunktzahl nach Lauf 9 bzw. 12 maßgebend. Die nicht ausgefahrenen Heats werden mit 3:3 gewertet.

11. Das Tragen von zusätzlichen Teamkleidungsstücken über der Sicherheitsbekleidung (Kombi) ist zulässig. Diese dürfen aber die Funktion der Sicherheitsbekleidung nicht einschränken. Die Startnummern können auch direkt auf der Sicherheitskleidung angebracht sein. Zur besseren Unterscheidung der Teams wird eine einheitliche Teamkleidung empfohlen (Oberteil).

12. Die Mannschaft mit den meisten Matchpunkten nach Abschluss der Wettkampfrunde bei maximal 4 Teams unter Berücksichtigung von Pkt.6 und nur der Finals bei der Teilnahme von Minimum 5 Teams ist

„Deutscher Speedway Mannschaftsmeister 2023“

Bei Laufpunktgleichheit im Finale 1 entscheidet ein Stechen mit je einem Fahrer über den Tagessieg. Dieses Stechen bekommt nur Gültigkeit auf die Meisterschaftswertung bei nicht Durchführung der zweiten Finalveranstaltung. Bei Match- und Laufpunktgleichheit nach Finale 2 entscheidet ein Stechen mit je einem Fahrer. Bei Punktgleichheit mit darauffolgendem Stechen werden die Fahrer vom Mannschaftsbetreuer benannt, die Startplatzauslosung nimmt der Sportkommissar in Anwesenheit der Mannschaftsleiter vor. Bei vorzeitigem Abbruch einer Finalveranstaltung mit der Möglichkeit, eine Wertung zu erstellen, werden die entsprechenden FIM-Bestimmungen herangezogen. Sollte die Austragung eines der beiden Finalläufe im vorgesehenen Zeitrahmen nicht möglich sein, entscheidet das durchgeführte Rennen über die Meisterschaft.

Anlage 1: Laufeinteilung

Team A			1	2	3	4	5	6	7	8	9	P	10	11	12	P	13	14	P	R
1	Fahrer	1	1			1			2					1	2					
2	Fahrer	2		2		3		1		1					4					
3	Fahrer	3	3		2		2			3				3						
4	Fahrer	4		4			4		4		1		2							
5	Fahrer	5			4			3			3		4							
6	Fahrer	6 - Reserve																		
TM	Team	Manager																		
Team B			1	2	3	4	5	6	7	8	9	P	10	11	12	P	13	14	P	R
11	Fahrer	11	2			2			1				1		1					
12	Fahrer	12		1		4		2		2					3					
13	Fahrer	13	4		1		1			4			3							
14	Fahrer	14		3			3		3		2			2						
15	Fahrer	15			3			4			4			4						
16	Fahrer	6 - Reserve																		
TM	Team	Manager																		

Anlage 2: Average-Liste (siehe Homepage des DMSB bzw. Promoters)

DMSB-Ice-Speedway-Meisterschaft 2023

Stand: 05.12.2022 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

1. Die DMSB-Ice-Speedway-Meisterschaft (Level 2) wird in einer Finalveranstaltung, ggf. im Rahmen eines Europa- offenen/Internationalen Rennens durchgeführt. Der Austragungsmodus und das Laufschemata werden spätestens 2 Wochen vor der Veranstaltung durch den DMSB *bzw. Promoter* festgelegt.
2. Teilnahmeberechtigt sind alle Fahrer mit FMN-Lizenz. Wertungsberechtigt sind Fahrer ab 16 Jahren mit DMSB A- oder DMSB B-Lizenz.
Zugelassen sind Bahn-Motorräder mit einem Hubraum von 350 ccm bis max. 500 ccm. Sollte der Veranstalter Fahrerwesten bereitstellen, sind diese zu tragen
3. Allen an der jeweiligen Veranstaltung beteiligten Fahrern ist die Möglichkeit eines Trainings von mind. *1 x 1.5 Minuten + ein Start und eine Runde* einzuräumen. Die Form der Abwicklung (incl. Bandstart) ist dem Veranstalter freigestellt.
Das Training kann am Vortag der Rennen oder am Veranstaltungstag durchgeführt werden. Die Teilnahme-Verpflichtung am Training ist auf B- Lizenzfahrer beschränkt.
4. Die Durchführung zusätzlicher Läufe ist nur vor Lauf 1 bzw. nach Lauf 4, 8, 12, 16 und 20 gestattet, wenn hierdurch die ordnungsgemäße Durchführung der Wertungsläufe nicht gefährdet wird.
5. Es gilt für die einzelnen Läufe folgende Punktwertung:

1.	2.	3.	4. Platz
3	2	1	0 Punkte

Der wertungsberechtigte Fahrer mit der höchsten Gesamtpunktzahl erhält den Titel

„DMSB-Ice-Speedway-Meister 2023“

Bei Punktgleichheit auf den Plätzen 1 – 3 entscheidet ein Stechen der jeweiligen Fahrer.

Ab Platz 4 entscheidet:

1. Majorität der Plätze (zunächst 1. Plätze pro Heat, dann 2. Plätze u. s. f.)
2. direkter Vergleich
3. das Los

DMSB-Speedway-Paar-Cup 2023

Stand: 05.12.2022 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

1. Der DMSB-Speedway-Paar-Cup (SPC, Level 3) wird in einer Finalveranstaltung mit max. 7 Teams und max. 21 Läufen durchgeführt.
Teilnahmeberechtigt sind Vereine und Bewerber, die im Besitz einer DMSB Bewerberlizenz sind. Vereine oder Bewerber, die am SPC teilnehmen möchten, müssen bis 15.03. des aktuellen Jahres ihre Einschreibung auf dem vorgesehenen Formular beim DMSB *bzw. Promoter* einreichen. Nach diesem Termin wird der DMSB in Abhängigkeit vom Einschreibeergebnis die Teamnominierungen, die Startnummern- und Laufeinteilungen bekannt geben.
2. Die namentliche Meldung der Fahrer muss dem DMSB *bzw. Promoter* bis 6 Wochen vor der Veranstaltung *unter Nachweis der gültigen Bewerberlizenz* auf dem hierfür vorgesehenen Online-Formular vorliegen. Die Meldung eines Fahrers für mehrere Bewerber im gleichen Jahr ist nicht zulässig; ein Start ist nur unter dem zuerst benannten Bewerber zulässig. Umbesetzungen von Fahrern, bzw. die Benennung eines Reservefahrers durch den Bewerber ist bis zum Ende der Dokumentenabnahme vor Ort möglich.
Die formgerechte Nennung der Fahrer muss mind. 14 Tage vor der Veranstaltung erfolgen. Zugelassen sind max. 3 Fahrer ab 15 Jahren mit DMSB A oder DMSB-B-Lizenz.
Zugelassen sind Bahn-Motorräder mit einem Hubraum von 350 ccm bis max. 500 ccm.
Sollte der Veranstalter Fahrerwesten bereitstellen, sind diese zu tragen.
3. Allen an der jeweiligen Veranstaltung beteiligten Fahrern ist die Möglichkeit eines Trainings von 2 x 2 Minuten einzuräumen. Die Form der Abwicklung ist dem Veranstalter freigestellt.
4. Das platzierungsabhängige Preisgeld beträgt insgesamt 3.500,-€.
5. Der Austragungsmodus, das Laufschema und die Preisgeldaufteilung werden spätestens 2 Wochen vor der Veranstaltung durch den DMSB festgelegt. Es gilt für die einzelnen Läufe folgende Punktwertung:

1.	2.	3.	4. Platz
4	3	2	0 Punkte

Die bei der Finalveranstaltung errungen Punkte des Bewerbers werden addiert. Der Bewerber mit der höchsten Gesamtpunktzahl erhält den Titel

„Sieger DMSB-Speedway-Paar-Cup 2023“

Bei Punktgleichheit auf den Plätzen 1 – 3 entscheidet ein Stechen zwischen je einen Fahrer der Paare. Die Fahrer werden vom Mannschaftsleiter benannt, die Startplatzauslosung nimmt der Sportkommissar in Anwesenheit der Mannschaftsleiter vor.

Ab Platz 4 entscheidet:

1. Majorität der Plätze aller gefahren Heats
(zunächst 1. Plätze pro Heat, dann 2. Plätze u. s. f.)
2. direkter Vergleich der betreffenden Bewerber
3. das Los

Deutsche Langbahn-Meisterschaft Solo 2023

Stand: 05.12.2022 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

1. Die Deutsche Langbahn-Meisterschaft der Soloklasse (Level 1) wird in Vorlauf-Veranstaltungen im Rahmen regionaler Läufe (NBM/SBM) sowie in einer Endlauf-Veranstaltung durchgeführt. Maßgebend für die Zuordnung der Fahrer und Veranstalter zu einer der regionalen Meisterschaften ist der auf dem Lizenzantrag des Fahrers vermerkte Wohnsitz bzw. die Mitgliedschaft des Veranstalters zur jeweiligen Regionalgruppe.
In Zweifelsfällen bzw. auf Antrag behält sich der DMSB *bzw. Promoter* eine abschließende Entscheidung über die Zugehörigkeit eines Fahrers vor. Jeder Fahrer wird nur in der Regionalmeisterschaft seiner Region gewertet. Die einzelnen Veranstaltungen können sowohl auf Sand- als auch auf Grasbahnen stattfinden.
2. Teilnahmeberechtigt sind alle Fahrer mit FMN-Lizenz. Wertungsberechtigt sind Fahrer ab 15 Jahren mit DMSB A- oder DMSB B-Lizenz, wobei Fahrer mit DMSB A-Lizenz Vorrang haben.
Zugelassen sind Bahn-Motorräder mit einem Hubraum von 350 ccm bis max. 500 ccm. Sollte der Veranstalter Fahrerwesten bereitstellen, sind diese zu tragen.
3. Die Mindestlänge der Bahn beträgt 426 m. Die Distanz der einzelnen Läufe beträgt 4 Runden.
4. Die Teilnehmer am Endlauf werden im Wesentlichen aufbauend auf den Ergebnissen der Regionalmeisterschaften ermittelt.
Der für die Endlauf-Qualifikation entscheidende Gesamtpunktstand ergibt sich aus der Addition der bis zum jeweiligen Stichtag im Rahmen der NBM bzw. SBM erzielten 6 besten Vorlaufergebnisse einschließlich evtl. Bonuspunkte, die an WM und EM-Teilnehmer vergeben werden. Bonuspunkte erhalten Fahrer bzw. Reservefahrer für die WM- oder EM-Einsätze, die entweder zum Termin eines NBM- bzw. SBM- Laufes oder einen Tag vor bzw. nach einem für sie maßgebenden regionalen Meisterschaftslauf stattfinden, und an dem sie aus diesem Grund nicht teilnehmen konnten. Für jeden dieser WM-, bzw. EM-Einsätze werden 2 Bonuspunkte an die betreffenden Fahrer vergeben (bei der Ermittlung des Endstandes der jeweiligen regionalen Meisterschaft bleiben diese Bonuspunkte jedoch unberücksichtigt).
Für die Wertung der Ergebnisse aus den Regionalmeisterschaften gilt als Stichtag 18 Tage vor der Endlaufveranstaltung. Für den Endlauf qualifizieren sich anteilmäßig die punktbesten Fahrer der NBM und SBM sowie 2 Reservefahrer. Der DMSB *bzw. Promoter* kann 2 weitere Fahrer nominieren, unabhängig von ihrer Zugehörigkeit, zu den Regionalmeisterschaften, sowie ggf. die leistungsstärksten DMSB-B-Lizenz-Fahrer des betreffenden Jahres.
Der Endlauf-Veranstalter kann dem DMSB *bzw. Promoter* einen Wild-Card Fahrer vorschlagen, welcher der Zustimmung des DMSB *bzw. Promoters* bedarf.
Der Einsatz der Reservefahrer bzw. deren Wertung beim Endlauf regelt sich nach den Wettbewerbsbestimmungen der FIM für Bahnsport. Außerhalb der Prädikatwertung können, soweit die Veranstaltung International oder Europa-offen ausgeschrieben ist, auch Lizenznehmer anderer Mitgliedsföderationen der FIM bzw. FIME teilnehmen. Der Veranstalter ist berechtigt, in Absprache mit dem DMSB das Fahrerfeld mit Lizenznehmern anderer Föderationen aufzufüllen, die Nennungen der nominierten Fahrer mit DMSB-Lizenz sind aber vorrangig zu behandeln. Mindestens 2/3 der Teilnehmer sollen DMSB-Lizenznehmer sein.
5. Für die Endlauf-Veranstaltung werden Startnummern vom DMSB *bzw. Promoter* vergeben bzw. behalten die DMSB-Dauerstartnummern ihre Gültigkeit.
Der Austragungsmodus, das Laufschemata, die Punkteverteilung und die Preisgeldaufteilung sowie die Möglichkeit zusätzlicher Läufe werden spätestens 2 Wochen vor der Veranstaltung durch den DMSB festgelegt.
6. Das platzierungsabhängige Preisgeld bei der Endlaufveranstaltung beträgt insgesamt 7.500,- €.
7. Die von einem Fahrer bei der Endlauf-Veranstaltung in den Vor- und Semifinalläufen sowie im Finallauf errungenen Punkte werden addiert.
Der Fahrer mit der auf diese Weise ermittelten höchsten Gesamtpunktzahl erringt den Titel

„Deutscher Langbahn-Meister 2023“

Bei Punktgleichheit entscheidet:

1. die Majorität der besseren Plätze
2. das bessere Ergebnis beim direkten Aufeinandertreffen der punktgleichen Fahrer
3. das Los

Bei Punktgleichheit auf den Plätzen 1 bis 3 in der Prädikatwertung wird ein Stechen gefahren.
Ist in der Tageswertung ein Lizenznehmer einer anderen Föderation auf den Plätzen 1-3 platziert, müssen für die Tageswertung und für die Prädikatwertung zwei separate Siegerehrungen durchgeführt werden.

DMSB-Langbahn-Meisterschaft Seitenwagen 2023

Stand: 05.12.2022 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

1. Die DMSB-Langbahn-Meisterschaft Seitenwagen (Level 2) wird in Vorlauf-Veranstaltungen im Rahmen regionaler Läufe (NBM/SBM) sowie in einer Endlauf-Veranstaltung durchgeführt. Maßgebend für die Zuordnung der Fahrer und Veranstalter zu einer der regionalen Meisterschaften ist der auf dem Lizenzantrag des Fahrers vermerkte Wohnsitz bzw. die Mitgliedschaft des Veranstalters zur jeweiligen Regionalgruppe.
In Zweifelsfällen bzw. auf Antrag behält sich der DMSB *bzw. Promoter* eine abschließende Entscheidung über die Zugehörigkeit eines Fahrers vor. Jeder Fahrer wird nur in der Regionalmeisterschaft seiner Region gewertet. Die einzelnen Veranstaltungen können sowohl auf Sand- als auch auf Grasbahnen stattfinden.
2. Teilnahmeberechtigt sind alle Fahrer und Beifahrer mit FMN-Lizenz. Wertungsberechtigt sind Fahrer und Beifahrer ab 16 Jahren mit DMSB A- oder DMSB B-Lizenz.
Zugelassen sind Bahn-Motorräder mit einem Hubraum von 350 ccm bis max. 500 ccm. Sollte der Veranstalter Fahrerwesten bereitstellen, sind diese zu tragen.
3. Die Mindestlänge der Bahn beträgt 426 m. Die Distanz der einzelnen Läufe beträgt 4 Runden.
4. Die Teilnehmer am Endlauf werden im Wesentlichen aufbauend auf den Ergebnissen der Regionalmeisterschaften ermittelt. Der für die Endlauf-Qualifikation entscheidende Gesamtpunktstand ergibt sich aus der Addition der zum jeweiligen Stichtag erzielten 6 besten Vorlaufergebnisse im Rahmen der NBM bzw. SBM. Für die Wertung der Ergebnisse aus den Regionalmeisterschaften gilt als Stichtag 18 Tage vor der Endlaufveranstaltung. Die punktbesten Fahrer aus beiden Regionen sowie 2 Reservefahrer qualifizieren sich anteilmäßig für den Endlauf. Der DMSB *bzw. Promoter* kann 2 weitere Fahrer nominieren, unabhängig von ihrer Zugehörigkeit zu den Regionalmeisterschaften, sowie ggf. die leistungstärksten DMSB-B-Lizenz-Fahrer des betreffenden Jahres.
Der Einsatz der Reservefahrer bzw. deren Wertung regelt sich nach den Wettbewerbsbestimmungen der FIM für den Bahnsport. Außerhalb der Prädikatwertung können, soweit die Veranstaltung International oder Europa-offen ausgeschrieben ist, auch Lizenznehmer anderer Mitgliedsföderationen der FIM bzw. FIME teilnehmen.
Der Veranstalter ist berechtigt, in Absprache mit dem DMSB *bzw. Promoter* das Fahrerfeld mit Lizenznehmern anderer Föderationen aufzufüllen, die Nennungen der nominierten Fahrer mit DMSB-Lizenz sind aber vorrangig zu behandeln. Mindestens 2/3 der Teilnehmer sollen DMSB-Lizenznehmer sein.
5. Für die Endlauf-Veranstaltung werden die Startnummern vom DMSB *bzw. Promoter* vergeben bzw. behalten die DMSB-Dauerstartnummern ihre Gültigkeit.
Der Austragungsmodus, das Laufschema, die Punkteverteilung und die Preisgeldaufteilung sowie die Möglichkeit zusätzlicher Läufe werden spätestens 2 Wochen vor der Veranstaltung durch den DMSB *bzw. Promoter* festgelegt.
6. platzierungsabhängige Preisgeld bei der Endlaufveranstaltung beträgt insgesamt 5.200,- €.
7. Die von einem Fahrer bei der Endlauf-Veranstaltung in den Vor- und Semifinalläufen, sowie im Finallauf errungenen Punkte werden addiert. Der Fahrer/Beifahrer mit der auf diese Weise ermittelten höchsten Gesamtpunktzahl erhält den Titel

„DMSB-Langbahn-Meister Seitenwagen / Fahrer 2023“

bzw.

„DMSB-Langbahn-Meister Seitenwagen / Beifahrer 2023“

Die weiteren Platzierungen ergeben sich sinngemäß.

Bei Punktgleichheit entscheidet:

1. die Majorität der besseren Plätze
2. das bessere Ergebnis beim direkten Aufeinandertreffen der punktgleichen Fahrer
3. das Los

Bei Punktgleichheit auf den Plätzen 1 bis 3 in der Prädikatwertung wird ein Stechen gefahren.

Ist in der Tageswertung ein Lizenznehmer einer anderen Föderation auf den Plätzen 1-3 platziert, müssen für die Tageswertung und für die Prädikatswertung zwei separate Siegerehrungen durchgeführt werden.

DMSB-Langbahn-Pokal Solo 2023

Stand: 05.12.2022 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

1. Der DMSB-Langbahn-Pokal der Soloklasse (Level 4) wird in Vorlauf-Veranstaltungen im Rahmen regionaler Läufe (NBM/SBM) sowie in einer Endlauf-Veranstaltung durchgeführt. Maßgebend für die Zuordnung der Fahrer und Veranstalter zu einer der regionalen Meisterschaften ist der auf dem Lizenzantrag des Fahrers vermerkte Wohnsitz bzw. die Mitgliedschaft des Veranstalters zur jeweiligen Regionalgruppe.
In Zweifelsfällen bzw. auf Antrag behält sich der DMSB *bzw. Promoter* eine abschließende Entscheidung über die Zugehörigkeit eines Fahrers vor. Jeder Fahrer wird nur in der Regionalmeisterschaft seiner Region gewertet. Die einzelnen Veranstaltungen können sowohl auf Sand- als auch auf Grasbahnen stattfinden.
2. Teilnahmeberechtigt sind Fahrer ab 15 Jahren mit DMSB B-Lizenz.
Zugelassen sind Bahn-Motorräder mit einem Hubraum von 350 ccm bis max. 500 ccm. Sollte der Veranstalter Fahrerwesten bereitstellen, sind diese zu tragen.
3. Die Mindestlänge der Bahn beträgt 426 m. Die Distanz der einzelnen Läufe beträgt 4 Runden.
4. Die Teilnehmer am Endlauf zum DMSB Langbahn- Pokal werden aufbauend auf den Ergebnissen der Läufe zum Norddeutschen Bahn-Pokal (NBP) bzw. Süddeutschen Bahn-Pokal (SBP) ermittelt. Der für die Endlauf-Qualifikation entscheidende Gesamtpunktstand ergibt sich aus der Addition der bis zum jeweiligen Stichtag erzielten 6 besten Vorlaufergebnisse im Rahmen des NBP bzw. SBP. Für die Wertung der Ergebnisse aus den regionalen Meisterschafts-Wettbewerben gilt als Stichtag 18 Tage vor der Endlaufveranstaltung.
Die punktbesten Fahrer aus beiden Regionen sowie 2 Reservefahrer aus der jeweiligen Region des Veranstaltungsortes qualifizieren sich anteilmäßig für den Endlauf.
Der Einsatz der Reservefahrer bzw. deren Wertung beim Endlauf regelt sich nach den Wettbewerbsbestimmungen der FIM für Bahnsport.
5. Für die Endlauf-Veranstaltung werden die Startnummern vom DMSB *bzw. Promoter* vergeben bzw. behalten die DMSB-Dauerstartnummern ihre Gültigkeit.
Der Austragungsmodus, das Laufschemata, die Punkteverteilung und die Preisgeldaufteilung sowie die Möglichkeit zusätzlicher Läufe werden spätestens 2 Wochen vor der Veranstaltung durch den DMSB festgelegt.
6. Das platzierungsabhängige Preisgeld bei der Endlaufveranstaltung beträgt insgesamt 2.500,- €.
7. Die von einem Fahrer bei der Endlauf-Veranstaltung in den Vor- und Semifinalläufen sowie im Finallauf errungenen Punkte werden addiert.
Der Fahrer mit der auf diese Weise ermittelten höchsten Gesamtpunktzahl erringt den Titel

„Sieger DMSB-Langbahn-Pokal Solo 2023“.

Bei Punktgleichheit entscheidet:

1. die Majorität der besseren Plätze
2. das bessere Ergebnis beim direkten Aufeinandertreffen der punktgleichen Fahrer
3. das Los

Bei Punktgleichheit auf den Plätzen 1 bis 3 wird ein Stechen gefahren.

DMSB-Langbahn-Pokal Seitenwagen 2023

Stand: 05.12.2022 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

1. Der DMSB Langbahn-Pokal Seitenwagen (Level 4) wird in Vorlauf-Veranstaltungen im Rahmen regionaler Läufe (NBM/SBM) sowie in einer Endlauf-Veranstaltung durchgeführt. Maßgebend für die Zuordnung der Fahrer und Veranstalter zu einer der regionalen Meisterschaften ist der auf dem Lizenzantrag des Fahrers vermerkte Wohnsitz bzw. die Mitgliedschaft des Veranstalters zur jeweiligen Regionalgruppe.
In Zweifelsfällen bzw. auf Antrag behält sich der DMSB *bzw. Promoter* eine abschließende Entscheidung über die Zugehörigkeit eines Fahrers vor. Jeder Fahrer wird nur in der Regionalmeisterschaft seiner Region gewertet. Die einzelnen Veranstaltungen können sowohl auf Sand- als auch auf Grasbahnen stattfinden.
2. Teilnahmeberechtigt sind Fahrer und Beifahrer ab 16 Jahren mit DMSB B-Lizenz.
Zugelassen sind Bahn-Motorräder mit einem Hubraum von 350 ccm bis max. 500 ccm. Sollte der Veranstalter Fahrerwesten bereitstellen, sind diese zu tragen.
3. Die Mindestlänge der Bahn beträgt 426 m. Die Distanz der einzelnen Läufe beträgt 4 Runden.
4. Die Teilnehmer am Endlauf zum DMSB Langbahn-Pokal, werden aufbauend auf den Ergebnissen der Läufe im Rahmen der Nord- bzw. Süddeutschen Bahn-Meisterschaft ermittelt.
Der für die Endlauf-Qualifikation entscheidende Gesamtpunktstand ergibt sich aus der Addition der bis zum jeweiligen Stichtag erzielten 6 besten Vorlaufergebnisse im Rahmen des NBP bzw. SBP. Für die Wertung der Ergebnisse aus den regionalen Meisterschafts-Wettbewerben gilt als Stichtag 18 Tage vor der Endlaufveranstaltung.
Die punktbesten Fahrer aus beiden Regionen sowie 2 Reservefahrer aus der jeweiligen Region des Veranstaltungsortes qualifizieren sich anteilmäßig für den Endlauf.
Der Einsatz der Reserve-Gespanne bzw. deren Wertung regelt sich nach den Wettbewerbsbestimmungen der FIM für den Bahnsport.
5. Für die Endlauf-Veranstaltung werden die Startnummern vom DMSB *bzw. Promoter* vergeben bzw. behalten die DMSB-Dauerstartnummern ihre Gültigkeit.
Der Austragungsmodus, das Laufschemata, die Punkteverteilung und die Preisgeldaufteilung sowie die Möglichkeit zusätzlicher Läufe werden spätestens 2 Wochen vor der Veranstaltung durch den DMSB *bzw. Promoter* festgelegt.
6. Das platzierungsabhängige Preisgeld bei der Endlaufveranstaltung beträgt insgesamt 2.000,- €.
7. Die von einem Fahrer bei der Endlauf-Veranstaltung in den Vor- und Semifinalläufen, sowie im Finallauf errungenen Punkte werden addiert. Der Fahrer/Beifahrer mit der auf diese Weise ermittelten höchsten Gesamtpunktzahl erhält den Titel

„Sieger DMSB-Langbahn-Pokal –Seitenwagen / Fahrer 2023“

bzw.

„Sieger DMSB-Langbahn-Pokal –Seitenwagen / Beifahrer 2023“

Die weiteren Platzierungen ergeben sich sinngemäß. Bei Punktgleichheit entscheidet:

1. die Majorität der besseren Plätze
2. das bessere Ergebnis beim direkten Aufeinandertreffen der punktgleichen Fahrer
3. das Los

Bei Punktgleichheit auf den Plätzen 1 bis 3 wird ein Stechen gefahren.

Deutsche Motoball-Meisterschaft (DMM) 2023

Stand: 06.02.2023 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeines, sowie Leitlinie des Motoball
2. Dokumentationen
3. Lizenzvoraussetzungen zur Teilnahme an der DMM
4. weiterer offizieller Personenkreis bei einer Motoballveranstaltung im Rahmen der DMM
5. Teilnahmeberechtigung und -voraussetzung zur DMM
6. Spieler- und Vereinszugehörigkeit
7. Wechselfristen
8. Schiedsrichter, Sanktionen, Spielstrafen-, Sperren und Proteste
9. Spielabsagen, Spielverlegungen, Spielabbruch (DMM)
10. Endspiel
11. Ablauf der Deutschen Motoball-Meisterschaft
12. Titel- bzw. Pokalvergabe
13. Salvatorische *Klausel*

1. Allgemeines, sowie Leitlinie des Motoball

Die Deutsche Motoball-Meisterschaft (DMM) wird im Rahmen der Motoball Bundesliga (MBL), Europa offen ausgeschrieben. Der DMSB setzt hierfür einen Promotor für den Bereich Motoball ein. Die Austragung erfolgt gemäß den Bestimmungen des Deutschen Motorrad Sportgesetzes des DMSB, dem Wettbewerbsreglement des DMSB für Motoball und deren Motoballanweisungen, sowie diesen Prädikatsbestimmungen. Evtl. Änderungen und/oder Ergänzungen von Seiten des DMSB bleiben, nach Absprache mit dem Promotor, vorbehalten.

Leitlinie des Motoball

Bewerber/ Clubs sind für das Verhalten ihrer Spieler, Offiziellen, Mitarbeiter, Anhänger, Zuschauer und weiteren Personen, die im Auftrag des Bewerbers eine Funktion ausüben, verantwortlich.

Bewerber/ Clubs, Spieler, Offizielle erkennen die besondere Verantwortung für den Schutz der Integrität und des Rufs des Motoballs in Deutschland an. Die im folgenden DMSB-Ethikkodex definierten Werte und Grundsätze bestimmen das Verhalten und den Umgang innerhalb der Disziplin und gegenüber Außenstehenden.

Der DMSB-Ethikkodex ist für ehrenamtlich tätige Personen, lizenzierte Personen, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Mitglieder des DMSB verbindlich. Veröffentlichungen von Lizenznehmern in den Sozialen Medien, in denen das Ansehen des Motoballs, der MBL, des DMSB, seinen Organen, seinen haupt- und ehrenamtlich tätigen Mitarbeitern, seiner Veranstalter, seinen Mitgliedsorganisationen, und ganz allgemein dem Interesse des Motorsports und den von dem DMSB vertretenen Werten, moralisch oder materiellen Schaden zugefügt wird: Werden vom Sportgericht mit einer Verwarnung bis Suspendierung.

1.1 Motoball Bundesliga (MBL)

Der Promoter setzt die Motoball Bundesliga (im weiteren Verlauf als MBL betitelt) ein und wird durch diesen vertreten. Alle Nennungen der MBL schließt den Promoter automatisch ein und handelt in dessen Auftrag.

Die MBL hat u.a. nachfolgende Aufgaben:

- Leitung und Lenkung, sowie Kontrolle und Beratung von Motoballveranstaltungen
- Erstellung von Veranstaltungskalendern für Motoballveranstaltungen (Spielplan)
- Vertretung der Motoballinteressen beim Promoter und im DMSB
- Schiedsrichterausbildung
- Erarbeitung von Wettbewerbsreglement-, Prädikats-, und technischen Bestimmungen
- Förderung der Jugendarbeit

- Vorschläge zur Ernennung/ Abberufung der Verantwortlichen der Nationalmannschaft an den DMSB
- Protestanalyse/-bearbeitung
- Analyse, Bearbeitung und Erteilungen von Sanktionen
- Öffentlichkeitsarbeit im In- und Ausland zur Förderung der Motoballsportes

1.1.1 Zusammensetzung der MBL

Die MBL setzt sich aus einem Leiter (benannt durch den Promoter) und entsprechend der zu leistenden Aufgaben benötigten Personen. Diese Personen werden durch den MBL-Leiter benannt.

1.1.2 Definition Bewerber

Im nachfolgenden Text wird der Bewerber oder Club mit dem Begriff Verein gleichgesetzt

2. Dokumentationen

2.1 Regularien

Maßgebend für die Genehmigung und Durchführung von Motoballspielen im Rahmen der DMM sind:

- die Einschreibung der MBL
- die für Meisterschaftsspiele zusätzlich erlassenen Prädikatsbestimmungen.
- das Wettbewerbsreglement für Motoball des DMSB;
- Motoballanweisung
- die Techn. Bestimmungen des DMSB;
- die für Motoball anwendbaren Bestimmungen des Deutschen Motorrad-Sportgesetzes;
- Für den internationalen Spielbetrieb haben die internationalen Vereinbarungen der FIME Gültigkeit, es sei denn, es konnte mit dem Spielpartner eine Vereinbarung getroffen werden, wonach die vorliegenden DMSB-Regeln Gültigkeit haben.

2.2 Das Motoball-Regelwerk und Motoballanweisungen

Das Motoball-Regelwerk, ist die Grundlage für Motoballveranstaltungen (jeweils die aktuelle online gestellten Version jüngsten Datums).

Die Regeln beruhen auf den jeweiligen gültigen, online gestellten Bestimmungen, Richtlinien und Satzungen der Fédération Internationale de Motocyclisme Europe (FIME), und des Deutschen Motor Sport Bund (DMSB). Ausführungen, die in den Motoballregeln nicht explizit beschrieben sind, können in den einschlägigen Bestimmungen, Richtlinien oder Satzungen der einzelnen aufgeführten Organisationen detailliert beschrieben sein. Motoballanweisungen sind schriftliche detaillierte Verfahrens- und Auslegungsanweisungen, zu den schriftlichen Dokumente und Regularien

2.3 Spielberichtsbogen

Der Spielberichtsbogen ist der schriftliche Nachweis einer Motoballveranstaltung. In ihm werden alle veranstaltungsbezogene Mitwirkende, Daten und Sonstiges, unter Einbeziehung weiterer Dokumente wie: Zusatzbericht, Unfall-, Protestmeldungen oder sonstige Dokumente, festgehalten. Der Spielberichtsbogen ist der offizielle Nachweis für die MBL, sowie die Sportsgerichtbarkeit des DMSB. Personen und Ereignisse, die nicht auf dem Spielberichtsbogen erscheinen, gelten als nicht existent und können im Spiel nicht eingesetzt werden.

2.4 Ergebnisübermittlung

Nach Spielende /Veranstaltungsende ist der Spielberichtsbogen durch den Schiedsrichter an die MBL sowie an den DMSB zu übermitteln.

2.5 Angaben auf Berichten und Meldungen zur MBL

Unrichtige Angaben und Meldungen an die MBL werden sportrechtlich geahndet.

3. Lizenzvoraussetzung zur Teilnahme an der DMM

Voraussetzung für die Beteiligung eines Clubs/ Bewerber, Spieler oder Schiedsrichter an der DMM, ist der Nachweis einer gültigen Lizenz eines FMN.

3.1 Clubs/Bewerber/Veranstalter = Verein

Motoball-Vereinsmannschaften können nur von einer durch die zuständige FMN anerkannten motorsportlichen Vereinigung gebildet werden, die im Besitz einer Nationalen Club-Bewerber-/Sponsor-Lizenz sind.

3.2 Spieler

Zugelassen zur DMM sind Spieler die, je nach Status der Veranstaltung, im Besitz einer gültigen Lizenz (B-Lizenz) des DMSB oder einer anderen Mitgliedsorganisation der FIME sind und diese bei Veranstaltungen vorweisen können. Für alle Feldspieler/Torwarte, ist eine Teilnahme erst möglich ab dem Tag, an dem der Antragsteller das 16. Lebensjahr erreicht hat. Spieler anderer Föderationen benötigen neben ihrer Lizenz eine Startgenehmigung ihrer zuständigen FMN.

3.3 Schiedsrichter (Sportkommissare)

Zugelassen zur DMM sind nur Schiedsrichter/ (Sportkommissare), die mindestens das 17. Lebensjahr vollendet haben und im Besitz einer vom DMSB ausgestellten Sportwartlizenz für Schiedsrichter im Motoball sind.

4. Weiterer offizieller Personenkreis in einer Motoballveranstaltung in der DMM

4.1 Mitglieder der MBL/Promotor

Bei einer Motoballveranstaltung haben die Mitglieder der MBL und des Promotors freien Zugang zur Veranstaltung. Sie sind im Rahmen der Veranstaltung nicht weisungsbefugt, üben jedoch eine Observerfunktion aus und sind seitens des Veranstalters zu unterstützen.

4.2 Mannschaftsleiter

Während einer Motoballveranstaltung ist der Mannschaftsleiter, der alleinige Vertreter des Bewerbers/ Clubs und gegenüber den Schiedsrichtern und Sportkommissaren aussage- und vertretungsberechtigt. Er trägt die Verantwortung für das Einhalten aller in diesen Prädikatsbestimmungen aufgeführten Bestimmungen.

4.3 Offizieller Spielbeobachter

Zu Motoballveranstaltungen können durch die MBL Spielbeobachter benannt werden, die der MBL alle Vorkommnisse einer Motoballveranstaltung berichten. Sie haben nach entsprechender Legitimation freien Eintritt zur Platanlage. Ihre Aufgabe besteht ausschließlich im Beobachten des Veranstalters und des Verhaltens der eingesetzten Schiedsrichter. Beratende Hilfestellung für die Schiedsrichter über Verhaltensmaßnahmen sind während der Viertelpausen gestattet. Spielbeobachter haben keine disziplinarischen oder anderweitige Befugnisse während ihrem Einsatz.

5. Teilnahmeberechtigung und -Voraussetzung zur DMM

Teilnahmeberechtigt an der Deutschen Motoball-Meisterschaft sind lizenzierte Mannschaften der DMSB angeschlossenen Mitgliedsorganisationen, die sich zur DMM einschreiben. Die Teilnahme an der DMM ist gebührenpflichtig und wird vom DMSB in Rechnung gestellt. (Prädikatsgebühr)

5.1 Einschreibung/ Stichtag

Die Einschreibung erfolgt mittels Einschreibeformular der MBL und ist pro Saison neu zu erstellen. Die Einschreibung ist die Voraussetzung und verbindliche Zusage des Bewerbers/ Clubs zur Teilnahme an den Prädikaten im Junioren- und Seniorenbereich. Fehlerhafte Einschreibungen bedürfen der Korrektur und sind unter Umständen mit Kosten verbunden, die dem Promoter zufallen.

Stichtag: Einschreibung 2023: 01.03.2023; 24:00 Uhr
Stichtag: Einschreibung 2023/2024 15.09.2023; 24:00 Uhr

5.2 Terminanmeldung/ Spielanmeldung

5.2.1

Unabhängig von der Einschreibung muss der teilnehmende Verein auf dem DMSB Online Portal einmalig eine kostenpflichtige Terminanmeldung abgeben. Erst nach erfolgter und von der zuständigen Sportabteilung genehmigter Terminanmeldung, sowie Zahlung der Gebühren, wird eine Teilnahmeberechtigung an die MBL übermittelt.

5.2.2

Jeder Verein muss seine, gemäß veröffentlichtem Spielplan, Spiele im Veranstaltungskalender des DMSB eintragen

5.3 Versicherung

Jeder Motoball-Club/Veranstalter ist verpflichtet, seine Veranstaltungen gemäß den DMSB-Vorgaben zu versichern.

Die Mindest-Versicherungssummen sind im Motorradsport Handbuch abgedruckt. (DMSG Artikel 65).

5.4 Haftungsausschluss, Freistellung, Datenschutz

Jeder Spieler muss vor dem ersten Spiel der Saison einen ausgefüllten und unterzeichneten Haftungsausschluss vorlegen. Aus den Angaben bezüglich der Spieltermine muss hervorgehen, dass dies für alle Spiele gemäß dem Terminkalender gültig ist. Der Haftungsausschluss wird durch die persönliche- und Vereinsunterschrift wirksam. Die Erklärung zu den Datenschutzbestimmungen ist allen Personen, die gem. Einschreibung gemeldet sind oder nachträglich gemeldet werden, zu unterzeichnen und vorzulegen. Alle Dokumente sind ständig mitzuführen und auf Verlangen dem Schiedsrichter vorzulegen.

5.5 Reisekostenunterstützung

Unter Berücksichtigung der sich aus der Ligaeinteilung ergebenden sehr unterschiedlichen Reisekostenbelastung für die an der DMM teilnehmenden Vereine, wird zur Sicherstellung der Meisterschaftsrunde eine Reisekostenunterstützung (gem. der Gebührenordnung von MBL) gebildet, der an den Promoter zu entrichten ist.

5.6 Verstöße gegen die Teilnahmeberechtigungsvoraussetzungen zur DMM

5.6.1

Bei fehlerhaften oder fehlenden Angaben gegen die unter Punkt 5 ff aufgeführten Voraussetzungen, kann der Verein, aufgrund Verstoßes gegen die Teilnahmevoraussetzungen, einen Punktabzug von bis zu 6 Punkten, sowie die Aufforderung zur Nachbesserung erhalten. Eine Teilnahmeberechtigung wird dennoch erteilt.

5.6.2

Bei einer verspäteten Einschreibung ist eine Teilnahme an der DMM nicht möglich.

5.7. Teilnahmeberechtigung

Nach Prüfung aller Unterlagen erteilt die MBL schriftlich dem Bewerber die Teilnahmeberechtigung für die DMM 2023.

6. Spieler und Vereinszugehörigkeit

Vereine, die an der DMM teilnehmen wollen, müssen mindestens, 7 Spieler, mit für den Zeitraum gültigen Lizenz in der Einschreibung melden und vorliegen.

6.1 Vereinszugehörigkeit von Spielern

Spieler, die an Motoballveranstaltungen im Rahmen der DMM teilnehmen möchten, sind in Vereinen organisiert. Sie werden durch den Verein in der Einschreibung registriert und sind diesem für den eingeschriebenen Zeitraum und Wettbewerb zugeordnet und verpflichtet. Ein Wechsel oder Einsatz in einen anderen Verein ist für einen eingeschriebenen Spieler während einer Saison nicht möglich. Alle anderen Varianten sind unzulässig oder sind unter Punkt 7.2 geregelt. Besonderheiten siehe: 6.2 und -

6.2 Freundschaftsspiele

Ein Spieler kann in einem Freundschaftsspiel eines anderen Vereins mitwirken, wenn eine schriftliche Einverständniserklärung seines Vereins dem Schiedsrichter vor Spielbeginn übergeben wird.

6.3 Gastspieler

Sollte ein Motoballclub nicht in der Lage sein, zu Beginn der Saison eine komplette Mannschaft zu melden, kann der MBL nach entsprechender Prüfung im Einzelfall dem Club gestatten, seine Mannschaft mit Gastspielern, deren Freigabe vorliegt, zu ergänzen, um an der Meisterschaftsrunde teilzunehmen. Dieser Spieler ist beim abgebenden Verein in der Einschreibung mit dem Vermerk „Gastspieler bei (Vereinsname)“ zu listen. Der Gastverein listet den Spieler ebenfalls in seiner Einschreibung mit dem Vermerk „Gastspieler von (Vereinsname)“. Hat ein Gastspieler einen Spieleinsatz gehabt, kann er in der laufenden Saison für keinen anderen Verein eingesetzt werden. Ausnahme: Sollte sich der Gastverein, während des laufenden Wettbewerbes aus der DMM abmelden, so ist der eingesetzte Gastspieler nur in seinem abgebenden Verein sofort spielberechtigt.

7. Wechselfristen

7.1 Wechselfristen für Spieler

Die Wechselfrist für Spieler in der Saison 2023/2024 beginnt formell am 01.07.2023 und endet am 31.08.2023. Der Wechsel ist durch den Spieler schriftlich an den MBL unter Angabe des abgebenden und neuen Vereins anzuzeigen. Nur eine verbindliche Zusage der MBL bestätigt den Wechsel und macht ihn rechtskräftig.

7.2 Zeitpunkt der Spielberechtigung eines Spielers

Spieler ohne Lizenz in der abgelaufenen Saison:	sofort
Spieler mit Lizenz in der abgelaufenen Saison, ohne Vereinswechsel:	sofort
Spieler mit Lizenz in der abgelaufenen Saison, nach Vereinswechsel innerhalb der Wechselfrist:	sofort
Spieler mit Lizenz in der abgelaufenen Saison, nach Vereinswechsel außerhalb der Wechselfrist:	in der nachfolgenden Saison

7.3 Vereinswechsel während dem Meisterschaftsspielbetrieb

Eine Spielberechtigung bei einem Vereinswechsel (innerhalb der an der DMM teilnehmenden Vereine und aus anderen FMN) während dem Meisterschaftsspielbetrieb ist nicht möglich. Der Spieler der einen Verein wechselt ist erst zur neuen Saison spielberechtigt.

7.4 Verweigerung einer Spielberechtigung für Spieler

Eine Verweigerung der Spielberechtigung für die gesamte Saison bleibt unabhängig vom Antragstermin der MBL oder dem DMSB vorbehalten, sofern berechtigte Gründe des abgebenden Vereins vorliegen.

8. Schiedsrichter/Sanktionen, Spielstrafen, -sperren und Proteste

Zwei lizenzierte Schiedsrichter leiten ein Motoballspiel - je ein Schiedsrichter auf jeder Platzseite, - und verschaffen den Motoballregeln Geltung. Ihr disziplinarischer Einsatz erstreckt sich von 60 min. vor Veranstaltungsbeginn bis 30 min. nach Spielende (Abpfiff). **Die Entscheidungen des Schiedsrichters zu spielrelevanten Tatsachen sind endgültig.** Dazu gehört auch das Ergebnis des Spiels sowie die Entscheidung auf „Tor“ oder „kein Tor“. Der Schiedsrichter darf eine Entscheidung nur ändern, wenn er festgestellt hat, dass sie falsch war, oder falls er es für nötig hält, auch auf einen Hinweis eines Linienrichters (Play-Off). Voraussetzung hierfür ist, dass er das Spiel weder fortgesetzt noch abgepfiffen hat. Alle spielrelevanten Informationen sind durch die Schiedsrichter auf den entsprechenden Formularen zu dokumentieren. **Proteste gegen Schiedsrichterentscheidungen sind unzulässig.**

Jeder Verein muss mindestens 1 Schiedsrichter pro Verein, welcher uneingeschränkt zur Verfügung steht, benennen. (Aktive Spieler als Schiedsrichter sind möglich, jedoch nur als Ergänzung). Alle anfallenden Kosten die aufgrund von Aus- und Fortbildungen, Ausrüstungen etc. entstehen, werden durch den Verein getragen.

Jeder lizenzierte Schiedsrichter ist verpflichtet, die nötigen Voraussetzungen zum Einsatz seiner Tätigkeit in eigener Verantwortung zu erbringen, aufrecht zu erhalten oder sich weiterzubilden, Dabei die Vorgaben des MBL für ihn bindend und bestimmend.

Sollte ein Schiedsrichter nicht gem. Meldung seines Vereins an die MBL seinen Verpflichtungen und Spieleinteilungen nachkommen – wird der Verein sportrechtlich zur Verantwortung gezogen.

8.1 Schiedsrichtereinsatz

Schiedsrichter werden durch die MBL eingesetzt. Es können nur lizenzierte Schiedsrichter eingesetzt werden.

8.2

In den Vorrundenspielen der DMM werden die Linienrichter durch die Vereine gestellt, die 30 min. vor Veranstaltungsbeginn den Schiedsrichtern bekanntzugeben sind.

In den Play Off's, im Endspiel und Platzierungsspiele um Platz 9 werden die Linienrichter und Schiedsrichter für den Sanktionsraum durch die MBL eingesetzt.

8.3 Fehlende/ verspätete Schiedsrichter

Fehlt einer oder beide eingeteilten Schiedsrichter, und liegen keine Informationen über deren Verbleib vor, ist der MBL zu verständigen (siehe MA 004110414). Der Spielbeginn verzögert sich entsprechend, bis zum Eintreffen der Unparteiischen. Bei außergewöhnlichen Umständen wird zeitnah durch die MBL entschieden.

8.4 Reisekostenvergütung

Der Schiedsrichter erhält für seine Tätigkeit eine Vergütung gem. Motoballanweisung. (004110414)

8.5 Sanktionen und Spielstrafen/Spielsperren

Es wird zwischen Sanktionen und Spielstrafen unterschieden.

Sanktionen sind von der MBL auszusprechen. Sanktionen werden bei Verstößen gegen die DMSB – Regelwerke und Bestimmungen ausgesprochen. Sie können durch die MBL oder die Sportgerichtsbarkeit des DMSB auch nachträglich geahndet werden. Spielstrafen sind immer Tatsachenentscheidungen des Schiedsrichters gegen die kein Protest zulässig ist. Sie können temporäre (grüne, gelbe Karten) oder auch endgültige Spielsperren (gelb/rote oder rote Karte = Platzverweis) beinhalten.

8.5.1 Sanktionen

Sanktionen sind Maßnahmen, die in Form von Verwarnungen, Geldstrafen und auch Versäumnisgebühren, unabhängig von weitergehenden Maßnahmen der Sportgerichtsbarkeit des DMSB, durch die MBL, ausgesprochen werden.

Sie ergeben sich,

- aus Protesten der an einem Spiel beteiligten Mannschaftsleiter,
- aus Meldungen der bei einem Spiel eingesetzten Offiziellen an den Schiedsrichter, die MBL oder den DMSB,
- aus Nichtbeachtung der DMSB – Regelwerke, Bestimmungen und Richtlinien,

Geldstrafen und Versäumnisgebühren werden vom DMSB oder der MBL -nach Abstimmung- in Rechnung gestellt.

8.5.2 Spielstrafe/Spielsperre= Platzverweis

Ein Platzverweis zieht für den Betroffenen eine automatische Mindestsperre für das nächste offizielle Meisterschaftsspiel nach sich. Platzverweise und ihre Auswirkungen (Spielsperren) sind immer Personen und nicht funktionsbezogen. Offizielle oder Spieler sind für die Dauer einer Spielsperre, im gesperrten Wettbewerb, in keiner auf dem Spielberichtsbogen benannten Funktion einsatzberechtigt. Sie dürfen sich während offiziellen Spielen nicht im Fahrerlager oder auf der Ersatzbank aufhalten und keinerlei Einfluss auf das Spiel nehmen.

Das sich aus einem Platzverweis ergebende endgültige Strafmaß wird unter Beachtung der Zuständigkeiten (Zusatzbericht des Schiedsrichters; eventuell vorhandenes Videomaterial) von der MBL oder ggf. dem DMSB-Sportgericht festgesetzt und gilt saisonübergreifend. Der durch einen Platzverweis sanktionierte Spieler (rote Karte) hat die Möglichkeit innerhalb 48 Stunden – frühestens nach Ablauf einer Nacht – eine schriftliche Stellungnahme an die MBL einzureichen.

8.6 Proteste

Proteste können nur schriftlich vor, während und bis 30 Minuten nach einem Motoballspiel unter Angabe des Protestgrundes und gleichzeitiger Einzahlung der Protestgebühr (siehe DMSB-Gebührenliste) durch den Mannschaftsleiter beim Schiedsrichter eingelegt werden. Die Protestgebühr wird dem Protestführer zurückerstattet, wenn der Protest durch die MBL als begründet anerkannt wird. Wird ein Protest zurückgezogen oder verworfen, so verfällt die Protestgebühr. Proteste gegen eine Tatsachenentscheidung eines Schiedsrichters, sowie Schiedsrichtereinteilung und Spielansetzungen sind ausgeschlossen und nicht zulässig.

9. Spielabsagen, Spielverlegungen, Spielabbruch (DMM)

Ein terminiertes Motoballspiel im Rahmen der DMM kann nicht abgesagt oder verlegt werden. Der Spielplan ist bindend. Ausnahmen regeln die Art. 9.1 und 9.2

9.1 Spielabsagen (DMM)

Ein angesetztes Motoballspiel kann nur von den Schiedsrichtern oder durch die MBL abgesagt werden. Eine Entschädigung für die Gastmannschaft ist durch den Veranstalter nur zu entrichten, wenn dem Veranstalter ein fahrlässiges oder vorsätzliches Verschulden nachzuweisen ist.

9.2 Spielverlegung

Ein angesetztes Motoballspiel kann nur bei rechtzeitig, besonderen Gründen durch die MBL verlegt werden. Diese Verlegung ist im Einzelfall zu entscheiden.

9.3 Spielabbruch

Jede Mannschaft, die weniger als zwei Feldspieler und einen Torhüter auf dem Spielfeld hat, verursacht einen Spielabbruch. Vereine, die einer Spielverpflichtung nicht nachkommen oder einen Spielabbruch durch Spieler, Offizielle oder zuordenbarer Zuschauer herbeiführen, werden gem. MA 009011219 Strafen- und Sanktionskatalog sanktioniert. Spielwertung ergeben sich aus 11.6

10. Endspiel

Die Kriterien für die Ausrichtung eines Endspiels werden im Endspielkatalog (aktueller Fassung).
Geregelt und ist bei der MBL anzufordern

11. Ablauf der Deutschen Motoball-Meisterschaft

Der deutsche Motoballmeister wird in einer Vor- und Rückrunde sowie in einer „Play-off-Runde“ (bestehend aus Viertelfinale, Halbfinale und Endspiel) ermittelt.

11.1 Ligaeinteilung

Aufgrund der geographischen Lage der Vereine, wird die Bundesliga in zwei regionale Ligen eingeteilt. Die Einteilung erfolgt nach Bundesländern. Andere Einteilungskonstellationen sind nicht möglich.

11.1.1

Bundesliga Gruppe Nord:

Berlin, Brandenburg, Bremen, Hamburg, Hessen, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Nordrhein- Westfalen, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Schleswig- Holstein, Thüringen.

11.1.2

Bundesliga Gruppe Süd:

Bayern, Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz, Saarland, Niederlande.

11.2 Spielmodus

Innerhalb der jeweiligen Bundesligagruppen spielen die Mannschaften nach dem veröffentlichten Terminplan in Vor- und Rückrundenspielen gegeneinander. Gespielt wird in 4 Vierteln à 20 Minuten zuzüglich Nachspielzeit und eventuell genommener Auszeit.

Nach Abschluss der Vor- und Rückrunde erreichen jeweils die vier punktbesten Mannschaften jeder Bundesligagruppe die Play-off-Runde. Die Plätze 9 bis 14 werden in Platzierungsspielen ausgetragen.

11.3 Spielplan

Die MBL erstellt den verbindlichen Veranstaltungskalender/Spielplan. Bei unvorhersehbaren Ereignissen kann der MBL den Spielplan ändern.

11.4 Veranstaltungsbeginn

Grundsätzlich ist der Veranstaltungsbeginn der Zeitpunkt, ab dem das Warmfahren durch die Schiedsrichter gestattet ist. Das Warmfahren beinhaltet, dass ausgebildete Sanitäter anwesend sind. Das Warmfahren sollte 10 min. nicht überschreiten.

11.5 Spielbeginn

Der Spielbeginn ist der Zeitpunkt, an dem der Schiedsrichter das Motoballsportspiel durch den Anpfiff freigibt. Der Spielbeginn muss spätestens 30 Minuten nach Veranstaltungsbeginn erfolgen. Ausnahmen sind fehlende/verspätete Schiedsrichter oder Mannschaften.

11.6 Spielwertung/ Tabellenerstellung

Eine Siegermannschaft erhält 3 Punkte. Bei einem unentschiedenen Spielausgang erhalten beide Mannschaften jeweils 1 Punkt. Die unterlegene Mannschaft erhält keinen Punkt. Anhand der erzielten Punkte wird eine Tabelle erstellt.

11.6.1 Tabellenerstellung in der Meisterschaft

Der Verein mit den meisten Punkten ist Erster. Der Verein mit den zweitmeisten Punkten ist Zweiter usw. Bei Punktgleichheit entscheidet der direkte Vergleich, besteht danach immer noch Gleichheit, so entscheiden die mehr erzielten Auswärtstore.

Besteht anschließend immer noch Gleichstand – Entscheidungsspiel auf neutralem Boden (Ohne Hin- und Rückspiel)

11.6.2 Tabellenerstellung in den Play-Offs, Platzierungsspiele

Der Verein mit den meisten Punkten ist Erster. Der Verein mit den zweitmeisten Punkten ist Zweiter usw. Bei Punktgleichheit entscheidet die bessere Tordifferenz, besteht danach immer noch Gleichheit entscheiden: die mehr erzielten Auswärtstore. Ist nach Beachtung dieser Wertungskriterien immer noch keine Entscheidung gefallen, gelten folgende Entscheidungskriterien:

- 1.) 2 x 10 Minuten Verlängerung,
- 2.) Elfmeterschießen.

11.6.3 bei Spielabbruch

- wenn eine Mannschaft weniger als zwei Feldspieler und einen Torwart auf dem Feld hat, wird das Spiel mit 0:5 Toren und 0:3 Punkten gegen die verursachende Mannschaft gewertet. Sollte der aktuelle Spielstand zum abbrechenden Zeitpunkt für die nicht verursachende Mannschaft höher sein, so wird dieser gewertet.
- wird in den Play-Offs/ Platzierungsspiele ein Spielabbruch verursacht, so ist die verursachende Mannschaft von allen weiteren Spielen im laufenden Wettbewerb auszuschließen und gem. Motoballanweisung 009011219 Strafen- und Sanktionskatalog zu ahnden.
- Witterungsbedingt durch Schiedsrichter (Spielwertung: Nach der Hälfte der Spielzeit mit dem aktuellen Spielstand; vor der Halbzeit = Neuansetzung)

Bei Ausschreitungen von Offiziellen, Spielern, Zuschauern ist eine Motoballveranstaltung abzubrechen. In diesen und hier nicht aufgeführten, jedoch möglichen Fällen (siehe 13 Salvatorische Klausel), entscheidet die MBL die Spielwertung nach Sichtung entsprechender Berichte nachträglich.

11.7 Elfmeterschießen

Kommt es zu einem Elfmeterschießen aufgrund Feststellung zur Ermittlung eines Siegers, so ist die Anzahl der beim Elfmeterschießen auf 4 Spieler begrenzt. Alle vier Schützen schießen in einer selbst vorbestimmten Reihenfolge abwechselnd einen Elfmeter. Das Team, welches die meisten Elfmeter verwandelt hat, ist der Sieger. Steht nach den vier geschossenen Elfmetern noch kein Sieger fest, beginnen die gleichen vier Spieler in gleicher Reihenfolge von vorne. Diesmal jedoch immer nur ein Schütze. Dieses Verfahren wird so lange durchgeführt, bis ein Schütze kein Tor erzielt.

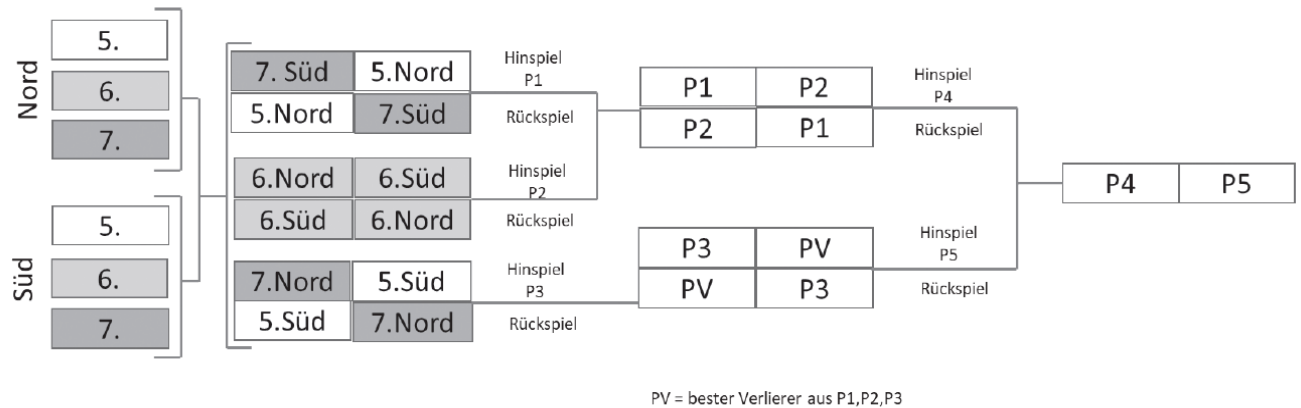
11.8 Platzierungsspiele, Platz 9, Play-off-Runde/ Endspiel

Alle Spiele, außer dem Endspiel und dem Spiel um Platz 9 werden in einem Hin- und Rückspiel ausgetragen.

In allen unter 11.8 aufgeführten Spiele ist ein Aufenthaltsraum für sanktionierte Spieler (Sanktionsraum) (MA 006070814) einzurichten.

11.8.1 Platzierungsspiele um Platz 9

Während der Play Offs werden gleichzeitig Platzierungsspiele gespielt (siehe Skizze).



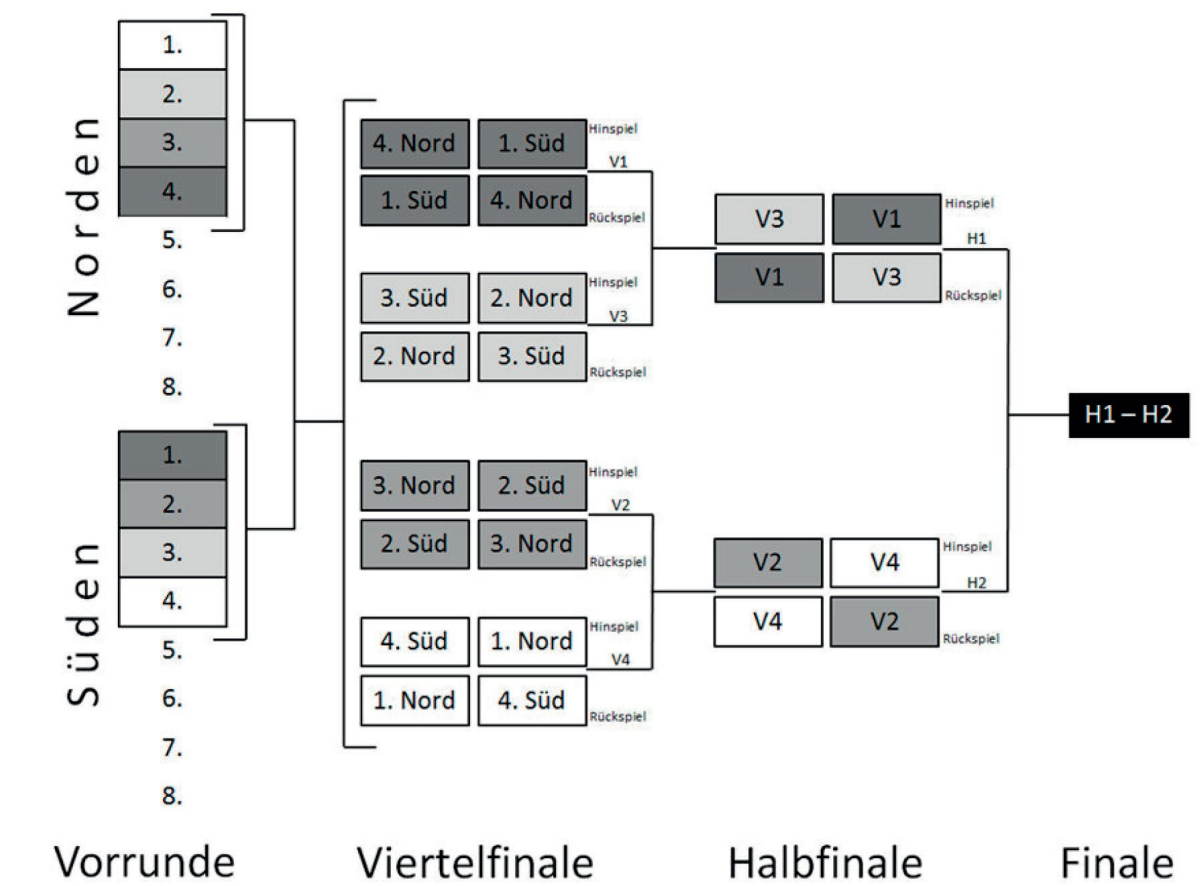
11.8.2 Platz 9

Das Platzierungsspiel um Platz 9 wird zwischen den Siegern aus P4 und P5 ausgetragen. Im Spiel um Platz 9 wird der, in der nachfolgenden Skizze P4 genannt Club, als "Heimmannschaft" und P5 als Gastmannschaft bezeichnet. Die Heimmannschaft hat die Wahl der Trikotfarbe. Das Fahrerlager wird durch den Veranstalter) bestimmt.

11.8.3 Play Off's

Siehe Skizze

Ergibt sich aus dem Viertelfinal- oder Halbfinalspielen, dass die Endspielteilnehmer aus einer Bundesligagruppe kommen, dann ergeben sich die Platzierungen der jeweiligen Liga-Abschlusstabelle
Halbfinale 4 gegen 1 und 3 gegen 2.



11.8.4 Endspiel / Finale

Das Endspiel wird zwischen den Siegern der beiden Halbfinals ausgetragen. Im Endspiel wird der, in der nachfolgenden Skizze H1 genannt Club, als "Heimmannschaft" und H2 als Gastmannschaft bezeichnet. Die Heimmannschaft hat die Wahl der Trikotfarbe. Das Fahrerlager wird durch den Veranstalter des Endspieles (Endspielkatalogs) bestimmt. Bei Unstimmigkeiten der Endspielteilnehmer entscheidet der Oberschiedsrichter.

Bei einem unentschiedenen Spielausgang wird der Deutsche Motoball- Meister unter Beachtung der Festlegungen in Artikel 11.11.6.2 und 11.7 ermittelt.

12. Titel- bzw. Pokalvergabe

Im ausgeschriebenen Prädikat erringt die Mannschaft, die als Sieger des Finales hervorgeht den Titel:

„Deutscher Motoball-Meister 2023“

13. Salvatorische Klausel

Sollten einzelne Bestimmungen oder Fälle eintreten, die in diesen Prädikatsbestimmungen, dem Motoballreglement, den Motoballanweisungen oder in sonstigen Reglements lückenhaft, unwirksam, undurchführbar oder nicht geregelt sind bzw. nach Inkrafttreten der Prädikatsbestimmungen, dem Motoballreglement, den Motoballanweisungen oder sonstiger Regularien lückenhaft, unwirksam, undurchführbar werden oder nicht geregelt sind, so bleibt davon die Wirksamkeit der vorgenannten Bestimmungen im Übrigen unberührt. Anstelle der lückenhaften, unwirksamen, undurchführbaren, oder nicht vorhandenen Bestimmungen, entscheidet der MBL nach Abstimmung mit dem DMSB.

Handbuch MOTORRADSPORT 2023 – Grüner Teil

DMSB-Wettbewerbsreglements

INHALT

DMSB-Bestimmungen für das Rettungswesen im Motorradsport (BRM)	Grüner Teil Seite 2
DMSB-Straßensport-Reglement	Grüner Teil Seite 11
DMSB-Straßensport-Klassik-Reglement	Grüner Teil Seite 21
DMSB-Straßensport-Historik-Reglement	Grüner Teil Seite 23
DMSB-Berg-Reglement	Grüner Teil Seite 27
DMSB-Minimoto-Reglement	Grüner Teil Seite 28
DMSB-Motocross-Reglement	Grüner Teil Seite 34
DMSB-Freestyle-Motocross-Reglement	Grüner Teil Seite 44
DMSB-Stadioncross und Hallencross (Supercross)-Reglement	Grüner Teil Seite 53
DMSB-SuperMoto-Reglement	Grüner Teil Seite 58
DMSB-Trial-Reglement	Grüner Teil Seite 64
DMSB-Enduro-Reglement	Grüner Teil Seite 73
DMSB-Bahnsport-Reglement	Grüner Teil Seite 95
DMSB-Motoball-Reglement	Grüner Teil Seite 106
DMSB-E-Bike-Enduro-Reglement	Grüner Teil Seite 117
DMSB-EX-Bike-Reglement	Grüner Teil Seite 122

DMSB-Bestimmungen für das Rettungswesen im Motorradsport (BRM) 2023

Stand: 01.11.2022 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

1. Organisation

2. Allgemein

3. Rettungswesen

4. Anhang

Vorbemerkung

Die DMSB-Bestimmungen für das Rettungswesen regeln unter Berücksichtigung des MEDICAL CODE der FIM die medizinische Versorgung von Motorradsportveranstaltungen. Diese Bestimmungen haben für alle vom DMSB genehmigten Veranstaltungen Gültigkeit.

1. Organisation

1.1

Der Rennleiter (RL) ist für die Einhaltung dieser BRM verantwortlich.

1.2.

Der RL ist verpflichtet, die Voraussetzungen der personellen und materiellen Mindestanforderungen entsprechend dieser BRM durch schriftliche Vereinbarung mit dem leitenden Rennarzt (LRA), einzuhalten und umzusetzen.

1.3

Bei Vertragsabschluss mit der Rettungsdienstorganisation sollte darauf geachtet werden, ob Fahrzeuge für den öffentlichen Rettungsdienst während der Veranstaltung abgezogen werden können, gegebenenfalls sind mehr Rettungsmittel zu bestellen.

1.4

Die Funktion des LRA ist vom RL bei Auftragserteilung mit dem dafür vorgesehenen Arzt abzusprechen und festzulegen, wobei diese Funktion auch ein auf einem Fahrzeug Typ A oder B1 eingesetzter Arzt ausüben kann – ausgenommen Veranstaltungen, bei denen ein lizenzierte LRA vorgeschrieben ist.

1.5

Dem LRA müssen bei Auftragserteilung bzw. so bald als möglich, nachfolgende Unterlagen zur Verfügung gestellt werden:

- Schriftliche Auftragsbestätigung
- Ausschreibung
- Streckenlizenz
- Zeitplan
- Ansprechpartner Veranstalter

- Ansprechpartner Rettungsdienst

1.6

Bei einer Veranstaltung kann nur ein LRA eingesetzt werden. Möchten oder sollen sich 2 Ärzte diese Aufgabe teilen, so erklärt sich einer der Ärzte zu dem verantwortliche LRA, der zweite anwesende Arzt ist somit sein Stellvertreter.

1.7

Der LRA ist in organisatorischen Fragen direkt dem RL unterstellt und muss sich in erreichbarer Nähe aufhalten, sofern er nicht seine Aufgaben als Arzt auf einem Einsatzfahrzeug erfüllt. Er ist in direkten Sicherheitsfragen dem LS unterstellt, sofern ein LS vorgesehen ist, und diesem bezüglich der Fahrzeugbewegungen im Streckenbereich weisungsgebunden.

1.8

Die ärztliche Einsatzleitung liegt beim LRA. Nur dieser entscheidet, ob ein Teilnehmer weiter an der Veranstaltung teilnehmen kann.

1.9

Die medizinische Versorgung auf dem Gelände der Veranstaltung muss an jedem Veranstaltungstag, 1 Stunde vor Beginn des 1. Trainings/Rennens bis 1 Stunde nach dem letzten Training/Rennen, sichergestellt sein und ist für Inhaber einer FMN-Lizenz kostenfrei, wenn sie im Zusammenhang mit der Durchführung der Wettbewerbe notwendig wird.

1.10

Der RL sollte sich vor Beginn der Veranstaltung vom LRA bestätigen lassen, dass die angeforderten Ärzte und das Personal des Rettungsdienstes anwesend sind.

1.11

Die Sportkommissare und RL/FL sind bei Unfällen mit Verletzten durch den LRA zu informieren. Die Information der Zuschauer, Presse, Rundfunk und Fernsehen obliegt ausschließlich dem RL. Der LRA informiert nur die Angehörigen.

1.12

Der Medizinische Unfallbericht ist sofort, spätestens jedoch am nächsten Werktag durch den behandelnden Rennarzt/Leitenden Rennarzt oder den Vorsitzenden Sportkommissar ausschließlich per E-Mail an unfallmeldung@dmsb.de zu senden.

1.13

Eine Inspektion durch den LRA vor Schließung der Strecke an jedem Veranstaltungstag zur Überprüfung der medizinischen Ausstattung ist obligatorisch. Sie sollte im Zeitplan/Minutenplan der Veranstaltung aufgeführt sein, die Regularien der Inspektionsrunde vorher, evtl. auch mit dem RL/FL, abgesprochen werden.

1.14

Während des Zeittrainings bzw. Rennens muss die in der Streckenlizenz festgelegte Anzahl der Rettungsmittel einschließlich Personal einsatzbereit sein. Ist einer der in den Mindestanforderungen

vorgeschriebenen Ärzte im Einsatz, führt das nicht automatisch zu einem Abbruch des Zeittrainings oder Rennens. Dies gilt nicht, wenn insgesamt nur ein Arzt vor Ort ist oder der LRA begründete Einwände hat. Dem Veranstalter bleibt es unbenommen, zusätzliche Ärzte und Rettungsmittel einzusetzen.

1.15

Der Incident Report (veröffentlicht auf der Homepage des DMSB) ist auszufüllen bei einem tödlichen Unfall bzw. bei einem Unfall, der möglicherweise tödlich ausgehen könnte (Prognose durch den LRA), sowie bei manifester Querschnittslähmung bzw. nicht auszuschließenden neurologischen Ausfällen, die zu einer Querschnittslähmung führen können.

Für die Erstellung des Incident Reportes ist der RL verantwortlich. Diese Aufgabe kann delegiert werden, vorzugsweise an den LS, sofern dieser vorgesehen ist.

2. Allgemein (Definition der Fahrzeuge, Mindestanforderungen)

2.1 Definition der Fahrzeuge:

2.1.1

Typ A / Medical Car

Einsatzfahrzeug für die schnelle Intervention um unmittelbar Hilfe zu leisten, z. B. NEF (DIN 75079), personelle Besetzung entsprechend dem für das Bundesland gültigen Landesrettungsdienstgesetz (i.d.R. 1 Arzt mit Fachkunde Rettungsdienst oder Zusatzbezeichnung Notfallmedizin und 1 RA oder NotSan/RS) oder ein ausreichend motorisierter PKW, ebenfalls personell besetzt lt. Landesrettungsdienstgesetz, der eine elektrische Ausstattung analog DIN 75079 Abs.4.4 mit Kennleuchte mit gelbem oder blauem Blinklicht hat, eine medizinische Ausrüstung gemäß DIN 75079 Abs. 4.7.1 lfd. Nr. 1,3 und 4 besitzt und analog DIN 75079 Abs. 4.5 mit einer fernmeldetechnischen Ausstattung versehen ist. Letzteres Fahrzeug ist zu kennzeichnen mit „DOCTOR“ in großen roten Buchstaben auf weißem Grund. Bei Motocross und Enduro kommen als Typ A Fahrzeuge zum Einsatz, die nicht der EN-Norm entsprechen. Geländefahrzeuge mit Allradantrieb, ein Motorrad oder ein Quad sind z. B. geeignete Fahrzeuge, um den Rennarzt zur Unfallstelle zu bringen. Zur med. Ausrüstung dieser Fahrzeuge ist mindestens ein Notfallkoffer/Rucksack (DIN 13232) und eine fernmeldetechnische Ausstattung erforderlich. Sollten keine Fahrzeuge eines offiziellen Rettungsdienstes zum Einsatz kommen, ist darauf zu achten, dass ein ausreichender Versicherungsschutz während der Veranstaltung besteht.

2.1.2

Typ B1

Krankenwagen Typ C: Rettungswagen (EN 1789) mit Arzt und personeller Besetzung entsprechend dem Landesrettungsdienstgesetz (i.d.R. 1 RS und 1 RA oder NotSan).

2.1.3

Typ B2

Krankenwagen Typ C: Rettungswagen (EN 1789) oder Krankenwagen Typ B: Notfallkrankenwagen (EN 1789) mit zusätzlicher med.-techn. Ausstattung und personeller Besetzung entsprechend dem Landesrettungsdienstgesetz (i.d.R. 1 RA oder NotSan und 1 RS)

2.1.4

Typ C

Krankenwagen Typ A2 mit erweiterter med.-techn. Ausrüstung / Typ B:geeignet für die Erstversorgung und den Transport eines oder mehrerer Patienten(EN 1789) und personeller Besetzung entsprechend dem Landesrettungsdienstgesetz(i. d.R. 1 RS und 1 RH(Rettungshelfer).

2.1.5

Ein Rettungshubschrauber (RTH) vor Ort ist i.d.R. nicht vorgeschrieben.

2.2 Mindestanforderungen

2.2.1 Straßensport

A) Veranstaltungen Kat. A (IDM):

- Strecken bis 3,5 km
1 Typ A, 1 Typ B1 = Minimum 2 Ärzte
Lizenziertes LRA in Race Control zusätzlich
- Strecken bis 6 km
1 Typ A, 2 Typ B1 oder 2 Typ A, 1 Typ B1 = Minimum 3 Ärzte
Lizenziertes LRA in Race Control zusätzlich
- Strecken über 6 km
2 Typ A, 2 Typ B1 oder 3 Typ A, 1 Typ B1 = Minimum 4 Ärzte
- Lizenziertes LRA in Race Control zusätzlich Ist ein Medical Centre (MC) vorhanden und besetzt, kann ein B1 ersetzt werden durch ein Typ B2 und 1 Arzt im MC, der die Aufgabe eines stellvertretenden LRA wahrnehmen sollte, die Lizenz „Leitender Rennarzt im Motorrad- sport Stufe A“ ist empfohlen.

B) Veranstaltungen Kat. B (Straßenrennen mit Prädikat):

- Strecken bis 6 km
1 Typ A, 1 Typ B1 = Minimum 2 Ärzte
- Strecken über 6 km
1 Typ A, 2 Typ B1 oder 2 Typ A, 1 Typ B1 = Minimum 3 Ärzte

Ist ein Medical Centre vorhanden und besetzt, kann ein B1 ersetzt werden durch ein Typ B2 und 1 Arzt im MC, der die Aufgabe eines stellvertretenden LRA wahrnehmen sollte, wenn sich ein weiterer Arzt als LRA in Race Control aufhält.

C) Veranstaltungen Kat. C (Rennen ohne Prädikat und Gleichmäßigkeitsläufe):

- Strecken bis 3,5 km
1 Typ B1 = Minimum 1 Arzt
- Strecken bis 6 km
1 Typ A, 1 Typ B2 oder 1 Typ B1, 1 Typ B2 = Minimum 1 Arzt
- Strecken über 6 km
2 Typ A, 2 Typ B2 oder 1 Typ A, 1 Typ B1, 2 Typ B2, oder 2 B1, 2 B2 = Minimum 2 Ärzte
- Bergrennen / -gleichmäßigkeit
1 B1 für jede angefangenen 1000 m, 1 B2 vor dem Start, Arzt fährt mit LS im Einsatz zur Unfallstelle, Typ B1 folgt bei Bedarf

2.2.2 Motocross

A) Veranstaltungen Kat. A (MX Masters und andere Int. Veranstaltungen):

- 1 Typ A, 2 Typ B2 oder 2 Typ B2 ,1 Typ C Sanitäts- und/oder Groundposts = Minimum 2 Ärzte

B) Veranstaltungen Kat. B (nationale Veranstaltungen):

- 2 Typ B2, Sanitäts- und/oder Groundposts = Minimum 2 Ärzte

C) Veranstaltungen Kat. C:

- 1 Typ B2, 1 Typ C, Sanitäts- und/oder Groundposts = Minimum 1 Arzt

2.2.3 SuperMoto

A) Veranstaltungen Kat. A:

- 1 Typ B1, 1 Typ C, Sanitätsposten = Minimum 1 Arzt

B) Veranstaltungen Kat. C:

- 1 Typ B1, 1 Typ C, Sanitätsposten = Minimum 1 Arzt

2.2.4 Andere Veranstaltungen

Kat. C

- Mini Moto / Roller-Rennen:
1 Typ B1 = Minimum 1 Arzt
- Stadioncross und Hallencross:
1 Typ B1, 1 Typ C = Minimum 1 Arzt
- Freestyle:
1 Typ B1, 1 Typ C = Minimum 1 Arzt
- Bahnsport:
1 Typ B1, 1 Typ C = Minimum 1 Arzt
- Trial:
Gelände-Trial
1 Typ B2
Hallen-Trial
1 Typ B1 = Minimum 1 Arzt
- Motoball:
1 Sanitätsposten
- Enduro:
1 Typ A, 1 Typ B1 an jeder Sonderprüfung

3. Rettungswesen

3.1

Das zum Einsatz kommende medizinische Personal muss entsprechend seiner Aufgaben/Funktion aufgrund der im Rettungsdienst üblichen Kleiderordnung, erkennbar sein. Qualifikation und Ausrüstung müssen den Normenvorgaben und den Rettungsdienstgesetzen des jeweiligen Bundeslands entsprechen.

3.2

Die zum Einsatz kommenden Ärzte müssen im Besitz des Fachkundenachweises „Rettungsdienst“ oder der Zusatzbezeichnung „Notfallmedizin“ sein.

Der LRA muss neben dem Fachkundenachweis oder der Zusatzbezeichnung praktische Erfahrung im Rettungsdienst haben (eigenverantwortliche Einsätze).

Der stellv. LRA soll in die Vorbereitung der Veranstaltung eingebunden sein.

Der Assistent (gemäß der Ausbildungsrichtlinie) des LRA soll sich in unmittelbarer Nähe des LRA aufhalten, ihn unterstützen und darf nicht in die Mobile Medizinische Versorgung eingebunden sein. (Nur 1 Assistent bei einer Veranstaltung ist erlaubt).

3.3

Die für die betreffende Veranstaltung abgeschlossenen Versicherungen kann der Arzt aus den Veranstaltungspoliceen ersehen, welche ihm auf Verlangen vom Veranstalter vorzulegen sind. Trägt der Veranstalter vor, dass er bevorzugt eine pauschale Versicherung über seinen Verband abgeschlossen hat, sollte sich der Arzt durch den Veranstalter die Gültigkeit für die entsprechende Veranstaltung und auch für Sportwarte, die nicht Mitglieder des entsprechenden Verbandes sind, schriftlich bestätigen lassen.

Neben der vorgeschriebenen Veranstalterhaftpflichtversicherung wird dem Arzt dringend empfohlen, eine zusätzliche Ärztehftpflichtversicherung, unter Angabe des Risikos bei Motorsportveranstaltungen, abzuschließen.#

3.4

Der LRA soll vor Beginn der Veranstaltung überprüfen ob:

- eine eventuell erforderlich werdende weitergehende ambulante oder stationäre Behandlung in einer geeigneten Arztpraxis oder Krankenhaus gewährleistet ist.
- die angeforderten/ bzw. in der Streckenlizenz als Mindestanzahl festgelegten Rettungsmittel, Pit Lane- und Ground Posts sowie Sanitätsposten und ggf. Erste Hilfe-Stationen, Zelte an den in der Streckenlizenz festgelegten Standplätzen einsatzbereit sind.
- ein eventueller Einsatz eines Rettungshubschraubers (RTH) durch Sicherstellung eines Landeplatzes am Medical Centre möglich ist (soweit vorhanden). Die Bereitstellung eines RTH aufgrund der Streckenlizenz kann vorgeschrieben werden. Ist die Bereitstellung eines RTH vorgesehen, hat diese 1 Stunde vor Beginn des 1. Trainings zu erfolgen.
- die zuständige Rettungsleitstelle (RLST) und ggf. das Krankenhaus/die Krankenhäuser von der Veranstaltung in Kenntnis gesetzt sind.

3.5 Briefing

Vor Beginn der Veranstaltung hat der LRA mit den medizinischen Einsatzkräften eine Einsatzbesprechung durchzuführen, die mindestens zu nachfolgenden Punkten Stellung nimmt:

- Form der Unfallmeldung
- Fahrzeugbewegungen nur nach Anweisung, auf der Strecke nur in Rennrichtung
- Information über vorhandene Rettungswege und Abfahrtsmöglichkeiten
- Information zu den Anfahrtswegen bei einem Transport von Verletzten in ein Krankenhaus
- Einsätze mit Sondersignal (i.d.R. nur visuell, nicht akustisch)
- Information über einen gegebenenfalls notwendigen RTH-Einsatz
- Bestimmung des Transportzieles durch den LRA in Abstimmung mit der RLST
- Bekanntgabe der einheitlichen Funkfrequenz für Rettungsmittel, Pit Lane- und Ground-Posts sowie Sanitätsposten einschließlich Erste Hilfe-Stationen und -Zelte, soweit vorhanden.
- Erstellung einer Mobilfunk-Nummern-Liste der Posten/Fahrzeuge für die Einsatzleitung. Sie ersetzen nicht den Funk mit einheitlicher Frequenz.

3.6 RTH

Ein notwendiger Transport erfolgt nach Alarmierung des RTH über die Rettungsleitstelle. Wenn die Wetterbedingungen oder andere Faktoren den Einsatz eines RTH nicht erlauben, kann in Abstimmung mit dem LRA das Training bzw. Rennen fortgeführt werden, wenn ein bodengebundener Transport in eine Klinik der Akut- oder Maximalversorgung nicht länger als 45 min. in Anspruch nimmt. Dies gilt auch für verletzte Fahrer mit Verbrennungen, da zunächst die Stabilisierung und der Wärmeerhalt im Vordergrund stehen. Wird eine voraussichtliche Fahrzeit von 45 min. bei einem bodengebundenen Transport überschritten, darf bei der IDM weder das Training noch das Rennen gestartet werden. Für alle anderen Veranstaltungen wird dieses Vorgehen empfohlen.

3.7

Die in der DMSB-Streckenlizenz festgelegten Mindestanforderungen für das Rettungswesen sind verbindlich. Weitergehende medizinische Ausstattungen sind zulässig. Wenn die in den Streckenlizenzen für den Bereich des Rettungswesens gemachten Auflagen die Mindestanforderungen in dem BRM unterschreiten, so sind die weitergehenden und spezifizierten Anforderungen in den BRM-Bestimmungen anzuwenden.

3.8 Medical Centre

3.8.1

Medical Centre -permanent- (nur internationale Veranstaltungen Straßensport; Kat. A):

2 Behandlungsplätze, bei denen die Medizinische Ausstattung jeweils mindestens der eines Typ B2 entsprechen muss.

Personelle Besetzung: 1 Arzt, 1 RA oder NotSan, 1 RS und ausreichendes Medizinisches Personal je Behandlungsplatz.

3.8.2

Medical Centre – nicht permanent oder Sanitätsgestell (nur internationale Veranstaltungen Off Road und Track Racing):

2 Behandlungsplätze, bei denen die Medizinische Ausstattung jeweils mindestens der eines Typ B2 entsprechen muss.

Personelle Besetzung: 1 Arzt, 1 RA oder NotSan, 1 RS und ausreichendes medizinisches Personal je Behandlungsplatz.

3.8.3

Medical Centre – permanent- (nationale Veranstaltungen Straßenrennen- Kat. B):

1 Behandlungsplatz, bei dem die medizinischen Ausstattung mindestens der eines Typ B2 entsprechen muss.

Personelle Besetzung: 1 RA oder NotSan, 1 RS und ausreichendes medizinisches Personal.

3.8.4

Medical Centre – nicht permanent oder Sanitätsgestell (nationale Veranstaltungen Off Road und Track Racing - Kat. C):

1 Behandlungsplatz, bei dem die medizinischen Ausstattung mindestens der eines Typ B2 entsprechen muss.

Personelle Besetzung: 1 RA oder NotSan, 1 RS und ausreichendes medizinisches Personal.

3.9 Erste Hilfe Stationen – Sanitätsraum oder Sanitätsgestell

3.9.1 Motocross Kat B:

Minimum 2 Behandlungsplätze, medizinische Ausstattung entsprechend einem Typ C. Personelle Besetzung: 1 RA oder NotSan und 1 RS und ausreichendes medizinisches Personal.

3.9.2 SuperMoto:

Medizinische Ausstattung entsprechend eines Typ C, zusätzlich, sofern nicht in der erweiterten med.-techn. Ausstattung enthalten, ein Notfallkoffer/ -Rucksack nach DIN 13232, StifNeck® oder vergleichbares und 1 Schaufeltrage/ Spinal Board.

Personelle Besetzung: 1 RA oder NotSan und ausreichendes medizinisches Personal.

3.10 Zelt

Z. B. SG 20 (Sanitätsgestell mit 20 m² Grundfläche).

3.11 Pit Lane Ground Post

1 Arzt, 1 Rettungsassistent mit Ferno®-Trage/ Spinal Board oder vergleichbares – kompatibel zu den Rettungsmitteln, Notarztkoffer/ -Rucksack nach DIN 13232, Vakuummatratze und einen Satz StifNeck® oder vergleichbares. Meldeeinrichtung: Funk/ Telefon.

3.12 Ground Post

1 Arzt oder 1 RA oder NotSan und 1 Sanitäter/ Rettungshelfer mit Notarztkoffer/-rucksack nach DIN 13232, 1 Satz StifNeck® oder vergleichbares und Schaufeltrage/ Spinal Board. Meldeeinrichtung: Funk/ Telefon.

3.13 Sanitätsposten

2 Sanitäter mit abgeschlossener Sanitätsausbildung mit Notfalltasche, 1 Satz StifNeck® oder vergleichbares und Schaufeltrage/ Spinal Board. Meldeeinrichtung: Funk/ Telefon.

Transport von Verletzten vom Unfallort zum Rettungsfahrzeug ist ausschließlich mit Schaufeltrage oder Spinal Board erlaubt, Ferno®Tragen oder vergleichbares nur auf befestigtem Untergrund, sogenannte „NATO“-Tragen oder Tragetücher sind nicht akzeptabel.

3.14 Lizenzierte Rennärzte im Motorradsport

Lizenz Rennarzt/Anwärter LRA/ Leitender Rennarzt im Motorradsport
Voraussetzungen: siehe DMSB-Ausbildungsrichtlinie >Rettungsdienst<

3.15 Medizinische Mindestausstattung

Für die verschiedenen Wettbewerbsarten gelten unterschiedliche Anforderungen, die in jedem Fall verbindlich sind.

Der Ausschreibung ist zu entnehmen, in welcher Kategorie entsprechend der Streckenlizenz die Veranstaltung einzuordnen ist. Dies ist entscheidend für die medizinische Mindestausstattung. Beim Freien Training kann diese geringer sein, darf aber die Kategorie C nicht unterschreiten.

3.16 Krisenintervention/Notfallseelsorge

Der Veranstalter sollte sich vor Beginn der Veranstaltung darüber informieren, welche Organisationen (z.B. Feuerwehr, Öffentlicher Rettungsdienst) im Falle eines Unfalls mit tödlichem Ausgang bzw. bei akut traumatisierenden Unfällen ein Kriseninterventions-Team bzw. eine Notfallseelsorge vorhalten und die erforderlichen Kontaktdaten bereitstellen..Die Anforderung erfolgt i.d.R. über die zuständige Rettungsleitstelle.

4. Anhang / Glossar:

SCAT 3™ (Sport Concussion Assessment Tool – 3rd Edition)

Frage- und Evaluationsbogen für Gehirnerschütterungen im Sport auf der Homepage des DMSB.

EL = Einsatzleiter der Rettungsdienstorganisation

Erste Hilfe Stationen = Gleiche personelle Besetzung und Ausstattung wie Sanitätsposten

Fachkundenachweis

"Rettungsdienst"= Qualifizierung durch die Ärztekammer (Voraussetzung für die ärztliche Tätigkeit im Motorsport alternativ zur Zusatzbezeichnung „Notfall-medicin“)

Groundpost = medizinischer Posten an der Strecke – 1 Rettungsassistent (RA) bzw. Notfallsanitäter (NotSan) und 1 Sanitäter (San)

Incident Report= Sehr umfangreicher Unfallbericht, der zu erstellen ist bei Unfällen mit tödlichem Ausgang, möglichem tödlichen Ausgang oder Querschnittslähmung.

Landesrettungsdienstgesetz = Regelt länderspezifisch z.B. die personelle Besetzung der Rettungsmittel

LRA = Leitender Rennarzt

Medical Centre = Permanente oder temporäre medizinische Behandlungseinrichtung

Notfallkoffer/ -Rucksack= nach DIN Norm definierte Ausrüstung zur Versorgung von Verletzten

Notfallsanitäter = Rettungsassistent + zusätzliche Qualifikation (NotSan)

Pit Lane Groundpost = medizinischer Posten in der Boxengasse - 1 Rettungsassistent (RA) bzw.- Notfallsanitäter (NotSan) und 1 Sanitäter (San)

Rettungsassistenten (RA) = 2- jährige Ausbildung

Rettungshelfer (RH) = Hilfskraft im Rettungsdienst mit 3- 4 wöchiger Ausbildung und 2 Wochen Praktikum

Rettungssanitäter (RS) = Rettungshelfer mit Praxisnachweis + Prüfungswoche (520 Stunden)

RLST = Rettungsleitstelle organisiert den Transport von Verletzten und beraten in der Regel, welche Behandlungseinrichtung (Krankenhaus) aufzusuchen ist

RTH = Rettungshubschrauber = Notarztzubringer nach DIN, einsetzbar als schonendes und über weite Strecken schnelleres Transportmittel

Sanitäter (San) = ehrenamtliche Tätigkeit mit abgeschlossener Sanitätsausbildung

Sanitätsgestell 20 = Zelt von 20 m² zur Behandlung von Verletzten (SG 20)

Sanitätsposten = medizinischer Posten an der Strecke – 2 Sanitäter (San)

SCAT 3 = Anleitung zur Diagnose, Beurteilung und Dokumentation von Teilnehmern mit „Gehirnerschütterung“

Schaukeltrage = Trage (aus Aluminium), die teilbar ist, von beiden Seiten unter den Verletzten geschoben und nach Schließen diesen wirbelsäulenstabilisiert transportieren kann

Spinal Board = festes Brett, auf das der Verletzte zum Abtransport fixiert wird

StifNeck® = Halskrause zur Stabilisierung der Halswirbelsäule

Typ B1 = Rettungswagen (RTW) mit Arzt (gemäß Rettungsdienst)

Typ B2 = Rettungswagen (RTW) oder Notfallkranwagen (Typ B) [kleiner von den Abmessungen und geringer ausgestattet als ein RTW]

Typ C = Krankenwagen Typ A2 mit erweiterter medizinischer technischer Ausstattung oder Notfallkranwagen Typ B

Vakuum-Matratze = Matratze, die sich durch Vakuum stabilisieren lässt

Zusatzbezeichnung „Notfallmedizin“ = Qualifizierung durch die Ärztekammer (Voraussetzung für die ärztliche Tätigkeit im Motorsport alternativ zum Fachkundenachweis „Rettungsdienst“)

DMSB Straßensport-Reglement 2023

Stand: 09.12.2022 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

INHALTSVERZEICHNIS

1. Veranstaltung
2. Klassen
3. Teilnehmer
4. Nennungen
5. Abnahme
6. Zugelassene Motorräder
7. Streckeninspektion
8. Flaggen- und Lichtzeichen
9. Training und Startberechtigung
10. Start
11. Ende des Rennens
12. Abbruch eines Rennens
13. Fahrregeln (Rennen / Training)
14. Boxen
15. Parc Fermé
16. Zusatzgebühren
17. Allgemeine Festlegungen

1. Veranstaltung

Alle Straßensport-Veranstaltungen im Regelungsbereich des DMSB sind nach den Bestimmungen des DMSB durchzuführen. Soweit in den DMSB-Bestimmungen nicht geregelt, gelten die Bestimmungen der FIM/FIME. Alle Veranstaltungen kommen ausschließlich auf vom DMSB abgenommenen Strecken zur Durchführung.

2. Klassen

Die Klasseneinteilung/-beschreibung ist i. d. R. in der Ausschreibung festgelegt. Sowohl die Einteilung der Klassen als auch eventuelle Zusammenlegungen müssen harmonisieren. Klassenzusammenlegungen beim Rennen müssen analog zum Training erfolgen.

3. Teilnehmer

Fahrer / Beifahrer

Berechtigt zur Teilnahme sind nur Fahrer/Beifahrer, die eine für den betreffenden Wettbewerb vorgeschriebene Lizenz besitzen, sowie Lizenznehmer anderer Föderationen, die im Besitz einer entsprechenden Startgenehmigung sind. *Fahrer / Beifahrer können bis eine Stunde vor Beginn des Zeittrainings mit Zustimmung der Sportkommissare ausgetauscht werden.*

Bewerber

Inhaber einer gültigen Bewerber-Lizenz gemäß dem Status der Veranstaltung.

4. Nennungen

4.1 Nennungen

Nennungen sind an den Veranstalter einzureichen. Bei Nennungen Minderjähriger ist die Unterschrift des/der gesetzlichen Vertreter(s), sowie die Anwesenheit oder die Anwesenheit eines volljährigen, bevollmächtigten Vertreters erforderlich. Unvollständig ausgefüllte bzw.

formlos, schriftlich oder per E-Mail eingereichte Nennungen müssen vor Ort ergänzt, bzw. auf ein offizielles Formular übertragen werden.

4.2 Mehrfach-Nennungen

Der Start eines Fahrers bei einer Veranstaltung in zwei Klassen ist gestattet. Die zusätzliche Nennung des gleichen Motorrades in verschiedenen Lizenzklassen mit gleichen Hubraumfestlegungen und techn. Reglement ist im Prinzip möglich, soweit dem keine anderen wettbewerbsspezifischen Bestimmungen entgegenstehen.

4.3 Nenngeld

Das Nenngeld ist in der Veranstaltungsausschreibung festgelegt. Das Nenngeld muss der Nennung als Scheck beigelegt oder zeitgleich mit der Nennung an den Veranstalter überwiesen werden.

4.4 Nennschluss / Nennbestätigung

Für alle Veranstaltungen ist ein einheitlicher Nennschluss von 14 Tagen vor der Veranstaltung festgelegt. Dem Veranstalter ist es jedoch freigestellt, Nachnennungen anzunehmen. Für Nachnennungen, soweit diese vom Veranstalter akzeptiert wurden, kann eine zusätzliche Bearbeitungsgebühr von max. 25,-€ erhoben werden. Der Veranstalter bestätigt spätestens innerhalb von 72 Stunden nach Nennschluss bzw. im Falle von Nachnennungen innerhalb von 72 Stunden nach Nenneingang die Annahme oder Ablehnung der eingegangenen Nennungen und übersendet alle erforderlichen Unterlagen.

Der Veranstalter ist berechtigt, ggf. die Teilnehmerzahl zu beschränken. Nennungen können nach Nennschluss unter Angabe von Gründen abgelehnt werden.

5. Abnahme

5.1 Dokumentenabnahme

Bei der Abnahme, die aus Dokumenten- und Technischer Abnahme besteht, müssen die Fahrer anwesend sein. Bei der Dokumentenabnahme sind vorzulegen bzw. abzugeben:

- Nennbestätigung
- Fahrer-/Beifahrerlizenz, ggf. Bewerber-Lizenz
- Startgenehmigung der jeweiligen FMN für Lizenznehmer anderer Föderationen

5.2 Technische Abnahme

Zur Technischen Abnahme muss jedes Motorrad in technisch einwandfreiem und gereinigtem Zustand vorgeführt werden. Eine Wiederholungsabnahme kann jederzeit, insbesondere aber beim Auftreten von Sicherheitsrisiken nach einem Unfall, verfügt werden. Die zum Einsatz kommenden Schutzhelme müssen ebenfalls vorgelegt werden.

6. Zugelassene Motorräder

Zugelassen werden nur Motorräder, die den Technischen Bestimmungen entsprechen und unter dem Namen des betreffenden Fahrers abgenommen wurden. Soll ein Motorrad in verschiedenen Rennen von demselben Fahrer oder verschiedenen Fahrern eingesetzt werden, so muss dies dem Rennleiter vor der Technischen Abnahme bekannt gegeben werden. Führt ein Fahrer der Techn. Abnahme für ein Rennen mehrere Motorräder vor, so kann er diese, falls nichts anderes festgelegt ist, im Training oder auch beim erneuten Start eines abgebrochenen Rennens (Laufes) nach seiner Wahl einsetzen.

6.1 Kennzeichnung der Motorräder

Startnummern müssen an der Front und auf jeder Seite am Motorrad deutlich lesbar angebracht sein. Ziffernhöhe vorne: 140 – 160 mm Ziffernhöhe hinten/seitlich: 120 – 140 mm. Scharfer Kontrast von Untergrund und Zifferfarbe muss an allen Startnummernfeldern in gleicher Kombination gegeben sein. Das Startnummernfeld muss deutlich erkenntlich und die Ziffern dürfen nicht schattiert sein. Die Beurteilung über Einhaltung und Richtigkeit vorstehender Festlegungen obliegt den Technischen Kommissaren.

7. Streckeninspektion

Es ist ca. 30 Min vor Beginn der Veranstaltung eine Inspektionsrunde *durchzuführen*. Dabei sind vom Sportkommissar die Festlegungen und ggf. Auflagen gemäß Streckenlizenz stichprobenartig zu prüfen. Im Anschluss daran wird die Strecke geschlossen.

8. Flaggen- und Lichtzeichen

Flaggensignale werden grundsätzlich an den dafür vorgesehenen Posten gemäß der Streckenlizenz gezeigt. Zudem können Lichtzeichenanlagen für die Signalgebung eingesetzt werden. Somit gelten die nachfolgenden Flaggen-Bestimmungen gleichermaßen für Lichtzeichen.

8.1 Nationalflagge: Start

8.2 Rote Flagge (geschwenkt)

Rennen / Wertungslauf / Training ist abgebrochen! Langsam und mit größter Vorsicht bis in die Boxengasse einfahren. Anm.: Die rote Flagge wird von der Rennleitung an der Start- und Ziellinie und gleichzeitig, auf deren Anweisung hin, von allen Flaggenposten gezeigt. Rotes Lichtzeichen an der Start-Ziel-Linie: Start steht unmittelbar bevor.

8.3 Schwarze Flagge (geschwenkt) in Verbindung mit Start-Nr. auf Signaltafel

Halt für das Motorrad mit der entsprechend angezeigten Startnummer, nach Abschluss der Runde in die Boxengasse einfahren.

8.4 Schwarze Flagge mit orangener Kreisfläche (geschwenkt) in Verbindung mit Start-Nr. auf Signaltafel

Sofortiges Verlassen der Strecke für den angezeigten Teilnehmer.

8.5 Weiße Flagge (geschwenkt)

Vorsicht, Rettungs- oder Sicherheitsfahrzeug im nachfolgenden Streckenabschnitt (d.h. von diesem bis zum nächsten Streckenposten) auf der Strecke, Überholverbot! Es ist einem Teilnehmer verboten, einen anderen Teilnehmer zu überholen, solange die weiße Flagge gezeigt wird. Das Vorbeifahren an dem Rettungs- oder Sicherheitsfahrzeug ist erlaubt. Hält das Fahrzeug an, wird in diesem Bereich zusätzlich eine gelbe Flagge (geschwenkt) gezeigt.

8.6 Gelbe Flaggen

8.6.1 Gelbe Flagge (doppelt geschwenkt)

Achtung! Große Gefahr im nachfolgenden Streckenabschnitt direkt im Fahrbahnbereich; Geschwindigkeit reduzieren, äußerst vorsichtig fahren und auf einen Linienwechsel vorbereiten, Überholverbot!

Ein evtl. begonnener Überholvorgang ist abubrechen, wenn er nicht vor Erreichen der gelben Flagge abgeschlossen werden kann.

8.6.2 Gelbe Flagge (einfach geschwenkt)

Achtung! Gefahr im nachfolgenden Streckenabschnitt neben der Fahrbahn; Geschwindigkeit reduzieren und vorsichtig fahren, Überholverbot!

Ein evtl. begonnener Überholvorgang ist abubrechen, wenn er nicht vor Erreichen der gelben Flagge abgeschlossen werden kann.

Bei Streckenschließung muss die gelbe Flagge geschwenkt als Zeichen der Einsatzbereitschaft genau an dem Platz gezeigt werden, an dem der Sportwart der Streckensicherung postiert ist.

8.7 Gelbe Flagge mit roten Streifen (stillgehalten)

Achtung Rutschgefahr im nachfolgenden Streckenabschnitt, *jedoch nicht aufgrund von Regenwasser (z.Bsp. Öl, Kies, Gras, Sand)!*

Hinweis: Bei Flaggen gem. FIM-Bestimmungen >geschwenkt<.

8.8 Weiße Flagge mit rotem diagonalem Kreuz (geschwenkt)

Erste Regentropfen bzw. einsetzender Regen *sowie veränderte Streckenbedingungen durch Regenwasser* im nachfolgenden Streckenabschnitt.

Hinweis: Linienstärke des roten Kreuzes 10 - 13 cm.

8.9 Blaue Flagge (geschwenkt)

Überholvorgang oder Überrundung durch aufschließende(n), schnellere(n) Fahrer steht bevor. Blaues Blinklicht (nur an Ausfahrt Boxengasse): Überholvorgang durch schnellere(n) Fahrer bei Auffahrt auf die Strecke steht bevor.

8.10 Grüne Flagge (geschwenkt)

Strecke frei. Sie wird am Ende des Streckenabschnitts gezeigt, in dem aufgrund der gezeigten gelben Flagge Überholverbot bestand. Diese Flagge *wird* außerdem während der ersten Runde jedes Trainings, während der Besichtigungsrunde und während der Aufwärmrunde gezeigt.

8.11 Schwarz-weiß karierte Flagge (geschwenkt)

Ende des Rennens, Wertungslaufes, bzw. Ende des Trainings oder eines gezeigten Abschnitts.

8.11.1 Schwarz-weiß karierte Flagge (geschwenkt) in Verbindung mit blauer Flagge (geschwenkt) wird gezeigt, wenn sich ein Fahrer kurz vor dem abzuwinkenden Führenden befindet. Dies bedeutet, der zu überrundende Fahrer muss, falls dieser erst nach der Ziellinie überholt wird, noch eine volle Runde zurücklegen.

8.12 Strafmaßnahmen bei gemeldeter Missachtung von Flaggen- oder Lichtzeichen

8.12.1 Überholen bei weißer oder gelber Flagge

Für jeden überholten Fahrer = Rückversetzung des Überholenden im Endklassement des Rennens um jeweils *drei* Plätze, sowie Geldstrafe einmalig in Höhe von 130,-€, bzw. bei Missachtung im *freien Training, Zeittraining oder* Warm-Up Rückversetzung um *jeweils drei* Plätze in der Startaufstellung sowie Geldstrafe einmalig in Höhe von 130,-€. *Gilt die Startaufstellung für zwei aufeinanderfolgende Rennen bei einer Veranstaltung, ist die Strafe für beide Rennen anzuwenden.* Bei einer, nach Auffassung des Rennleiters und / oder der Sportkommissare im Zusammenhang mit einem solchen Überholvorgang eingetretenen zusätzlichen Behinderung oder maßgeblicher Gefährdung oder wiederholter Missachtung, bleibt an Stelle der Rückversetzung die Disqualifikation vorbehalten. Von den vorgenannten Strafen kann nur in Ausnahmefällen abgesehen werden, wenn der Fahrer glaubhaft machen kann, dass der Überholvorgang aus sicherheits- oder fahrtechnischen Gründen bzw. aufgrund techn. Probleme des/der Überholten unvermeidbar war und er den/die überholten Fahrer unmittelbar nach Passieren des Überholverbotsabschnittes bei gleichzeitiger Reduzierung seiner Geschwindigkeit

im Rennen wieder an sich vorbeiziehen ließ, soweit der Überholvorgang nicht im Zusammenhang mit techn. Problemen des/der Überholten stand und diese dadurch zurückgefallen sind.

8.12.2

Überholen bei weißer oder gelber Flagge - nur Langstrecke

Für jedes Vergehen wird das Team für das Rennen mit einer Stop-and-Go-Strafe von 30 Sekunden bestraft, sowie jeweils eine Geldstrafe in Höhe von 130,-€. Je überholten Fahrer im Training = Rückversetzung des Überholenden im Endklassement (Qualifikation) um jeweils fünf Plätze, sowie Geldstrafe einmalig in Höhe von 130,-€.

8.12.3

Missachtung der schwarzen Flagge in Verbindung mit Start-Nr. auf Signaltafel

Erstmalige Missachtung (d.h. kein Halt nach Abschluss der Runde, unabhängig von einer eventuell eintretenden Disqualifikation): Geldstrafe in Höhe von 60,-€. Wiederholte Missachtung (d.h. mehrmaliges Überfahren der schwarzen Flagge): Disqualifikation, Geldstrafe in Höhe von 260,-€ sowie Meldung an den DMSB zu einer weitergehenden, möglichen Bestrafung.

8.12.4

Missachtung der schwarzen Flagge mit orangener Kreisfläche in Verbindung mit Start-Nr. auf Signaltafel
Bei Missachtung (kein sofortiges Anhalten) erfolgt mindestens Disqualifikation, Geldstrafe in Höhe von 260,-€ sowie Meldung an den DMSB zu einer weitergehenden, möglichen Bestrafung.

8.12.5

Missachtung der roten Flagge bei Start/Ziel nach vorhergegangenen Zeigen an der Strecke

Es erfolgt mindestens Disqualifikation, Geldstrafe in Höhe von 260,-€ sowie Meldung an den DMSB zu einer weitergehenden, möglichen Bestrafung.

9. Training und Startberechtigung

Die Qualifikation sowie die Startaufstellung richten sich unter Einhaltung bzw. zusätzlicher Beachtung der nachstehenden Festlegungen nach den im Training erzielten Zeiten oder nach der Platzierung in evtl. zusätzlich zum Training durchgeführten Qualifikationsrennen. Bei gleicher Trainingszeit wird die zweitbeste Zeit herangezogen.

Generell nicht zugelassen werden Fahrer, die im Training nicht mindestens eine gezeigte Trainingsrunde absolviert haben.

Die Aufstellung der Fahrer in ein und derselben Startreihe erfolgt versetzt (Echelon) und, bezogen auf die Aufstellung der Fahrer in der davor liegenden Startreihe, auf Lücke. Die für das Rennen zuzulassenden Fahrer werden nach den Ergebnissen des Zeittrainings ermittelt, die *in der Regel* auch für die Startaufstellung maßgebend sind.

Doppelstarter müssen die vorgeschriebenen Qualifikationskriterien in jeder Klasse, für die sie genannt haben, absolvieren.

Übersteigt die Teilnehmerzahl in einer Klasse die für das Training gemäß Streckenlizenz zulässige Starterzahl, so muss das Training in mehreren, zahlen- und leistungsmäßig weitgehend gleichen Gruppen durchgeführt werden. Wird das Training einer Klasse in verschiedenen Trainingsgruppen abgewickelt, kann der Rennleiter in Abstimmung mit den Sportkommissaren bei unterschiedlichen Witterungsverhältnissen die Qualifikation und Startaufstellung zum Rennen – unter Berücksichtigung der Platzierung in diesen Trainingsgruppen, abgeleitet aus den Trainingszeiten in der jeweiligen Gruppe und unter Beachtung einer in diesem Fall für jede Gruppe getrennt ermittelten Qualifikationszeit – festlegen. In einem solchen Fall werden die Startplätze zu je 50 % in ständigem Wechsel an die trainingsschnellsten Fahrer beider Gruppen vergeben. Können jedoch unter Beachtung der generell gültigen Zulassungskriterien nicht alle Startplätze einer der beiden Gruppen vergeben werden, so werden diese an die qualifizierten Fahrer der anderen Gruppe vergeben.

Die Trainingsergebnisse, aus denen die Qualifikation der Fahrer ersichtlich ist, und die vorläufigen Startaufstellungen werden durch Aushang im Fahrerlager, spätestens innerhalb 1 Stunde nach Beendigung des Trainings, bekannt gegeben.

Die Qualifikation und Startaufstellung ergibt sich *in der Regel* aus dem Ergebnis des Zeittrainings.

Bei unterschiedlichen Wetterbedingungen, Training „trocken“ und Rennen „Regen“, müssen den Fahrern vor Beginn des offiziellen Startablaufes, ein oder zwei zusätzliche Aufwärmrunden gestattet werden. Die Renndistanz wird entsprechend reduziert.

10. Start

10.1 Allgemeines

Die Startvorbereitungen und der Start zum Rennen erfolgt klassenweise, stehend. Bei Rundstreckenrennen unterscheidet man zwischen so genannten Trockenrennen (Dry Race) und Regenrennen (Wet Race). Stuft der Rennleiter oder Race Director bei nasser oder feuchter Fahrbahn bzw. wechselhafter Witterung das bevorstehende Rennen als Regenrennen ein, wird diese Entscheidung den Fahrern 10 Minuten vor Beginn des Rennens durch Zeigen eines Schildes mit der Aufschrift „Wet Race“, bekannt gegeben. Die Fahrer haben dann die Möglichkeit, vor der Aufwärmrunde die Reifen zu wechseln, ohne dass sich hieraus eine Startverzögerung ergibt. *Während eines Regenrennens muss das Sicherheits-Rücklicht permanent eingeschaltet sein.* Als Regenrennen eingestufte und angezeigte Rennen werden aufgrund sich später ändernder Wetterbedingungen nicht mehr abgebrochen. Fahrer, die dann die Reifen wechseln möchten, müssen während des Rennens an die Box fahren und dort den Reifenwechsel vornehmen. Rennen, die nicht von vornherein als Regenrennen eingestuft sind, werden vom Rennleiter oder Race Director nur dann (und auch nur einmal) unterbrochen, wenn er der Auffassung ist, dass die herrschenden bzw. aktuell eingetretenen Wetterbedingungen (z. B. Regen) die Griffigkeit des Streckenbelages so beeinflussen, dass die Fahrer die Reifen wechseln möchten bzw. müssen. In diesem Fall ist der 2. Teil des Rennens automatisch ein Regenrennen.

10.2 Startverzögerung

Jeder Fahrer, dessen Motor auf dem Startplatz abstirbt, oder der andere Probleme hat, muss mit seinem Motorrad auf seinem Startplatz stehen bleiben und einen Arm heben. Der *Starter* entscheidet dann über eine Startverzögerung. Wird trotz Hinweis eines Fahrers der Start nicht verzögert, so muss der Fahrer auch dann mit erhobenem Arm in absoluter Ruhestellung an seinem Startplatz bleiben, bis der Start erfolgt ist. Der Fahrer darf u. U. mit Hilfe der Sportwarte nachstarten. Sollte das Motorrad trotz entsprechender Versuche kurzfristig nicht anspringen, wird es von den Sportwarten von der Strecke bzw., wenn möglich, auf kürzestem Weg zu den Boxen geschoben, wo die betreffenden Mechaniker eingreifen können. *Sollte es auf dem Startplatz nach Meinung des Starters ein Problem geben, welches die Sicherheit des Starts in Frage stellt, kann der Starter veranlassen, dass eine rote Flagge geschwenkt wird (und das ggf. bereits eingeschaltete Rotlicht nicht erlischt). Zudem wird die Tafel „Start Delayed“ gezeigt und gelbe Flaggen von den Sportwarten an der Boxenmauer geschwenkt.*

In diesem Fall müssen die Fahrer die Motoren abstellen, und ein Mechaniker je Fahrer darf auf den Startplatz, um seinem Fahrer zu helfen. Der Startvorgang wird, nach Behebung des Problems, mit dem Zeigen der „1-Minute“-Tafel wieder aufgenommen. Eine zusätzliche Aufwärmrunde wird gefahren und die Renndistanz um eine Runde gekürzt. Es ist verboten, den Start vorsätzlich auf irgendeine Art zu verzögern oder zu behindern.

10.3 Frühstart

Jeder Fahrer, der einen Frühstart verursacht, wird für das Rennen mit einer Zeitstrafe, *zwei „Long Lap Penalties“ (falls vorhanden) gemäß Art. 10.4* oder *einer* Durchfahrtsstrafe („ride through“) belegt. *Das Strafmaß für einen Frühstart wird in der Ausschreibung und/oder Fahrerbesprechung bekanntgegeben.* Neben den Sportwarten mit den Startreihen-Tafeln können zusätzliche Sportwarte zur Überwachung des Starts als Sachrichter eingesetzt werden; hierbei sind mindestens zwei Personen zur Beobachtung der Ampel und der Startreihe bzw. eine Person bei gleichzeitig installierten Startreihenampeln einzusetzen. Diese Sachrichter sind verpflichtet, von ihnen registrierte Frühstarts schriftlich, mit Angabe der Startreihe und der Startnummer des betreffenden Fahrers, an den Rennleiter zu melden. Ein Frühstart ist dann gegeben, wenn während der Startrotlichtphase eine Vorwärtsbewegung des Motorrads erfolgt bzw. der Fahrer einen falschen Startplatz zu seinem Vorteil eingenommen hat. Der

Rennleiter oder Race Director entscheidet, ob eine Strafe verhängt wird und hat dafür zu sorgen, dass der Fahrer sowie das Team des bestraften Fahrers möglichst schnell davon informiert werden. *Gegen eine Bestrafung, resultierend aus einem Frühstart, ist kein Protest und keine Berufung möglich.*

10.4 Long Lap Penalty (LLP)

Während eines Rennens kann ein Fahrer angewiesen werden, die LLP zu absolvieren. Der Fahrer muss dann eine vordefinierte Strafzone durchfahren, die in einer asphaltierten Auslaufzone auf der Strecke markiert ist. Ihm wird maximal 3 Runden lang ein Schild mit seiner Startnummer an der Start-/Ziellinie gezeigt und zusätzlich eine Information auf dem Zeitmonitor angezeigt. Innerhalb dieser maximal drei Runden hat der Teilnehmer die Möglichkeit, die Strafe zu absolvieren. Missachtet er die Bestrafung, erhöht sich die Strafe auf 2 x LLP. Im Falle von festgelegten 2 x LLP wird maximal 5 Runden lang das Schild gezeigt. Innerhalb dieser maximal fünf Runden hat der Teilnehmer die Möglichkeit, die Strafe zu absolvieren. Missachtet er die Bestrafung, wird eine Durchfahrtsstrafe (Ride Through) verhängt oder eine Ersatzstrafe durch den Rennleiter oder Race Director ausgesprochen.

Der Fahrer muss beim Durchfahren der Strafzone zwischen den beiden markierten Linien rechts und links bleiben. Verstöße führen zu einer Wiederholung der LLP. Der Fahrer ist bei der Ein- und Ausfahrt der Strafzone dafür verantwortlich, keine anderen Fahrer zu behindern oder zu gefährden. Während der Durchfahrt der Strafzone darf nicht überholt werden. Verstöße gegen eine sichere Absolvierung der Strafzone werden vom Rennleiter oder Race Director bestraft.

Die LLP darf nicht absolviert werden, wenn im betroffenen Streckenteil der Strafzone gelbe Flaggen geschwenkt werden. In diesem Falle wird die Anzahl Runden zur Absolvierung der LLP hinzugerechnet, in denen das Durchfahren der Strafzone aufgrund gelber Flaggen nicht möglich war.

Sollte es der Rennleitung nicht möglich sein, die LLP bis zum Ende des Rennens durchzuführen, werden die betroffenen Fahrer mit einer Zeitstrafe oder einer Ersatzstrafe durch den Rennleiter oder Race Director belegt. Im Falle eines Rennabbruches vor Absolvierung der LLP ist diese im zweiten Teil des Rennens zu absolvieren.

Der Streckenbereich, welcher die Strafzone enthält, sowie die Ersatz-Zeitstrafe und das Layout des Schildes werden in der Fahrerbesprechung bekanntgegeben.

10.5 Durchfahrtsstrafe (ride through)

Im Falle einer Durchfahrtsstrafe wird dem Teilnehmer ein gelbes Schild (100 x 80 cm) mit seiner Startnummer an der Start-/Ziellinie gezeigt und zusätzlich auf dem Zeitmonitor angezeigt. Innerhalb von fünf Runden hat der Teilnehmer die Möglichkeit die Strafe zu absolvieren. Missachtet er die Bestrafung erfolgt eine Disqualifikation mit schwarzer Flagge. Falls mehr als ein Fahrer betroffen sind, werden die Startnummern gem. Startaufstellung angezeigt.

11. Ende des Rennens

Bei Rundstreckenrennen werden der Sieger sowie alle nachfolgenden Fahrer – diese ohne Rücksicht auf die von ihnen zurückgelegte Rundenzahl – beim Überfahren der Ziellinie mit der schwarzweiß-karierten Flagge abgewinkt. Die Zeit für den jeweiligen Fahrer wird in dem Moment genommen (registriert), wenn der vorderste Teil seines Motorrads die Ziellinie überquert.

Nach dem Abwinken fahren die Teilnehmer in verringertem Tempo bis zur Ausfahrt der Rennstrecke und verlassen sie dort in Richtung Fahrerlager, bzw. Parc Fermé.

Der Veranstalter hat das Recht, nach Beendigung der Rennen jedes Motorrad einer Schlusskontrolle zu unterziehen. Fahrer, die eine solche Überprüfung verweigern oder ihr Motorrad durch vorzeitigen Abtransport (d.h. vor Ablauf der Protestfrist) einer Kontrolle entziehen, werden von der Wertung ausgeschlossen.

Alle Motorräder, die das Rennen in Wertung beendet haben, verbleiben bis zum Ende der Protestfrist im Fahrerlager. Während dieser Zeit dürfen keine Arbeiten an den Motorrädern durchgeführt werden; es gelten die Bestimmungen des Parc Fermé.

Die technischen Kommissare können darüber hinaus eine definierte Fläche als Parc Fermé deklarieren und das Abstellen der Wettbewerbsfahrzeuge in dieser Fläche erwirken.

Fahrer, die nicht mindestens 75 % der vom Sieger gefahrenen Distanz zurückgelegt haben, oder Fahrer, die das Ziel nicht spätestens fünf Minuten nach ihm passieren, werden nicht gewertet.

12. Abbruch eines Rennens

Sollte der Abbruch eines Rennens aufgrund eines besonderen Vorkommnisses oder klimatischer oder anderer Bedingungen unumgänglich sein, wird an der Start- und Ziellinie auf Anweisung des Rennleiters oder des Race Directors die rote Flagge gezeigt. Die Sportwarte zeigen nachfolgend ebenfalls die rote Flagge *bzw. rote Lichtzeichen rund um die Strecke werden aktiviert*. Wird dieses Signal gezeigt, müssen die Fahrer sofort das Rennen abbrechen *und* langsam *sowie vorsichtig* in die Boxen zurückkehren, wobei ihre Platzierung im Rennen von ihrer Position nach Abschluss der dem Abbruch vorangegangenen vollen Runde (letzte Zieldurchfahrt auf der Start-/Zielgeraden) bestimmt wird.

Die Entscheidung, das Rennen abzubrechen, kann nur der Rennleiter/Race Director oder – im Falle seiner Verhinderung – sein Stellvertreter fällen.

Im Einzelnen gelten für den evtl. erneuten Start eines abgebrochenen Rennens folgende zusätzliche Regelungen:

12.1

Weniger als drei Runden werden zur Wertung herangezogen:

Der ursprüngliche Start wird für null und nichtig erklärt. Alle Fahrer, die am ersten Start beteiligt waren, sind für den erneuten Start teilnahmeberechtigt, entweder auf dem ursprünglich eingesetzten Motorrad oder auf einem anderen Motorrad, vorausgesetzt, dass dieses den Technischen Kommissaren unter ihrem Namen vorgeführt und abgenommen wurde (ausgenommen Klassen mit Ein-Motorrad-Regelung). Das wieder aufgenommene Rennen geht – soweit vor dem Restart nicht ausdrücklich anders festgelegt – über die volle Renndistanz, wobei die ursprüngliche Startaufstellung herangezogen wird. Der Platz des Fahrers, der nicht am erneuten Start teilnehmen kann, bleibt leer.

12.2

Mindestens drei Runden, aber weniger als 2/3 der ausgeschriebenen bzw. ggf. geänderten Rundenzahl werden zur Wertung herangezogen (abgerundet zur nächst niedrigeren vollen Runde! Beispiel: 19 Runden sind ausgeschrieben bzw. festgelegt; davon $2/3 = 12,67$ Runden müssen erreicht sein, abgerundet 12. Rennabbruch in der 12. Runde = 11 volle Runden, d.h. $2/3 = 12$ Runden sind nicht erreicht):

Der Rennleiter/Race Director entscheidet in Abstimmung mit den Sportkommissaren, ob das Rennen erneut gestartet werden kann. Die Wertung für den ersten Teil richtet sich nach der Position, die die Fahrer am Ende der letzten vollen Runde vor dem Abbruch innehatten. Die Distanz des erneut gestarteten Rennens ist ähnlich der, die zur Erreichung der ausgeschriebenen bzw. ggf. geänderten Gesamtrundenzahl des Rennens benötigt wird. Die Startaufstellung für den erneuten Start wird vom Zeitnahme-Obmann aufgrund der Wertung nach dem 1. Teil bekannt gegeben. Nur die Fahrer sind erneut startberechtigt, die im Ergebnis des ersten Teils platziert waren. Motorräder können repariert oder vor dem Restart ausgetauscht werden (Voraussetzung für einen Austausch ist, dass das zum Einsatz kommende Motorrad ebenfalls unter dem Namen des betreffenden Fahrers von den Technischen Kommissaren abgenommen wurde; ausgenommen Klassen mit Ein-Motorrad-Regelung.) Wird das Rennen in zwei Teilen durchgeführt, ergibt sich die Endplatzierung der Fahrer nur aus dem zweiten / letzten Teil (keine Addition) analog Art. 11. Kann der zweite Teil des Rennens nicht mehr durchgeführt werden, gelten die Platzierungen des ersten Teils als Endplatzierung.

12.3

Mehr als 2/3 der ausgeschriebenen bzw. ggf. geänderten Rundenzahl werden zur Wertung herangezogen:

Dieses Rennen wird in jedem Fall als volles Rennen gewertet. Die Wertung erfolgt aufgrund der Positionen, die die Fahrer am Ende der letzten Runde vor dem Abbruch des Rennens innehatten. Fahrer, die nicht mindestens 75 % der vom Führenden gefahrenen Distanz zurückgelegt haben, werden nicht gewertet.

12.4

Abbruch nach dem Zeigen der schwarz-weiß karierten Flagge:

Es wird ein Teilergebnis für die Fahrer erstellt, die vor dem Abbruch bereits mit der schwarz-weiß karierten Flagge abgewunken worden sind. Für alle anderen Fahrer wird ein Teilergebnis gemäß ihrer Platzierung in der vorangegangenen Runde erstellt. Die Gesamtwertung ergibt sich durch die Kombination der beiden Teilergebnisse.

13. Fahrregeln (Rennen / Training)

Bei Flüssigkeitsverlust des Motorrades muss der Fahrer die Strecke sofort verlassen. Jeder Fahrer muss nach einem Sturz oder technischem Defekt sein Motorrad vor der Weiterfahrt gründlich auf Flüssigkeitsverlust überprüfen.

Fahrer, die auf der Strecke anhalten, müssen ihr Motorrad sofort auf dem kürzesten Weg und unter größtmöglicher Vorsicht außerhalb der Rennstrecke abstellen. Das Überqueren der Strecke zu Fuß ist nur nach Absprache mit den Sportwarten der Streckensicherung zulässig.

Jedes Anhalten innerhalb bzw. unmittelbar vor oder nach einer Kurve ist verboten. Es ist untersagt, ein Motorrad entgegen oder quer zur Fahrtrichtung zu fahren (einschl. Boxengasse), es sei denn, dies wäre aus Sicherheitsgründen unumgänglich. Falls ein Fahrer, aus welchem Grund auch immer, die Strecke verlässt, muss er, um das Rennen wieder aufzunehmen, ohne fremde Hilfe (ausgenommen durch Sportwarte) sowie ohne Gefährdung und Benachteiligung Dritter, mit verminderter Geschwindigkeit wieder an dem in Fahrtrichtung liegenden, nächstmöglichen Punkt auf die Strecke fahren. Ein Verlassen der Strecke außerhalb der Streckenführung inkl. der Boxengasse führt zur Disqualifikation.

Nach der Zieldurchfahrt ist das abrupte Reduzieren der Geschwindigkeit zu vermeiden. Ein Anhalten vor der nächsten Kurve ist nicht zulässig.

Fahrer und ggf. Beifahrer sowie das Motorrad bilden eine Einheit, die während des Wettbewerbs – ausgenommen, während eines freiwilligen oder unfreiwilligen Stopps – bestehen muss.

Auslassen oder Nichterfüllen von Schikanen oder Bremskurven wird mit Strafzeiten belegt, die der Fahrzeit zugerechnet werden. Wiederholungsfälle werden mit Disqualifikation bestraft. Statt einer Strafzeit kann auch eine Durchfahrtsstrafe verhängt werden. Der Rennleiter/Race Director kann auf eine Bestrafung verzichten, bzw. die Sportkommissare können solche Strafzeiten aufheben, wenn der Fahrer nicht durch leichtfertige Fahrweise zum Auslassen der Schikanen oder Bremskurven beigetragen und sich hierdurch keinen Vorteil verschafft hat, bzw. aus Sicherheitsgründen dazu gezwungen wurde. Für jedes Auslassen oder Nichterfüllen von Schikanen oder Bremskurven im Training kann dem Fahrer die jeweils beste Trainingszeit der betreffenden Trainingsperiode gestrichen und nicht gewertet werden. Eine Wertung der betreffenden Runde ist in jedem Fall ausgeschlossen.

Das Befahren der Rennstrecke während der Veranstaltung außerhalb des offiziellen Zeitplans mit motorisierten Fahrzeugen ist verboten.

Ein Rennen, bzw. Session beginnt mit Öffnen der Boxengasse. Die Definition trifft auf alle Regeln in Bezug auf „ein Rennen“ zu.

14. Boxen

Kraftstoffversorgung, Reparaturen, Auswechseln von Rädern oder Reifen wie auch alle übrigen erlaubten Arbeiten dürfen im Verlauf des Rennens nur an den Boxen von den Fahrern und den zugelassenen Helfern durchgeführt werden. Jeder Fahrer hat Anspruch auf Zulassung von 3 Helfern. Fahrer und Helfer erhalten ggf. zur Kenntlichmachung ein besonderes Abzeichen (Ticket), das jederzeit sichtbar zu tragen ist.

Das Nachfüllen von Kraftstoff darf nur bei ausgeschalteter Zündung und, soweit aus besonderen Gründen (z.B. im Falle eines Rennabbruches) vom Rennleiter/*Race Director* nicht ausdrücklich gestattet, nur an den Boxen erfolgen. Die Missachtung dieser Bestimmung führt zum Ausschluss.

Nach jedem Boxenaufenthalt muss der Platz durch den Helfer gesäubert werden. Im Boxenbereich besteht absolutes Rauchverbot.

Der Boxenbereich umfasst die Fläche von Boxeneinfahrt bis Boxenausfahrt sowie die Boxen selbst und wird an der Vorderfront durch die Absperrung zur Rennstrecke oder eine zusätzliche **weiße** Linie begrenzt.

Fahrer, die in die Boxengasse einfahren wollen, müssen sich frühzeitig unter Beachtung der nachfolgenden Fahrzeuge entsprechend einordnen, die Rennstrecke in Richtung Boxengasse verlassen und hierbei die Geschwindigkeit so herabsetzen, dass sie ihr Fahrzeug ohne Gefährdung anderer an der entsprechenden Box zum Halten bringen.

In der Boxengasse haben die Fahrzeuge auf der Fahrspur („Fast lane“) Vorfahrt gegenüber den Fahrzeugen auf der Arbeitsspur („Working lane“). Ein Arbeiten an den Fahrzeugen ist ausschließlich auf der Arbeitsspur erlaubt.

Nach Beendigung des Boxenaufenthaltes darf der Fahrer erst **am** Ende der Boxenstraße unter Beachtung der Signal- oder Flaggenzeichen wieder auf die Rennstrecke einfahren.

Die Geschwindigkeit in der Boxengasse beträgt zu jeder Zeit max. 60 km/h. Die Geschwindigkeitsbegrenzung gilt ab dem 60 km/h Schild und endet mit der Aufhebung Ende der Boxengasse. Jeder Verstoß wird mit einer Geldstrafe von 75,-€ geahndet.

15. Parc Fermé

Die Motorräder stehen **gegebenenfalls** nach Beendigung des Wettbewerbs im Parc Fermé unter Verschluss des Veranstalters. Das Betreten des Parc Fermé ist nur zum Hineinbringen und Herausholen der Motorräder gestattet. Jedem Teilnehmer ist es verboten, an seinem Motorrad irgendwelche Reparaturen oder sonstige Arbeiten vorzunehmen.

16. Zusatzgebühren

Auch bei Prädikatveranstaltungen ist es dem Veranstalter freigestellt, zusätzliche Gebühren für Energie und Umweltbelange zu erheben. Hierbei ist zu beachten, dass dies jedem Teilnehmer in der Ausschreibung und mit der Nennungsbestätigung mitgeteilt wird. Kurzfristig angeordnete Gebühren sind unzulässig. Der Teilnehmer hat dann das Recht, nach Angabe der Gebühr in der Nennungsbestätigung von seiner Nennung zurückzutreten. Dabei muss der Veranstalter das Nenngeld abweichend von Art. 54 DMSG unter Abzug einer ggf. fälligen Bearbeitungsgebühr von max. 10,- € zurückzahlen.

17. Allgemeine Festlegungen

17.1 Ärztliche Untersuchung

Der Rennleiter ist berechtigt, von jedem Fahrer zu jedem Zeitpunkt eine ärztliche Untersuchung beim LRA zu verlangen. Bei ungünstigem ärztlichem Befund kann der Fahrer vom Wettbewerb ausgeschlossen werden.

17.2 Ehrenpreise

In allen Klassen, soweit keine abweichenden Festlegungen getroffen sind, haben die drei Erstplatzierten Fahrer Anspruch auf einen Ehrenpreis. In den Klassen, in denen A- und B-**Plus**-Lizenzfahrer gemeinsam starten, wird die Ehrung des besten B-**Plus**-Lizenzfahrers empfohlen. Alle Ehrenpreise sind im Rahmen einer Siegerehrung zu vergeben.

DMSB Straßensport Klassik-Reglement 2023

Stand: 09.12.2022 - Änderungen sind *kursiv* abgedruckt.

1. Veranstaltung

Ergänzend zu dem DMSB Straßensport-Reglement gelten für Klassik-Veranstaltungen nachfolgende Festlegungen: Die Veranstaltungen sind Renn- oder Gleichmäßigkeitsveranstaltungen mit klassischen Motorrädern *und Gespannen*. Diese sollen denen der Renn- und Sportmotorräder sowie Eigenbaurennmaschinen der damaligen Epoche entsprechen und sich für den Einsatz auf der Rennstrecke eignen.

2. Klassen

Die Klasseneinteilung/-beschreibung ist in der Ausschreibung festgelegt.

3. Teilnehmer

Der Fahrer/Beifahrer muss Inhaber einer gültigen Lizenz des DMSB A-, B Plus-, C- oder *oder im Besitz einer Race Card sein*, bzw. Inhaber einer anderen FMN-Lizenz sein, je nach Status der Veranstaltung. Eine uneingeschränkte Teilnahme an den Läufen ist ab 16 Jahre und bis zum vollendeten 70. Lebensjahr möglich. Fahrer ab 14 Jahre und bis zum vollendeten 15. Lebensjahr sind ausschließlich in Klassen mit Motorrädern bis max. 250 ccm (2-Takt) bzw. 400 ccm (4-Takt) startberechtigt. Für die Höchstaltersgrenze gelten die Lizenzbestimmungen des DMSB.

4. Fahrerausrüstung

Folgende Fahrerausrüstung ist obligatorisch:

Schutzhelm gem. DMSB-Helmbestimmungen sowie einteilige Lederkombi (Rennkombi). Sofern eine zweiteilige Kombi oder Lederjacke und Lederhose benutzt wird, muss eine Verbindung zwischen Jacke und Hose durch einen umgehenden Reißverschluss gegeben sein.

Handschuhe und Stiefel (Beifahrer ggf. Sportschuhe)

Die Verwendung eines Rückenprotektors *und einer Airbag-Weste* wird empfohlen.

5. Klasseneinteilungen

Grundsätzlich gilt das Klassik-Reglement des DMSB für Motorräder bis Baujahr 2002. Entscheidend für die Einstufung hinsichtlich des Baujahres/Bau epoche ist das Jahr, in dem das Modell erstmals auf den Markt kam, und nicht die Folgejahre, in denen das Modell mit Verbesserungen (Update) weiter produziert wurde.

Beispiel: Wurde ein Modell 1983 neu auf den Markt gebracht und dieses Basismodell bis 1987 weiter mit leichten Verbesserungen produziert, gilt 1983 als Baujahr für die Einstufung. Grundsätzlich muss die Optik der eingesetzten Motorräder der einer Rennmaschine entsprechen. Die Silhouette (Tank, Sitzbank, Verkleidung, Sonstiges) umgebauter Serienmaschinen ist der einer Rennmaschine anzupassen. Motorräder, an denen abgeklebte Leuchten, Hinterradabdeckung etc. noch vorhanden sind, werden nicht zum Start zugelassen. Alle diese Anbauteile für den Serienbetrieb sind zu entfernen. Es gilt das technische Reglement der jeweiligen Veranstaltung. Es sind technische Freiheiten erlaubt, sofern in der jeweiligen Rubrik der technischen Bestimmungen nichts anderes angegeben ist. Alle Sonderkonstruktionen, Eigenbauten oder Veränderungen, die nicht der Einteilung entsprechen, werden nach Prüfung in eine entsprechende Gruppe eingeteilt. Im Hinblick auf die heute begrenzt verfügbaren Reifengrößen, sind diese einschl. der Felgen hinsichtlich der Dimension freigestellt.

Aufgrund der begrenzten Lärmemissionen an den Rennstrecken wird ein Geräuschlimit festgelegt, ggf. auch nach der Messmethode der jeweiligen Rennstrecke. Um dieses Geräuschlimit einzuhalten, sind Airboxen generell erlaubt, auch wenn diese im Original nicht vorgesehen waren.

Die Einteilung der 4-Takt-Klassen erfolgt teilweise in Anlehnung an das anerkannte Reglement für historische Motorräder bzw. *das* für historische Supersport/Superbike- Motorräder *bis zur*

Baujahresgrenze gültige Reglement. Die Einteilung der 2-Takt-Klassen erfolgt in Anlehnung an das damalige internationale Hubraum-Reglement.
Das Kraftstoff-Aufbereitungssystem (Vergaser, Einspritzung) muss in allen Klassen dem der in der Serie ausgelieferten Modell entsprechen.
Eigenbau-Fahrwerke, ausgerüstet mit Motoren von Serienherstellern, sind erlaubt, sofern sie den technischen Anforderungen entsprechen.

DMSB Straßensport Historik-Reglement 2023

Stand: 16.11.2022 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

INHALTSVERZEICHNIS

1. Veranstaltung
2. Klassen
3. Teilnehmer
4. Fahrerausrüstung
5. Flaggen- und Lichtzeichen
6. Start
7. Startaufstellung
8. Wertung
9. Fahrregeln
10. Unerlaubte Hilfsmittel
11. Abbruch und Wiederaufnahme eines Laufes

1. Veranstaltung

Ergänzend zu dem DMSB Straßensport-Reglement gelten für Historik-Veranstaltungen nachfolgende Festlegungen: Die Veranstaltungen sind Gleichmäßigkeitsveranstaltungen mit historischen Motorrädern *und Gespannen*. Sinn der Gleichmäßigkeitsläufe ist es, Renn- und Supersportmotorräder sowie historische Eigenbaurennmaschinen aus der ehemaligen Sport- und Rennszene in zeitgemäßer Form einzusetzen und vorzuführen. Darüber hinaus wird Eigenbaurennmaschinen, welche mit historischer Technik neu aufgebaut wurden, in gleicher Weise eine Fahrmöglichkeit geboten. Diese Art des Fahrens soll sicherstellen, dass unersetzliches historisches Material erhalten bleibt und nicht unter Rennbedingungen verschlissen wird.

2. Klassen

Die Klasseneinteilung/-beschreibung ist in der Ausschreibung bzw. in den Technischen Bestimmungen des DMSB festgelegt.

3. Teilnehmer

Der Fahrer/Beifahrer muss Inhaber einer gültigen Lizenz des DMSB A-, B Plus-, C-, H-Lizenz oder im Besitz einer Race Card sein, bzw. Inhaber einer anderen FMN-Lizenz sein. Eine uneingeschränkte Teilnahme an den Läufen ist ab 16 Jahre und bis zum vollendeten 75. Lebensjahr möglich. Fahrer ab 14 Jahre und bis zum vollendeten 15. Lebensjahr sind ausschließlich in Klasse „H“ und „L“ startberechtigt (Stichtagregelung).

4. Fahrerausrüstung

Folgende Fahrerausrüstung ist obligatorisch:

Schutzhelm gem. DMSB-Helmbestimmungen (Halbschalenhelme sind nicht zugelassen).

Geeignete Rennkombi. Sofern eine zweiteilige Kombi (mit entsprechenden Protektoren) benutzt wird, muss eine Verbindung zwischen Ober- und Unterteil durch einen umgehenden Reißverschluss gegeben sein.

Geeignete Protektoren-Handschuhe und -stiefel (Beifahrer ggf. knöchelhohe Sportschuhe)

Die Verwendung eines Rückenprotektors wird empfohlen.

5. Flaggen- und Lichtzeichen

Flaggen- und Lichtzeichen werden entsprechend dem DMSB Straßensport-Reglement eingesetzt. Strafmaßnahmen bei gemeldeter Missachtung von Flaggen- oder Lichtzeichen:

5.1 Überholen bei weißer oder gelber Flagge

Der Teilnehmer erhält 500 Strafpunkte im Endklassement des Wertungslaufes. Im Training erfolgt für jeden überholten Fahrer die Rückversetzung des Überholenden im Endklassement des gesamten Trainings um jeweils fünf Plätze. Bei einer, nach Auffassung des Fahrtleiters und/ oder der Sportkommissare im Zusammenhang mit einem solchen Überholvorgang eingetretenen zusätzlichen Behinderung oder maßgeblicher Gefährdung oder wiederholter Missachtung, bleibt an Stelle der Strafpunkte/Rückversetzung die Disqualifikation vorbehalten. Von den vorgenannten Strafen kann nur in Ausnahmefällen abgesehen werden, wenn der Fahrer glaubhaft machen kann, dass der Überholvorgang aus sicherheits- oder fahrtechnischen Gründen bzw. aufgrund techn. Probleme des/der Überholten unvermeidbar war.

5.2 Missachtung der schwarzen Flagge in Verbindung mit Start-Nr. auf Signaltafel

Bei der erstmaligen Missachtung (d. h. kein Halt nach Abschluss der Runde, unabhängig von einer eventuell eintretenden Disqualifikation) kann eine Geldstrafe bis 60,-€ ausgesprochen werden. Wiederholte Missachtung (d. h. mehrmaliges Überfahren der schwarzen Flagge): Disqualifikation, ggf. Geldstrafe bis 260,-€.

5.3 Missachtung der schwarzen Flagge mit orangener Kreisfläche in Verbindung mit Start-Nr. auf Signaltafel

Bei Missachtung (kein sofortiges Verlassen der Strecke) erfolgt Disqualifikation, ggf. Geldstrafe bis 260,-€.

5.4 Missachtung der roten Flagge bei Start/Ziel nach vorhergegangenen Zeigen an der Strecke

Es erfolgt Disqualifikation, ggf. Geldstrafe bis 260,-€.

6. Start

6.1 Rundstrecke

Das Motorrad muss bis spätestens 5 Minuten vor der im gültigen Zeitplan vorgesehenen Startzeit der jeweiligen Trainings- oder Wertungsläufe in den Vorstartbereich eingebracht werden. Der Start zu Gleichmäßigkeitsläufen erfolgt in der Regel mit laufendem Motor. Spätestens eine Minute vor dem Start haben die Helfer den Startplatz zu räumen. Bei der Klasse N kann ein Start mit stehendem Motor (Schiebestart) erfolgen. Fahrer, die im Falle eines Schiebestarts ihr Motorrad nicht selbst anschieben können, starten *mit Abstand* nach *Freigabe* des Feldes aus der Boxengasse. Aus Sicherheitsgründen kann der Start auch einzeln aus der Boxengasse erfolgen oder als Fliegender Start durchgeführt werden. Wird anders als mit laufendem Motor gestartet, wird dies rechtzeitig bekannt gegeben. Bei Frühstart erhält der Fahrer eine Verwarnung, bei grober Missachtung des Startzeichens erhält der Fahrer auf sein Ergebnis eine Strafe von 500 Strafpunkten. Ist der Frühstart mit einer Gefährdung Dritter verbunden, erfolgt Disqualifikation.

6.2 Bergprüfung

Der Start erfolgt einzeln, stehend und mit laufendem Motor in einem Mindestabstand von 20 Sekunden durch Senken der Startflagge bzw. bei Ampelstart durch Aufleuchten des grünen Lichtes. Mit dem Senken der Startflagge bzw. Aufleuchten des grünen Lichtes gilt das Fahrzeug als gestartet. Eine Wiederholung des Starts ist grundsätzlich nicht gestattet.

7. Startaufstellung

Die Startaufstellung bei Rundstrecken bzw. Startreihenfolge bei Bergprüfungen wird vom Fahrtleiter festgelegt und ist rechtzeitig durch Aushang bekannt zu geben. Bei Rundstrecken wird aus

Sicherheitsgründen empfohlen, die Startaufstellung nach der im Training gefahrenen schnellsten Rundenzeit vorzunehmen. Dies sollte – bei mehreren gleichzeitig startenden Klassen - klassenübergreifend geschehen. Bei großen Starterfeldern und geeigneter Rundenlänge empfiehlt es sich, dieses Feld in zwei oder mehreren Gruppen zeitversetzt starten zu lassen.

8. Wertung

8.1 Rundstrecke

Die Gesamtdistanz (Rundenzahl) bzw. die Fahrzeit von Gleichmäßigkeitsprüfungen werden in der Ausschreibung oder mit der Nennbestätigung bekanntgegeben. Es gelten folgende Wertungskriterien: Ausgehend von der Zeit der 2.Runde (Richtzeit) der Gleichmäßigkeitsprüfung werden die direkt darauffolgenden Runden gewertet. Die Anzahl der Wertungsrunden richtet sich nach der Streckenlänge, sie beträgt

bei einer Streckenlänge bis 2 km = 6 Runden,

bei einer Streckenlänge über 2 km aber weniger als 3 km = 4 Runden,

bei einer Streckenlänge über 3 km aber weniger als 4 km = 3 Runden

bei einer Streckenlänge über 4 km = 2 Runden.

Aufgrund besonderer Vorkommnisse (z. B. Witterung, Streckensicherung) kann die Anzahl der Wertungsrunden (auch für die bereits beendeten Wertungsläufe) reduziert werden. Mit dem Schwenken der schwarz-weiß-karierten Flagge bei Überfahren der Ziellinie ist der jeweilige Lauf beendet. Es wird nur der Zieleinlauf auf der Strecke gewertet, die Boxengasse gilt nicht als Strecke. Fahrer, die nach dem Abwinken des ersten Fahrers nicht innerhalb von 5 Minuten die Ziellinie passieren und nicht mit der Zielflagge abgewinkt werden, werden nicht gewertet. Die Reihenfolge in den Ergebnislisten richtet sich nach der geringsten Differenzsumme, gebildet aus der Zeitdifferenz der Wertungsrunden zu der 2. Runde. In der Ergebnisliste müssen die Zeiten der 2.Runde sowie die Zeiten der Wertungsrunden und die Differenzzeiten sowie die Summe der Differenzzeiten aufgeführt sein. Weiter müssen in der Ergebnisliste Platz, Startnummer, Name, Lizenznummer mit FMN, Nationalität, Wohnort, Fahrzeug und Baujahr des Fahrzeugs angegeben sein. Die Zeitmessung erfolgt ausschließlich mit Transpondern und erfasst die gefahrenen Zeiten auf 1/1000 Sekunde.

8.2 Bergprüfung

Bergprüfungen sind in mindestens 2 Läufen durchzuführen. Maßgebend ist die in der Ausschreibung angegebene Laufzahl. Fahrer, die diese Laufzahl nicht absolvieren, werden nicht gewertet. Richtzeit für die Wertung ist die Zeit des 1. Laufes. Die Zeit für den jeweiligen Fahrer wird in dem Moment gemessen, in dem der vorderste Teil des Fahrzeugs die Start- bzw. Ziellinie passiert. Die Zeitmessung erfolgt per Lichtschranke, und die Zeit wird auf 1/1000 Sekunde gemessen. Für Reihenfolge und Ergebnisliste gelten die Kriterien der Rundstrecke.

9. Fahrregeln

Während des Trainings und der Gleichmäßigkeitsprüfung darf links und rechts überholt werden. Fahrer, die überrundet werden, müssen dem Überholenden sofort Platz machen und ggf. die Ideallinie freigeben. Jedes Drängen nach innen oder außen ist untersagt. Fahrer, die durch ihre Fahrweise während des Trainings oder der Gleichmäßigkeitsprüfung andere Teilnehmer behindern oder gefährden oder sich den Anforderungen der Veranstaltung nicht gewachsen zeigen, werden von einer weiteren Teilnahme ausgeschlossen. Reparaturen dürfen außerhalb des Boxenbereichs während eines Trainings / Wertungslaufes nur vom Fahrer und ggf. Beifahrer mit den an Bord befindlichen Mitteln durchgeführt werden. Die Inanspruchnahme fremder Hilfe wird mit Disqualifikation geahndet.

10. Unerlaubte Hilfsmittel

Während der gesamten Dauer einer Veranstaltung ist es untersagt, technische Geräte am Fahrer oder Fahrzeug mitzuführen, welche geeignet sind, bei einer Gleichmäßigkeitsprüfung Hilfe zu leisten.

11. Abbruch und Wiederaufnahme eines Laufes

Sollte der Abbruch eines Laufes aufgrund eines besonderen Vorkommnisses oder klimatischer oder anderer Bedingungen unumgänglich sein, wird die rote Flagge gezeigt. Dann sind alle Fahrer verpflichtet, in die Boxengasse bzw. in den Startaufstellungsbereich zurückzukehren. Fahrer, welche in diesem Fall ins Fahrerlager zurückkehren, fallen aus der Wertung. Die Wiederaufnahme eines abgebrochenen Trainings ist dann notwendig, wenn das geforderte Training nicht von allen zu Trainingsbeginn gestarteten und nicht vorzeitig ausgeschiedenen Teilnehmern erfüllt wurde. Die Wiederaufnahme eines Wertungslaufes ist dann notwendig, wenn die gestarteten und nicht vorzeitig ausgeschiedenen Teilnehmer ihre vorgesehenen Wertungsrunden nicht komplett absolviert haben. Dabei gilt dann die erste, aus der Boxengasse gestartete Runde, als Einführungsrunde. Es erfolgt sodann kein stehender Start, sondern der Wertungslauf wird mit der Nationalflagge als Fliegender Start freigegeben. Darüber hinaus hat der Teilnehmer keinen Anspruch auf die vorgesehenen Fahrzeiten bzw. –runden gemäß der Ausschreibung.

DMSB Straßensport Berg-Reglement 2023

Stand: 01.12.2022 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

Ergänzend zu dem DMSB-Straßensport-Reglement gelten für den Bergsport nachfolgende Festlegungen:

1. Strecken und Distanzen

Alle Läufe kommen ausschließlich auf vom DMSB abgenommenen Bergstrecken zur Durchführung. Eine Mindest- oder Maximaldistanz ist nicht vorgeschrieben. Es sollten pro Veranstaltung mindestens zwei Wertungsläufe durchgeführt werden. Nach Abschluss der Läufe entscheidet entweder

- a) Rennen:
die schnellere Fahrzeit in einem der durchgeführten Läufe. Bei Zeitgleichheit zwischen zwei oder mehreren Fahrern entscheidet die schnellere Fahrzeit des zweitbesten Laufes usw. Gewertet werden unabhängig von den vorstehenden Festlegungen jedoch nur Fahrer, die zu beiden Läufen gestartet sind.
oder
- b) Gleichmäßigkeit:
die geringste Zeitabweichung, bzw. Differenzsumme aller durchgeführten Läufe. Gewertet werden nur Fahrer, die zu allen Läufen gestartet sind.

2. Training und Wertungsläufe

Die Qualifikation sowie die Startreihenfolge richten sich nach den im Training erzielten Zeiten. Bei gleicher Trainingszeit wird die zweitbeste Zeit herangezogen. Generell nicht zugelassen werden Fahrer, die im Training nicht mindestens einen gezeiteten Trainingslauf absolviert haben. Vorgeschrieben sind mindestens 3 Trainingsläufe, davon mindestens 2 mit Zeitnahme. Zwischen den Trainingsläufen sollte für den Fahrer nach der Rückführung eine Pause von mindestens 1 Stunde liegen.

Der Start erfolgt einzeln, stehend und mit laufendem Motor in einem Mindestabstand von 15 Sekunden durch Senken der Startflagge bzw. bei Ampelstart durch grünes Licht. Mit dem Senken der Startflagge bzw. mit Aufleuchten der Startampel gilt das Fahrzeug als gestartet. Eine Wiederholung des Starts ist grundsätzlich nicht gestattet. Ausnahmen bedürfen der ausdrücklichen Anordnung durch den Rennleiter.

Das gekennzeichnete Ziel ist fliegend zu durchfahren; unmittelbar nach der Zieldurchfahrt ist die Geschwindigkeit herabzusetzen und das Motorrad auf Anweisung abzustellen. Gewertet werden nur die in den verschiedenen Klassen komplett durchgeführten Läufe. Eventuelle Unterbrechungen bei der Durchführung eines Laufes haben keinen Einfluss auf die Wertung.

DMSB Mini Moto-Reglement 2023

Stand: **16.11.2022** – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

INHALTSVERZEICHNIS

1. Veranstaltung
2. Klassen
3. Teilnehmer
4. Nennungen
5. Abnahme
6. Zugelassene Motorräder
7. Flaggen- und Lichtzeichen
8. Training und Startberechtigung
9. Start
10. Ende des Rennens
11. Abbruch eines Rennens
12. Fahrregeln (Rennen / Training)
13. Wertung
14. Allgemeine Festlegungen

1. Veranstaltung

Mini Moto fasst alle sportlichen Wettbewerbe zusammen, bei denen Klein-Motorräder wie Pocketbikes, Minibikes oder Pitbikes zum Einsatz kommen.

Alle Mini Moto - Veranstaltungen kommen ausschließlich auf vom DMSB genehmigten Kartbahnen, permanenten oder nicht permanenten Strecken zur Durchführung. Eine Mindest- oder Maximaldistanz ist nicht vorgeschrieben.

2. Klassen

Die Klasseneinteilung/-beschreibung ist in der Ausschreibung festgelegt. Sowohl die Einteilung der Klassen als auch eventuelle Zusammenlegungen müssen harmonisieren. Klassenzusammenlegungen beim Rennen müssen analog zum Training erfolgen.

3. Teilnehmer

Berechtigt zur Teilnahme sind nur Fahrer, die eine für den betreffenden Wettbewerb vorgeschriebene Lizenz besitzen, sowie Lizenznehmer anderer Föderationen, die im Besitz einer entsprechenden Startgenehmigung sind.

Der Veranstalter kann Team-, Sponsor- oder Clubbezeichnungen in die offiziellen Publikationen zu den Fahrern aufführen – die aufgeführten Team-, Sponsoren- oder Clubbezeichnungen haben keine sportrechtlichen Bewerberrechte und -pflichten.

4. Nennungen

4.1

Nennungen sind gemäß der Ausschreibung einzureichen, das Nenngeld ist gemäß der Ausschreibung zu entrichten. Bei Nennungen Minderjähriger ist die Unterschrift des/der gesetzlichen Vertreter(s), sowie die Anwesenheit oder die Anwesenheit eines volljährigen, bevollmächtigten Vertreters erforderlich. Die Vollmacht des Vertreters muss in deutscher oder englischer Sprache formuliert sein.

4.2 Mehrfach-Nennungen

Der Start eines Fahrers bei einer Veranstaltung in mehreren Klassen ist nicht gestattet.

4.3 Nennungsschluss / Nennbestätigung

Für alle Veranstaltungen ist ein einheitlicher Nennschluss von 14 Tagen vor der Veranstaltung festgelegt. Dem Veranstalter ist es jedoch freigestellt, Nachnennungen anzunehmen. Für Nachnennungen, soweit diese vom Veranstalter akzeptiert wurden, kann eine zusätzliche Bearbeitungsgebühr von max. 25,-€ erhoben werden. Der Veranstalter bestätigt spätestens innerhalb von 72 Stunden nach Nennschluss bzw. im Falle von Nachnennungen innerhalb von 72 Stunden nach Nenneingang die Annahme oder Ablehnung der eingegangenen Nennungen und übersendet alle erforderlichen Unterlagen.

4.4

Der Veranstalter ist berechtigt, ggf. die Teilnehmerzahl zu beschränken. Nennungen können nach Nennschluss ohne Angabe von Gründen abgelehnt werden

5. Abnahme

5.1 Dokumentenabnahme

Bei der Abnahme, die aus Dokumenten- und Technischer Abnahme besteht, muss der Fahrer persönlich anwesend sein. Bei der Dokumentenabnahme sind vorzulegen bzw. abzugeben:

- Nennbestätigung
- gültige Fahrerlizenz / Race Card
- Startgenehmigung der jeweiligen FMN für Lizenznehmer anderer Föderationen
- Vollmacht für die vertretungsberechtigte Person, sofern der gesetzliche Vertreter selbst nicht anwesend ist.

5.2 Technische Abnahme

Zur Technischen Abnahme muss jedes Motorrad in technisch einwandfreiem und gereinigtem Zustand vorgeführt werden. Eine Wiederholungsabnahme kann jederzeit, insbesondere aber beim Auftreten von Sicherheitsrisiken nach einem Unfall, verfügt werden. Die zum Einsatz kommenden Schutzhelme und Fahrerausrüstungen müssen ebenfalls vorgelegt werden. Es darf bei jeder Veranstaltung von jedem Teilnehmer nur ein Motorrad verwendet und der technischen Abnahme vorgeführt werden. Ausnahmen hierzu können vom Technischen Kommissar in Abstimmung mit dem Sportkommissar erteilt werden (z.B. Rahmenschaden).

6. Zugelassene Motorräder

Zugelassen werden nur Motorräder, die den Technischen Bestimmungen entsprechen und unter dem Namen des betreffenden Fahrers abgenommen wurden.

7. Flaggen- und Lichtzeichen

Flaggensignale werden grundsätzlich an den dafür vorgesehenen Posten gezeigt. Zudem können Lichtzeichenanlagen für die Signalgebung eingesetzt werden. Somit gelten die nachfolgenden Flaggen-Bestimmungen gleichermaßen für Lichtzeichen.

7.1 Rote Flagge (geschwenkt):

Rennen / Wertungslauf / Training ist abgebrochen. Langsam und mit größter Vorsicht bis in die Boxengasse einfahren.

Rotes Lichtzeichen an der Start-Ziel-Linie: Start steht unmittelbar bevor.

7.2 Gelbe Flagge(n) (geschwenkt)

Gelbe Flagge (doppelt geschwenkt) Achtung! Große Gefahr im nachfolgenden Streckenabschnitt direkt im Fahrbahnbereich; Geschwindigkeit reduzieren und vorsichtig fahren, Überholverbot!

Gelbe Flagge (einfach geschwenkt) Achtung! Gefahr im nachfolgenden Streckenabschnitt unmittelbar neben der Fahrbahn; Geschwindigkeit reduzieren und vorsichtig fahren, Überholverbot!

Bei einer Missachtung der gelben Flagge(n) kann vom Rennleiter eine Zeitstrafe ausgesprochen werden.

7.3 Gelbe Flagge mit roten Streifen (stillgehalten):

Achtung Rutschgefahr! Auch in Verbindung mit erhobener Hand und Zeigefinger nach oben: einsetzender Regen.

7.4 Blaue Flagge (geschwenkt):

Überholvorgang oder Überrundung durch aufschließende(n), schnellere(n) Fahrer steht bevor.

7.5 Grüne Flagge (geschwenkt):

Strecke frei. Sie wird am Ende des Streckenabschnitts gezeigt, in dem aufgrund der gezeigten gelben Flagge Überholverbot bestand. Diese Flagge muss außerdem während der ersten Runde jedes Trainings, während der Besichtigungsrunde und während der Aufwärmrunde gezeigt werden.

7.6 Schwarz-weiß karierte Flagge (geschwenkt):

Ende des Rennens, Wertungslaufes, bzw. Ende des Trainings oder eines gezeigten Abschnitts. Alle abgewinkten Fahrer dürfen nach dem Überqueren der Ziellinie keine noch nicht abgewinkten Fahrer überholen.

Schwarz-weiß karierte Flagge (geschwenkt) in Verbindung mit blauer Flagge (geschwenkt): wird gezeigt, wenn sich ein Fahrer kurz vor dem abzuwinkenden Führenden befindet. Dies bedeutet, der zu überrundende Fahrer muss, falls dieser erst nach der Ziellinie überholt wird, noch eine volle Runde zurücklegen.

8. Training und Startberechtigung

Mindestens ein freies und zwei Zeittrainings werden getrennt nach Klassen durchgeführt. Nicht zum Rennen zugelassen werden Fahrer, die in einem Zeittraining nicht mindestens eine gezeigte Runde absolviert haben. Bei einer 2-Tages-Veranstaltung ist zusätzlich ein Warm up durchzuführen.

Die Startaufstellung erfolgt in der Reihenfolge der erreichten Ergebnisse aus den Zeittrainings. Der Trainingsschnellste belegt die Pole-Position, der Zweitschnellste den Startplatz zwei usw. Bei gleicher Trainingszeit wird die zweitbeste Zeit der zeitgleichen Fahrer herangezogen.

Finden zwei Wertungsläufe im Rahmen einer Veranstaltung statt, so erfolgt die Startaufstellung zum zweiten Lauf entsprechend dem Ergebnis des Zeittrainings *oder nach dem Zielleinlauf des ersten Wertungslaufes, wobei nicht klassifizierte Fahrer aus Rennen 1 anhand ihres Trainingsergebnisses hintenangestellt werden.*

In besonderen Fällen kann das Zeittraining durch ein Qualifikationsrennen ersetzt werden. Bei Durchführung von Qualifikationsrennen erfolgt die Startaufstellung in der Reihenfolge der bisher erreichten Ergebnisse. Die Startaufstellung für den Wertungslauf erfolgt unter Berücksichtigung der Platzierung in dem Qualifikationsrennen.

Der Veranstalter kann Qualifikationszeiten festlegen und die Rennen in A-/B- und C-Finale aufteilen. Im B- und C-Finale können Klassen zusammengelegt werden, wenn diese harmonisieren. Die Entscheidung hierzu trifft der Rennleiter in Abstimmung mit dem Sportkommissar.

9. Start

Die Startvorbereitungen und der Start zum Rennen erfolgt klassenweise, stehend. Die Aufstellung der Fahrer in ein und derselben Startreihe erfolgt versetzt (Echelon) und, bezogen auf die Aufstellung der Fahrer in der davor liegenden Startreihe, auf Lücke.

Nachdem alle Fahrer auf ihrer Startposition stehen, wird der Start zur Warm Up Lap mit Minutentafeln angekündigt. Der Start zur Warm Up Lap wird durch einen Sportwart reihenweise durch das Senken von zwei roten Flaggen freigegeben.

9.1 Frühstart

Jeder Fahrer, der einen Frühstart verursacht, wird für das Rennen mit einer Zeitstrafe belegt. Ein Frühstart ist dann gegeben, wenn während der Startrotlichtphase eine Vorwärtsbewegung des Motorrads erfolgt bzw. der Fahrer einen falschen Startplatz zu seinem Vorteil eingenommen hat. Der Rennleiter entscheidet, ob eine Strafe verhängt wird und hat dafür zu sorgen, dass der Fahrer möglichst schnell durch die Anzeige eines Boards davon informiert wird.

10. Ende des Rennens

10.1

Der Sieger sowie alle nachfolgenden Fahrer – diese ohne Rücksicht auf die von ihnen zurückgelegte Rundenzahl – werden beim Überfahren der Ziellinie mit der schwarzweiß- karierten Flagge abgewinkt. Die Zeit für den jeweiligen Fahrer wird in dem Moment genommen (registriert), wenn der vorderste Teil seines Motorrads die Ziellinie überquert.

10.2

Nach dem Abwinken fahren die Teilnehmer in verringertem Tempo bis zur Ausfahrt der Rennstrecke und verlassen sie dort in Richtung Fahrerlager, bzw. Parc Fermé. Alle abgewinkten Fahrer dürfen nach dem Überqueren der Ziellinie keine noch nicht abgewinkten Fahrer überholen.

10.3

Der Veranstalter hat das Recht, nach Beendigung der Rennen jedes Motorrad einer Schlusskontrolle zu unterziehen. Fahrer, die eine solche Überprüfung verweigern oder ihr Motorrad durch vorzeitigen Abtransport (d.h. vor Ablauf der Protestfrist) einer Kontrolle entziehen, werden von der Wertung ausgeschlossen. Alle Motorräder verbleiben bis zum Ende der Protestfrist im Parc Fermé oder Fahrerlager. Während dieser Zeit dürfen keine Arbeiten an den Motorrädern durchgeführt werden.

10.4

Fahrer, die nicht mindestens 75 % der vom Sieger gefahrenen Distanz zurückgelegt haben, oder Fahrer, die das Ziel nicht spätestens fünf Minuten nach ihm passieren, werden nicht gewertet.

11. Abbruch eines Rennens

Sollte der Abbruch eines Rennens aufgrund eines besonderen Vorkommnisses oder klimatischer oder anderer Bedingungen unumgänglich sein, wird an der Start- und Ziellinie auf Anweisung des Rennleiters die rote Flagge gezeigt. Die Sportwarte zeigen nachfolgend ebenfalls die rote Flagge. Wird dieses Signal gezeigt, müssen die Fahrer sofort das Rennen abbrechen und vorsichtig in die Boxen

zurückkehren, wobei ihre Platzierung im Rennen von ihrer Position nach Abschluss der dem Abbruch vorangegangenen vollen Runde (letzte Zieldurchfahrt auf der Start-/Zielgeraden) bestimmt wird. Die Entscheidung, das Rennen abubrechen, kann nur der Rennleiter oder – im Falle seiner Verhinderung – sein Stellvertreter fällen.

12. Fahrregeln (Rennen / Training)

12.1

Bei Flüssigkeitsverlust des Motorrades muss der Fahrer die Strecke sofort verlassen. Jeder Fahrer muss nach einem Sturz oder technischem Defekt sein Motorrad vor der Weiterfahrt gründlich auf Flüssigkeitsverlust überprüfen.

12.2

Fahrer, die auf der Strecke anhalten, müssen ihr Motorrad sofort auf dem kürzesten Weg und unter größtmöglicher Vorsicht außerhalb der Rennstrecke abstellen. Das Überqueren der Strecke zu Fuß ist nur nach Absprache mit den Sportwarten der Streckensicherung zulässig.

12.3

Jedes Anhalten innerhalb bzw. unmittelbar vor oder nach einer Kurve ist verboten. Es ist untersagt, ein Motorrad entgegen oder quer zur Fahrtrichtung zu fahren (einschl. Boxengasse), es sei denn, dies wäre aus Sicherheitsgründen unumgänglich. Falls ein Fahrer, aus welchem Grund auch immer, die Strecke verlässt, muss er, um das Rennen wieder aufzunehmen, ohne fremde Hilfe (ausgenommen durch Sportwarte) sowie ohne Gefährdung und Benachteiligung Dritter, mit verminderter Geschwindigkeit wieder an dem in Fahrtrichtung liegenden, nächstmöglichen Punkt auf die Strecke fahren. Ein Verlassen der Strecke außerhalb der Streckenführung inkl. der Boxengasse führt zur Bestrafung.

12.4

Nach der Zieldurchfahrt ist das abrupte Reduzieren der Geschwindigkeit zu vermeiden. Ein Anhalten vor der nächsten Kurve ist nicht zulässig.

12.5

Auslassen oder Nichterfüllen von Schikanen oder Bremskurven wird mit Strafzeiten belegt, die der Fahrzeit zugerechnet werden.

13. Wertung

Die Punktwertung wird in der Ausschreibung oder Serienausschreibung veröffentlicht.

Bei Kürzung der Distanz bzw. Rundenzahl oder Abbruch eines Rennens, soweit es nicht nach einer Unterbrechung wieder aufgenommen wird, erhalten die Fahrer folgende Punkte, wenn mit der neuen Distanz, bzw. u. U. Gesamtdistanz, nachstehende Prozentwerte erreicht wurden:

- mind. 50 % der vorgesehenen Gesamtdistanz: volle Punkte
- mind. 25 % der vorgesehenen Gesamtdistanz: 50 % der Punkte
- weniger als 25 % der vorgesehenen Gesamtdistanz: keine Punkte

Bei Punktgleichheit entscheidet die Mehrheit der besseren Platzierungen in den Punkterängen. Wenn dann immer noch Gleichstand besteht, entscheidet der Vergleich der Wertungspunkte und somit die erste bessere Platzierung in den letzten, vorletzten, drittletzten und folgenden Läufen.

14. Allgemeine Festlegungen/Ärztliche Untersuchung

Der Rennleiter ist berechtigt, von jedem Fahrer zu jedem Zeitpunkt eine ärztliche Untersuchung beim Rennarzt zu verlangen. Bei ungünstigem ärztlichem Befund kann der Fahrer vom Wettbewerb ausgeschlossen werden.

DMSB Motocross-Reglement 2023

Stand: 22.11.2022 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

INHALTSVERZEICHNIS

1. Veranstaltung
2. Teilnehmer und Klasseneinteilung
3. Nennung
4. Technische Bestimmungen
5. Fahrerausrüstung
6. Abnahme
7. Durchführung der Veranstaltung
8. Rennen, Qualifikation, Distanzen und Wertung
9. Strecke
10. Flaggenzeichen

1. Veranstaltung

Alle Motocross-Veranstaltungen im Regelungsbereich des DMSB sind nach den Bestimmungen des DMSB bzw., soweit nicht ausdrücklich etwas anderes festgelegt ist, nach den Bestimmungen der FIM/FIM Europe durchzuführen. Alle Veranstaltungen kommen ausschließlich auf vom DMSB abgenommenen Strecken mit DMSB-Streckenlizenz zur Durchführung.

2. Teilnehmer und Klasseneinteilung

Alle Fahrer / Beifahrer / Bewerber benötigen eine dem Status der Veranstaltung / Klasse entsprechende Lizenz des DMSB oder einer anderen Mitgliedsföderation der FIM / FIM-Europe.

Klasse 50

bis 50 ccm 2-T Automatik
ab 6 (Stichtagsregelung) - 9 Jahre

Klasse 65

über 50 ccm - 65 ccm 2-T
8 - 12 Jahre

Klasse 85

über 65 ccm - 85 ccm 2-T, Groß- und Kleinrad
ab 10 - 15 Jahre

Klasse 125

über 100 ccm - 125 ccm 2-T
ab 13 Jahre

Klasse 250

über 100 ccm - 250 ccm 2/4-T
ab 14 Jahre

Klasse Open

über 100 ccm - 650 ccm 2/4-T
ab 14 Jahre bis max. 250 ccm 2/4T
ab 16 Jahre bis 650 ccm 2/4T

Klasse Ladies

über 65 ccm - 85 ccm 2-T, über 100 ccm - 450 ccm 2/4-T
ab 14 Jahre bis max. 250 ccm 2/4T
ab 16 Jahre bis 450 ccm 2/4T

Klasse Quad

ab 14 Jahre über 175 ccm - 250 ccm 2-T und über
290 ccm - 450 ccm 4-T
ab 16 Jahre bis 750 ccm

Seitenwagen

über 350 ccm - 750 ccm 2-T, bzw. - 1.000 ccm 4-T
max. 2 Zyl.
ab 16 Jahre

Bei allen Altersangaben gilt, wenn nicht anders angegeben die Jahrgangsregelung. Fahrer unter 14 Jahre sind nur in Jugendklassen bis 125 ccm startberechtigt. Alle Klassen können ohne Einschränkung auch gemeinsam für Inter-/A- und B-Lizenzfahrer ausgeschrieben werden. Ebenso können Klassen für B-/ J- und C- Lizenzfahrer kombiniert ausgeschrieben werden. In Anlehnung an diese Regelung können in den im Grundsatz für B-Lizenzfahrer ausgeschrieben Klassen eingeschränkt auch Inter-/A-Lizenzfahrer zugelassen werden. Form, Größe, Anzahl und Anbringung der Startnummernschilder und deren Beschriftung müssen den Technischen Bestimmungen des DMSB entsprechen.

3. Nennungen

Bei jeder Veranstaltung darf ein Fahrer Nennungen nur für bis zu zwei Klassen abgeben. In den Klassen 50 ccm, 65 ccm, 85 ccm und 125 ccm ist ein Doppelstart nur dann gestattet, wenn die Rennen der betreffenden Klassen an zwei verschiedenen Tagen durchgeführt werden. Nennungen sind schriftlich an den Veranstalter einzusenden. Bei Nennungen von Minderjährigen ist außerdem die Unterschrift des/ der gesetzl. Vertreter(s) sowie seine/ihre Anwesenheit oder die Anwesenheit eines volljährigen, bevollmächtigten Vertreters erforderlich. Soweit dem Fahrer vom DMSB eine Dauerstartnummer zugeteilt wurde, so ist diese ebenfalls anzugeben. Die Höhe des Nenngeldes ist aus der Ausschreibung zu entnehmen. Das Nenngeld muss zeitgleich mit der Nennung an den Veranstalter überwiesen werden. Wird oder wurde das Nenngeld nicht zeitgleich mit der Nennung entrichtet, kann vom Veranstalter ein Nenngeldaufschlag von 15,00 € erhoben werden.

Nennungsschluss ist 14 Tage vor der Veranstaltung. Dem Veranstalter ist es freigestellt, Nachnennungen anzunehmen, wenn diese ohne organisatorische Probleme berücksichtigt werden können. In diesem Fall kann unabhängig von einem evtl. zu zahlenden Nenngeld eine Bearbeitungsgebühr von 15,00 € erhoben werden. Der Veranstalter ist berechtigt, ggf. die Teilnehmerzahl zu beschränken bzw. Nennungen *mit Angabe von Gründen* abzulehnen. Der Veranstalter bestätigt nach Nennungsschluss die eingegangenen Nennungen innerhalb von 72 Stunden und entscheidet in diesem Zusammenhang über deren Annahme oder Ablehnung. Nach Nennschluss veröffentlicht der Veranstalter eine Liste mit den genannten und zugelassenen Teilnehmern der jeweiligen Klasse. Fahrer können vom Bewerber bis zur Dokumentenabnahme, Beifahrer vom Bewerber oder Fahrer bis zum Beginn des Zeittrainings ausgetauscht werden. Fahrer/Beifahrer, deren Nennung vom Veranstalter zuvor abgelehnt worden war, sind von dieser Regelung ausgeschlossen. Bewerber können generell nicht ausgetauscht werden. Unabhängig von den Pflichten der Veranstalter gegenüber den Bewerbern, hat jeder Teilnehmer Anspruch auf eine Fahrerkarte (in der Seitenwagen-Klasse zwei Fahrerkarten), zwei Helferkarten und eine Gastkarte (in der Seitenwagen-Klasse zwei Gastkarten).

4. Technische Bestimmungen

Jeder Fahrer kann der Techn. Abnahme pro Klasse, für die er eine Nennung abgegeben hat, 2 Motorräder vorführen. Wenn er nur ein Motorrad vorführt, kann er sich bis spätestens 30 Minuten vor dem letzten Lauf, an dem er teilnimmt, beim Obmann der Technischen Abnahme melden und ein zweites Motorrad abnehmen lassen. Nur diese unter seinem Namen und seiner Startnummer abgenommenen Motorräder kann er sowohl im Training als auch bei den verschiedenen Läufen (Vorlauf, Halbfinale, Wertungslauf) wahlweise und unter Umständen wechselnd einsetzen. Eine Entscheidung darüber, welches Motorrad ein Fahrer in einem der Läufe einsetzen will, muss er jedoch jeweils vor dem Start, d. h. vor dem Einbringen des Motorrades in die Wartezone treffen. Ein späterer Motorradaustausch für den bevorstehenden Lauf ist, ausgenommen vor dem Restart eines nicht aufgrund eines Fehlstarts abgebrochenen Laufes, nicht gestattet. Im Rahmen der technischen Abnahme kann jedes Motorrad einer Geräuschkontrolle unterzogen werden. Nach jedem Training/Lauf werden eventuell auffällige Maschinen nachgemessen, siehe auch orangener Teil Artikel 79.16. Die Geräuschkontrolle erfolgt entsprechend den Techn. Bestimmungen des DMSB für Motocross, zulässig

sind max. 96 dB(A) für 2-Takt Motorräder und 94 dB(A) für 4Takt Motorräder. Vor der Techn. Abnahme ihres Motorrads müssen die Fahrer dafür Sorge tragen, dass das Zündkabel zum Ankleben des Geräuschmessgerätes problemlos zugänglich ist. Bei Verlust oder Beschädigung der Auspuffanlage ist der Fahrer verpflichtet, diese innerhalb von 2 Runden nach Auftreten des Schadens in der Reparaturzone zu ersetzen bzw. zu reparieren. Erfolgt dies nicht, muss an dem Motorrad, nach Überfahren der Ziellinie, im schadhafte Zustand eine Geräuschmessung durchgeführt werden. Unabhängig davon können alle Motorräder nach jedem Lauf überprüft werden. Bei Überschreitung des max. Geräuschwertes um mehr als 2 dB(A) wird der Fahrer mit der Strafe einer Rückversetzung von 10 Plätzen belegt

5. Fahrerausrüstung

Ein industriell hergestellter Brust- und Rückenschutz, der in seiner Ausführung nicht verändert werden darf ist vorgeschrieben. Handschuhe und Schutzbrillen müssen beim Start eines jeden Trainings, Rennens und bei der Besichtigungsrunde getragen werden. Es dürfen nur unversehrte Schutzhelme eingesetzt werden. Helmkameras sowie Halterungen für Helmkameras sind verboten. Jeder Fahrer ist für seine Schutzausrüstung und das Einhalten der Vorschriften selbst verantwortlich.

6. Dokumenten- und Technische Abnahme

Bei der Abnahme, die aus Dokumenten- und Technischer Abnahme besteht, müssen die Fahrer/Beifahrer persönlich anwesend sein.

Bei der Dokumentenabnahme sind vorzulegen:

1. Gültige Fahrer-/Beifahrer-Lizenz, bzw. Bewerber- Lizenz.
2. Startgenehmigung bzw. Dauerstartgenehmigung der jeweiligen FMN für Lizenznehmer anderer Föderationen.

Jedes Motorrad muss der Techn. Abnahme in technisch einwandfreiem und gereinigtem Zustand vorgeführt werden. Eine Wiederholungsabnahme kann jederzeit verfügt werden. Bei der Techn. Abnahme ist der Rahmen der Motorräder von den Techn. Kommissaren mittels Plombe/ Siegel zu kennzeichnen. Der Rennleiter/Race Director ist berechtigt, von jedem Fahrer zu jedem Zeitpunkt eine ärztliche Untersuchung beim LRA zu verlangen. Bei ungünstigem ärztlichem Befund kann der Fahrer vom Wettbewerb ausgeschlossen werden.

7. Durchführung der Veranstaltung

7.1 Training

Das Training für die Fahrer der verschiedenen Klassen und/oder Gruppen muss mindestens 1 Stunde vor dem Start zu ihrem ersten Lauf (gemäß Ausschreibung = Vor-, Halbfinal- oder Wertungslauf) beendet sein. Soweit das freie Training einer Klasse in mehreren Trainingsabschnitten durchgeführt wird, so muss zwischen diesen Trainingsabschnitten eine Pause von mind. 30 Min. liegen. Eine Pause von mind. 1 Stunde ist zwischen dem freien Training und dem Zeittraining einer Klasse vorgeschrieben. Der Start der Fahrer zum Training erfolgt generell in Einzelstarts im Abstand von 1 – 3 Sekunden. In allen freien Trainingsabschnitten kann die aus der Streckenlizenz ersichtliche Starterzahl um bis zu 100% überschritten werden. Bei einem Zeittraining ist die Starterzahl auf die in der Streckenlizenz festgelegte Starterzahl + 20% begrenzt. Übersteigt die Teilnehmerzahl die nach den vorstehenden Festlegungen zulässige Starterzahl, so ist das Fahrerfeld in zahlenmäßig weitgehend gleichmäßig besetzte Trainingsgruppen einzuteilen. Die nachstehend vorgeschriebene Mindesttrainingszeit gilt dann für jede einzelne Trainingsgruppe. Die Aufteilung des Fahrerfeldes in Trainingsgruppen erfolgt durch Auslosung bzw., durch Zusammenfassung der Fahrer unter Berücksichtigung der bereits vorgenommenen Vorlauf- Einteilung. Ist eine Auslosung erforderlich, so wird diese vom Rennleiter/Race Director unter Aufsicht der Sportkommissare vor Beginn des 1. Trainings der betr. Klasse vorgenommen, auch wenn die Abnahme noch nicht beendet ist. Nach der Auslosung noch zur Abnahme erscheinende Fahrer werden in der Reihenfolge ihres Erscheinens den ausgelosten Gruppen zugeteilt. Fahrer, bzw. in der Seitenwagen-Klasse Teams, die innerhalb des freien Trainings und/oder Zeittrainings nicht insgesamt mindestens 3 von der Zeitnahme registrierte Runden absolviert haben, werden in keinem Fall zu einem Lauf (Vor-, Halbfinal- oder Wertungslauf) zugelassen. Wurde bei einer

2-Tage-Veranstaltung das gesamte Training und/oder ein Teil der Läufe (Vor-, Halbfinal- oder Wertungsläufe) einer Klasse bereits am 1. Veranstaltungstag absolviert, so ist der Veranstalter zur Durchführung eines WarmUp von mindestens 10 Minuten für diese Klasse verpflichtet. An diesem oder auch an einem zusätzlich ausgeschriebenen freien Training am 2. Veranstaltungstag sind auch die Reservefahrer teilnahmeberechtigt. Sollte es Vorläufe geben reduziert sich die vorgeschriebene Trainingszeit auf 10 Minuten. Im Zeittraining wird jede gefahrene Runde gezeitet. Die Teilnahme am Training ohne Zeitnahme ist freigestellt.

7.2 Starttraining

Wenn die Startrunde nicht identisch ist mit der normalen Streckenführung, muss ein Starttraining von je 5 Minuten pro Klasse/Gruppe durchgeführt werden. Andernfalls sollte ein Starttraining durchgeführt werden. In den Seitenwagenklassen muss ein evtl. Starttraining immer am Ende des jeweiligen Zeittrainings durchgeführt werden.

7.3 Überprüfung der Motorräder

Das Fahrerlager gilt als Parc Fermé. Alle beim Training eingesetzten Motorräder müssen für evtl. technische Überprüfungen nach Abschluss einer Trainingsperiode zur Verfügung stehen. Bis zum Ablauf der für die entsprechende Trainingsperiode geltenden Protestfrist dürfen sie nur mit Zustimmung des Rennleiters/Race Directors aus dem Fahrerlager entfernt werden

8. Rennen, Qualifikation, Distanzen und Wertung

Für die Durchführung, Qualifikation und Wertung sind die nachstehend aufgeführten unterschiedlichen Arten zulässig. Die Auswahl des Durchführungsmodus ergibt sich aus der nach dem Nennschluss feststehenden Starterzahl. Soweit bei einer Durchführungsart Vorläufe bzw. Halbfinalläufe in einer Klasse vorgesehen sind, müssen diese jeweils zeitlich unmittelbar aufeinander folgend zur Durchführung kommen, d. h. Läufe anderer Klassen dürfen nur vor oder nach den Vorläufen bzw. vor oder nach den Halbfinalläufen durchgeführt werden. Zwischen den Läufen (Vor-, Halbfinale oder Wertungsläufe bzw. Wertungsläufen), an denen ein und derselbe Fahrer teilnimmt, muss eine Pause von mindestens 60 Minuten liegen. Bei Prädikats- Wettbewerben sind die evtl. in den Prädikatsbestimmungen festgelegten weitergehenden Regelungen zu beachten.

8.1 Jugendwettbewerbe

Jugend-Motocross-Strecken müssen unter Berücksichtigung des Leistungsvermögens der Jugendlichen angelegt werden. Lange Geraden, die verhältnismäßig hohe Geschwindigkeiten zulassen, müssen vermieden werden. Alle Läufe der Klasse 50 ccm (Halbfinalläufe sowie Wertungsläufe) gehen über 8 Min. + 1 Runde. Ein Training von mindestens 2 x 10 Minuten ist vorgeschrieben. Alle Läufe der Klasse 65 ccm (Halbfinalläufe sowie Wertungsläufe) gehen über 12 Min. + 2 Runde. Ein Training von mindestens 2 x 15 Minuten ist vorgeschrieben. Alle Läufe der Klasse 85 ccm (Halbfinalläufe sowie Wertungsläufe) gehen über 20 Min. + 2 Runden. Ein Training von mindestens 2 x 20 Minuten ist vorgeschrieben. Alle Läufe der Klasse 125 ccm (Halbfinalläufe sowie Wertungsläufe) gehen über 25 Min. + 2 Runden. Ein Training von mindestens 2 x 20 Minuten ist vorgeschrieben. Vor Beginn eines jeden Laufes ist eine Besichtigungsrunde durchzuführen. Die Teilnahme an der Besichtigungsrunde ist Pflicht. Fahrer, die daran nicht teilnehmen, werden zum Start des Laufes nicht zugelassen.

8.2 Vorstart /Wartezone

Bei allen Läufen müssen die zum Einsatz kommenden Motorräder der startberechtigten Fahrer (inkl. Reservefahrer) bis spätestens 10 Minuten vor dem Start – maßgebend ist der vom Veranstalter veröffentlichte bzw. bekannt gegebene Zeitplan – im Vorstartraum/ Wartezone abgestellt werden. Jede Verspätung führt zur Nichtzulassung des betr. Fahrers in dem betr. Lauf. Er wird dann ggf. durch einen Reservefahrer ersetzt.

8.3 Besichtigungsrunde

Vor Beginn eines Laufes ist eine Besichtigungsrunde durchzuführen. Die Teilnahme ist außer in den Jugendklassen freigestellt. Bei extremer Witterung kann auf Entscheidung des Rennleiters/Race Directors von der Besichtigungsrunde abgesehen werden. Ablauf: 10 min vor dem Start: Die Ausfahrt von der Wartezone zur Strecke ist geöffnet, die Fahrer dürfen die Besichtigungsrunde beginnen. 8 min vor dem Start: Die Ausfahrt von der Wartezone zur Strecke ist geschlossen, es darf keine Besichtigungsrunde mehr begonnen werden. 4 min vor dem Start: Die Einfahrt von der Strecke zur Wartezone ist geschlossen. Alle Fahrer sollten die Besichtigungsrunde beendet haben. Fahrer, die aufgrund von technischen Problemen oder aus anderen Gründen nicht rechtzeitig zurück in der Wartezone sind, werden nicht zum Start zugelassen. 3 min vor dem Start: Beginn der Startaufstellung

8.4 Startbereich

Niemand außer den Fahrern, Sportwarten und Fotografen ist im Bereich der Startanlage zugelassen. Fahrer dürfen sich ausschließlich hinter dem Startgatter aufhalten. Sie dürfen dort den Bereich ihres Startplatzes nachbessern sofern keine Werkzeuge, und/oder Flüssigkeiten verwendet oder fremde Hilfe in Anspruch genommen wird. Eine Veränderung des Bereiches vor dem Startgatter ist nicht gestattet. Nach Eintreffen an der Startlinie und Wahl eines Startplatzes ist ein späterer Wechsel des Startplatzes ausgeschlossen. Bei Nichtbeachtung dieser Regel werden dem Fahrer 30 Sekunden zu seiner Gesamtfahrzeit hinzugerechnet.

8.5 Start

Der Start erfolgt mit laufendem Motor. Die Motorräder müssen zentriert hinter dem Startgatter stehen (mittig und im 90°-Winkel). Fahrer dürfen nicht seitlich versetzt starten. Mit Zeigen der >15 Sekunden<-Tafel müssen die Motorräder startbereit am Startgatter stehen und dürfen bis zum Fallen des Startgatters nur noch innerhalb des eingenommenen Startplatzes bewegt werden. Die hintere Begrenzung des Startplatzes ist die Barriere (Balken). Bei Nichtbeachtung dieser Regel werden dem Fahrer 30 Sekunden zu seiner Gesamtfahrzeit hinzugerechnet. Mit dem Beginn der Startaufstellung bis zum Zeitpunkt, zu dem alle Fahrer ihren Startplatz eingenommen haben, zeigt der Starter den Fahrern zum Zeichen, dass sie seiner Kontrolle unterstehen, die grüne Flagge. Sollte der Start aus 2 Reihen erfolgen, wird die Aufstellung der 2. Reihe erst begonnen, wenn die erste Reihe vollständig gefüllt ist. Wenn alle Fahrer an der Startlinie stehen, zieht der Starter die grüne Flagge ein und zeigt den Fahrern für volle 15 Sekunden die >15 Sekunden<-Tafel". Nach Ablauf der 15 Sekunden zeigt er die >5 Sekunden<-Tafel. Nach dem Zeigen dieser Tafel wird das Startgatter frühestens nach 5 aber spätestens nach 10 Sekunden ausgelöst ohne dass der Starter die >5 Sekunden<-Tafel" einzieht.

8.6 Starthilfe

Ausschließlich nach erfolgtem Start des übrigen Feldes dürfen Fahrer von einem Helfer technische Hilfe erhalten. Die Fahrer aller Klassen dürfen zum Start einen Klotz o.ä. zur Abstützung (Stehhilfe) benutzen, sofern der Start nur aus einer Reihe erfolgt. In der Ladies Klasse darf zum Start ein Klotz o.ä. zur Abstützung (Stehhilfe) benutzt werden. Benutzt ein Teilnehmer in der ersten Startreihe einen Klotz o.ä. zur Abstützung (Stehhilfe) darf der direkt dahinter liegende Startplatz der zweiten Reihe nicht besetzt werden.

8.7 Fehlstart

Bei einem Fehlstart wird vom Rennleiter/Race Director oder einem von ihm Beauftragten durch Schwenken der roten Flagge angezeigt, dass das Rennen gestoppt ist. Die Fahrer kehren in diesem Fall unmittelbar in den vom Rennleiter/Race Director oder einem Beauftragten zugewiesenen Bereich zurück. Der Start wird wiederholt und ist – ausgenommen eines erneuten Fehlstarts auf Grund eines technischen Mangels an der Startanlage unbedingt gültig, wobei dem/den Fahrer(n) der/die einen Frühstart verursacht/verursachten, zu seiner/ihrer Fahrzeit eine volle Minute hinzugerechnet wird.

8.8 Solo & Quad 2 oder 3 Wertungsläufe nach Zeit + 2 Runden

Qualifikation und Startaufstellung ergibt sich aus den im Zeittraining erzielten Zeiten. Der zeitschnellste Fahrer erhält den günstigsten Startplatz, usw. Die beiden zeitschnellsten, nicht qualifizierten Fahrer sind Reservefahrer. Sie dürfen nur nach besonderer Aufforderung zum Startplatz vorziehen und nehmen im Fall ihres Einsatzes den oder die beiden letzten Startplätze ein. Wurde das Zeittraining in zwei Trainingsgruppen durchgeführt, erfolgt die Startplatzverteilung unter Berücksichtigung der Platzierung des Fahrers bzw. Teams in diesen Trainingsgruppen in ständigem Wechsel, beginnend mit dem absolut zeitschnellsten Fahrer. Unter Beibehaltung des sich aus vorstehender Festlegung ergebenden Wechsels sind in diesem Fall die jeweils zeitschnellsten nicht qualifizierten Fahrer jeder Trainingsgruppe 1. bzw. 2. Reservefahrer. Die für die Preisgeld-/Punktgeld-Auszahlung maßgeblichen Platzierungen werden unabhängig von den festgelegten Wertungseinschränkungen auf folgender Basis festgelegt und im Ergebnis entsprechend ausgewiesen. 1. Alle Fahrer entsprechend ihrer Platzierung. 2. Ausgeschiedene Fahrer unter Berücksichtigung der von ihnen absolvierten Rundenzahl. Bei gleicher Rundenzahl entscheidet über die Einstufung dieser Fahrer die Reihenfolge ihrer letzten gewerteten Zieldurchfahrt.

Für die Erstellung der Gesamtwertung erhalten die 20 erstplatzierten Fahrer jedes Laufes Punkte in folgender Reihenfolge: 25 – 22 – 20 – 18 – 16 – 15 – 14 – 13 – 12 – 11 – 10 – 9 – 8 – 7 – 6 – 5 – 4 – 3 – 2 – 1 Die Gesamtwertung wird durch Addition der vorgenannten Punkte erstellt. Der Fahrer mit der höchsten Gesamtpunktzahl aus allen ausgeschriebenen Läufen ist Gesamtsieger seiner Klasse. Bei Gleichheit der Gesamtpunktzahl entscheidet die bessere Platzierung im letzten Lauf.

8.9 Solo & Quad 2 Halbfinale und nachfolgend 1 Wertungslauf nach Zeit + 2 Runden

Startberechtigt in den Halbfinalläufen ist die doppelte Anzahl der in der Veranstaltungsausschreibung angegebenen Höchststarterzahl. Qualifikation und Startaufstellung für die zwei Halbfinalläufe ergeben sich aus den Ergebnissen des Zeittrainings. Die Startplatzverteilung erfolgt unter Berücksichtigung der Platzierung der Fahrer in den beiden Trainingsgruppen. Die qualifizierten Fahrer der Trainingsgruppe A belegen die Startplätze in Halbfinale 1, die qualifizierten Fahrer der Trainingsgruppe B belegen die Startplätze im Halbfinale 2. Die zwei zeitschnellsten, nicht für das Halbfinale qualifizierten Fahrer jeder Trainingsgruppe, sind Reservefahrer. Sie dürfen nur nach besonderer Aufforderung zum Startplatz vorziehen und nehmen im Fall ihres Einsatzes den oder die beiden letzten Startplätze ein. Die Qualifikation und Startaufstellung für den Lauf ergeben sich aus den Ergebnissen der Halbfinalläufe, wobei sich aus jedem der beiden Halbfinale 50% der Fahrer qualifizieren. Der zeitschnellste Sieger eines Halbfinals erhält den günstigsten Startplatz, der Sieger des anderen Halbfinals den zweitbesten usw., in ständigem Wechsel unter Berücksichtigung der Platzierung in einem der Halbfinale bis zur Höchststarterzahl. Unter Beibehaltung des sich aus vorstehender Festlegung ergebenden Wechsels sind die jeweils bestplatzierten nicht qualifizierten Fahrer jedes Halbfinals 1. bzw. 2. Reservefahrer. Sie dürfen nur nach besonderer Aufforderung zum Startplatz vorziehen und nehmen im Fall ihres Einsatzes den oder die beiden letzten Startplätze ein. Dem Veranstalter ist es freigestellt, Fahrer, die sich in den Halbfinalläufen nicht für den Lauf qualifiziert haben, in einem Sonderlauf mit eigener Wertung starten zu lassen. Für die Erstellung der Gesamtwertung erhalten die 20 erstplatzierten Fahrer des Laufes Punkte in folgender Reihenfolge: 25 – 22 – 20 – 18 – 16 – 15 – 14 – 13 – 12 – 11 – 10 – 9 – 8 – 7 – 6 – 5 – 4 – 3 – 2 – 1

8.10 Solo & Quad Vorläufe, 2 Halbfinalläufe und 1 nachfolgender Wertungslauf

Die notwendige Zahl der Vorläufe ergibt sich aus der Gesamtzahl der bestätigten Nennungen, unter Beachtung der Höchststarterzahl pro Lauf. Die sich evtl. ergebende Zahl von freien Startplätzen ist weitgehend gleichmäßig auf die verschiedenen Vorläufe zu verteilen. Die Startaufstellung der Vorläufe wird durch Auslosung des Vorlaufes bei der Dokumentenabnahme ermittelt; der zuerst für einen der Vorläufe ausgeloste Fahrer erhält den günstigsten Startplatz in diesem Vorlauf, usw. Die Auslosung ist – entsprechend der Anzahl der Vorläufe und der Höchststarterzahl – vorzubereiten und bei der Dokumentenabnahme durchzuführen. Die Dokumentenabnahme ist vom Fahrer selbst zu erledigen. Startberechtigt in den Halbfinalläufen ist die Anzahl von Fahrern, die – multipliziert mit der Anzahl der Vorläufe – die doppelte Höchststarterzahl ergibt. Der Einsatz von Reservefahrern in den Vor- bzw. Halbfinalläufen entfällt. Die Startaufstellung der Halbfinalläufe ergibt sich aus den Ergebnissen der Vorläufe z. B. wie folgt:

8.11 Solo & Quad Bei 3 Vorläufen

Die Teilnehmer am Halbfinallauf 1 ergeben sich aus den Vorläufen 1 und 2. Aus dem Vorlauf 2 kommen jedoch neben dem Sieger nur die Platzierten mit ungeraden Platzziffern (3, 5 usw.) in diesen Halbfinallauf. Die Teilnehmer am Halbfinallauf 2 ergeben sich aus den Vorläufen 2 und 3. Aus dem Vorlauf 2 kommen jedoch nur die Platzierten mit geraden Platzziffern (2, 4 usw.) in diesen Halbfinallauf.
Halbfinallauf 1 Halbfinallauf 2 Sieger Vorlauf 1 Sieger Vorlauf 3 Sieger Vorlauf 2 2. Vorlauf 2 2. Vorlauf 1 2. Vorlauf 3 3. Vorlauf 1 3. Vorlauf 3 3. Vorlauf 2 4. Vorlauf 2 4. Vorlauf 1 4. Vorlauf 3 usw. unter Berücksichtigung der aufsteigenden Platzierung in den Vorläufen bis zur Höchststarterzahl.

8.12 Seitenwagen 2 Wertungsläufe nach Zeit + 2 Runden

Qualifikation und Startaufstellung ergibt sich aus den im Zeittraining erzielten Zeiten. Der zeitschnellste Fahrer erhält den günstigsten Startplatz, usw. Die beiden zeitschnellsten, nicht qualifizierten Fahrer sind Reservefahrer. Sie dürfen nur nach besonderer Aufforderung zum Startplatz vorziehen und nehmen im Fall ihres Einsatzes den oder die beiden letzten Startplätze ein. Wurde das Zeittraining in zwei Trainingsgruppen durchgeführt, erfolgt die Startplatzverteilung unter Berücksichtigung der Platzierung des Fahrers bzw. Teams in diesen Trainingsgruppen in ständigem Wechsel, beginnend mit dem absolut zeitschnellsten Fahrer. Unter Beibehaltung des sich aus vorstehender Festlegung ergebenden Wechsels sind in diesem Fall die jeweils zeitschnellsten nicht qualifizierten Fahrer jeder Trainingsgruppe 1. bzw. 2. Reservefahrer. Die für die Preisgeld-/Punktgeld-Auszahlung maßgeblichen Platzierungen werden unabhängig von den festgelegten Wertungseinschränkungen auf folgender Basis festgelegt und im Ergebnis entsprechend ausgewiesen. 1. Alle Fahrer entsprechend ihrer Platzierung. 2. Ausgeschiedene Fahrer unter Berücksichtigung der von ihnen absolvierten Rundenzahl. Bei gleicher Rundenzahl entscheidet über die Einstufung dieser Fahrer die Reihenfolge ihrer letzten gewerteten Zieldurchfahrt. Für die Erstellung der Gesamtwertung erhalten die 20 erstplatzierten Fahrer jedes Wertungslaufes Punkte in folgender Reihenfolge: 25 – 22 – 20 – 18 – 16 – 15 – 14 – 13 – 12 – 11 – 10 – 9 – 8 – 7 – 6 – 5 – 4 – 3 – 2 – 1 Die Gesamtwertung wird durch Addition der vorgenannten Punkte erstellt. Der Fahrer mit der höchsten Gesamtpunktzahl aus allen ausgeschriebenen Läufen ist Gesamtsieger seiner Klasse. Bei Gleichheit der Gesamtpunktzahl entscheidet die bessere Platzierung im letzten Lauf.

8.13 Seitenwagen bei 3 Wertungsläufen nach Zeit + 2 Runden

Qualifikation und Startaufstellung ergibt sich aus den im Zeittraining erzielten Zeiten. Bei Durchführung in 3 Wertungsläufen qualifizieren sich Platz 1 – 15 jeder Zeittrainingsgruppe. Reservefahrer sind die Platzierung 16 aus jeder Zeittrainingsgruppe. Die Reservefahrer kommen in folgender Reihenfolge zum Einsatz: z.B. 1. Reservefahrer Platz 16 der Gruppe A, 2. Reservefahrer Platz 16 der Gruppe B. 3. Reservefahrer Platz 16 der Gruppe C. Der Reservefahrer der erst genannten Gruppe hat immer Vorrang. Bei der Durchführung in 3 Wertungsläufen finden die Wertungsläufe in folgender Reihenfolge der ausgelosten Zeittrainingsgruppen statt. 1. Wertungslauf: Gruppe A – Gruppe B 2. Wertungslauf: Gruppe B – Gruppe C 3. Wertungslauf: Gruppe C – Gruppe A

8.14 Abbruch bzw. Zeit- oder Distanzkürzung oder Streichung eines Laufes

Sollte der Abbruch eines Laufes unumgänglich sein, wird an der Ziellinie, und nur dort, vom Rennleiter/Race Director oder einem von ihm Beauftragten die rote Flagge gezeigt. Wird dieses Signal gezeigt, müssen die Fahrer nach Passieren der Ziellinie, sofort das Rennen abbrechen aber noch solange zügig weiterfahren bis sie das Schild „Ende der Zielzone“ erreicht haben. Danach kann der das Tempo verringert werden. Plötzliches Abbremsen oder Anhalten ist in diesem Bereich zwischen Ziellinie und dem Schild „Ende der Zielzone“ nicht gestattet, es sei denn es wird durch einen Sportwart angeordnet. Die Fahrer müssen entsprechend den Anweisungen des Rennleiters/Race Directors in das Fahrerlager (ausgenommen bei einem Fehlstart) zurückkehren. Gelbe Flaggen bzw. Weiße Flaggen mit diagonalem rotem Kreuz werden bei Abbruch mit der roten Flagge nur an der/den Gefahrenstellen gezeigt! Die Entscheidung, einen Lauf abzubrechen, kann nur der Rennleiter/Race Director treffen.

8.15 Bei einem Vor-, Halbfinallauf bzw. Wertungslauf

Muss bei einer Veranstaltung ein Lauf gekürzt oder vorzeitig abgebrochen werden, so wird der Lauf nur gewertet, wenn zum Zeitpunkt des Abbruchs mindestens 50% der ursprünglich festgelegten Laufzeit abgelaufen war. Bei einem Abbruch nach Ablauf von 50% ist das Ergebnis entsprechend den für die volle Laufzeit geltenden Festlegungen zu erstellen. Zugrunde gelegt werden dann jedoch die Platzierungen der Fahrer am Ende der dem Abbruch vorangegangenen Runde. Wird ein solcher Lauf zu einem früheren Zeitpunkt abgebrochen, so wird er für null und nichtig erklärt und sollte, wenn möglich, neu gestartet werden. Der Restart erfolgt – ausgenommen bei Abbruch aufgrund eines Fehlstarts – frühestens 30 Minuten nach Abbruch. Der genaue Zeitpunkt ist bekannt zu geben. Ist ein Restart nicht möglich, so wird der betr. Lauf ersatzlos gestrichen. Sollte es sich bei dem Abbruch um einen Lauf handeln, gilt folgende Regelung: In einem solchen Fall regelt sich Wertung sowie Preis bzw. Punktgeldzahlung für diesen Lauf wie folgt: Bei Abbruch vor Ablauf von 50% der Laufzeit wird der Lauf für null und nichtig erklärt. Eine Wertung entfällt. Ist ein Preis-/Punktgeld ausgeschrieben, erhalten alle für diesen Lauf qualifizierten Fahrer, unabhängig von den vorstehenden Festlegungen, eine einheitliche Teilnehmerpauschale von mindestens 12,50 € in allen Inter-Lizenz-Klassen bzw. von mindestens 5,00 € in allen B-Lizenzklassen. Bei Abbruch nach Ablauf von 50% der Laufzeit werden 50% der Laufpunkte vergeben und mindestens 50% des Preis-/ Punktgeldes ausgezahlt. Bei Prädikatwettbewerben sind auch hier vorrangig die in den Prädikatsbestimmungen festgelegten Regelungen zu beachten. Im Falle eines Abbruchs eines Laufes aufgrund eines Fehlstarts kehren die Fahrer den Anweisungen der Offiziellen folgend sofort in den Vorstartraum zurück. Der Lauf wird dann kurzfristig neu gestartet. Bei Kürzung eines Vorlaufes oder eines Halbfinallaufes sollte diese Kürzung, wenn noch möglich, auf alle vergleichbaren Läufe dieser Klasse ausgedehnt werden, um eine weitgehend einheitliche Durchführung sicherzustellen und eine Benachteiligung anderer Fahrer zu vermeiden. Zeitkürzungen müssen in jedem Fall vor dem Start des entsprechenden Laufes bekannt gegeben werden. Bei Ausfall oder Streichung eines solchen Laufes ist dessen vorgesehene Startaufstellung gleichzeitig als fiktives Ergebnis anzusehen, das für die Qualifikation und Startaufstellung nachfolgender Läufe (Halbfinalläufe und/oder Wertungsläufe) herangezogen wird. Fahrer, die einen Abbruch provozieren, können vom Wiederholungslauf ausgeschlossen oder bei der nachfolgenden Startaufstellung auf den letzten Platz gesetzt werden. Zeitkürzungen müssen vor dem Start eines Laufes bekannt gegeben werden und bedürfen der Zustimmung der Sportkommissare. Diese Kürzungen haben keinen Einfluss auf die Wertung bzw. Preisgeldauszahlung, wenn mind. 50% der ursprünglichen Laufzeit erreicht werden.

8.16 Ende des Laufes und Parc Fermé sowie Wertung und Ergebniserstellung

Mit dem Zeigen der schwarz-weiß-karierten Flagge bei Überfahren der Ziellinie ist der jeweilige Lauf beendet. Die Fahrer müssen aber noch solange zügig weiterfahren bis sie das Schild „Ende der Zielzone“ erreicht haben. Danach kann das Tempo verringert werden. Plötzliches Abbremsen oder Anhalten ist in diesem Bereich zwischen Ziellinie und dem Schild „Ende der Zielzone“ nicht gestattet, es sei denn es wird durch einen Sportwart angeordnet. Anzeigepflicht für das bevorstehende Ende eines Laufes besteht für die letzten 2 Runden. Sieger ist der Fahrer mit der kürzesten Fahrzeit. Alle nachfolgenden Fahrer werden ohne Rücksicht auf die von ihnen zurückgelegte Rundenzahl abgewunken. Die Zeit für den jeweiligen Fahrer wird in dem Moment genommen (registriert), wenn der vorderste Teil seines Motorrades die Ziellinie überquert. Jeder gestartete Fahrer wird, unabhängig davon wieviel Runden er zurückgelegt hat, gewertet. Als gestartet gilt, wer das Startgatter mit Motorkraft überfahren hat. Das Rennen gilt spätestens 5 Minuten nach der Zieldurchfahrt des Erstplatzierten als beendet. Nach dem Passieren des Zieles hat jeder Fahrer in das Fahrerlager bzw. in den Parc Fermé einzufahren. Der Rennleiter/Race Director hat das Recht, nach Beendigung der Rennen jedes Motorrad einer Schlusskontrolle zu unterziehen. Fahrer, die eine solche Prüfung verweigern oder ihr Motorrad einer Kontrolle entziehen, werden von der Wertung ausgeschlossen. Die Motorräder der 3 erstplatzierten Fahrer des letzten Laufes ihrer Klasse sind im Parc Fermé abzustellen und verbleiben dort bis zum Ablauf der Protestfrist. Die Freigabe erfolgt nur durch den Rennleiter/Race Director. Alle anderen Motorräder, die den letzten Lauf in Wertung beendet haben, verbleiben bis zum Ende der Protestfrist im Fahrerlager. Während dieser Zeit dürfen auch hier, außer Reinigungsarbeiten, keine Arbeiten an den Motorrädern durchgeführt werden; es gelten die Bestimmungen des Parc Fermé.

8.17 Fahrregeln

Fahrer und ggf. Beifahrer sowie das Motorrad bilden eine Einheit, die während des Trainings und der einzelnen Läufe – ausgenommen während eines freiwilligen oder unfreiwilligen Stopps – bestehen muss. Die Fahrer dürfen sich im Verlauf des Trainings und der einzelnen Läufe nur innerhalb der Streckenbegrenzung bewegen. Absichtliches Verlassen oder Abkürzen der gekennzeichneten Strecke, – hierzu zählt auch das Einfahren während des Rennens in das Fahrerlager und/oder das Durchfahren der Reparaturzone ohne anzuhalten – sowie absichtliche Behinderung eines anderen Teilnehmers, haben in jedem Fall den Ausschluss aus der Wertung zur Folge. Falls ein Fahrer unabsichtlich die Strecke verlässt, muss er, um das Rennen wiederaufzunehmen, ohne fremde Hilfe sowie ohne Gefährdung und Benachteiligung Dritter, mit verminderter Geschwindigkeit wieder an dem in Fahrtrichtung liegenden nächstmöglichen Punkt auf die Strecke einfahren oder er muss das Rennen aufgeben. Verstöße ziehen die Disqualifikation nach sich. Unter Mitwirkung von max. 2 Helfern dürfen Reparaturen während des Rennens nur in der vom Veranstalter vorgesehenen Reparaturzone vorgenommen werden. Der Austausch aller Teile mit Ausnahme des Rahmens ist gestattet. Das Nachfüllen von Kraftstoff darf nur in der Reparaturzone und bei abgestelltem Motor erfolgen. Fremde Hilfe, ausgenommen solche, die durch Sportwarte aus Sicherheitsgründen gegeben wird, ist verboten und führt zur Disqualifikation. Unsportliches, aggressives oder rücksichtsloses Verhalten von Fahrern oder Teammitgliedern wird bestraft. In der Helferbox/Reparatur- und Wartezone besteht absolutes Rauchverbot. Während des Trainings und Rennens darf rechts und links überholt werden. Funksprechkontakt mit oder zwischen den Fahrern/Beifahrern ist verboten. Während des Trainings und des Rennens ist die Kontaktaufnahme zwischen Team Mitgliedern und Fahrern auf die vom Veranstalter eingerichtete Reparaturzone begrenzt. Die Kontaktaufnahme außerhalb dieser Zone wird als "Fremde Hilfe" angesehen und mit Disqualifikation bestraft. Bei evtl. Ausscheiden muss das Motorrad sofort von der Strecke entfernt werden. Es ist untersagt, ein Motorrad gegen die Fahrtrichtung zu bewegen.

9. Strecke

9.1 Reparaturzone

Entlang der Strecke (möglichst in der Nähe des Startplatzes) muss für die Helfer eine für Zuschauer gesperrte Zone eingerichtet werden, in der sie evtl. Reparaturen an den Motorrädern vornehmen und den Fahrern evtl. notwendige Zeichen geben können. Die eingesetzten Helfer müssen mindestens 12 Jahre alt sein. In dieser Zone besteht Hunde- und Rauchverbot. Diese Zone muss für die Fahrer deutlich erkennbar sein und über eine Ein- und Ausfahrt verfügen.

9.2 Wartezone

In unmittelbarer Nähe des Startplatzes muss eine umzäunte, für Zuschauer gesperrte Wartezone eingerichtet werden, die groß genug und so ausgestattet ist, dass alle an einem Lauf beteiligten Fahrer ihre Motorräder ordnungsgemäß abstellen können.

9.3 Sicherheitsmaßnahmen

Alle Motocross Strecken müssen den zum Zeitpunkt der Abnahme gültigen DMSB-Richtlinien für die Zulassung von Motocross-Strecken entsprechen. Wenn es zur Verhinderung einer starken Staubbildung notwendig ist, muss die Strecke zur Sicherstellung eines ordnungsgemäßen und sicheren Rennablaufs in angemessener Zeit vor den einzelnen Rennen/ Läufen gewässert werden. Dies sollte jeweils so rechtzeitig geschehen, dass das Wasser in die Oberfläche einsickern kann und die Bildung von Schlammstellen weitgehend vermieden wird. Um den Fahrern während eines Laufes die erforderlichen Zeichen geben zu können bzw. zur Gewährleistung kurzfristig notwendig werdender Sicherheitsmaßnahmen, muss rund um die Strecke, die in der DMSB-Streckenlizenz vorgeschriebene Anzahl von Flaggen- bzw. Streckenposten eingerichtet werden. Diese Posten müssen klar gekennzeichnet und die Standorte so gewählt sein, dass die gegebenen Zeichen für die Fahrer deutlich erkennbar sind. Die Standorte müssen ein Höchstmaß an Sicherheit bieten und so angelegt sein, dass für die Sportwarte der Streckensicherung ein umfassender Blick auf die Strecke gewährleistet ist.

9.4 Zeitnahme

Die Transponder sind so anzubringen, wie der verantwortliche Sportwart dies für die jeweilige Veranstaltung festgelegt hat. Insbesondere ist darauf zu achten, dass die Befestigung so dauerhaft ist, dass ein Verrutschen während aller Wettbewerbssteile ausgeschlossen ist.

9.5 Fahrerlager

In der Nähe des Start- und Zielplatzes ist mit direktem Zugang zur Startzone das Fahrerlager zu errichten. Im Fahrerlager muss eine Lautsprecheranlage installiert sein, die von der zur Unterrichtung der Zuschauer vorhandenen Beschallungsanlage separat geschaltet und nutzbar sein sollte. In zentraler Lage innerhalb des Fahrerlagers muss eine Anschlagfläche zur Anbringung der notwendigen schriftlichen Informationen an die Fahrer vorhanden sein. Das Fahrerlager unterliegt der Aufsichtspflicht des Veranstalters und gilt als Parc Fermé

10. Flaggen- bzw. Lichtzeichen

Während des Trainings und des Rennens gelten folgende Flaggen- bzw. Lichtzeichen:

Nationalflagge (bzw. Startmaschine)

Start

Gelbe Flagge (stillgehalten) bzw. Gelbes Licht leuchtend

Gefahr, Achtung erhöhte Aufmerksamkeit

Gelbe Flagge (geschwenkt) bzw. Gelbes Licht blinkend

unmittelbare Gefahr, auf Halt vorbereiten, Überholverbot bis hinter die Gefahrenstelle.

Eine signifikante Verringerung der Geschwindigkeit muss sichtbar sein, aus diesem Grund sollten Sprünge nicht versucht werden.

Strafmaßnahmen bei gemeldeter Missachtung der gelben Flagge: Rückversetzung im Endklassament um jeweils zehn Plätze.

Bei einer nach Auffassung des Rennleiters/Race Directors und/ oder der Sportkommissare zusätzlichen Behinderung oder maßgeblichen Gefährdung des Strecken- oder Rettungspersonals oder wiederholter Missachtung bleibt an Stelle der Rückversetzung die Disqualifikation vorbehalten.

Weiß- Flagge mit diagonalem rotem Kreuz (gehalten) bzw. Rot-Weiß blinkendes Licht:

Medizinisches Personal auf der Strecke, Weiterfahrt mit äußerster Vorsicht. Fahrer dürfen nicht springen und müssen die Sprünge im Rollen passieren. Überholverbot bis hinter die Unfallstelle. Strafmaßnahmen bei gemeldeter Missachtung der Weiß- Flagge mit diagonalem rotem Kreuz: Rückversetzung im Endklassament um jeweils zehn Plätze.

Bei einer nach Auffassung des Rennleiters/Race Directors und/ oder der Sportkommissare zusätzlichen Behinderung oder maßgeblichen Gefährdung des Strecken- oder Rettungspersonals oder wiederholter Missachtung kann an Stelle der Rückversetzung die Disqualifikation erfolgen.

Rote Flagge (geschwenkt) bzw. Rot blinkendes Licht

Das Rennen/Training ist abgebrochen, langsam und mit größter Vorsicht und Aufmerksamkeit gemäß den Anweisungen des Rennleiters/Race Directors in das Fahrerlager bzw. in den Vorstartraum (im Falle eines Fehlstarts) zurückkehren.

Blaue Flagge (geschwenkt) bzw. Blau blinkendes Licht

Warnung, Überholung steht in Kürze bevor. Bei Vorteilnahme unter gezeigter blauer Flagge, Rückversetzung um die Anzahl der Plätze die dadurch gewonnen wurden.

Schwarze Flagge in Verbindung mit Start- Nr. auf Signaltafel

Halt für den Fahrer mit dieser Nummer bei Start und Ziel

Grüne Flagge bzw. Grün blinkendes Licht

Strecke frei (Flaggenzeichen nur an der Startanlage)

Schwarz-weiß-karierte Flagge

Ende des Laufes Die Flaggengröße sollte mind. 600 x 600 mm betragen

DMSB FREESTYLE MOTOCROSS-Reglement 2023

Stand: 22.11.2022 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

INHALTSVERZEICHNIS

1. Allgemeines
2. Fahrer
3. Austragungsort
4. Ausstattung
5. Rettungsdienste
6. Sportwarte und Abläufe
7. Motorräder
8. Ausschreibung
9. Nennungen
10. Ablauf der Veranstaltung
11. Fremde Hilfe
12. Besondere Medizinische Untersuchung
13. Offizielle Zeichengebung
14. Ergebnisse
15. Ende einer Veranstaltung
16. Weltranglistenpunkte bei nationalen Veranstaltungen

1. Allgemeines

Internationale und Nationale Freestyle Motocross Veranstaltungen dürfen nicht zum gleichen Termin wie Freestyle Motocross Weltmeisterschaftsläufe stattfinden, es sei denn, die FMNR hat die vorherige Genehmigung durch die FIM und dem Promotor erhalten.

1.1 Definition von Freestyle Motocross

Ein Freestyle Motocross Wettbewerb ist ein Einzelwettbewerb für Motorradfahrer, die unter Berücksichtigung von Distanz und Höhe auf künstlichen Hindernissen Luftfiguren und Kunststücke durchführen.

1.2 Wettbewerbe

Es gibt drei Arten von Freestyle Motocross- Wettbewerben:

1. Internationale Freestyle Motocross Veranstaltungen gemäß Sporting Code und dem FIM- Freestyle Reglement.
2. Internationale Freestyle Motocross Veranstaltungen gemäß Sporting Code und dem FIM Freestyle Reglement, die zusammen und in Partnerschaft mit dem Promotor durchgeführt werden. Die Ergebnisse der Fahrer, die an diesen Veranstaltungen teilnehmen, werden für die FIM-Weltrangliste gewertet.
3. Nationale Freestyle Motocross Veranstaltungen gemäß DMSB-Bestimmungen.

2. Fahrer

2.1 Lizenzen

Zur Teilnahme an nationalen Freestyle Wettbewerben muss der Fahrer eine gültige Inter/A- oder B-Lizenz des DMSB besitzen oder wenn die Veranstaltung europa-offen ausgeschrieben ist auch eine Lizenz der Leistungsklasse A einer FIM-Europe Mitgliedsorganisation haben, bei International ausgeschrieben Wettbewerben sind auch Lizenzen einer FIM Mitgliedsorganisationen zugelassen. Eine Teilnahme mit DMSB- Veranstaltungslizenz ist möglich, wenn der Fahrer die Teilnahme an mehreren Freestyle Wettbewerben oder Showprogrammen nachweisen kann.

2.2 Alter der Fahrer

Das Mindestalter für die Teilnehmer beträgt: - Freestyle Motocross 15 Jahre

2.3 Ärztliches Formular

Um zur Teilnahme an einer Veranstaltung zugelassen zu werden, müssen die Fahrer dem Veranstalter gegenüber schriftlich erklären, dass sie zum Zeitpunkt der Veranstaltung keinerlei Erkrankungen oder Verletzungen haben, die eine uneingeschränkte Teilnahme an der Veranstaltung beeinträchtigen könnte.

2.4. Fahrerkleidung

Es liegt in der Verantwortung eines jeden Fahrers, eine Bekleidung auszuwählen, welche angemessenen Schutz bietet. Es wird jedoch dringend empfohlen, Schutzkleidung gemäß den Technischen Bestimmungen für Motocross zu tragen.

2.5. Gefährliche Fahrer, Fahrweise und gefährliches Verhalten

Der Schiedsrichter oder der Rennleiter können zu jeder Zeit während der Veranstaltung einen Fahrer, dessen körperlicher und/oder geistiger Zustand als Gefahrenquelle angesehen wird oder zu einer Gefahrenquelle werden könnte, ausschließen.

3. Austragungsort

3.1 Fahrerlager

Das Fahrerlager bei Freiluft- Veranstaltungen muss den Bestimmungen der Wettbewerbsbestimmungen für Motocross entsprechen. Bei Indoor- Veranstaltungen werden die nachfolgenden Bestimmungen empfohlen:

- Für jeden Fahrer muss ein Platz von mindestens 3m x 3m und zwei Stühle vorgesehen werden. Ein Tisch und ein Abfallbehälter werden empfohlen;
- Es muss so gesichert sein, dass der Zugang auf entsprechend zulässige Personen beschränkt werden kann;
- Es muss ein direkter Zugang zur Wartezone vorhanden sein.
-

3.2 Wartezone

Die Wartezone muss den Bestimmungen des Wettbewerbsreglements für Motocross entsprechen. Es muss ein Eingang vorhanden sein, der den Bewerbern eine leichte Zu- und Abfahrt zur Strecke ermöglicht. Dieser Eingang muss durch ein Tor in eine Ein- und eine Ausfahrt abgetrennt sein. An dieser Stelle muss ein Sportwart der Streckensicherung die Ein- und Ausfahrt zur Strecke kontrollieren.

3.3 Spezifikation der Strecke

Der für die Strecke zu nutzende Bereich muss auf einer horizontalen Fläche mit festem Untergrund eingerichtet sein.

Die auf der Strecke verwendeten Materialien sollten natürlicher Art sein (Sand, Erde, usw.).

Bei der Vorbereitung der Streckenoberfläche muss auf einen festen Untergrund geachtet werden, der eine gute Traktion ermöglicht.

Die Verwendung von Beton oder einer anderen festen Oberfläche auf der Strecke ist verboten. Die Auffahrten auf die Rampen, sowie der Auslauf des Landehügels, können jedoch aus Beton oder einer anderen festen Oberfläche bestehen (Beispiel: Tunnelbau vom Stadion, auf die Strecke führend) oder Anfahrtsflächen zur Absprungrampe hin mit Gittereinbau.

Die Strecke kann Rampen und künstliche Hindernisse (Beispiel: „Wallrides“ und „Grindbox“) beinhalten.

Absprünge müssen eine Höhe von 2,50 bis 3,20 m aufweisen. Landehügel müssen 4,00 m hoch sein. Der Table auf dem Landehügel muss mindestens 1,50m x 2,50m groß sein. Die Sprungdistanz (Ende Absprungrampe bis Ende Table) ist abhängig von der verwendeten Rampe und liegt zwischen 10 bis 28m. Generell ist die Sprungdistanz von den verwendeten Rampen abhängig. Je kleiner der Radius der Rampe, desto so kürzer ist die Sprungdistanz. Die lichte Höhe über einer Sprungzone muss mindestens 14,00 m betragen. Nach dem Sprung muss eine Auslaufzone mit einer Länge von mindestens 10m vorhanden sein, optimal sind 20 m.

Der Anlauf bis zu den Rampen ist abhängig von den verwendeten Rampen. Generell sollte ein Anlauf von mindestens 20m vorhanden sein bzw. muss der Anlauf so gewählt werden, dass der Fahrer ausreichend Geschwindigkeit erreichen kann, um die Distanz zu springen.

Hindernisse (Mauern, usw.) am Ende der Auslaufzone sollten durch eine in feuerfeste Behälter eingepackte Vorrichtung mit Sicherheitsschaum geschützt sein.

Die Strecke darf in keinem Bereich Wasser beinhalten, sie darf nicht felsig oder steinig sein und darf nicht durch ein Hindernis unterteilt sein (Baum, Fels, usw.).

Der Aufbau der Strecke sollte mit Hilfe der anwesenden Fahrer bestimmt werden.

Auf jeder Seite der Strecke muss eine neutrale Sicherheitszone eingerichtet werden, die für die Arbeit des ärztlichen Teams/Krankenwagen und der Offiziellen ausreichend breit ist.

Der Zuschauerbereich muss hinter einer neutralen Sicherheitszone platziert und durch einen Zaun oder eine Mauer auf Seite der Zuschauer abgetrennt sein.

Am Beginn der Startzone und in der Bremszone muss ein Flaggenposten positioniert sein.

Die Flaggenposten müssen entlang der Strecke so platziert sein, dass sie den gesamten Bereich, für den sie verantwortlich sind, überblicken können. Sie müssen außerdem in Sichtkontakt miteinander sein.

Es wird empfohlen, dass der Veranstalter und die Offiziellen vor und während des Wettbewerbes sich mit den Fahrern hinsichtlich der Anlage der Strecke und der Rampen beraten. Jeder Fahrer muss bestätigen, dass er mit der Anlage der Strecke und den Platzierungen der Rampe zufrieden ist und dass er selbst alle Risiken in Zusammenhang mit der Teilnahme trägt.

3.4 Schweres Gerät

Es muss angemessenes schweres Gerät für die Vorbereitung der Strecke zur Verfügung stehen.

Die dafür erforderlichen Bediener müssen während der Veranstaltung arbeitsbereit und auf Abruf an der Strecke zur Verfügung stehen.

3.5 Judging-Podium

Die nachfolgend aufgeführten Einrichtungen müssen für das Judging-Podium vorgesehen werden, sofern es sich um eine Veranstaltung handelt, bei der eine Wertung der Fahrer erfolgt (Mindestanforderungen):

Ein Arbeitsbereich mit Platz für 10 Sportwarte und Beobachter - Eine ausreichende Anzahl an Stühlen und Tischen für 10 Personen

Ausreichende Beleuchtung, Steckdosen und Stromversorgung, so dass das Jury-Podium jederzeit arbeitsbereit ist.

Das Judging-Podium muss so platziert sein, dass die Richter die gesamte Strecke beobachten können.

Das Jury-Podium muss während der Veranstaltung zugänglich sein.

3.6 Kontrollpodium

Die nachfolgend aufgeführten Einrichtungen müssen für das Kontrollpodium vorgesehen werden, sofern es sich um eine Veranstaltung handelt, bei der eine Wertung der Fahrer erfolgt (Mindestanforderungen):

- Ein Arbeitsbereich mit Platz für 6 Sportwarte und Beobachter;
- Eine ausreichende Anzahl an Stühlen und Tischen für 6 Personen;
- Ausreichende Beleuchtung, Steckdosen und Stromversorgung, so dass das Kontrollpodium jederzeit arbeitsbereit ist.
- Das Kontrollpodium muss in unmittelbarer Nähe des Judging-Podiums so installiert sein, dass die dort diensthabenden Offiziellen ein Überblick über die gesamte Strecke haben.

3.7 Organisationsbüro

Die nachfolgend aufgeführten Einrichtungen müssen für das Organisationsbüro vorgesehen werden sofern es sich um eine Veranstaltung handelt, bei der eine Wertung der Fahrer erfolgt (Mindestanforderungen):

- Ein Arbeitsbereich mit Platz für Sportwarte und Beobachter;
- Eine ausreichende Anzahl an Stühlen und Tischen;
- Ausreichende Beleuchtung, Steckdosen und Stromversorgung, so dass das Organisationsbüro jederzeit arbeitsbereit ist.

4. Ausstattung

4.1 Lautsprecher

Ein kombiniertes Lautsprechersystem für die Fahrer und die Zuschauer muss aufgebaut sein. Für den gesamten öffentlichen Bereich müssen die Durchsagen gut hörbar sein.

4.2 Streckenbeleuchtung

Wenn die Veranstaltung am Abend/in der Nacht stattfindet, muss die komplette Strecke ausreichend beleuchtet sein. Es wird empfohlen, zwei separate Kreise mit sofortigem Stromwechsel für den Fall eines Defektes vor Ort zu haben.

4.3 Punktetafel und Uhr

Ein ausreichend große Punktetafel und Uhr sowie Anzeige der offiziellen Ergebnisse und der offiziellen Zeit muss für alle Personen entlang der Strecke gut sichtbar positioniert werden, sofern es sich um eine Veranstaltung handelt, bei der eine Wertung der Fahrer erfolgt. Bei Outdoor Veranstaltungen mit Wertung kann auf die Punktetafel sowie Anzeige der offiziellen Ergebnisse verzichtet werden, eine für das Publikum und die Fahrer wirksame Ergebnismeldung muss aber durch Lautsprecher gewährleistet sein.

Die Anzeige muss Ziffern mit mindestens 3 Zahlen für die Bewertung anzeigen.

4.4 Punktetabelle

Aus praktischen Gründen wird ein elektronisches Datensystem empfohlen sofern es sich um eine Veranstaltung handelt, bei der eine Wertung der Fahrer erfolgt.

Wenn eine internationale Veranstaltung jedoch gemeinsam mit dem Promotor durchgeführt wird, so ist das offiziell zu verwendende Punktesystem das Handgerät des EDV elektronischen Bewertungssystems.

5. Rettungsdienste

5.1 Ärztliche Dienste

Bei allen Veranstaltungen müssen unabhängig von behördlichen Auflagen, Rettungsmittel und Rettungsdienstpersonal gemäß den Bestimmungen für das Rettungswesen im Motorradsport /Stadion- und Hallencross vorgehalten werden

5.2 Notfallplan

Für einen Notfall (Unfall, Feuer, usw.) müssen der Veranstalter und die Sicherheitsdienste vor der Veranstaltung einen wirksamen Notfallplan für die gesamte Rennstrecke (Einrichtungen und Strecke) erstellen.

6. Sportwarte und Abläufe

6.1 Allgemeines

Alle Offiziellen und *Sportwarte der Streckensicherung* müssen bis zum Ende der vorgesehenen Protestfrist mit ihrer kompletten Ausrüstung vor Ort an der Rennstrecke arbeitsbereit und zur Verfügung der Judges bleiben.

6.2 Rennleiter

Der Rennleiter ist verantwortlich für die Durchführung und den gut funktionierenden Ablauf der Veranstaltung. Er darf kein stimmberechtigtes Mitglied der Judges sein.

6.3 Technischer Kommissar

Der benannte Technische Kommissar muss die Motorräder und die Bekleidung auf Übereinstimmung mit den FIM- und den in diesem Reglement aufgeführten Bestimmungen hin überprüfen.

6.4 Judges

Sofern es sich um eine Veranstaltung handelt, bei der eine Wertung der Fahrer erfolgt, muss eine Jury, bestehend aus 5 Judges gebildet werden. Ein Mitglied der Judges muss der bei der Veranstaltung eingesetzte Schiedsrichter (Headjudge) sein. Dieser übernimmt dann die Position des Vorsitzenden der Judges. Bei Veranstaltungen ohne Wertung muss keine Jury gebildet werden.

Die Mitglieder der Jury können ehemalige Fahrer, Fahrer, die nicht an der Veranstaltung teilnehmen, oder andere kompetente Personen sein, deren Eignung und Integrität zur Ausübung der Aufgabe nachgewiesen werden kann.

Die Judges müssen die Vorstellung der Fahrer im Wettbewerb bewerten.

7. Motorräder

7.1. Motorräder

Zulässig zu Freestyle Motocross Veranstaltungen sind Motorräder gemäß Bestimmungen der Technischen Bestimmungen für Motocross des DMSB/ FIM, sowie gemäß nachfolgender Technischer Bestimmungen.

7.2. Set-Up der Motorräder

Der Fahrer kann sein Motorrad nach eigenem Ermessen anpassen, er ist jedoch alleine verantwortlich und alle Risiken liegen bei ihm.

Das Nachfolgende muss aber unbedingt beachtet werden:

- Die vorderen und hinteren Kotflügel können gekürzt werden, der hintere Kotflügel muss jedoch immer den Rahmen abdecken.
- Seitenplastikteile dürfen geändert oder teilweise abgeschnitten (Löcher) werden, so dass der Fahrer das Motorrad packen kann.
- Die vorderen und hinteren Kotflügel, Kühlerabdeckungen und Nummernschilder müssen aus biegsamen Materialien gefertigt sein.
- Die Verwendung von Kohlefaser-Verbundmaterial für die vorderen und hinteren Kotflügel, Kühlerabdeckungen und Nummernschilder ist verboten.
- Die Art und Ausführung des Lenkers ist freigestellt, jedoch ist das Technische Reglements der FIM/des DMSB zu beachten
- Ein Schutzpolster für die Lenker wird empfohlen. Ein Zündunterbrecher gemäß Art. 37.03 der technischen Bestimmungen muss montiert sein, jedoch kann dieser an jeder beliebigen Stelle angebracht sein. - Es dürfen kurze Brems- und Kupplungshebel verwendet werden. Ein dauerhafter

Kugelabschluss, der integraler Teil des Hebels ist (Minstdurchmesser von 16mm), wird jedoch empfohlen.

- Scharfe Kanten sind verboten.

Zu jedem Zeitpunkt während der Veranstaltung ist der Fahrer dafür verantwortlich, dass sein Motorrad und/oder die Ausrüstung den Bestimmungen entsprechen. Startnummern sind nicht vorgeschrieben.

7.3 Gefährliche Motorräder

Die betreffenden Offiziellen können zu jeder Zeit während der Veranstaltung ein Motorrad ausschließen, dessen Konstruktion oder Zustand als eine Gefahrenquelle angesehen wird oder eine Gefahrenquelle darstellen könnte.

8. Ausschreibung

Die Ausschreibung ist unter Beachtung des Art. 16 DMSG des DMSB zu erstellen. In der Veranstaltungsausschreibung muss die Anzahl der für die Qualifikationsläufe und den Finallauf zulässigen Fahrer aufgeführt sein. Das Wettbewerbsformat wird während der Fahrerbesprechung vor der Veranstaltung bekannt gegeben.

9. Nennungen

9.1 Allgemeines

Alle Nennungen sind bis spätestens 14 Tage vor der Veranstaltung beim Veranstalter einzureichen.

9.2 Nennformulare

Die DMSB- Nennformulare *oder Online-Nennsysteme sind zu verwenden, Die Nennung muss von den Nennenden (Bewerber, Fahrer, Beifahrer) eigenhändig, bei Minderjährigen von den/dem gesetzlichen Vertreter(n) unterschrieben sein.*

10. Ablauf der Veranstaltung

10.1 Fahrerbesprechung

Zwischen dem Rennleiter, dem Obmann der Technischen Kommissare, den Judges oder dem Headjudge und den Fahrern muss eine Fahrerbesprechung durchgeführt werden, normalerweise vor den Trainingsläufen. Falls erforderlich können mehrere Fahrerbesprechungen durchgeführt werden.

Die Judges, der Rennleiter, der Obmann der Flaggenposten, der Leitende Rennarzt, der Veranstalter und alle an der Veranstaltung teilnehmenden Fahrer müssen daran teilnehmen.

Während der Besprechung werden Punkte zur Strecke, zur Sicherheit, dem Wettbewerbsformat und dem Ablauf des Rennens besprochen.

Es liegt in der Verantwortung eines jeden Fahrers, an der Besprechung teilzunehmen und alle erteilten Informationen zur Kenntnis zu nehmen sowie alle erteilten Anweisungen zu beachten. Nach dem offiziellen Ende des Trainings gibt es ein weiteres kurzes Briefing, in dem der Headjudge den Fahrern die Länge des Qualifikations- und Finallaufs mitteilt. Ferner wird den Fahrern die Anzahl der Sprünge mitgeteilt, die Sie mindestens in Ihrem jeweiligen Lauf machen müssen.

10.2 Genehmigung der Strecke durch die Fahrer

Nach der ersten Fahrerbesprechung befragt der Rennleiter die Fahrer nach deren Einwilligung zum Streckenaufbau und zur Platzierungen der Rampe. Auf Beantragung können Änderungen durchgeführt werden.

Wenn die Fahrer einmal mit der Strecke einverstanden sind, sind keine Änderungen mehr erlaubt, Sicherheitsgründe oder Gründe höherer Gewalt ausgenommen. Diese Änderungen dürfen nur geringfügig sein und müssen in Absprache mit den Fahrern durchgeführt werden.

Es wird angenommen, dass die Strecke in der Form, wie sie für die Veranstaltung aufgebaut ist, die gleiche ist wie die, für welche die Fahrer ihr Einverständnis erklärt haben.

Das Einverständnis der Fahrer zu einer Strecke ist nur gültig für und beschränkt auf die offiziellen Trainingsläufe und Läufe/Heats.

Wenn ein Fahrer sein Einverständnis für eine Strecke nicht erteilen kann, so kann er nicht gezwungen werden, an der Veranstaltung teilzunehmen und er darf seine Teilnahme absagen.

10.3 Allgemeines

Es wird empfohlen, dass sich jeweils nur ein Fahrer auf der Strecke befindet. Ein Fahrer darf nur nach Anweisung des an der Ausfahrt aus der Wartezone positionierten Sportwart in die Strecke einfahren.

Die Fahrer müssen die offiziellen Flaggenzeichen oder Anweisungen der Sportwarte beachten. Ein Fahrer kann eine Serie von Sprüngen nur innerhalb eines bestimmten Zeitrahmens absolvieren. Die Zeitspanne beginnt in dem Moment, in welchem der Fahrer die Rampe für den Absprung trifft und endet, nachdem die offizielle Uhr „0“ anzeigt, ausgenommen im Fall eines Doppelsprungs. Wenn die Strecke die Anfahrtsflächen zu den Absprungrampen beinhaltet und das Vorderrad des Motorrads die Anfahrtsfläche innerhalb eines Teiles einer Sekunde vor Anzeige der „0“ trifft, so ist dies der letzte Sprung, der für das Ergebnis des Fahrers für diesen Lauf/Heat zählt, wie lang auch immer die Anfahrtsfläche ist.

Sollten keine Anfahrtsflächen in die Strecke integriert sein, zählt der letzte Sprung, wenn der Fahrer innerhalb des Zeitablaufs des Runs mit dem Vorderrad die Rampe berührt hat.

Letzter Absatz gilt nur bei Veranstaltungen, bei denen eine Wertung der Fahrer erfolgt. Ein Fahrer darf nicht versuchen, den Start zu verzögern, ausgenommen bei mechanischen Problemen.

10.4 Training

Um zu dem Qualifying/ den Läufen/ Heats zugelassen zu werden, müssen alle Fahrer mindestens am ersten offiziellen Training teilnehmen, unabhängig ob es sich um eine Eintages- oder Zweitagesveranstaltung handelt.

10.5 Wettbewerbsformat

Es ist den Veranstaltern freigestellt, ein Programm mit Qualifikationsläufen, Läufen, Heats und/oder einem Finallauf zusammenzustellen.

Grundsätzlich wird ein Vor-Qualifying streng empfohlen, wenn mehr als 12 Nennungen vorliegen. Ausnahmen zu diesem Grundsatz sind jedoch zulässig.

Das Wettbewerbsformat muss in der Veranstaltungsausschreibung veröffentlicht und vom DMSB genehmigt werden.

10.6 Abbruch einer Veranstaltung

Der Rennleiter hat das Recht, aus dringenden Sicherheitsgründen oder aus Gründen höherer Gewalt aus eigener Initiative ein Trainingslauf oder ein Qualifying, einen Lauf/Heat oder einen Finallauf vorzeitig zu beenden oder einen Teil der Veranstaltung bzw. die gesamte Veranstaltung abzusagen.

11. Fremde Hilfe

Während der Trainingsläufe oder des Qualifying, der Läufe, Heats oder dem Finallauf ist jede fremde Hilfe auf der Strecke verboten, es sei denn, sie wurde von einem vom Veranstalter benannten Sportwart der Streckensicherung in Ausübung seiner Aufgaben und im Interesse der Sicherheit erteilt. Die Strafe für einen Verstoß gegen diese Bestimmung ist die Disqualifikation.

Funkverbindung mit den Fahrern ist verboten.

12. Besondere Medizinische Untersuchung

Auf Anweisung des Rennleiters, der Jury, eines offiziellen Arztes oder einem anderen, vom Leitenden Rennarzt benannten Arztes kann zu jeder Zeit während der Veranstaltung eine besondere medizinische Untersuchung durchgeführt werden.

13. Offizielle Zeichengebung

Die offizielle Zeichengebung sollte wie folgt mit Hilfe einer etwa 750 x 600 mm großen Flagge erfolgen.

Signal Bedeutung

Grüne Flagge Strecke ist frei für den Start des Laufes/Heats des Fahrers.

(Am Start wird die grüne Flagge durch ein Handzeichen des für die Wartezone zuständigen Sportwarte ersetzt)

Rote Flagge, Ende des Laufes/Heats des Fahrers. Der Fahrer kann einen weiteren Sprung vorführen und muss dann anhalten.

Die Sportwarte müssen durch einheitliche Hemden oder Lätzchen in einer neutralen Farbe gekennzeichnet sein, jedoch niemals in grün oder rot, so dass eine Verwechslung mit den Flaggen ausgeschlossen werden kann.

Nach der Veranstaltung müssen die Sportwarte bis zum Ablauf der Protestfrist zur Verfügung stehen.

14. Ergebnisse

Soll für eine Veranstaltung eine Wertung erfolgen, ist nachstehendes Verfahren anzuwenden:

Die Jury vergibt an jeden Fahrer Punkte gemäß einer Tabelle von 1 bis 10 oder 1 bis 20.

Die Jury bewertet die Fahrer aufgrund der nachfolgenden Kriterien:

Individuelle Wertung der einzelnen Jumps in einem Lauf der Fahrer

- Abfolge der Sprünge (Jeder Sprung/Punkte von 1 bis 10);
- "Double up" (Einmalig/Punkte von 1 bis 20);
- Der "double up" sind die für den letzten Sprung vergebenen Punkte. Sie zählen doppelt (Bsp. Wenn ein Fahrer für den letzten Sprung 17 Punkte erhält, werden diese Punkte verdoppelt und es werden 34 Punkte gezählt).

Overall Bewertung

- Verwendung der Strecke durch den Fahrer (Einmalig/ Punkte von 1 bis 10);
- Vielfältigkeit der Sprünge (Einmalig/Punkte von 1 bis 10);
- Persönliche Bewertung (Einmalig/Punkte von 1 bis 20).

Alle Punkte zusammen addiert ergeben das Ergebnis eines jeden Judges.

Das Endergebnis der Fahrer ergibt sich wie folgt:

Das höchste und niedrigste Ergebnis der 5 Judges wird gestrichen. Die verbleibenden 3 Ergebnisse werden addiert und ergeben das Endergebnis des Fahrers.

Bei einer Veranstaltung mit einem Finallauf ist der Fahrer der Sieger der Veranstaltung, dem die Judges in dem Finallauf die höchste Punktezahl zuerkannt haben. Bei einer Veranstaltung, bei der verschiedene Läufe/ Heats durchgeführt werden, ist der Fahrer mit der höchsten Punktezahl der Sieger der Veranstaltung.

Bei Gleichstand wird das folgende Verfahren angewendet:

- Es werden die Qualifikationsergebnisse herangezogen;
- Sollte immer noch ein Gleichstand vorhanden sein, werden alle 5 Ergebnisse der Judges im Finallauf addiert.
- Sollte immer noch ein Gleichstand vorhanden sein, werden alle 5 Ergebnisse der Judges im Qualifikationslauf addiert.

Die Ergebnisse werden erst nach Ablauf der Protestfrist endgültig.

Fahrer, die Fragen zu den Ergebnissen an die Judges stellen möchten, müssen in Kontakt mit dem Rennleiter treten.

15. Ende einer Veranstaltung

Eine Veranstaltung gilt erst dann als beendet, wenn alle Protestfristen abgelaufen sind.

Wenn eine Berufung eingereicht wurde, können die Ergebnisse erst dann für endgültig erklärt werden, wenn eine endgültige Entscheidung getroffen wurde.

Die Fahrer auf den ersten drei Plätzen müssen an der eventuell geplanten offiziellen Siegerehrung teilnehmen, während der die Nationalhymne des Landes des Siegers (gemäß seinem Pass), gespielt werden kann.

Der Rennleiter, alle Offizielle und Sportwarte der Streckensicherung müssen bis zum Ende der vorgesehen Frist zur Einreichung von Protesten auf der Rennstrecke zur Verfügung der Judges verbleiben.

16. Weltranglistenpunkte bei nationalen Veranstaltungen

Bei nationalen Veranstaltungen in Zusammenarbeit mit dem Promotor können folgende Weltranglistenpunkte vergeben werden:

Platz 1: 6 Punkte

Platz 2: 5 Punkte

Platz 3: 4 Punkte

Platz 4: 3 Punkte

Platz 5: 2 Punkte

Platz 6: 1 Punkt

DMSB Stadioncross und Hallencross (Supercross)-Reglement 2023/24

Stand: 22.11.2022 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

INHALTSVERZEICHNIS

1. Allgemeines
2. Klassen
3. Teilnehmer
4. Durchführung
5. Flaggensignale
6. Wettbewerb

1. Allgemeines

1.1

Alle Stadioncross/Hallencross-Rennen im Regelungsbereich des DMSB sind nach den Bestimmungen des DMSB bzw., soweit nicht ausdrücklich etwas anderes festgelegt ist, nach den Bestimmungen der FIM/FIM Europe durchzuführen.

1.2

Bei diesen Rennen, die als Freiluft- oder Hallen-Veranstaltung durchgeführt werden können, darf die Fahrfläche ausschließlich aus natürlichen Materialien (Sand, Erde etc.) bestehen. Bei einem Hallencross kann sich die Fahrfläche auch aus unterschiedlichen künstlichen Materialien (Holz, Estrich, Beton, Asphalt etc.) zusammensetzen.

2. Klasseneinteilung

Ausgeschrieben werden können die Klassen

- SX1
mit Solo- Motorrädern
über 100 – 125 ccm 2T und über 175 – 250 ccm 4T,
über 175 – 250 ccm 2T und über 290 ccm – 450 ccm 4T,
über 290 – 500 ccm-2T/ und über 475 – 650 ccm-4T
- SX2
mit Solo- Motorrädern über 100 – 125 ccm 2T und über 175 – 250 ccm 4T
- SX125
mit Solo- Motorrädern über 85 ccm bis 125ccm mit 2-Takt Motoren
- SX3
mit Solo- Motorrädern über 65 ccm bis 85ccm mit 2-Takt Motoren (Groß- od. Kleinrad)
- SX4
mit Solo- Motorrädern über 50 ccm bis 65ccm mit 2-Takt Motoren
- SX5
mit Solo- Motorrädern mit Solo- Motorrädern bis 50 ccm mit 2-Takt Motoren

In den Klassen SX3, SX4, SX5 muss die Strecke dem Leistungsvermögen der Starter dieser Klasse angepasst sein. Außerdem kann ein Sprungverbot für einzelne Passagen vom *Schiedsrichter* erlassen werden.

3. Teilnehmer

Zugelassen werden Fahrer werden mit

- Inter-/A-Lizenz (SX1, SX2)
- B-Lizenz (SX2, SX125, SX3)
- J- Lizenz Klassen (SX125, SX3, SX4, SX5)

- RaceCard Klassen (SX4, SX5)
die nach den Trainingsläufen innerhalb von 120% der Rundenzeit des besten Fahrers der jeweiligen Klasse platziert sind.

In den Jugendklassen sind folgende Fahrer zugelassen:

- SX125 von 14 bis 18 Jahren
- SX3 von 12 bis 16 Jahren
- SX4 von 9 bis 12 Jahren
- SX5 von 7 bis 10 Jahren
-

Es gilt die Jahrgangsregelung.

4. Durchführung

4.1. Streckenführung / Sicherheitseinrichtungen

4.1.1

Mindeststreckenlänge

- Hallenveranstaltung = 250 m
- Freiluftveranstaltung = 500 m.

4.1.2

Befahrbare Mindestbreite

Ca. 4 m. Soweit sich jedoch bei Hallenveranstaltungen die Nutzung baulich vorgegebener engerer Passagen (Tore, Gänge etc.) nicht vermeiden lässt, kann die befahrbare Mindestbreite an diesen Stellen auf 2 m reduziert werden. Unabhängig hiervon darf die Strecke jedoch keine sich plötzlich verengenden Abschnitte enthalten.

4.1.3

Durchfahrtshöhe

Ca. 3 m. Bei Hallenveranstaltungen kann diese Durchfahrtshöhe auf 2 m reduziert werden, wenn sich die Nutzung baulich niedrigerer Passagen nicht vermeiden lässt. In diesen Fällen darf die Anfahrstrecke zu den niedrigeren Durchfahrten aber keinerlei Sprünge, Wellen oder sonstige Hindernisse aufweisen.

4.1.4

Startbereich

Vorgeschrieben ist ein Startgitter in einer Breite von mind. 10 m und max. 20 m.

Eine hintere Barriere ist vorgeschrieben.

Die Aufstellung der Fahrer in mehr als zwei Startreihen ist nicht gestattet.

Die Länge der Startgeraden sollte ca. 15 bis 40 m betragen.

4.1.5

Ziellinie

Die Ziellinie wird mit Hilfe einer Flagge, einer Linie auf dem Boden oder einem Pfosten auf der der Zeitnahme/Rundenzählung gegenüberliegenden Seite kenntlich gemacht.

4.2 Strecke

Als Fahrbahnbegrenzung muss beidseitig eine durchgängige Kette von Ballen aus Stroh oder anderem stoßdämpfenden Material aufgestellt sein. Sollte die baulichen Gegebenheiten der Strecke dies erfordern, so kann der [Schiedsrichter](#) bei der Streckenbesichtigung Ausnahmen in Teilsektionen genehmigen.

4.2.1

Beleuchtung

Bei Nachtveranstaltungen sowie bei Hallenveranstaltungen ohne ausreichendes Tageslicht hat der Veranstalter dafür Sorge zu tragen, dass die gesamte Strecke mit mind. 100 Lux ausgeleuchtet ist. Für

ausreichende Beleuchtung des Fahrerlagers sowie aller Organisationsräume und der organisatorischen Einrichtungen hat dieser ebenfalls Sorge zu tragen.

4.2.3

Be- und Entlüftung

Bei Hallenveranstaltungen muss der Veranstalter im Interesse der Zuschauer, der Fahrer und der Mitarbeiter der Organisation für notwendigen Be- und Entlüftung sorgen.

4.3 Sicherheitseinrichtungen für Zuschauer

Zwischen den Zuschauern und der Strecke muss sich eine Sicherheitszone von mindestens 3 m (Hallenveranstaltungen mind. 1,5 m) befinden. Diese Zone muss auf der Seite der Zuschauer durch einen ausreichend hohen, massiven und geschlossenen Zaun begrenzt sein. Wenn die erste Zuschauerreihe über dem Streckenniveau liegt und dadurch ein wirksamer Schutz für die Zuschauer besteht, kann auf die Sicherheitszone verzichtet werden. Die Sicherheit und die Abgrenzung der Zuschauer zur Strecke (baulich und überwachend) obliegt dem Veranstalter. Für ausreichenden Brandschutz im Fahrerlager und an der Strecke ist (insbesondere bei Hallenveranstaltungen) Sorge zu tragen.

4.4 Streckenabnahme

Soweit es sich um die Benutzung einer nicht-permanenten Strecke handelt, beschränkt sich die Abnahme auf eine Besichtigung, die vom DMSB eingesetzten Schiedsrichter der Veranstaltung in Begleitung des [Rennleiters](#) und, wenn möglich, eines erfahrenen Fahrers, mindestens 4 Stunden vor Trainingsbeginn durchgeführt wird.

Ggf. erforderliche Änderungen an der Strecke/Streckenführung müssen vor Trainingsbeginn abgeschlossen sein.

4.5 Technische Bestimmungen / Technische Abnahme

Jeder Fahrer kann der Technischen Abnahme im Rahmen einer Veranstaltung pro Wettbewerb 2 Motorräder der entsprechenden Klasse vorführen, die dann wahlweise von ihm eingesetzt werden können.

Ein Motorradtausch während eines Laufes, auch zwischen den Fahrern, ist nicht zulässig.

4.6 Sportwarte

Alle Veranstaltungen werden nach dem Schiedsrichtersystem organisiert und durchgeführt.

Für diese Veranstaltungen werden folgenden Personen eingesetzt:

- Schiedsrichter (Chief Referee)
- Renndirektor (Race Director)
- Rennleiter (Clerk of the Course),
- Leiter der Streckensicherung (Safety Officer)

Obmann [Flaggen- und Lichtzeichen](#) (Safety Officer LightFlags)

Der [Schiedsrichter](#) und der [Renndirektor](#) werden vom DMSB benannt. Der [Renndirektor](#) unterstützt den [Schiedsrichter](#) und [Rennleiter](#) in der Durchführung des sportlichen Ablaufs.

4.6.1

Chef Referee

Er ist das höchste Kontroll- und Entscheidungsorgan für den sportlichen Ablauf der Veranstaltung und dafür verantwortlich, dass alle Bestimmungen des DMSB eingehalten werden. Er ist jedoch nicht verantwortlich für die Organisation der Veranstaltung und hat nur die hier festgelegten exekutiven Pflichten.

Er muss mindestens 6 Stunden vor Trainingsbeginn bis zur Erledigung seiner Pflichten nach dem Abschluss des Trainings bzw. nach dem Ende der Veranstaltung anwesend sein.

Gemeinsam mit dem [Rennleiter](#) muss er vor Beginn des Trainings die Strecke inspizieren.

Er muss sicherstellen, dass der **Rennleiter** sofort über all seine Entscheidungen informiert wird, die den Ablauf des vorgesehenen Programms beeinflussen, z.B. Wiederholung eines Laufes, Ausschluss eines Fahrers, Verschiebung oder Abbruch der Veranstaltung etc.

Er muss u. U. alle weiteren Aktivitäten stoppen, bis seine Entscheidungen ausgeführt sind und sichergestellt ist, dass die Gründe für diese Entscheidungen und evtl. sich daraus ergebende Verzögerungen durch den Sprecher den Zuschauern bekannt gegeben wurden. Nur er kann einen Lauf abbrechen und u. U. eine Wiederholung anordnen sowie, falls notwendig, eine Veranstaltung unterbrechen oder verschieben bzw. veranlassen, dass diese abgesagt oder abgebrochen wird. Bevor er eine solche Entscheidung trifft, muss er den **Rennleiter** anhören, wenn Witterungseinflüsse maßgebend sind.

Er kann Fahrer, Bewerber sowie jeden vom DMSB lizenzierten und bei der Veranstaltung eingesetzten Sportwart, dessen Verhalten sie aufgrund eigener Wahrnehmungen oder aufgrund einer Meldung als strafwürdig ansehen, mit einer Verwarnung, Geldstrafe, Nichtzulassung, Wertungsstrafe, Ausschluss von der weiteren Teilnahme oder Wertungsausschluss bestrafen. Geldstrafen können ausgesprochen werden:

- bis zu EUR 1000,- in den Inter-/A-Lizenzklassen bzw.
- bis zu EUR 500,- in den B-, J- Lizenzklassen

Unsportliches, aggressives oder rücksichtsloses Verhalten von Fahrern oder Teammitgliedern gegenüber anderen Personen (Fahrern, Mechanikern, Teammitgliedern, Offiziellen, Organisatoren, Helfern, Zuschauern, Presse etc.) können mit den gleichen Strafmaßnahmen geahndet werden. Die einzelnen Strafen können auch kombiniert festgesetzt werden. Außerdem kann er auch von der dem **Rennleiter** zustehenden Strafbefugnis gem. DMSG Gebrauch machen.

4.6.3

Proteste

Proteste müssen dem entweder dem Clerk of the Course, dem **Renndirektor** oder dem Rennsekretär übergeben werden.

Ein Protest, der sich auf einen Irrtum bezieht oder ein Vorkommnis betrifft, welches das Ergebnis eines Laufes beeinflussen kann, an dem der betreffende Fahrer beteiligt war oder teilnehmen soll, muss, bevor er oder evtl. andere beteiligte Fahrer die Wartezone für seinen / ihren nächsten Lauf verlassen, eingelegt werden. Sollte sich der Protest auf ein Ereignis im letzten Lauf eines Wettbewerbs beziehen, so muss er innerhalb von 10 Minuten nach Beendigung dieses Laufes eingelegt werden. Wird ein Protest zunächst mündlich eingereicht, so muss er spätestens innerhalb von 15 Minuten schriftlich bestätigt werden.

5. Flaggensignale / Lichtzeichen

Neben den im DMSB-Motocross-Reglement aufgeführten Flaggen und deren Gebrauch sind zusätzlich folgende Flaggen und deren Handhabung einzusetzen:

- Weiße Flagge:

Mit dieser Flagge stillgehalten wird die jeweils letzte Runde angezeigt.

Als Ersatz oder Ergänzung für Flaggen sind auch Lichtzeichenanlagen zulässig, die in Absprache mit dem **Schiedsrichter** eingesetzt werden.

6. Wettbewerb

6.1 Training

Vorgeschrieben sind ein freies Training und ein Zeittraining.

Um zum Rennen zugelassen zu werden muss jeder Fahrer mindestens 3 Runden in einem der Trainings am Veranstaltungs-Wochenende gefahren haben. Wenn die Strecke im Laufe des Wettbewerbs verändert wurde, muss allen Fahrern die Möglichkeit zur Teilnahme an einer Besichtigungsrunde eingeräumt werden.

6.2 Startvorgang

Wenn sich alle Fahrer mit ihren Motorrädern an der Startlinie mit laufendem Motor aufgestellt haben, wird vom Starter für 10 Sekunden das >10-Sekunden<-Zeichen gezeigt. Nach Ablauf dieser Zeitspanne zeigt er das >5-Sekunden<- Zeichen und das Startgitter wird nach Ablauf von 5 – 10 Sekunden ausgelöst. Die Startauslösung darf für die Fahrer nicht wahrnehmbar sein.

6.3 Durchführungsschema

6.3.1

Die Wettbewerbe in der Klasse SX1 und SX2 werden gemäß dem Durchführungsschema in zwei Qualifikationsrennen, einem Hoffnungslauf und einem Finale durchgeführt. Die Starterzahlen und Qualifikationen müssen aus der Veranstaltungsausschreibung ersichtlich sein. Das genaue Durchführungsschema für die Klassen SX125, SX3, SX4 und SX5 wird in der Veranstaltungsausschreibung festgelegt.

6.3.2

Bei der Durchführung muss in jedem Fall gewährleistet sein, dass Fahrer, die sich nicht direkt für die nachfolgende Runde qualifizieren, eine zweite Chance erhalten. Soweit dies sichergestellt ist und die gemäß Abnahmeprotokoll zulässige Starterzahl hierdurch nicht überschritten wird, kann für jeden Lauf einer nachfolgenden Runde eine so genannte „Wild Card“ an jeweils einen Fahrer vergeben werden, der sich in dem vorgenannten Lauf nicht für die nachfolgende Runde qualifizieren konnte. Die wiederholte Vergabe einer „Wild Card“ an den gleichen Fahrer im Verlauf des Wettbewerbs ist nicht gestattet.

DMSB SuperMoto-Reglement 2023

Stand: 08.11.2022 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

INHALTSVERZEICHNIS

1. Veranstaltung
2. Klassen
3. Teilnehmer
4. Fahrerbesprechung
5. Boxen
6. Flaggen- bzw. Lichtzeichen
7. Fahrregeln
8. Training
9. Start
10. Rennen
11. Ende des Rennens / Ergebnisse und Wertung
12. Schlusskontrolle

1. Veranstaltung

Alle Super-Moto-Veranstaltungen im Regelungsbereich des DMSB sind nach den Bestimmungen des DMSB durchzuführen. Soweit in den DMSB-Bestimmungen nicht geregelt, gelten die Bestimmungen der FIM.

Bei allen Veranstaltungen ist eine Zeitnahme mit Transponder-Technik und Computerauswertung erforderlich.

2. Klassen

Für Teilnehmer ab 14 Jahren (Stichtagsregelung) und Motorräder mit Zweitaktmotor über 85 ccm oder Viertaktmotor über 150 ccm können folgende Klassen ausgeschrieben werden:

Klassen S1, S2 und S3:

s. DMSB SuperMoto-Prädikatbestimmungen und aktuelle Liste der Klasseneinteilung auf der Homepage des DMSB (www.dmsb.de)

Klassen S4 und S5:

Teilnehmer, die nicht in einer der Klassen S1, S2 oder S3 starten müssen.

Klasse Ü40

für Teilnehmer bis Geburtsjahrgang 1983

Des Weiteren können folgende Nachwuchsklassen ausgeschrieben werden:

Klasse Youngster:

Motorräder mit Zweitaktmotor über 85 ccm bis max. 150 ccm bzw. Viertaktmotor über 175 ccm bis max. 250 ccm.

Startberechtigt sind Fahrer der Geburtsjahrgänge 2005-2010

Klasse Junioren:

Motorräder mit Zweitaktmotor über 65 ccm bis max. 85 ccm und max. 29,5 PS

Motorräder mit Viertaktmotor über 85 ccm bis max. 150 ccm und max. 29,5 PS

Startberechtigt sind Fahrer der Geburtsjahrgänge 2007 - 2013

Klasse Rookies:

Motorräder mit Zweitaktmotor über 50 ccm bis max. 65 ccm und max. 19 PS

Motorräder mit Viertaktmotoren über 50 ccm und bis max. 82ccm und max. 19 PS

Startberechtigt sind Fahrer der Geburtsjahrgänge 2011 - 2015

3. Teilnehmer

3.1 Fahrer

Alle Fahrer benötigen eine der Klasse entsprechende Lizenz einer Mitgliedsföderation der FIM. Für die Fahrer gelten folgende Altersfestlegungen: Motorräder mit Zweitaktmotor über 150 ccm bzw. Viertaktmotor über 250 ccm: - startberechtigt sind Fahrer ab 14 Jahren (Stichtagsregelung) Motorräder mit Zweitaktmotor bis 85 ccm bzw. Viertaktmotor bis 150 ccm: - startberechtigt sind Fahrer ab 6 Jahren (Stichtag) bis 18 Jahren (Jahrgangsregelung).

3.2 Bewerber

Inhaber einer vom DMSB/FIM Europe /FIM oder anderen FMN ausgestellten gültigen Bewerber- Lizenz, je nach Status der Veranstaltung.

4. Fahrerbesprechung

Jeder Fahrer ist verpflichtet, an einer vom Veranstalter festgesetzten Fahrerbesprechung teilzunehmen.

5. Boxen

Der Boxenbereich umfasst die Fläche von Boxeneinfahrt bis Boxenausfahrt sowie die Boxen selbst und wird an der Vorderfront durch die Absperrung zur Rennstrecke begrenzt.

Reparaturen, Auswechseln von Rädern oder Reifen wie auch alle übrigen erlaubten Arbeiten dürfen im Verlauf des Rennens nur an den Boxen von den Fahrern und den zugelassenen Helfern durchgeführt werden.

Reifenwärmer sind in der Boxengasse erlaubt. Als Stromquelle darf ein Aggregat verwendet werden. Fahrer, die in die Boxengasse einfahren wollen, müssen sich frühzeitig entsprechend einordnen, die Rennstrecke in Richtung Boxengasse verlassen und hierbei die Geschwindigkeit so herabsetzen, dass sie ihr Fahrzeug ohne Gefährdung anderer an der entsprechenden Box zum Halten bringen. Nach Beendigung des Boxenaufenthaltes darf der Fahrer erst Ende der Boxenstraße unter Beachtung der Signal- oder Flaggenzeichen wieder auf die Rennstrecke einfahren.

Das Einbringen eines zweiten Wettbewerbsfahrzeugs vor bzw. während der Wertungsläufe ist nicht gestattet. Darüber hinaus ist der Aufenthalt von Kindern unter 12 Jahren (ausgenommen Teilnehmer) im Boxenbereich ebenso wenig erlaubt wie Rauchen und Alkoholkonsum.

6. Flaggen- bzw. Lichtzeichen

Während des Trainings und des Rennens gelten folgende Flaggenzeichen:

Nationalflagge (bzw. Startampel) = Start

Gelbe Flagge (stillgehalten) = Achtung: erhöhte Aufmerksamkeit

Gelbe Flagge (geschwenkt) = Achtung, unmittelbare Gefahr, Geschwindigkeit reduzieren, Überholverbot - Fahrer dürfen nicht springen und müssen Sprunghügel im Rollen passieren. Die Verringerung der Geschwindigkeit muss deutlich erkennbar sein. Das Überholverbot gilt bis hinter die Unfallstelle!

Strafmaßnahmen bei durch einen Sportwart gemeldeter Missachtung der gelben Flagge:

Für jeden überholten Fahrer Rückversetzung des Überholenden im Endklassement um jeweils fünf Plätze. Bei einer nach Auffassung des Rennleiters und/oder der Sportkommissare im Zusammenhang mit einem solchen Überholvorgang eingetretenen Behinderung oder Gefährdung des Strecken- oder Rettungspersonales bzw. des/der überholten Fahrer(s) oder wiederholter Missachtung bleibt an Stelle der Rückversetzung die Disqualifikation vorbehalten.

Gelbe Flagge mit roten Streifen (stillgehalten) = Achtung Rutschgefahr!

Auch in Verbindung mit erhobener Hand und Zeigefinger nach oben: einsetzender Regen.

Rote Flagge (gehalten oder geschwenkt) = Das Rennen/Training ist abgebrochen, nicht überholen, langsam und mit größter Vorsicht und Aufmerksamkeit gemäß den Anweisungen in die Boxengasse bzw. in den Vorstartraum zurückkehren.

Blaue Flagge (geschwenkt) = Warnung, Überrundung steht bevor

Schwarze Flagge (stillgehalten) in Verbindung mit Start-Nr. auf Signaltafel = Halt bei Start und Ziel (neben der Strecke)

Schwarz-weiß-karierte Flagge = Ende des Trainings/ Rennens

7. Fahrregeln

Im Verlauf des Trainings und des Rennens darf links und rechts überholt werden. Fahrer, die überrundet werden, müssen dem Überholenden Platz machen und ggf. die Ideallinie freigeben.

Fahrer, die auf der Strecke anhalten, müssen ihr Motorrad sofort auf dem kürzesten Weg und unter größtmöglicher Vorsicht außerhalb der Rennstrecke abstellen. Es ist untersagt, ein Motorrad entgegen oder quer zur Fahrtrichtung zu fahren.

Fahrer und Motorrad bilden eine Einheit, die während des Trainings und des Rennens – ausgenommen während eines freiwilligen oder unfreiwilligen Stopps – bestehen muss. Fremde Hilfe auf der Rennstrecke, ausgenommen solche, die durch Sportwarte aus Sicherheitsgründen gegeben wird, ist verboten. Falls ein Fahrer, aus welchem Grund auch immer, die Strecke verlässt, muss er, um den Wettbewerb wieder aufzunehmen, ohne fremde Hilfe sowie ohne Gefährdung und Benachteiligung Dritter, wieder an dem in Fahrtrichtung liegenden nächstmöglichen Punkt auf die Strecke einfahren.

Bei Missachtung dieser Vorschrift wird dem Fahrer im Ergebnis des Zeittrainings die schnellste Runde gestrichen bzw. wird er im Rennen um 5 Plätze zurückgestuft. Mit der gleichen Strafe werden Fahrer belegt, die sich durch Auslassen von Hindernissen oder Schikanen bzw. Kurven einen Vorteil verschaffen. Wiederholungsfälle werden mit Ausschluss bestraft.

8. Training

8.1 Freies Training

Die Trainings / Warm-Ups – auch einzelne – mehrerer Klassen können zusammengelegt werden.

8.2 Zeittraining

Fahrer, die im Verlauf aller Trainingsabschnitte (einschl. Warm-Up's) nicht insgesamt mindestens 3 Runden absolviert haben, werden nicht zum Rennen zugelassen. Bei Durchführung des Trainings einer Klasse in mehreren Gruppen ist ein Wechsel der Gruppen nicht zulässig. Findet das Zeittraining einer Klasse nicht am Tag des freien Trainings statt oder finden die Rennläufe einer Klasse nicht am Tag des Zeittrainings statt, so ist vor diesem ein Warm-Up von mindestens 10 Minuten durchzuführen. Dies gilt ebenfalls, wenn die Vorläufe nicht am Tag des Zeittrainings bzw. die Hoffungs-, Halbfinal- oder Finalläufe nicht am Tag des im Qualifikationsschema jeweils vorhergehenden Laufes stattfinden.

8.3 Übersteigt die Zahl der Nennungen die im Streckenabnahmeprotokoll festgelegte Streckenkapazität, entscheidet das Resultat des Zeittrainings über die für die Rennläufe qualifizierten Fahrer.

9. Start / Startaufstellung

9.1 Startprozedere

Das Motorrad muss bis spätestens 5 Minuten vor dem im gültigen Zeitplan vorgesehenen Startzeitpunkt des nächsten Laufes bzw., dessen Aufwärmrunden in den Vorstartbereich eingebracht werden. Fahrer, die verspätet erscheinen, haben keinen Anspruch auf den ihnen zustehenden, dann aber freibleibenden Startplatz und werden in der Penalty-Reihe aufgestellt. Jeder Fahrer darf nur die für den Renneinsatz vorgesehene Maschine in den Vorstartbereich einbringen. Ein Wechsel des Motorrades ist nach Schließen des Vorstartbereiches nicht mehr erlaubt.

Reifenwärmer sind im Vorstart erlaubt. Als Stromquelle darf ein Aggregat verwendet werden.

Werden die Läufe in zwei Rennen ausgetragen, erfolgt die Startaufstellung für beide Läufe nach der Platzierung im Zeittraining, ggf. wechselweise bei verschiedenen Trainingsgruppen, beginnend mit dem jeweils Zeitschnellsten.

Werden die Wettbewerbe nach Qualifikationsschema u. a. mit Vorläufen ausgetragen, richtet sich die Startaufstellung nur für diese Vorläufe nach der Platzierung im Zeittraining, getrennt nach den jeweiligen Gruppen.

Die Startaufstellung für die Hoffnungs- bzw. Halbfinal- und Finalläufe erfolgt unter Berücksichtigung der Platzierungen der jeweils vorangegangenen Rennen.

Fahrer, die sich über einen Hoffnungslauf qualifizieren oder durch eine Wild-Card startberechtigt sind, erhalten in der entsprechenden Reihenfolge die letzten Startplätze. Eine freie Auswahlmöglichkeit des Startplatzes besteht nicht. Erscheint ein Fahrer nicht zur Startaufstellung, bleibt dessen Startplatz leer. Die so genannte Penalty-Reihe ist die Startreihe direkt hinter der letzten – laut Startaufstellung - besetzten Startreihe.

Nach Einnahme des zugeteilten Startplatzes darf dieser nicht mehr verlassen werden. Bei Zuwiderhandlung wird der Fahrer in die Penalty-Reihe versetzt.

Vor jedem Rennen ist die Durchführung mindestens einer Aufwärmrunde vorgeschrieben.

Der Start zu den Aufwärmrunden erfolgt gestaffelt nach Startreihen: Ein Startmarschall mit zwei roten Flaggen geht zügig durch die einzelnen Startreihen und gibt jeweils durch Heben oder Senken der Flaggen den Start für die in der betreffenden Reihe befindlichen Fahrer frei. Fahrer, die vor dem Heben bzw. Senken der roten Flagge losfahren, können bestraft werden.

Nach diesen Aufwärmrunden haben die Fahrer zügig ihren Startplatz einzunehmen.

Fahrer, die an der/den Aufwärmrunde/n nicht teilnehmen, müssen aus der Penalty-Reihe starten.

Helfer haben nach den Aufwärmrunden keinen Zutritt zum Startplatz.

Fahrer, die zeitliche Verzögerungen des Startvorganges verursachen oder verspätet aus den Aufwärmrunden erscheinen, haben keinen Anspruch auf den ihnen zustehenden, dann aber freibleibenden Startplatz und werden in die Penalty-Reihe versetzt.

Der Start erfolgt stehend als Gruppenstart mit laufendem Motor unter Anwendung nachfolgender Methode: –

Startampel ist ausgeschaltet –

Ein Sportwart steht mit roter Flagge auf der Startlinie –

Starterfeld formiert sich mit laufenden Motoren –

Nach Einnahme aller Startplätze schwenkt ein zweiter Sportwart hinter dem Feld die grüne Flagge –

Der Sportwart geht mit erhobener roter Flagge vor dem Feld und verlässt die Strecke –

Nach Verlassen der Strecke durch den Sportwart schaltet die Ampel auf Rot –

Nach 2–5 Sekunden schaltet die rote Ampel aus und der Start ist freigegeben.

9.2 Start aus der Boxengasse

Die Boxenausfahrt wird zum Beginn der Aufwärmrunden geschlossen. Fahrer, die nach dem Start in die Aufwärmrunden erscheinen, sowie Fahrer, die in den Aufwärmrunden die Boxengasse aufsuchen müssen, können von hier aus hintereinander nachstarten. Die Freigabe erfolgt durch den Rennleiter.

9.3 Frühstart

Eine Frühstartüberwachung findet statt. Ein Frühstart ist dann gegeben, wenn während der Start-Rotlichtphase eine Vorwärtsbewegung des Motorrades bzw. des Vorderrades erfolgt. Ein Frühstart liegt auch dann vor, wenn der Fahrer seine Maschine noch in der Rotlichtphase zurückzieht und beim Umschalten der Ampel wieder von seiner Startmarkierung startet.

Fahrer, die einen Frühstart verursachen, werden mit einer Zeitstrafe von 15 Sekunden belegt, die am Ende des betreffenden Rennens zu ihrer Gesamtzeit hinzugezählt wird, unabhängig von der Anzahl der von ihnen absolvierten Runden.

Die betreffenden Fahrer erhalten eine Tafel mit der Aufschrift "FRÜHSTART/+ 15 SEKUNDEN" mit ihren Startnummern während 3 Runden an der Ziellinie.

10. Rennen

10.1

Die Wettbewerbe werden in zwei oder drei Vorläufen, einem oder zwei Hoffnungsläufen, zwei Semifinalläufen, einem weiteren Hoffnungslauf und einem Finale durchgeführt.

Bei der Durchführung muss in jedem Fall gewährleistet sein, dass Fahrer, die sich nicht direkt für die nachfolgende Runde, d.h. das Semifinale oder Finale, qualifizieren, eine zweite Chance erhalten. Dies gilt auch, wenn ein Fahrer nicht an seinem, ihn betreffenden Vor- oder Halbfinalauf teilnehmen konnte. Die Einteilung der Fahrer sowie das Qualifikationsschema werden vom Veranstalter unter Berücksichtigung des Nennungsergebnisses sowie der Streckenkapazität festgelegt. Der Start in einem anderen als in dem ursprünglich zugeordneten Vorlauf oder Halbfinale ist nicht möglich.

Ableitend aus dieser Festlegung ergibt sich im Grundsatz folgendes Qualifikationsschema, bei dem nachstehende Mindestlaufzeiten zu beachten sind:

Vorlauf	= 7 Minuten + 2 Runden
Hoffnungslauf	= 7 Minuten + 2 Runden
Halbfinale	= 9 Minuten + 2 Runden
Kleines Finale	= 7 Minuten + 2 Runden
Finale	= 12 Minuten + 2 Runden

10.2

Übersteigt das Nennungsergebnis die Streckenkapazität nicht, so können diese Rennen in zwei Wertungsläufe von mind. 12 Minuten Dauer + 2 Runden) durchgeführt werden.

10.3

Die Läufe – auch einzelne – mehrerer Klassen können zusammengelegt werden. Ein Wertungslauf einer Klasse kann wiederum auf zwei Rennen aufgeteilt werden.

Die Aufteilung und Zusammenlegung der Klassen, das Qualifikationsschema, die Vergabe der Startplätze, sowie das Wertungsschema werden in der Ausschreibung festgelegt.

10.4

Abbruch und Wiederaufnahme eines Laufes. Sollte der Abbruch eines Laufes aufgrund eines besonderen Vorkommnisses oder klimatischer oder anderer Bedingungen unumgänglich sein, wird die rote Flagge gezeigt, um anzuzeigen, dass der Lauf abgebrochen ist. Wird dieses Signal gezeigt, müssen die Fahrer langsam fahren und den Anweisungen der Sportwarte folgen.

Für den evtl. erneuten Start eines abgebrochenen Laufes gelten folgende Regelungen:

A) Weniger als 50 % der Laufzeit (gerechnet ohne die 2 Folgerunden) waren absolviert:

Wird ein Lauf abgebrochen bevor der führende Fahrer 50 % der Laufzeit absolviert hat, so wird der ursprüngliche Start für null und nichtig erklärt. Alle Fahrer, die am ersten Start beteiligt waren, sind für den erneuten Start teilnahmeberechtigt, entweder auf dem ursprünglich eingesetzten Motorrad oder auf einem anderen Motorrad, vorausgesetzt, dass dieses den Technischen Kommissaren unter ihrem Namen bzw. dem ihres Bewerbers vorgeführt und abgenommen wurde. Der wiederaufgenommene Lauf geht – soweit vor dem Re-Start nicht ausdrücklich anders festgelegt – über die volle Distanz, wobei die ursprüngliche Startaufstellung benutzt wird. Der Platz jedes Fahrers, der nicht an dem erneuten Start teilnehmen kann, bleibt frei.

B) sonst:

Dieser Lauf wird in jedem Fall als Rennen gewertet. Die Wertung erfolgt aufgrund der Positionen, welche die Fahrer am Ende der letzten Runde vor dem Abbruch des Rennens innehatten.

11. Ende des Rennens / Laufes / Ergebnisse und Wertung

Nach Absolvierung der vorgesehenen Distanz wird der Führende sowie alle nachfolgenden Fahrer – diese ohne Rücksicht auf die von ihnen zurückgelegte Rundenzahl – beim Überfahren der Ziellinie mit der schwarz-weiß-karierten Flagge abgewunken. Damit ist das betreffende Rennen bzw. der Lauf beendet.

Die Durchfahrt für den jeweiligen Fahrer wird in dem Moment registriert, wenn der vorderste Teil seines Motorrads die Ziellinie überquert.

Die Fahrer müssen aber noch solange zügig weiterfahren bis sie das Schild „Ende der Zielzone“ erreicht haben. Danach kann das Tempo verringert werden. Plötzliches Abbremsen oder Anhalten ist in diesem

Bereich zwischen Ziellinie und dem Schild „Ende der Zielzone“ nicht gestattet, es sei denn es wird durch einen Sportwart angeordnet. Ab dem Schild fahren die Teilnehmer in verringertem Tempo bis zur Ausfahrt der Rennstrecke und verlassen sie dort in Richtung Fahrerlager. Die Wertung erfolgt in der Reihenfolge der Zieldurchfahrt und nach Anzahl der absolvierten Runden. Fahrer, die nicht innerhalb von drei Minuten nach dem Sieger die Ziellinie überquert haben, werden gemäß ihrer letzten Zieldurchfahrt *sowie der zurückgelegten Distanz* gewertet. Fahrer, die zwar gestartet sind, aber keine Zieldurchfahrt aufweisen, werden mit null Runden gewertet. Sollte dies auf mehrere Teilnehmer zutreffen, entscheidet unter diesen die Position in der Startaufstellung.

12. Schlusskontrolle / Parc Fermé

Der Rennleiter und der Technische Kommissar hat das Recht, nach Beendigung der Rennen jedes Motorrad einer Schlusskontrolle zu unterziehen.

Der Parc Fermé sollte sich in räumlicher Nähe des Zieles befinden.

Nehmen Fahrer, deren Motorräder o.g. Parc Fermé- Pflicht unterliegen, nach dem letzten Lauf ihrer Klasse mit diesem Motorrad an einer Show-Einlage teil, so gilt die Pflicht zur Überbringung des Motorrades in den Parc Fermé als erfüllt, wenn es während der Show-Einlage ohne Unterbrechung von den als Sachrichtern eingesetzten Sportwarten beobachtet werden kann. Nach der Show-Einlage muss das Motorrad unverzüglich in den Parc Fermé gebracht werden.

Alle anderen Motorräder, die das Rennen in Wertung beendet haben, verbleiben bis zum Ende der Protestfrist im Fahrerlager. Während dieser Zeit dürfen auch hier keine Arbeiten an den Motorrädern durchgeführt werden; es gelten die Bestimmungen des Parc Fermé.

DMSB-Trial-Reglement 2023

Stand: 18.01.2023 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

INHALTSVERZEICHNIS

1. Veranstaltung
2. Teilnehmer und Klasseneinteilung
3. Nennung
4. Abnahme
5. Durchführungsbestimmungen
6. Training
7. Start
8. Fahrzeit
9. Zeit und Durchfahrtskontrollen
10. Sektionen (Prüfungsabschnitte)
11. Sektionsbesichtigung/ -wertung
12. Strafpunkte
13. Disqualifikation
14. Allgemeine Verhaltensregeln
15. Allgemeine Wert

1. Veranstaltung

1.1

Alle Trial-Veranstaltungen im Regelungsbereich des DMSB sind nach den Bestimmungen des DMSB durchzuführen. Soweit in den DMSB-Bestimmungen nicht geregelt, gelten die Bestimmungen der FIM (FIM Trial Appendices und Technical Rules).

1.2

Für prädikatfreie Hallen-Trial Veranstaltungen gelten die entsprechenden Bestimmungen.

1.3

Bei Veranstaltungen, die weder einen reinen Indoor- noch Outdoor-Charakter haben, muss in der Ausschreibung festgelegt werden, nach welchem Reglement gewertet wird.

1.4

Die Sektionen müssen rechtzeitig fertiggestellt sein. Während der Sektionsbesichtigung durch den Sportkommissar muss der Fahrleiter und/oder ein Sektionsverantwortlicher mit dem für evtl. Änderungen benötigten Material anwesend sein.

1.5

Eine nachträgliche Änderung der Streckenführungen und Sektionen darf -außer in Gefahrensituationen- nur mit Zustimmung des Sportkommissars vorgenommen werden.

2. Teilnehmer und Klasseneinteilung

2.1 Fahrer

Alle Fahrer benötigen eine der Klasse entsprechende Lizenz einer Mitgliedsföderation der FIM.

Folgende Klassen können ausgeschrieben werden:

Klasse 1 (wie Herren) = A-/V- Lizenz

Klasse 1F (wie Frauen) = A-/B-/V- Lizenz

Klasse 2 (wie Cup) = A-/B-/C-/V- Lizenz

Klasse 3 (wie Pokal) = A-/B-/C-/V- Lizenz

Klasse 4 (wie Pokal Ü40) = A-/B-/C-/V- Lizenz; Fahrer ab Jahrgang 1983 und älter

Klasse 5 (wie Pokal Ü50) = B-/C-/V- Lizenz; *Fahrer ab Jahrgang 1973 und älter*

Klasse 6 (wie Open) = B-/C-/V-Lizenz

Wird bei einer Veranstaltung die Klasse 6 in Tageswertung ausgeschrieben, so beträgt das Mindestalter der Fahrer Jahrgang 2009 und älter.

Fahrer unter 18 Jahren (Stichtagsregelung) müssen in den Klassen 3 und 6 mit einem Motorrad bis max. 125 ccm an den Start gehen.

Weitere, ggf. nicht aufgeführte Klassen, sind in der Ausschreibung zu definieren.

Fahrern ab Jahrgang 1983 und älter sowie Frauen ist die Wahl der Klasse freigestellt.

Die Teilnahme mit Elektro-Motorrädern ist in allen Klassen grundsätzlich zulässig.

2.2 Helfer

Jeder Fahrer kann einen Helfer registrieren lassen, der mindestens 18 Jahre sein muss. Der Helfer darf sich nicht innerhalb der Sektionsbegrenzung aufhalten, es sei denn, dies wird ihm zu Sicherheit des Fahrers von einem Sportwart ausdrücklich gestattet (Helmtragepflicht). Der Helfer darf sich nicht mit dem Motorrad des Fahrers vor der Sektion anstellen (der Zugang zum Korridor darf wartenden Fahrern nicht versperrt werden). Die Streckenführung des Wettbewerbs ist auch für den Helfer bindend. Während des gesamten Wettbewerbs muss der Helfer eine Brust-/ Rückennummer tragen, die vom Veranstalter ausgegeben wird.

2.3 Bewerber

Inhaber einer dem Status der Veranstaltung entsprechenden Bewerber-Lizenz. Sofern im Nennformular kein besonderer Bewerber angegeben ist, gilt der Fahrer auch als Bewerber.

3. Nennung

3.1

Die Nennung hat über das vom Veranstalter genutzte Online-Nennportal stattzufinden. Es obliegt dem Veranstalter, Nennungen nach dem Nennschluss oder direkt am Veranstaltungstag anzunehmen. Online-Nennungen müssen ausgedruckt und unterschrieben zur Papierabnahme mitgebracht werden. Bei Doppelveranstaltungen reicht ein Formular, versehen mit beiden Daten. Das ggf. fällige Nenngeld muss zeitgleich mit der Nennung an den Veranstalter überwiesen werden. Ausnahmen können vom Veranstalter festgelegt werden (z.B. Barzahlung/PayPal-Überweisung).

3.2

Für alle Veranstaltungen ist ein einheitlicher Nennschluss von 14 Tagen vor der Veranstaltung festgelegt. Dem Veranstalter ist es jedoch freigestellt, auch Nachnennungen anzunehmen. Für Nachnennungen kann eine zusätzliche Bearbeitungsgebühr von max. 25,- EUR verlangt werden.

3.3

Der Veranstalter bestätigt nach Nennschluss die Annahme oder Ablehnung der eingegangenen Nennungen und stellt die erforderlichen Unterlagen zur Verfügung.

4. Abnahme

4.1

Bei der Abnahme, die aus Dokumenten- und Technischer Abnahme besteht, müssen die Fahrer persönlich anwesend sein.

Bei der Dokumentenabnahme sind vorzuzeigen:

- Nennformular (ausgedruckt, ausgefüllt und unterschrieben vom Fahrer *und den Erziehungsberechtigten bei minderjährigen Teilnehmern* mitzubringen)
- Gültige Lizenz und ggf. Original oder Kopie der Bewerber-Lizenz.
- Startgenehmigung der jeweiligen FMN für Lizenznehmer anderer Föderationen.
- Vorlage des Führerscheins und der KFZ-Zulassung, *falls vom Veranstalter gefordert* bei Durchführung auf öffentlichem Gelände.

4.2

Zur Technischen Abnahme muss jedes Motorrad in technisch einwandfreiem und gereinigtem Zustand vorgeführt werden. Eine Abnahme kann jederzeit, insbesondere aber beim Auftreten von Sicherheitsrisiken nach einem Unfall, wiederholt / angeordnet werden. An der letzten Sektion der letzten Runde erfolgt eine Schlussabnahme des Motorrads. Ein Parc fermé ist nicht erforderlich.

Das technische Datenblatt muss vom Fahrer ausgedruckt und ausgefüllt zur Papierabnahme mitgebracht werden.

4.3

Die zum Einsatz kommenden Schutzhelme sind ebenfalls zur Kontrolle vorzulegen. *Jeder Schutzhelm muss in einwandfreiem Zustand sein und das EC-Label am Kinnriemen muss gut lesbar sein.*

4.4

Die rechte Steuerkopfseite des Motorrads wird markiert und mit der Startnummer versehen.

4.5

Für Motorräder mit Reifengrößen (vorne 21" / hinten 18") gelten die Bestimmungen des DMSB. Bei kleineren Reifengrößen (Durchmessern) ist die Wahl der Reifen freigestellt.

4.6

Bei Veranstaltungen, die ganz oder teilweise auf öffentlichem Gelände durchgeführt werden, gelten bezüglich der Ausstattung / Zulassung der Motorräder und der erforderlichen Führerscheine die gesonderten Bestimmungen des Veranstalters.

4.7

Fahrtleiter und/oder Sportkommissar sind berechtigt, von jedem Fahrer zu jedem Zeitpunkt eine ärztliche Untersuchung zu verlangen. Bei ungünstigem Befund kann der Fahrer zum Start nicht zugelassen werden bzw. von der weiteren Teilnahme ausgeschlossen werden.

5. Durchführungsbestimmungen

5.1

Die Strecke ist mit Richtungspfeilen und Sperrpunkten markiert. Muster davon sind am Startplatz aufgestellt. Die Strecke darf in nur einer Fahrtrichtung verlaufen. Sollte in Ausnahmefällen Gegenverkehr notwendig sein, müssen besondere Sicherheitsmaßnahmen, z. B. die Trennung der Fahrspuren bzw. Überwachung des Streckenteils durch Sportwarte vorgesehen werden. Ggf. sind an neuralgischen Streckenverläufen zusätzliche Hinweisschilder anzubringen oder auch Sportwarte zur Sicherung einzusetzen.

5.2

Es wird empfohlen, Informationen, *welche* die Veranstaltung betreffen, den Fahrern schriftlich mitzuteilen *und diese rechtzeitig auf der Homepage zu veröffentlichen.*

6. Training

6.1

Trainieren der Sektionen vor dem Wettbewerb ist untersagt. Ein Trainingsbereich soll jedoch eingerichtet werden und den Fahrern ab dem Vortag der Veranstaltung zur Verfügung stehen.

7. Start

7.1

Die Startfolge wird *ausgelost und die Startzeiten am „Schwarzen Brett“ und im „virtuellen Aushang“* ausgehängt. Der Start erfolgt im Abstand von 1 Minute pro Fahrer. *Bei Aufteilung der Klassen in zwei Startgruppen können zwei Fahrer gleichzeitig im Abstand von einer Minute starten, wenn:*

- *unterschiedliche Sektionen gefahren werden*
- oder*
- *innerhalb der Runde an verschiedenen Sektionen begonnen wird.*

7.2.

Am Start und an der letzten Sektion der letzten Runde wird die Start- bzw. Ankunftszeit überprüft. Ist der Fahrer nach seiner persönlichen Start- bzw. Ankunftszeit an der Kontrollstelle, muss die genaue Zeit auf der Rückseite der Punktekarte und in der Kontrollliste vermerkt werden (hh:mm).

Erfolgt die Auswertung elektronisch ohne Punktekarte muss der Fahrer die verspätete Startzeit in der Kontrollliste gegenzeichnen. Ansonsten genügt es, den Teilnehmer in der Liste als korrekt gestartet bzw. als korrekt in der Zeit angekommen zu registrieren. Die Kontrolle der Zeitangabe liegt in der Verantwortung des Fahrers.

8. Fahrzeit

Die Fahrzeit richtet sich nach der Anzahl der Starter - bei unterschiedlichen Startgruppen nach der Anzahl der Starter in der Startgruppe.

a) bis zu 30 Sektionen, *5 ½* Stunden bis 80 Starter

b) über 30 Sektionen, 6 Stunden bis 80 Starter

Pro angefangene 20 Starter verlängert sich die Fahrzeit um je 30 min.

c) bei Veranstaltungen mit besonderen Austragungsbedingungen (bspw. nur ausgewählte Klassen) kann die Fahrzeit individuell festgelegt werden.

Die vorgeschriebene Fahrzeit muss spätestens mit Aushang der Startzeit bekannt gegeben. Ist aus bestimmten Gründen generell oder klassenbezogen eine Korrektur der ursprünglich festgelegten

Sollfahrzeiten erforderlich, so muss diese immer zu Beginn einer Runde, spätestens jedoch zu Beginn der letzten Runde den betroffenen Fahrern bekannt gegeben werden. Eine nachträgliche Zeitzugabe ist nicht erlaubt.

9. Zeit und Durchfahrtskontrollen

9.1

Zeitkontrollen befinden sich am Start und unmittelbar nach der letzten Sektion der letzten Runde. Falls die Punktekarten hier nicht eingesammelt werden, muss der Fahrer sich in einer vorgegebenen Zeit zum Ziel begeben und seine Punktekarte dort abgeben.

9.2

An errichteten Durchfahrtskontrollen, die durch blaue Flaggen gekennzeichnet sind, wird den Fahrern lediglich die Durchfahrt bescheinigt.

9.3

An den Zeit- und Durchfahrtskontrollen werden Kontrolllisten geführt. Jeder Fahrer, der eine Kontrollstelle auslöst, wird mit Disqualifikation bestraft.

10. Sektionen (Prüfungsabschnitte)

10.1

Die Anzahl der Sektionen und die Rundenlänge muss in der Ausschreibung angegeben werden. Die einzelnen Sektionen in einer Runde sind durchlaufend nummeriert und müssen in der Reihenfolge der Nummerierung durchfahren werden. Die Reihenfolge ergibt sich aus der an der Veranstaltung zum Start festgelegten Sektion.

10.2

Die Länge einer Sektion sollte 60 m nicht überschreiten. Anfang und Ende der Sektionen werden durch A- und E-Schilder (Mindestmaß von 30x30cm) kenntlich gemacht. Jede Sektion ist durch Bänder oder natürliche Begrenzungen eindeutig markiert. Die Begrenzungszeichen/Absperrbänder sind in einer Höhe von mindestens 10 cm und höchstens 50 cm über dem Boden anzubringen.

10.3

Wird der Schwierigkeitsgrad vom Verlauf des Begrenzungsbandes beeinflusst, so muss das Band an den entscheidenden Stellen fixiert sein. Die Sektionen sind so ausgesucht bzw. evtl. vorgeschriebene Fahrspuren in den Sektionen sind so markiert, dass die Mindestbreite von 1,20 m überall gegeben sein sollte.

10.4

An der Einfahrt zu jeder Sektion muss ein ca. 1 m breiter Korridor eingerichtet werden, der mind. Platz für 2 Motorräder hintereinander bietet.

10.5

Sind bei einer Sektion für die verschiedenen Klassen unterschiedliche Einfahrten, Fahrspuren oder Ausfahrten vorgegeben und deutlich mit dem entsprechenden Klassenhinweis gekennzeichnet, so sind diese von den Fahrern der entsprechenden Klasse einzuhalten.

10.6

Erhalten in einer Sektion der gleichen Runde alle Fahrer einer Klasse 5 Strafpunkte, bzw. stellen sich bestimmte Abschnitte einer Sektion als gefährlich oder zu schwierig heraus, so kann diese Sektion für die folgenden Runden vom Fahrleiter bzw. einem Beauftragten in Absprache mit dem Sportkommissar geändert oder ausgelassen werden.

10.7

Erweist es sich als notwendig, eine Sektion zu streichen, bevor alle Fahrer sie durchfahren haben, bekommt kein Fahrer Strafpunkte für diese Sektion. Die Gesamtfahrzeit für die Veranstaltung wird jedoch nicht geändert.

11. Sektionsbesichtigung/ -wertung

11.1

Die Besichtigung der Sektionen durch den Fahrer ist während der ganzen Veranstaltung möglich (Helmtragepflicht). Bei Besichtigung oder Begehen einer Sektion darf kein sich evtl. im Prüfungsabschnitt befindlicher Fahrer behindert werden. Die Motorräder müssen so abgestellt werden, dass die Zufahrt zur Sektion jederzeit gewährleistet ist.

11.2

Die Sektionswertung und Durchfahrzeit beginnen mit Überfahren der A-Linie und enden mit Überfahren der E-Linie. Maßgebend ist hier das Überqueren mit der Achse des Vorderrads.

11.3

Die Sektions- Durchfahrzeit beträgt 90 Sekunden. Jede Sektion wird von 1 Hauptpunktrichter verantwortlich beaufsichtigt, dessen Anweisungen jeder Fahrer unbedingt zu befolgen hat.

11.4

Punktrichter sind im Sinne des DMSG Sachrichter, die von ihnen getroffenen Entscheidungen sind, ausgenommen im Falle eines von ihnen begangenen Regelverstoßes oder offensichtlichen Fehlern, endgültig.

11.5 Dokumentation der Strafpunkte

Der Veranstalter kann aus nachfolgenden Optionen wählen:

Punktekarte

Der Fahrer erhält vor Beginn jeder Runde eine Punktekarte. Am Ende jeder Sektion werden die Punkte in die Karte eingetragen. *Der Fahrer muss dazu die Punktekarte persönlich vorzeigen.* Wird eine Punktekarte falsch markiert, werden alle Felder dieser Sektion gelocht (ausgestrichen), das gültige Feld wird nicht markiert. Der Fahrer ist für die Karte verantwortlich. Bei Verlust der Karte erhält der Fahrer für jede Sektion der entsprechenden Runde 5 Strafpunkte.

Kontrolllisten

An den Sektionen werden Kontrolllisten geführt. Die Strafpunkte werden in die Listen eingetragen.

Strafpunkte elektronisch übertragen

Werden die Strafpunkte elektronisch übertragen, muss zusätzlich eine Punktekarte oder eine Kontrollliste zum Einsatz kommen. In strittigen Fällen ist immer die Punktekarte bzw. Kontrollliste gültig. Bei Verlust der Karte erhält der Fahrer für jede Sektion der entsprechenden Runde 5 Strafpunkte. Die elektronisch übermittelten Daten können dann nicht berücksichtigt werden.

12. Strafpunkte

12.1 Zeitstrafpunkte:

- Überschreitung für jede angefangene Minute der vorgegebenen der Startzeit = 1 Strafpunkt
- Überschreitung der vorgegeben Startzeit um mehr als 20 Minuten = Disqualifikation
- Überschreitung für jede angefangene Minute der vorgegebenen der Zielzeit = 1 Strafpunkt
- Überschreitung der vorgegebenen Zielzeit um mehr als 20 Minuten = Disqualifikation.

12.2

Im Falle einer zusätzlichen Zeitvorgabe zwischen Zeitnahme nach der letzten Sektion der letzten Runde und der Abgabe der Punktekarte am Ziel:

- Überschreitung der vorgegeben Zeit = für jede angefangene Minute = 1 Strafpunkt;
- um mehr als 20 Minuten = Disqualifikation

12.3 Strafpunkte in der Sektion / Definition:

- Fehlerfreies Durchfahren der Sektion:	0 Strafpunkte
- Ein Fehler (insgesamt einmal „Fuß“):	1 Strafpunkt
- Zwei Fehler (insgesamt zweimal „Fuß“):	2 Strafpunkte
- Mehr als zwei Fehler (insgesamt dreimal „Fuß“)	3 Strafpunkte

Definition „Fuß“:

Berühren des Bodens oder Abstützen/Anlehnen an ein Hindernis (z. B. Baum, Felsen usw.) mit irgendeinem Teil des Körpers oder Motorrades, ausgenommen Unterbodenschutz, Fußraste und Reifen (das Streifen von Hindernissen, z. B. Baum, Felsen usw. während der Vorwärtsbewegung ist keine Bodenberührung).

Definition „Langer Fuß“:

Jedes Verschieben des Fußes nach Bodenberührung an eine andere Stelle; wird mit einem weiteren Strafpunkt gewertet.

- Scheitern in der Sektion:	5 Strafpunkte

Definition Scheitern:

- Überschreiten der Sektionsfahrzeit
- Rückwärtsbewegung
- Der Fahrer hat beide Füße am Boden, entweder auf einer Seite oder hinter dem Motorrad (Hinterradachse)
- Der Lenker berührt den Boden
- Stillstand des Motors und des Motorrades bei gleichzeitigem „Fuß“ (gilt nicht bei Verwendung von Elektro-Trialmotorrädern)
- Befahren oder Überfahren der Begrenzung (Band, Stichband, Pfosten oder Pfeil) ganz oder teilweise
- Überspringen der Sektionsbegrenzung mit beiden Rädern
- Bodenkontakt mit einem Rad außerhalb der Sektionsbegrenzung.
- Auslassen eines Klassentores bzw. -umleitung - Durchfahren eines klassenfremden Tores bzw. einer klassenfremden Umleitung
- Überspringen eines Tor- oder Umleitungspfostens bzw. Klassenpfeiles mit einem oder beiden Rädern
- Zerreißen des Begrenzungsbandes
- Entfernen des Begrenzungsbandes von einer Fixierung
- Umfahren, Durchbrechen, Wegbiegen oder Verschieben einer festen Begrenzung oder eines Klassenpfeils
- Zerreißen, Zerbrechen oder Abreißen eines Klassenpfeils
- Überqueren klassenfremder Torlinien oder Umleitungen in beiden Richtungen
- Berühren des Fahrers oder Motorrades durch den Helfer *oder Außenstehenden*
- Hinausdrücken des Bandes oder eines natürlichen Hindernisses durch den Helfer

- Kreuzen der eigenen Fahrspur (Vorder- und Hinterrad) mit beiden Rädern
- Nichteinfahren in eine Sektion sofern sich der Fahrer beim Punktrichter gemeldet und die Sektionsreihenfolge eingehalten hat

Verlassen des Motorrades im Korridor (Verlassen des Korridors mit Motorrad und ein erneutes Anstellen ist erlaubt) Befährt ein Fahrer die Sektion ohne Kabelverbindung zum Zündunterbrecher (Abreißeine) ist er sofort anzuhalten und erhält 5 Strafpunkte. Dies kann durch den Punktrichter, Fahrleiter oder Sportkommissar erfolgen.

- Wird das Fehlen des Kabels erst am Ende der Sektion bemerkt, erhält der Fahrer ebenfalls 5 Strafpunkte
- Auslassen einer Sektion bzw. Nichteinhalten der Sektionsreihenfolge 10 Strafpunkte

12.4

Zu den vom Fahrer in der Sektion erzielten Strafpunkten können zusätzlich vergeben werden:

- Jegliches Verändern der Beschaffenheit einer Sektion durch Fahrer oder Helfer 5 Strafpunkte
- Der Helfer betritt den Korridor 5 Strafpunkte
- Der Helfer stellt sich mit dem Motorrad vor der Sektion an: 5 Strafpunkte
(der Zugang zum Korridor darf wartenden Fahrern nicht versperrt werden)
- Jegliche Form von Hilfestellung am Motorrad im Korridor 5 Strafpunkte
- Nichteinhalten von Helmtragepflicht beim Betreten der Sektion (Fahrer/Helfer) 5 Strafpunkte
- Der Helfer betritt die Sektion ohne Zustimmung des Punktrichters 5 Strafpunkte
- Nichtverlassen der Sektion nach Aufforderung durch den Punktrichter 5 Strafpunkte
- Missachtung bzw. Nichtbefolgung von Anweisungen von Sportwarten: 5 Strafpunkte
- Ungebührliches Verhalten eines Fahrers/Helfers: 5 Strafpunkte

13. Disqualifikation

Für nachfolgende Verstöße wird der Fahrer von der Wertung ausgeschlossen:

- Fahren des Motorrades ohne Helm
- Wechseln des Motorrades oder Fahrers während des Wettbewerbs
- Verwenden von nicht zulässigen Reifen
- Fehlen der Farbmarkierungen der technischen Abnahme am Motorrad
- Trainieren in den Sektionen
- Verlassen der vorgeschriebenen Strecke
- Auslassen einer Durchfahrtskontrolle
- Verstoß gegen die Fahrdisziplin
- Schwerwiegender Verstoß gegen die Umweltschutzbestimmungen (z. B. Nichtverwendung von sog. "Umweltschutzmatten") und Tanken außerhalb des Fahrerlagers.
- Manipulation der Punktekarte
- Der Fahrer oder der Helfer nimmt eine weitere Person auf dem Motorrad mit

14. Allgemeine Verhaltensregeln

14.1

Alle Teilnehmer haben sich rücksichtsvoll, sportlich fair und einer Motorradsportveranstaltung angemessen zu verhalten.

14.2

Jeder Teilnehmer hat seine Chancen im Wettbewerb wahrzunehmen. Offensichtliches Verhalten der Nichtwahrnehmung seiner sportlichen Möglichkeiten im Sinne eines Wettbewerbes kann entsprechend bestraft werden.

15. Allgemeine Wertung

Der Fahrer mit der niedrigsten Strafpunktzahl ist Sieger seiner Klasse.

Bei Punktgleichheit entscheidet:

1. die größere Anzahl der Null-Fehler-Sektionen,
2. die größere Anzahl der Ein-Fehler-Sektionen usw.,
3. das bessere Ergebnis in der letzten, vorletzten Runde usw.
4. Lässt sich hierdurch keine Entscheidung herbeiführen, werden die punktgleichen Fahrer auf dem gleichen Platz gewertet. Die nachfolgenden Fahrer rücken nicht auf.

DMSB Enduro-Reglement 2023

Stand: 13.10.2022 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

INHALTSVERZEICHNIS

1. Veranstaltung
2. Klasseneinteilung und Kennzeichnung
3. Teilnehmer
4. Nennungen
5. Abnahme / Technik
6. Fahrtunterlagen
7. Fahrdisziplin
8. Parc Fermé
9. Startzone
10. Start und Startprüfung
11. Zuverlässigkeitsfahrt
12. Zeitkontrollen
13. Durchfahrtskontrollen
14. Sonderprüfungen
15. Tanken und Reparaturen
16. Fremde Hilfe
17. Strafliste
18. Wertung

1. Veranstaltung

Alle Enduro-Veranstaltungen im Regelungsbereich des DMSB sind nach den Bestimmungen des DMSB bzw., soweit nicht ausdrücklich etwas anderes festgelegt ist, nach den Bestimmungen der FIM od. FIM Europe durchzuführen.

2. Klasseneinteilung und Kennzeichnung

Es können folgende Klassen ausgeschrieben werden:

E1 Enduro 1	bis 250ccm <i>2T und 4T</i> schwarzer Grund (RAL 9005) / weiße Zahlen (RAL 9010)
E2 Enduro 2	<i>von 255ccm bis 450ccm 4T</i> roter Grund (RAL 3020) / weiße Zahlen (RAL 9010)
E3 Enduro 3	über <i>255</i> ccm 2T und über <i>455</i> ccm 4T gelber Grund (RAL 1003) / schwarze Zahlen (RAL 9005)
E1 B, E2 B, E3 B	Hubraumbegrenzung analog E1, E2 und E3 weißer Grund (RAL 9010) / schwarze Zahlen (RAL 9005)
4 Junioren	ohne Hubraumbegrenzung grüner Grund (Verkehrsgrün RAL 6024) / weiße Zahlen (RAL 9010) jünger als 23 Jahre zum 1.1. des Jahres
5 Jugend	<i>von 100ccm</i> bis 125ccm 2-Takt blauer Grund (Signalblau RAL 5005) / weiße Zahlen (RAL 9010) jünger als <i>21</i> Jahre zum 1.1. des Jahres
<i>7</i> Senioren	ohne Hubraumbegrenzung inkl. Fahrzeuge der Gruppe J grüner Grund (Laubgrün RAL 6002) / weiße Zahlen (RAL 9010) mind. 40 Jahre zum 1.1. des Jahres

8 Super-Senioren	ohne Hubraumbegrenzung inkl. Fahrzeuge der Gruppe J grüner Grund (Laubgrün RAL 6002) / weiße Zahlen (RAL 9010) mind. 50 Jahre zum 1.1. des Jahres
9 Damen	ohne Hubraumbegrenzung lila Grund (RAL 4006) / weiße Zahlen (RAL 9010)
10 Klassik	ohne Hubraumbegrenzung blauer Grund (Enzianblau RAL 5010) / weiße Zahlen (RAL 9010)
11 Seitenwagen	ohne Hubraumbegrenzung weißer Grund (RAL 9010) / schwarze Zahlen (RAL 9005)
12 Quads/ATVs	bis 1000ccm weißer Grund (RAL 9010) und schwarze Zahlen (RAL 9005)

2.1

Für die Startnummernschilder sind matte RAL-Farben zu verwenden. Form, Größe, Anzahl, Beschriftung und Anbringung der Startnummernschilder an den Motorrädern müssen den Technischen Bestimmungen der FIM für Enduro, Art. 01.55, entsprechen. Für den DMSB Bereich gilt: Die Höhe der Startnummern muss mindestens 10 cm betragen.

2.2

Es dürfen nur Motorräder teilnehmen, die behördlich zugelassen sind und, soweit nicht ausdrücklich anders festgelegt, den Technischen Bestimmungen der FIM, des DMSB sowie der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) bzw. bei im Ausland zugelassenen Motorrädern, der Wiener Konvention von 1968 und den EU-Zulassungsbestimmungen entsprechen.

2.3

Ausländische Teilnehmer mit DMSB-Lizenz dürfen im Ausland zugelassene Motorräder einsetzen. Die Nutzung eines in einem nicht EU-Land zugelassenen Motorrades durch deutsche Staatsangehörige ist generell nicht gestattet.

2.4

Für im Ausland zugelassene und von Lizenznehmern anderer Föderationen eingesetzte Motorräder gelten die Zulassungsbestimmungen des jeweiligen Landes, soweit in der Veranstaltungsausschreibung oder in evtl. Bulletins nicht ausdrücklich ergänzende Festlegungen getroffen wurden. Eine Überprüfung der Motorräder bezüglich der Einhaltung der vorgenannten Bestimmungen ist jederzeit möglich.

2.5

Motorräder mit Kurzzeit-, Ausfuhr- oder sog. 06er- Kennzeichen sind nicht zugelassen.

2.6

Vorgeschrieben sind mindestens geprägte oder gedruckte Kennzeichen (mind. laminiert) in der Mindestgröße eines Versicherungs-Kennzeichens (13 x 10,5 cm), wenn bei der jeweiligen Veranstaltung eine entsprechende Ausnahmegenehmigung dafür erteilt ist oder dem jeweiligen Motorrad diese Kennzeichengröße in den Fahrzeugpapieren eingetragen ist.

3. Teilnehmer

3.1 Fahrer/Beifahrer

Alle Fahrer/Beifahrer benötigen eine dem Status der Veranstaltung / Klasse entsprechende Lizenz einer Mitgliedsföderation der FIM. Starter sind nur teilnahmeberechtigt, wenn der Lizenzinhaber im Besitz des entsprechenden Führerscheins für das zum Einsatz kommende Motorrad ist.

3.2 Bewerber

Inhaber einer dem Status der Veranstaltung entsprechenden Bewerber-/Sponsor- oder Hersteller-Lizenz. Sofern im Nennformular kein besonderer Bewerber angegeben ist, gilt der Fahrer auch als Bewerber.

3.3 Mannschaften

Mannschaften (Clubmannschaften) bestehen immer aus drei Fahrern. Die Nennung eines Fahrers in mehreren Mannschaften bei ein und derselben Veranstaltung ist nicht möglich. Als Clubmannschaft gelten Teams von Landes- Motorsport-Fachverbänden des DMSB, ADAC-Regionalclubs, AvD-, DMV- oder ADMV-Landesgruppen und ADAC-, AvD- bzw. DMV- oder ADMV-Ortsclubs, sowie Teams von eingetragenen Vereinen, die im Besitz einer Nationalen Club-Bewerber-/Sponsor-Lizenz sind und als Bewerber auftreten. Eine Nennung in ein und derselben Mannschaft, von Fahrern, die unterschiedliche Distanzen fahren ist nicht möglich.

4. Nennungen

4.1 Einzelnennungen

4.1.1 Einreichung der Nennungen

Nennungen sind schriftlich, in der Regel unter Nutzung des aktuellen und vollständig ausgefüllten DMSB-Nennformulars, oder falls vorgeschrieben über ein online-Nennungsportal an den Veranstalter zu richten.

Bei Nennungen über ein online-Nennungsportal müssen die Fahrer den persönlich unterschriebenen Haftungsverzicht zusammen mit dem technischen Datenblatt bei der technischen Abnahme vorlegen. Bei Nennungen von Minderjährigen ist auch die Unterschrift des/der gesetzl. Vertreter(s)/ in sowie seine/ihre Anwesenheit oder die Anwesenheit eines/einer volljährigen, bevollmächtigten Vertreter(s)/in erforderlich.

Bei Nennungen von Minderjährigen über ein online- Nennungsportal muss diese Unterschrift bei der Dokumentenabnahme vorgelegt werden.

Unvollständig ausgefüllte bzw. formlos schriftlich eingereichte Nennungen müssen vor Ort vom Fahrer/ Beifahrer ergänzt bzw. auf ein offizielles Nennformular übertragen werden.

4.1.2 Nenngeld

Das Nenngeld wird in der Veranstaltungsausschreibung festgelegt.

Das Nenngeld muss zeitgleich mit der Nennung an den Veranstalter überwiesen werden bzw. beim Veranstalter vorliegen. Wurde das Nenngeld nicht zeitgleich mit der Nennung entrichtet, wird vom Veranstalter ein Nenngeldaufschlag in Höhe von € 10,00 erhoben.

4.1.3 Nennungsschluss/Nennungsbestätigung

Für alle Veranstaltungen ist ein einheitlicher Nennungsschluss von 14 Tagen vor der Veranstaltung festgelegt. Dem Veranstalter ist es jedoch freigestellt auch noch Nachnennungen anzunehmen, wenn diese ohne organisatorische Probleme berücksichtigt werden können. Für Nachnennungen ist eine zusätzliche Bearbeitungsgebühr in Höhe von € 15,00 zu entrichten.

Der Veranstalter bestätigt spätestens innerhalb von 48 Std. nach Nennungsschluss bzw. im Falle von Nachnennungen innerhalb von 48 Stunden nach Nennungseingang die Annahme oder Ablehnung der eingegangenen Nennungen und übersendet alle erforderlichen Unterlagen. Die Veröffentlichung der Starterliste auf der jeweiligen Internet-Seite des Veranstalters oder der Serie gilt als Annahme der Nennung. Eine separate Nennungsbestätigung entfällt in diesem Falle.

4.2 Mannschaftsnennungen

Nennungsschluss ist eine Stunde vor dem Ende der Dokumenten-Abnahme der jeweiligen Veranstaltung.

Die in der Nennung schriftlich aufgeführten Fahrer müssen ausdrücklich mit ihrer Nominierung einverstanden sein. Sie müssen eine ordnungsgemäße Einzelnennung abgegeben haben und vom Veranstalter akzeptiert sein.

Der Austausch der ursprünglich für eine Mannschaft genannten Fahrer kann vom betreffenden Bewerber unter Beachtung der vorstehenden Festlegungen nur bis 30 Min. nach Ende der Dokumenten-Abnahme vorgenommen werden. Der Veranstalter ist verpflichtet, die endgültige Nennungsliste, die auch die Namen der Mannschaftsmitglieder enthält, unmittelbar nach Ablauf dieser Frist zum Aushang zu bringen sowie eine Kopie dieser Liste den Sportkommissaren zu übergeben. Bei einer Zweitagefahrt können Mannschaftsmitglieder für den zweiten Fahrttag bis zum Ablauf der Protestfrist der Ergebnisse des ersten Fahrtages ausgetauscht werden

5. Abnahme / Technik

5.1 Dokumenten-Abnahme

Bei der Dokumenten-Abnahme sind vorzulegen bzw. abzugeben:

- Ggf. Nennungsbestätigung
- Führerschein
- behördliche Kfz-Zulassung (Zulassungsbescheinigung Teil 1, bei in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen)
- Fahrer-/Beifahrer-Lizenz oder FIM/DMSB-Veranstaltungslizenz (V-Liz.) und ggf. Bewerber-/Sponsor-Lizenz
- Startgenehmigung bzw. Dauerstartgenehmigung der jeweiligen FMN für Lizenznehmer anderer Föderationen.
- Ein funktionierender Transponder, welcher fest am Motorrad angebracht sein muss. Ohne funktionierendem Transponder hat der Fahrer mit seinem Motorrad keinen Zutritt zum Parc fermé.

Fahrer, die einen nicht voll funktionsfähigen Transponder an ihrem Motorrad anbringen, werden mit einer Zeitstrafe von 20 Sekunden belegt. Fahrer, welche einen anderen Transponder verwenden als bei der Nennung angegeben, und dies am Abnahmetag nicht der Zeitnahme melden, werden ebenfalls mit einer Zeitstrafe von 20 Sekunden belegt.

5.2 Technische-Abnahme / *Restart*

Bei der Technischen Abnahme müssen die Fahrer/ Beifahrer persönlich anwesend sein. Sie kann am Vortag des Wettbewerbs oder am Fahrttag durchgeführt werden und muss mind. 1 Stunde vor dem Start des ersten Teilnehmers abgeschlossen sein.

Bei 2-Tagesveranstaltungen haben die am 1. Fahrttag ausgefallenen Fahrer bei Erfüllung nachstehender Voraussetzungen die Möglichkeit, trotzdem am 2. Fahrttag in Wertung teilzunehmen. Sie müssen in diesem Fall ihr ursprünglich schon vor Beginn der Veranstaltung abgenommenes Motorrad, ggf. nach Reparatur und Austausch verschiedener, ggf. auch markierter Teile (ausgenommen Hauptteil des Rahmens), nach Ablauf ihrer Original- Soll- Ankunftszeit innerhalb von **90** Min. erneut der Technischen Abnahme vorführen. Dieser sog. „Restart“ muss jedoch dem Obmann der technischen Abnahme vorab, bis zur originalen Soll-Ankunftszeit, angezeigt werden. Das Motorrad wird in diesem Fall erneut einer kompletten technischen Überprüfung analog der Abnahme vor Beginn der Veranstaltung unterzogen. Eine erneute Abnahme außerhalb dieser Zeitspanne ist nicht gestattet.

Bei einer 2x 1-Tagesveranstaltung gelten grundsätzlich die Regeln analog einer 2-Tagesveranstaltung, wobei die erneute komplette technische Überprüfung mind. 1 Stunde vor Start des ersten Teilnehmers am 2. Tag abgeschlossen sein muss.

5.3 Geräuschkontrolle

Im Rahmen der Techn. Abnahme muss jedes Motorrad gemäß den Technischen Bestimmungen der FIM (Art. 01.79) einer Geräuschkontrolle unterzogen werden.

Motorräder, die das hier festgelegte Geräuschlimit überschreiten, werden nicht zugelassen.

Während der gesamten Veranstaltung kann der Obmann der technischen Kommissare jedes Motorrad einer Geräuschkontrolle unterziehen. Sollte das Motorrad bei diesem Geräuschtest das festgelegte Geräuschlimit überschreiten, so erhält der Fahrer 1 Strafminute. Sollte das Motorrad bei einer weiteren Messung im Laufe des Fahrtages immer noch das festgelegte Geräuschlimit überschreiten, so wird der Fahrer von der Veranstaltung ausgeschlossen.

Hat ein Motorrad den Geräuschtest nicht ohne Bestrafung passiert, so ist das Problem vom Fahrer vor Einfahrt in die nächste Zeitkontrolle zu beheben.

5.4 Reifen

Die Reifen müssen den Technischen Bestimmungen der FIM für Enduro, Art. 01.51, entsprechen. Für Klassik Motorräder sind auch Reifen zugelassen, die keine „DOT“ oder „E“ Kennzeichnung besitzen, aber in den Fahrzeugpapieren eingetragen sein müssen.

5.5 Markierung

Es werden die nachstehenden Teile gekennzeichnet:

Teile	Markierung	Anzahl	Stelle und Art
1) Rahmen (Hauptteil)	Farbe oder *	1	rechte Seite des Steuerkopfes
2) Schalldämpfer	Farbe	1	
3) Radnaben v./h.	Farbe oder **	2	1 pro Radnabe

* oder mittels z.B. einem nicht unzerstörbar ablösbaren Aufkleber

** oder mittels einer registrierbaren / auslesbaren Plombe (z.B. Barcode, RFID Chip - bei (1) erfolgt dann die Anbringung am Hauptrahmen rechte Seite

Jeder Fahrer muss die Zahl der Markierungen selbst kontrollieren und die zahlenmäßige Richtigkeit durch seine Unterschrift auf dem Abnahmeformular bestätigen. Die so markierten Teile (mit Ausnahme des Schalldämpfers müssen während eines gesamten Fahrtages verwendet werden und müssen sich bei der Schlussabnahme am Ende eines Fahrtages, an denselben Stellen befinden. Verstöße werden mit Disqualifikation bestraft. Nach erfolgter Technischer Abnahme ist der Austausch eines Motorrades nicht mehr erlaubt

6. Fahrtunterlagen

Streckenführung, Startzeiten, Entfernung zwischen den einzelnen Kontrollen, vorgeschriebene Fahrzeiten (Sollzeiten), maximale Verspätung gegenüber der Sollankunftszeit an einer ZK, Lage der Zeit- und nichtgeheimen Durchfahrtskontrollen sowie Streckencharakter werden den Teilnehmern rechtzeitig durch Aushändigung eines so genannten „time-tables“, oder durch Veröffentlichung am „Schwarzen Brett“ bekannt gegeben.

7. Fahrdisziplin

7.1

Die Strecke wird einwandfrei markiert. Für die Markierung finden Streckenpfeile und Sperrpunktschilder Verwendung. Muster davon werden am „schwarzen Brett“ ausgehangen.

7.2

Das Befahren von nicht für den öffentlichen Straßenverkehr zugelassenen Streckenteilen und/oder das Trainieren auf Sonderprüfungsstrecken außerhalb des Wettbewerbs ist untersagt. Ebenso ist das Befahren und Trainieren von/auf, für Sonderprüfungen vorgesehenen Geländeabschnitten und/oder Teilen davon, 4 Wochen vor dem Tag einer Veranstaltung untersagt. Dies gilt auch für permanente

Motocross- oder Trainings-Strecken, wenn dieser Teil einer Sonderprüfung werden sollen. Bei gemeldeten Verstößen wird/ werden der/die Fahrer mit einem Startverbot für die betreffende Veranstaltung belegt.

7.3

Die Vorschriften der StVO müssen – außer auf den Sonderprüfungen – während der ganzen Fahrt eingehalten werden. Im gesamten Verlauf der Veranstaltung muss mit Abblend- bzw. Fernlicht gefahren werden. Bei einem Defekt der Lichtanlage im Verlauf der Veranstaltung muss dieser spätestens im Rundenziel vor Einfahrt in die nächste Runde behoben werden.

7.4

Mit Abgabe der Nennung erklären sich die Teilnehmer einverstanden, dass die Polizei Verstöße gegen die StVO dem Veranstalter zur Wahrnehmung der vorgesehenen Maßnahmen mitteilt.

7.5

Bei Unfällen, in die Teilnehmer verwickelt sind, oder wenn Menschenleben in Gefahr sind, muss Hilfe geleistet werden. Für eine glaubhafte Bestätigung des Zeitverlustes bei Hilfeleistung muss selbst Sorge getragen werden. Die Teilnehmer müssen sich mit Ausnahme auf den Sonderprüfungen auf Gegenverkehr einrichten.

7.6

Es ist nicht zulässig, entgegen der markierten Streckenführung zu fahren. Bei Zuwiderhandlungen erfolgt Disqualifikation.

7.7

Die im Rahmen einer Veranstaltung durch Streckenpfeile oder Punkte ausgewiesenen Wege, Gräben oder Pfade sind durch ihre natürlich gegebene Führung begrenzt und dürfen nicht verlassen werden. Sind natürliche Streckenführungen nicht vorgegeben, so ist die gewollte Fahrspur durch Doppelpfeile, Doppelpunkte oder Trassierband zu kennzeichnen. Solcher Art gekennzeichnete Strecken sind von Tor zu Tor in direkter Linie zu durchfahren. Ebenso dürfen Randstreifen von als Strecke gekennzeichneten befestigten Straßen oder Wegen nur benutzt oder überfahren werden, wenn dies entsprechend der Streckenmarkierung ausdrücklich vorgeschrieben wird. Absichtliches Verlassen der natürlichen oder gekennzeichneten Streckenführung oder Abkürzen der vorgeschriebenen Strecke kann bestraft werden, es sei denn, er kehrt an dem Punkt, an dem er die Strecke verlassen hat, wieder auf sie zurück.

7.8

Entstandene Flurschäden können bei entsprechenden Beweisen zu einer Schadensersatzforderung an den Verursacher führen.

7.9

Fahrer und ggf. Beifahrer sowie das Motorrad bilden eine Einheit, die während der Dauerprüfung und der Sonderprüfung – ausgenommen, während eines freiwilligen oder unfreiwilligen Stopps – bestehen muss. Andernfalls erfolgt Ausschluss oder Wertungsverlust. Das Befahren von nicht für den öffentlichen Straßenverkehr zugelassenen Streckenteilen und/oder das Trainieren auf Sonderprüfungsstrecken außerhalb des Wettbewerbs ist untersagt.

7.10

Zur Überwachung der Streckenführung und deren Kennzeichnung während des Wettbewerbes werden vom Veranstalter Sportwarte als Sachrichter eingesetzt, die besonders gekennzeichnet sind.

8. Parc Fermé

8.1

Nach der Abnahme, bzw. am Ende des 1. Fahrtages, sind die Motorräder in den Parc Fermé zu bringen und zu sichern. Der Parc Fermé ist abgesperrtes und von entsprechend gekennzeichneten Offiziellen, bewachtes Gelände, welches bei Dunkelheit komplett ausgeleuchtet sein muss.

8.2

Das Gelände ist von einer Umzäunung umgeben, die ausreichend dimensioniert sein muss, damit ein unerlaubter Zutritt von Außerhalb verhindert werden kann.

8.3

Zwischen Umzäunung und den Motorrädern hat sich rund um den Parc Fermé ein Freiraum von 1,50 Meter Breite zu befinden.

8.4

Die Bewachung ist ununterbrochen so lange sicherzustellen, wie sich Motorräder im Parc Fermé befinden, längstens aber eine halbe Stunde nach Eintreffen des letzten Fahrers der letzten Klasse.

8.5

Er hat nur einen Eingang und einen Ausgang (zum Warteraum). Ein- und Ausgang sind deutlich markiert. Der Zutritt zum Parc Fermé ist nur dem Fahrleiter, den Sport Kommissaren und Technischen Kommissaren, und bestimmten, vom Fahrleiter autorisierten Offiziellen sowie den Fahrern zum Hinein- und Hinausschieben ihrer Motorräder gestattet. Direkt nach Beendigung des Wettbewerbs sind die Motorräder mit abgestelltem Motor in den Parc Fermé zu schieben. Dort bleiben sie bis jeweils 30 Minuten nach Eintreffen des letzten Fahrers der jeweiligen Klasse. Nach Ablauf dieser Frist werden die Motorräder nur gegen Vorlage der amtlichen Zulassung an die Fahrer oder deren Beauftragten übergeben.

8.6

Im Parc Fermé ist den Fahrern verboten:

- das Motorrad eines anderen Fahrers zu berühren;
- das eigene Motorrad zu berühren, außer zum Entsichern sowie Hinein- oder Hinausschieben;
- den Motor anzulassen;
- zu rauchen;
- zu tanken oder Reparaturen am Motorrad durchzuführen.

8.7

Die Motorräder müssen im Parc Fermé ohne irgendeine Schutzabdeckung abgestellt sein. Vor Beginn eines Fahrtages erhalten die Fahrer 5 Minuten vor ihrer Startzeit Zutritt zum Parc Fermé, zum alleinigen Zweck, ihre Motorräder zum Warteraum zu schieben.

9. Startzone

Die Startzone besteht aus:

9.1

dem vorstehend beschriebenen Parc Fermé;

9.2

dem Warteraum, der entweder direkt an den Parc Fermé angrenzt oder mit diesem durch eine kurze abgeschlossene Strecke verbunden ist und nur einen Ausgang zum Startplatz hat. Alle Reparaturen, Einstellarbeiten, Reinigungsarbeiten, Tankvorgänge usw. sind hier verboten. Lediglich das Anbringen der Zeitstreifen durch den Fahrer selbst ist hier gestattet. Verstöße gegen diese Bestimmung werden mit Disqualifikation bestraft

Das Starten des Motorrades im Warteraum wird mit 60 Sekunden bestraft. Der Fahrer darf sein Motorrad 5 Minuten vor seiner Startzeit in den Warteraum bringen, um dort auf den Start zu warten.

9.3

dem Startplatz, der sich an den Warteraum anschließt. An dessen Ende befindet sich die Startlinie, wo die Fahrer das Startsignal abwarten. In diesem Bereich dürfen bis zur Abgabe des Startsignals keine Arbeiten am Motorrad durchgeführt werden.

10. Start und Startprüfung

10.1

Die Startreihenfolge und Startzeit wird durch den Veranstalter am „schwarzen Brett“ bekanntgegeben.

10.2

Die Fahrer erhalten zu der für sie festgelegten Zeit (Soll-Startzeit bzw. neuer Startzeit bei verspäteten Fahrern) das Startsignal. Vorzeitiges Anlassen des Motors auf dem Startplatz wird mit 60 Sekunden bestraft.

10.3

Sämtliche Motorräder müssen mit einem Kickstarter oder einer anderen mechanischen oder elektrischen Startvorrichtung angelassen werden. Nach dem Startsignal muss der Fahrer innerhalb von 1 Minute den Motor an der Startlinie anlassen, das Licht einschalten und mit Motorkraft sowie mit Licht eine weitere, 20 Meter von der Startlinie entfernte Linie überquert haben.

10.4

Das Überfahren der 20m Linie ohne Licht wird mit 10 Sekunden bestraft.

10.5

Es ist nicht gestattet, das Antriebsrad zu drehen. Sollte der Motor aussetzen bevor das Motorrad die 20 m-Linie überquert hat, muss ihn der Fahrer innerhalb einer Minute nach Abgabe des Startsignals wieder anlassen und die zweite Linie überqueren, um nicht bestraft zu werden.

10.6

Befindet sich ein Fahrer bei Abgabe des Startsignals nicht an der Startlinie, so wird er nicht bestraft, wenn er innerhalb 1 Minute nach Abgabe des Startsignals sein Motorrad zur Startlinie bringt, es anlässt und die 20 m-Linie überfährt.

10.7

Fahrer, die mit mehr als 1 Minute Verspätung an der Startlinie erscheinen, werden mit 60 Strafsekunden pro angefangene Minute bestraft. Bei ihnen gilt die nächste Minute als neue Startzeit, die vom Starter zu erfassen und der Auswertung mitzuteilen ist.

10.8

Die unten beschriebene Startprüfung ist auch von diesen Fahrern zu erfüllen. Bei mehr als 15 Minuten Verspätung gegenüber der Soll-Startzeit wird der Fahrer zum Start nicht mehr zugelassen.

10.9

Fahrer, welche die ihnen zugebilligte Minute überschreiten, werden mit 10 Strafsekunden belegt. Sie können ihr Motorrad dann ohne fremde Hilfe auf jegliche gewünschte Art und Weise starten, müssen jedoch vor Aufnahme der Fahrt die Startlinie überqueren. Fahrer, die ihr Motorrad nicht starten können oder deren Motorrad zwischen den beiden Linien stehen bleibt, dürfen nicht zum Startplatz zurückkehren, sondern müssen ihr Motorrad in Fahrtrichtung über die 20-Meter-Linie schieben, um andere Teilnehmer nicht zu behindern.

11. Zuverlässigkeitsfahrt

Die Zuverlässigkeitsfahrt unterteilt sich in Fahrabschnitte, deren Distanz höchstens 50 Kilometer beträgt. Für die Fahrabschnitte sind bestimmte Fahrzeiten („Soll-Fahrzeit“) vorgeschrieben, die sich aus den folgenden Grunddurchschnitten errechnen:

Solo-Klassen = 40 km/h

Seitenwagen-Klasse = 30 km/h

Je nach Streckencharakter oder Witterungsverhältnissen kann dieser Grunddurchschnitt wie folgt reduziert oder erhöht werden.

Solo-Klassen = 30 – 50 km/h

Seitenwagen-Klasse = 20 – 40 km/h

Wird nach Bekanntgabe des Grunddurchschnittes eine Änderung notwendig, so kann eine solche Änderung jedoch nur vor Einfahrt des 1. Fahrers in die folgende Runde vorgenommen und muss deutlich angezeigt werden. Bei Änderung des Grunddurchschnitts für eine Klasse wird die Änderung in gleicher Höhe auch für die übrigen Klassen vorgenommen. Spätere Zeitzugaben, aus welchen Gründen auch immer, sind nicht statthaft.

Jeder Fahrabschnitt wird für sich gewertet.

12. Zeitkontrollen

12.1

Zeitkontrollen (ZK) dienen der Überwachung der vorgeschriebenen Soll-Fahrzeiten. Sie werden an folgenden Stellen eingerichtet:

Am Ausgang des Startplatzes, zu Beginn eines Fahrtages.

Am Eingang zum Parc Fermé, am Ende eines Fahrtages.

Vor der Einfahrt in das jeweilige Rundenziel sowie an den vom Veranstalter festgelegten Punkten an der Strecke; die Lage dieser Punkte ist aus den Veranstaltungsunterlagen ersichtlich.

An den für die Zeitnahme bei Sonderprüfungen festgelegten Punkten sollte nach Möglichkeit eine Zeitkontrolle eingerichtet werden.

12.2

Vor der Einfahrt ins Fahrerlager sollte, nach den örtlichen Gegebenheiten, insbesondere bei Etappen mit Ortsdurchfahrten, eine zusätzliche ZK eingerichtet werden. (Keinerlei Service erlaubt). Als Mindest-Soll-Zeit der nachfolgenden Fahrerlageretappe werden 10 Minuten festgelegt. Die Zeitkontrollen werden durch zwei weiße Flaggen 200 m vor und zwei gelben Flaggen an der Zeitregistrierung, angekündigt. Diese Flaggen, die sich rechts und links an der Fahrstrecke befinden, sind so angebracht, dass sie jederzeit für die Fahrer sichtbar sind.

12.3

Die Zeit wird den Fahrern durch eine Digitalanzeige angezeigt, welche mindestens 5m vor der gelben Flagge steht. Dort warten die Fahrer ggf. ihre vorgesehene Stempelzeit ab.

12.4

Der Zeitnahmebereich beginnt an den gelben Flaggen, und endet 2 Meter nach der Zeitregistrierung.

12.5

Es ist den Fahrern untersagt, die gelbe Flagge vor oder nach der Soll-Ankunftszeit mit ihren Motorrädern zu passieren. Zuwiderhandlungen werden mit 60 Strafsekunden pro angefangene Minute verfrühter oder verspäteter Ankunft gegenüber der Soll-Ankunftszeit bestraft. Fahrer, welche die vorgegeben maximale Verspätung gegenüber ihrer Original-Soll-Ankunftszeit an einer Zeitkontrolle überschreiten, werden ausgeschlossen.

12.6

Am Eingang zum Parc Fermé ist es nur nach vorheriger Festlegung durch den Veranstalter gestattet, die Zeitkontrolle vor der Soll-Ankunftszeit zu passieren, ohne mit Strafsekunden belegt zu werden.

12.7

Soll-Ankunftszeit ist die Zeit, die sich aus der registrierten Zeit der vorhergehenden Zeitkontrolle plus der vorgegebenen und addierten Fahrzeit für den zuletzt absolvierten Fahrtabschnitt ergibt.

12.8

Kann ein Fahrer die Sportkommissare davon überzeugen, dass eine Verspätung durch außerordentliche Umstände verursacht wurde, die außerhalb seiner Kontrolle lagen, wie. z. B. durch Erste-Hilfe- Leistung für einen Verletzten bei einem Unfall, so wird ihm eine zusätzliche „Karenzzeit“ gewährt. Der Vorwand, durch einen anderen Fahrer behindert worden zu sein, kann nicht als Entschuldigung angenommen werden.

12.9

Die registrierte Zeit ist immer neue Startzeit. Verspätete bzw. verfrühte Ankunft kann nicht ausgeglichen werden. Bei allen Kontrollstellen haben die Fahrer persönlich und zusammen mit ihrem Motorrad, die gelbe Flagge zu passieren.

12.10

Die Zeit der ankommenden Fahrer wird beim Passieren der Transponderschleife durch das Transpondersignal registriert.

12.11

Als Backup erfolgt unter Aufsicht eines Offiziellen, der an der Transponderschleife jeder Zeitkontrolle, in Verbindung mit einer Funkuhr, die synchron mit dem Computer der Zeitnahme laufen muss, eine weitere Zeiterfassung in Form einer Kontrollliste.

12.12

Über die registrierte Zeit erhält der Fahrer auf Anforderung einen Beleg.

12.13

Fahrer, die ihre Zeitregistrierung an einer Zeitkontrolle oder am Ziel nicht vornehmen, werden mit Disqualifikation bestraft.

12.14

Fahrer, die ihren Transponder verlieren, oder deren Transponder defekt ist, müssen sich beim Obmann der Zeitnahme melden, um sich in der Kontrollliste erfassen zu lassen.

12.15

Die Fahrer sind selbst dafür verantwortlich, dass an den ZK's die Zeitregistrierung zeitgerecht und ordnungsgemäß durchgeführt wurde. Einsprüche müssen an Ort und Stelle vorgebracht und von einem Offiziellen in der Kontrollliste vermerkt werden. Nachträgliche Einsprüche werden nicht berücksichtigt.

13. Durchfahrtskontrollen

Durchfahrtskontrollen (DK's) sind durch zwei blaue Flaggen gekennzeichnet, die sich 200 m vor der Kontrollstelle jeweils auf der linken und rechten Seite befinden. An jeder Durchfahrtskontrolle ist von einem Sportwart eine Durchfahrtsliste zu führen. Der Fahrer muss an jeder DK anhalten und einen Durchfahrtskontrollstreifen zum Lochen vorlegen.

Das Nichtanhalten an einer DK, auch wenn der Kontrollstreifen verloren gegangen ist, wird mit Disqualifikation oder einer anderen im Motorrad- Sportgesetz vorgesehenen Strafe belegt. Fahrer, deren Durchfahrtskontrollstreifen nicht korrekt und vollständig gelocht sind, werden mit Disqualifikation bestraft. Wird die Registrierung der Durchfahrt an einer DK mittels Transponder sowie Decoder durchgeführt und wird kein Durchfahrtskontrollstreifen ausgegeben, dann ist ein Anhalten nicht notwendig, wobei das Passieren in "Schrittgeschwindigkeit" zu erfolgen hat.

14. Sonderprüfungen

14.1

Im Verlauf des Wettbewerbs können verschiedene Sonderprüfungen in Form von Cross-, Enduro oder Extremtest- Prüfungen durchgeführt. Einzelheiten dazu ergeben sich aus der Veranstaltungsausschreibung.

14.2

Bei jeder Sonderprüfung überwachen mindestens zehn besonders gekennzeichnete Sportwarte (Sachrichter) deren Ablauf und die Einhaltung der vorgesehenen Streckenführung durch die Fahrer.

14.3

Soweit die vollständige Überwachung der Fahrdisziplin durch diese zehn Sachrichter unter Berücksichtigung der Streckenführung bzw. Streckenlänge nicht uneingeschränkt gewährleistet werden kann, ist diese Zahl entsprechend den Erfordernissen zu erhöhen.

14.4

Der Start zu jeder Sonderprüfung (außer Prolog) erfolgt einzeln, stehend und mit laufendem Motor.

14.5

Die Startlinie muss auf dem Boden dauerhaft markiert sein, und das Startzeichen muss vom Zeitnehmer oder einem anderen für diese Aufgabe bestimmten Offiziellen gegeben werden. Fahrer, die die markierte Linie überquert haben müssen, ohne anzuhalten weiterfahren. Die Zeit wird registriert, wenn der Fahrer die Ziellinie der Sonderprüfung überfährt.

14.6

Die Prüfungsstrecke ist mit 1 x 1 m großen weißen Tafeln gekennzeichnet (A = Anfang; E = Ende).

14.7

Wer zu den Sonderprüfungen nicht nach den Anweisungen des Starters startet, wird mit Disqualifikation oder einer anderen im Motorrad-Sportgesetz vorgesehenen Strafe belegt.

14.8

Wer die durch Markierungen jeglicher Art oder die sichtbar eingefahrene Fahrstrecke der Sonderprüfung, ob bewusst oder unabsichtlich verlässt und nicht an der gleichen Stelle wo er diese verlassen hat wieder einfährt, wird mit einer Strafzeit, welche von den Sportkommissaren nach der Schwere der Verfehlung festgelegt wird, belegt. Bei festgestellten gröberen Verstößen erfolgt Disqualifikation des betr. Fahrers.

14.9

Das Ziel ist fliegend zu durchfahren. Nach dem Ziel besteht in einem Bereich von ca. 20 – 30 m absolutes Halteverbot. Zuwiderhandlungen werden mit 10 Strafsekunden belegt. Der Endpunkt des Halteverbots muss vom Veranstalter deutlich gekennzeichnet werden.

14.10

Die Zeitwertung für jede der Sonderprüfungen erfolgt mittels Zeitmessgeräten mit einer Genauigkeit von 1/100 Sekunden, ausgelöst durch Lichtschranken oder Transponder.

14.11

Die Zeiten aller gewerteten Sonderprüfungen werden addiert und in das Endergebnis jedes Fahrers einbezogen.

15. Tanken und Reparaturen

15.1

Für das Tanken im Verlauf eines Fahrtages wird keine zusätzliche Zeit gewährt.

15.2

Reparaturen dürfen im Verlauf eines Fahrtages ausschließlich vom Fahrer/ Beifahrer durchgeführt werden.

15.3

Wurde der Austausch eines Schalldämpfers erforderlich, so ist dieser an der nächsten ZK durch einen Sportwart zu markieren. Dies ist am Ende des Fahrtages den technischen Kommissaren anzuzeigen und es wird eine erneute Geräuschmessung gemäß den Techn. Bestimmungen der FIM (Art. 01.79) durchgeführt. Anschließend erfolgt eine Markierung.

15.4

Auftanken ist nur im Bereich der vom Veranstalter angegebenen offiziellen und markierten Tankstellen sowie – soweit aus der Veranstaltungsausschreibung oder evtl. Bulletins keine weitergehenden Einschränkungen ersichtlich sind – an jeder Zeitkontrolle zwischen der weißen und der gelben Flagge erlaubt, wobei der Motor abgestellt werden muss. Betankungen außerhalb der bezeichneten Bereiche und das Mitführen von Kraftstoffen außerhalb des Kraftstofftanks werden mit Disqualifikation bestraft

16. Fremde Hilfe

16.1

Jegliche fremde Hilfe, mit Ausnahme der Hilfeleistungen, die gewöhnlich an offiziellen Tankstellen gegeben werden, ist verboten. Unter dem Ausdruck „fremde Hilfe“ versteht man somit jegliche sonstige Handlung, bei der andere Personen als der Fahrer selbst mit dem Motorrad in Kontakt kommen. Ausgenommen hiervon sind Handlungen von Sportwarten in Ausübung ihrer Aufgaben. Erlaubte Hilfe umfasst im Sinne dieses Artikels folgendes:

- Tanken, wobei die Helfer den Benzin- und Öltank öffnen und schließen und jeweils Benzin und Öl nachfüllen dürfen.
- Hilfeleistungen beim Nachfüllen von Öl in Motor und Getriebe (Absaugen des alten Öls und Nachfüllen von neuem Öl).
- Auffüllen eines Schlauches mit Anti-Pannemittel, Prüfen des Luftdruckes und Aufpumpen. Diese Hilfe kann (ausgenommen an der Zeitkontrolle vor dem jeweiligen Rundenziel) an jeder Zeitkontrolle und während des Auswechsels von Schläuchen gegeben werden. Schläuche und Luftflaschen können an jeder Zeitkontrolle entgegengenommen werden.
- Prüfen und ggf. Auffüllen von Kühlfüssigkeit.
- Entlüften des Bremssystems.

16.2

Bei 1-Tages-Veranstaltungen dürfen Reifen nicht gewechselt werden. Bei 2-Tages-Veranstaltungen, ist das Wechseln des Reifens nur am Ende des 1. Fahrtages erlaubt. Verstöße werden mit Disqualifikation bestraft.

16.3

Mit Ausnahme von Druckreinigungsapparaten dürfen die Fahrer für das Reinigen ihrer Motorräder unter Beachtung der Einschränkungen gemäß der Umweltschutzbestimmungen jegliche im Versorgungsbereich zur Verfügung stehende Ausrüstung benutzen.

16.4

Während des ganzen Wettbewerbs darf ein Motorrad nur durch seine Motorkraft, die Muskelkraft des Fahrers oder durch andere natürliche Kräfte fortbewegt werden. Ein Verstoß gegen diese Bestimmungen gilt als „fremde Hilfe“.

16.5

Inanspruchnahme „fremder Hilfe“ wird bestraft.

16.6

Es ist den Fahrern verboten, sich auf der Fahrstrecke von einem nicht offiziell anerkannten Fahrzeug begleiten zu lassen. Verstöße führen zur Disqualifikation.

16.7

Fahrer, die aufgegeben haben, dürfen die Strecke nicht zusammen mit einem anderen Teilnehmer oder in der Nähe eines anderen Teilnehmers weiter befahren. Ein Verstoß gegen diese Regelung kann Disqualifikation des (der) begleiteten Fahrer(s) zur Folge haben. Nach dem Ausscheiden aus dem Wettbewerb sind die Startnummernschilder zu entfernen oder abzudecken.

16.8

Betreuer-Fahrzeuge sind nur ohne Startnummernschilder zugelassen. Ein Befahren der Strecke ist jedoch ebenfalls untersagt.

16.9

Etwaige Strafmaßnahmen richten sich in diesem Fall gegen den oder die zu betreuenden Fahrer, bzw. Bewerber.

17. Strafliste

Die nachstehenden Tatbestände sind keine abschließende Aufzählung. Die sonstigen Strafbestimmungen des DMSG, der RuVO, den Ausschreibungen und sonstigen Bestimmungen bleiben unberührt. Die Strafen müssen den Umständen des Falles angemessen sein, so dass der Pflichtsportkommissar und der DMSB von dem untenstehenden Strafmaß abweichen kann. Die Gründe, die zu einer Abweichung vom Strafmaß geführt haben, sind in den Entscheidungsgründen anzuführen.

17.1 Strafzeiten

- Überschreitung des festgelegten Geräuschlimits: (Art. 8.1.)
- Messung: 60 Sek.
- Messung: Disqualifikation
- Anlassen des Motors im Warteraum und in der Startzone vor Abgabe des Startsignals 60 Sek.
- Nichtüberfahren der 20-Meter-Linie mit laufendem Motor innerhalb von 1 Minute nach dem Startsignal 10 Sek. (Art. 10.9)
- Überqueren der 20-Meter-Linie, mit laufendem Motor und ohne Licht 10 Sek. (Art. 13)
- Jede angefangene Minute Verspätung gegenüber der Original-Startzeit (bis max.15 Minuten) 60 Sek. (Art. 10.7) - Zu frühes oder zu spätes Einfahren in eine Zeitkontrolle: Pro angefangene Minute vor oder nach der Soll-Ankunftszeit 60 Sek. (Art. 12.5)
- Verlassen der vorgeschriebenen Fahrstrecke auf den Sonderprüfungen: Zeitstrafe (Art. 14.8)
- Nichtbeachtung des Halteverbotes nach dem Ziel der Sonderprüfung(en) 10 Sek. (Art. 14.9)
- Verwendung eines nicht ordnungsgemäßen Transponders 20 Sekunden (Art. 5.1)

17.2

Disqualifikation oder eine andere im Motorradsportgesetz vorgesehene Bestrafung erfolgt bei:

- Verstoß gegen die Vorschriften der StVO/StVZO
- Nicht erfolgte Reparatur des Lichtes vor Einfahrt in die nächste Runde. (Art 7.2)
- Beteiligung an einem Verkehrsunfall
- Verlassen der vorgeschriebenen Fahrstrecke auf den Etappen. (Art. 7.6).
- Verlassen der vorgeschriebenen Fahrstrecke auf den Sonderprüfungen. (Art. 14.8)
- Nichtanhalten an einer Durchfahrtskontrolle. (Art. 13)
- Nichtbefolgen der Anweisungen des Starters bei Sonderprüfungen. (Art. 14.7)
- Missachtung der Umweltschutzbestimmungen (Disqualifikation vorbehalten).
- Verhalten im Parc Fermé und im Warteraum entgegen den Bestimmungen. (Art. 8.6)
- Durchführung von Arbeiten am Motorrad in der Startzone oder im Warteraum, bevor das Startsignal gegeben wurde. (Art. 9.2)

17.3 Disqualifikation

- Überschreitung des zulässigen Geräuschlimits nach der 2. Messung (Art 8.1)
- Andere Hubraumklasse als im Nennformular angegeben
- Fehlen einer Markierung oder offiziellen Ersatzmarkierung (Schalldämpfer) am Motorrad. (Art. 5.5)
- Befahren von nicht für den öffentlichen Straßenverkehr zugelassenen Streckenteilen außerhalb des Wettbewerbs und Trainieren der Sonderprüfungen. (Art. 7.1)
- Fahren entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung. (Art. 7.5)
- Verspätung von über 15 Minuten am Start. (Art. 10.8)
- Abänderung eines Durchfahrtskontrollstreifens oder Verwendung eines anderen Transponders oder Durchfahrtskontrollstreifens als dem eigenen bzw. offiziellen. (Art. 13)
- Fehlen einer Zeitregistrierung und Auslassen einer Zeit- oder Durchfahrtskontrolle (Art. 12.13, Art. 13)
- Überschreitung der festgelegten maximalen Verspätung gegenüber der Original-Soll-Ankunftszeit an einer ZK (Art. 12.5)
- Mitführen von Kraftstoff außerhalb des Kraftstofftanks. (Art. 15.4)
- Tanken an nicht offiziellen Stellen und tanken mit laufendem Motor. (Art. 15.4)
- Inanspruchnahme fremder Motorkraft und Begleitung durch ein anderes Fahrzeug auf der Fahrstrecke. (Art. 16.6)
- Unerlaubter Reifenwechsel. (Art. 16.2)

18. Wertung

18.1 Einzelergebniswertung

Die Fahrer werden ausschließlich nach den während der Veranstaltung erhaltenen Zeiten bzw. Strafzeiten gewertet.

Die Basis der Wertung bildet in jeder Klasse die addierten Zeiten der Sonderprüfungen. Hinzu kommen noch etwaige Strafzeiten bei Nichteinhaltung der festgelegten Sollfahrzeit von ZK zu ZK und Punkte für evtl. Verstöße.

In den Ergebnislisten ist die Zeit in Minuten und Sekunden aufgeführt.

Zudem muss die Differenz zum Klassensieger aufgeführt sein.

Die Gesamtzeit ergibt das Endergebnis für jeden Fahrer.

Beispiel für Fahrer X:

Sonderprüfung 1, gefahrene Zeit: 6 : Min 32,52 Sek.

Sonderprüfung 2, gefahrene Zeit: 6 : Min 58,44 Sek.

Sonderprüfung 3, gefahrene Zeit: 6 : Min 52,86 Sek.
20 : Min 23,82 Sek.

zuzüglich:

1 Minute zu spät am Start Strafzeit 1 : Min 00,00 Sek.

Nichterfüllen der Startprüfung	Strafzeit	10,00 Sek.
2 Minuten zu früh bei einer ZK	Strafzeit	2 : Min 00,00 Sek.
3 Minuten Verspätung bei einer ZK	Strafzeit	3 : Min 00,00 Sek.
Gesamtzeit		26: Min 33,82 Sek.

Der Fahrer mit der niedrigsten Gesamtzeit ist Sieger seiner Klasse.

Innerhalb jeder Klasse werden mind. für die 3 erstplatzierten Fahrer/Beifahrer entsprechende Ehrenpreise (keine Sachpreise) vergeben.

Die zusätzlich mögliche Vergabe von Sachpreisen bleibt von dieser Festlegung unberührt.

Ergebnisse von Fahrern, die bei Beendigung eines Fahrtages nicht mehr in Wertung sind, finden bei der Auswertung keine Berücksichtigung.

18.2 Mannschaftswertung

Preisträger ist der Bewerber. Mindestens die drei Erstplatzierten Mannschaften erhalten Ehrenpreise (keine Sachpreise).

Die Platzierung der Mannschaften erfolgt durch Addition der Gesamtfahrzeiten der drei Mannschaftsfahrer. Bei Ausfall eines Fahrers, erhält dieser eine Gesamtfahrzeit von 2:00:00 und die betreffende Mannschaft bleibt in Wertung. Bei Ausfall eines zweiten Fahrers wird die betreffende Mannschaft nicht gewertet. Die Mannschaft mit der niedrigsten Gesamtfahrzeit ist Mannschaftssieger. Bei gleicher Gesamtfahrzeit entscheidet im Rahmen einer Veranstaltung:

1. die Majorität der besseren Einzelplatzziffern der Mannschaftsfahrer,
2. die größere Starterzahl in den die Mannschaftsfahrer betr. Klassen.

DMSB Enduro-Reglement 2023 Anhang 1 Basissport

Stand: 01.12.2022

Im Folgenden wird aus Gründen der sprachlichen Vereinfachung nur die männliche Form verwendet. Die nachstehend gewählten männlichen Formulierungen gelten deshalb uneingeschränkt auch für die weiteren Geschlechter.

Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeine Bestimmungen / Grundlagen / Präambel
2. Veranstaltung und Veranstalter
3. Teilnehmer / Fahrer / Mannschaften
4. Nennungen / Nenngeld / Nennschluss
5. Klasseneinteilung
6. Technische Bestimmungen / Persönliche Schutzausrüstung
7. Dokumenten- und Technische Abnahme
8. Durchführung
9. Wertung
10. Wertungsstrafen
11. Rechtswegausschluss und Haftungsbeschränkung
12. Versicherung
13. Preise / Siegerehrung
14. Sachrichter / Sportwarte / Schiedsgericht / Strafen
15. Einsprüche
16. Besondere Bestimmungen

1. Allgemeine Bestimmungen / Grundlagen / Präambel

1.1

Eine Motorrad-Enduro ist eine Zuverlässigkeitsfahrt mit Wertungsprüfungen auf Bestzeit und wird durch Verbindungsetappen mit vorgeschriebenen Sollzeiten ergänzt.

Jeder Motorradfahrer kann mit einem handelsüblichen Enduro-Motorrad ohne besondere Vorbereitungen daran teilnehmen, wenn er eine Nennung für die jeweilige Veranstaltung abgibt und diese vom Veranstalter akzeptiert wird.

Die Veranstaltung ist ein DMSB-Basissport-Wettbewerb und wird nach den Bestimmungen der StVO, dem vorliegenden Anhang 1 Basissport Reglement, den DMSB-Bestimmungen für das Rettungswesen im Motorradsport, der vom Veranstalter veröffentlichten Veranstaltungsausschreibung durchgeführt. Wenn in diesem Anhang keine abweichenden Bestimmungen aufgeführt sind, so gelten die Vorgaben des aktuellen DMSB-Enduro-Reglement.

Der Klassik-Endurosport, außerhalb von DMSB-Prädikaten, ist kein DMSB-Basissport.

1.2

Die DMSB-Basissport-Wettbewerbe unterliegen den folgenden Bestimmungen in der aufgeführten Reihenfolge:

- DMSB Enduro-Reglement, Anhang 1 Basissport
- DMSB Enduro-Reglement
- Sportliches und Technisches Reglement der Serie
- DMSB-Veranstaltungsausschreibung und evtl. Bulletins
- DMSB-Motorrad-Sportgesetz
- DMSB-Umweltrichtlinien
- DMSB-Lizenzbestimmungen
- DMSB-Ethikkodex

- Technische Bestimmungen des DMSB
- den Anti-Doping Bestimmungen der WADA/NADA (NADC)

2. Veranstaltung und Veranstalter

Für die Veranstaltungsausschreibung ist die entsprechende DMSB-Vorlage zu verwenden.

Die Terminanmeldung einer DMSB-Enduro-Basissport-Veranstaltung erfolgt über das DMSBnet (www.dmsbnet.de)

Die jeweilige Ausschreibung ist im DMSBnet einzureichen und wird vom DMSB nach Rücksprache mit dem Promoter genehmigt.

Ein Veranstalter kann nach Freigabe durch den DMSB bei Veranstaltungen Elektro-Motorräder zulassen.

3. Teilnehmer / Fahrer / Mannschaften

3.1

Zugelassen sind alle Fahrer, die im Besitz einer gültigen DMSB-Lizenz oder einer Lizenz eines der FIM Europe angeschlossenen FMN sind (inkl. Auslandsstartgenehmigung).

Des Weiteren sind auch nicht lizenzierte Fahrer mit einer Race Card startberechtigt.

Jeder Fahrer muss im Besitz einer für sein eingesetztes Fahrzeug gültigen Fahrerlaubnis sein.

3.2

Fahrer können bis zur Dokumentenabnahme mit Zustimmung des Fahrtleiters ausgetauscht werden. Der Haftungsverzicht ist von dem getauschten Fahrer zu unterschreiben. Hierfür ist Fahrer selbst verantwortlich.

3.3

Eine Mannschaft besteht aus 3 Fahrern. Die Mannschaft wird nur gewertet, wenn alle 3 Teilnehmer in Wertung ins Ziel kommen. Es dürfen nicht mehr als 5 unterschiedliche Fahrer pro Jahr für eine Mannschaft fahren. Zur Mannschaftswertung werden nur Veranstaltungen herangezogen, bei denen alle Klassen der jeweiligen Mannschaftswertung ausgeschrieben werden.

4. Nennungen / Nenngeld / Nennschluss

4.1 Nennungen

Nennungen sind mittels offiziellem DMSB-Nennformular dem Veranstalter abzugeben. Dieses kann auch online erfolgen.

Die Höhe des Nenngeldes wird über die Serien- oder Veranstaltungsausschreibung geregelt.

4.2 Nennschluss

Für alle Veranstaltungen ist ein einheitlicher Nennschluss von 7 Tagen (14 Tage bei Parallelveranstaltungen zu einem DMSB-Prädikat) vor der Veranstaltung (maßgebend ist das Vorliegen der Nennung beim Veranstalter) festgelegt. Dem Veranstalter ist es jedoch freigestellt auch noch Nachnennungen anzunehmen, wenn diese ohne organisatorische Probleme berücksichtigt werden können.

Der Veranstalter ist berechtigt, ggf. die Teilnehmerzahl zu begrenzen bzw. Nennungen, mit Angabe von Gründen, abzulehnen. Im Falle der Ablehnung einer Nennung ist ein ggf. gezahltes Nenngeld zu erstatten.

Die genannten Fahrer werden nach Eingang des Nenngeldes im Internet veröffentlicht. Hierdurch entfällt die Nennbestätigung.

5. Klasseneinteilung

Gruppen- und Klasseneinteilungen werden in den jeweiligen Ausschreibungen genau definiert. Weitere Details können unter Beachtung der Artikel 3 und 6 gemäß Serienausschreibungen erfolgen.

6. Technische Bestimmungen / Persönliche Schutzausrüstung

6.1 Technische Bestimmungen

Es gelten die technischen Bestimmungen des DMSB für Enduro.

6.3 Persönliche Schutzausrüstung

Es gelten die technischen Bestimmungen des DMSB für Enduro.

7. Dokumenten- und Technische Abnahme

7.1

Der Abnahmeort und die Abnahmezeit wird vom Veranstalter mitgeteilt. Zur Abnahme sind vorzulegen:

1. gültige Fahrerlaubnis
2. behördliche Kfz-Zulassung (Zulassungsbescheinigung Teil 1, bei in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen)
3. Fahrer-Lizenz (inkl. Auslandsstartgenehmigung) entsprechend der Klasseneinteilung (siehe Artikel 5) und ggf. Bewerber-/Sponsor- Lizenz
4. Schutzhelm, Protektoren gem. 6.2
5. Transponder inkl. Transpondernummer

7.2

Eine Zulassung zum Start erfolgt nur bei Erfüllung dieser Bedingungen. Der Haftungsverzicht ist bei der Dokumentenabnahme zu unterzeichnen.

7.3

Bei der Technischen Abnahme erfolgt eine Überprüfung der Motorräder sowie der Schutzhelme. Motorräder, die nicht den im Artikel 6 dieser Ausschreibung genannten technischen Bestimmungen entsprechen, werden zum Start nicht zugelassen.

Sind, aus welchen Gründen auch immer, nach erfolgter Technischer Abnahme und vor dem Einbringen des Fahrzeuges in den Parc Fermé / Vorstart noch Arbeiten, gleich welcher Art, am Fahrzeug erforderlich oder muss dieses ausgetauscht werden, so ist eine Neuabnahme erforderlich. Nach Einbringen des Fahrzeuges in den Parc Fermé ist der Austausch des Fahrzeuges nicht mehr erlaubt. Nach der abschließenden Technischen Abnahme vorgenommene absichtliche Veränderungen führen zur Disqualifikation.

8. Durchführung

Eine Motorrad Enduro führt über eine in der Veranstaltungsausschreibung angegebene Streckenlänge und ist in einzelne Fahrtabschnitte, jeweils von einer Zeitkontrolle (ZK) bzw. Durchfahrtskontrolle (DK) zur nächsten, unterteilt. Die Einhaltung der Fahrtstrecke wird anhand von Kontrollkarten oder einer elektronischen Registrierung überwacht.

8.1 Kennzeichnung der Teilnehmer

Die Fahrer müssen ihre Fahrzeuge durch entsprechende Start-Nr.-Schilder kenntlich machen. Auf den Kontrast zwischen Startnummer und Hintergrund wird ausdrücklich hingewiesen und liegt in der Verantwortung des Fahrers. Die jeweilige Serienausschreibung kann die Farben der Hintergründe und der Startnummern in Anlehnung an Enduro-Reglement des DMSB festlegen.

8.2 Fahrdisziplin

siehe DMSB-Enduro-Reglement (Artikel 7)

8.3 Kontrollkarten

siehe DMSB-Enduro-Reglement (Artikel 13)

8.4 Besichtigungsrunde

Aus Sicherheitsgründen kann die erste Runde nach Zeitplan als Besichtigungsrunde gefahren werden und ist somit Bestandteil der Veranstaltung.

8.5 Parc Fermé

siehe DMSB-Enduro-Reglement (Artikel 8)

8.6 Start

siehe DMSB-Enduro-Reglement (Artikel 9)

8.7 Zuverlässigkeitsfahrt

siehe DMSB-Enduro-Reglement (Artikel 11, 12)

Der Veranstalter ist angehalten, die Soll-Fahrzeiten an den Basissportcharakter anzupassen.

8.8 Wertungsprüfungen

siehe DMSB-Enduro-Reglement (Artikel 14)

8.11 Tanken und Reparaturen

siehe DMSB-Enduro-Reglement (Artikel 15)

8.12 Fremde Hilfe, Kontaktaufnahme, Begleitung

siehe DMSB-Enduro-Reglement (Artikel 16)

9. Wertung

9.1

Gesamtsieger wird der Teilnehmer mit der geringsten Gesamtfahrzeit, die sich aus der Addition der effektiven Fahrzeiten der verschiedenen Wertungsprüfungen unter Hinzurechnung evtl. Strafzeiten ergibt. Die weiteren Platzierungen ergeben sich aus den ansteigenden Gesamtfahrzeiten. Auf gleicher Basis werden die Klassensieger und das Mannschaftsergebnis ermittelt.

9.2

Bei Zeitgleichheit sind die besseren Fahrzeiten der Wertungsprüfungen in der Reihenfolge WP 1, WP 2, WP 3 usw. zur Wertung ausschlaggebend.

Ort und Zeitpunkt des offiziellen Aushangs der Ergebnisse sind aus dem Zeitplan (s. Veranstaltungsausschreibung) ersichtlich.

10. Wertungsstrafen

siehe DMSB-Enduro-Reglement (Artikel 17)

11. Rechtswegausschluss und Haftungsbeschränkung

siehe Deutsches Motorrad-Sportgesetz des DMSB Art. 65

12. Versicherung

siehe Deutsches Motorrad-Sportgesetz des DMSB Art. 65

13. Preise / Siegerehrung

Die Siegerehrung ist Bestandteil der Veranstaltung. Fahrer, die bei der Siegerehrung nicht anwesend sind, haben keinen Anspruch auf Aushändigung der Preise.

14. Sachrichter / Sportwarte / Schiedsgericht / Strafen

14.1 Sachrichter / Sportwarte

Der Veranstalter setzt Sportwarte ein, die als Sachrichter fungieren. Sportwarte der Streckensicherung können auch Sachrichter sein.

Für die nachfolgenden Funktionen ist ein DMSB-lizenzierter Sportwart mindestens der Stufe B vorgeschrieben:

- Fahrtleiter
- Sportkommissar (als vorsitzendes Mitglied des Schiedsgerichts)
- Technischer Kommissar

14.2 Schiedsgericht

Der Veranstalter setzt ein 3-köpfiges Schiedsgericht ein. Der Fahrtleiter und der Technische Kommissar können nicht Mitglied des Schiedsgerichtes sein.

Bezüglich jedweder Streitigkeit im Zusammenhang mit der Veranstaltung, den durchgeführten Rennen und vorgenommenen Wertungen, einschließlich etwaiger Verstöße gegen das Reglement, entscheidet zunächst der Fahrtleiter.

14.3 Strafen

Gegen den Teilnehmer können vom Fahrtleiter oder vom Schiedsgericht folgende Strafen festgesetzt werden:

- Verwarnung
- Geldstrafe (bis zu 125,- €)
- Zeitstrafe
- Nichtzulassung zum Start
- Verbot der Teilnahme an der Veranstaltung
- Disqualifikation Ausschluss von der Teilnahme an der Veranstaltung
- Disqualifikation Ausschluss von der Wertung aus einem oder mehreren Wettbewerben.

15. Einsprüche

Teilnehmer haben bis spätestens 30 Minuten nach Bekanntgabe der Ergebnisse bzw. der Strafe das Recht zum Einspruch, sollten sie sich durch eine Entscheidung, Handlung oder Unterlassung seitens eines anderen Teilnehmers/Fahrzeuges, des Veranstalters oder eines Sportwartes (Fahrtleiter, Technischer Kommissar) benachteiligt sehen.

In Fällen, in denen aufgrund eines offensichtlichen Versehens oder Irrtums nach Veröffentlichung der Ergebnisse durch den Veranstalter eine nachträgliche Korrektur notwendig wird, kann diese vom Schiedsgericht vorgenommen werden. Beschwerden zur Auswertung sind über den Veranstalter an das Schiedsgericht zu richten.

Einsprüche sind schriftlich an das Schiedsgericht zu stellen. Sie sind kostenpflichtig und werden abhängig von der Entscheidung erstattet bzw. einbehalten.

Die Heranziehung von privaten Videoaufnahmen zur Sachverhaltsaufklärung liegt im Ermessen des Schiedsgerichts.

Entscheidungen des Schiedsgerichts sind endgültig und schließen das Verfahren. Teilnehmer haben gegen die Entscheidung des Schiedsgerichts keine Rechtsmittel, es obliegt jedoch dem DMSB bei schwerwiegenden Verstößen - im Einzelfall - das DMSB- Verbandsgerichtsverfahren anzustrengen.

Die Höhe der Einspruchsgebühr beträgt 100,- Euro.

16. Besondere Bestimmungen

16.1 Umwelt

Der Veranstalter hat grundsätzlich durch geeignete Maßnahmen und Information der Teilnehmer und Zuschauer dafür Sorge zu tragen und durchzusetzen, dass Umweltschäden vermieden und Abfälle ordnungsgemäß entsorgt werden. Die DMSB-Umweltrichtlinien sind zu beachten.

Die Teilnehmer haben insbesondere eigenverantwortlich geeignete Maßnahmen zu ergreifen, dass Abfälle und insbesondere eventuell austretende Betriebsstoffe (z.B. Öle oder Treibstoffe) nicht in den Boden und Gewässer geraten können (Umweltmatte) und fachgerecht entsorgt werden. Zur Um- und Durchsetzung der Umweltbestimmungen und

v.a. zur umweltfachlichen Beratung der Teilnehmer wird die Einsetzung eines Umweltbeauftragten empfohlen.

Bei Zuwiderhandlungen kann der Teilnehmer (dieser haftet auch für seine Helfer) durch das Schiedsgericht disqualifiziert werden. Darüber hinaus kann er vom Veranstalter für alle entsprechenden Folgekosten haftbar gemacht werden.

DMSB Bahnsport-Reglement 2023

Stand: 05.12.2022 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

INHALTSVERZEICHNIS

1. Veranstaltung
2. Klassen
3. Teilnehmer
4. Streckenabnahme
5. Terminanmeldung
6. Rekord
7. Dauerstartnummer
8. Nennung
9. Lizenzbestimmungen
10. Abnahme
11. Flaggen und Lichtzeichen
12. Durchführungsbestimmungen
13. Umweltschutz
14. Zusätzliche Bestimmungen Ice Speedway
15. Zusätzliche Bestimmungen Jugend-Klassen
16. Zusätzliche Bestimmungen Sonderklassen

1. Veranstaltung

1.1

Alle Bahnrennen im Regelungsbereich des DMSB (= Bahnen über 175 Meter Länge) sind nach den Bestimmungen des DMSB bzw., soweit nicht ausdrücklich etwas anderes festgelegt ist, nach den Bestimmungen der FIM/FIM Europe durchzuführen.

1.2

Die Durchführung der verschiedenen Veranstaltungen erfolgt gemäß den Bestimmungen des DMSB, und, soweit nichts anderes festgelegt ist, nach den Track Racing Appendices und Technical Rules der FIM in der jeweils gültigen Fassung. DMSB-Speedway-Prädikate der Level 3 und 4 können (abweichend von den FIM-Bestimmungen) auf Bahnen ab 230 m Gesamtlänge durchgeführt werden.

1.3

Für die vom DMSB genehmigten Veranstaltungen werden Schiedsrichter und Sportkommissar sowie bei FIM/FIME-Prädikatveranstaltungen der FMNR-Delegate vom DMSB benannt.

1.4

Vor und nach jeder Veranstaltung findet mindestens eine Besprechung aller an der Veranstaltung beteiligten lizenzierten Sportwarte statt, bei der alle die Veranstaltung betreffenden Details besprochen werden. Hierbei ist das Formular „Agenda der Sportwarte-Sitzungen“ zu verwenden. Der Zeitpunkt der Besprechungen ist in der Ausschreibung anzugeben. Zu verbindlichen Auskünften die Veranstaltung betreffend ist ausschließlich der Rennleiter berechtigt.

1.5

Eine begonnene DMSB-genehmigte Bahnsportveranstaltung darf bis zu deren planmäßigen Ende nur mit Genehmigung des DMSB unterbrochen werden (außer aus Sicherheitsgründen oder falls Rettungsmaßnahmen dies erfordern).

2. Klassen

2.1

Die Veranstaltungen sind ein Wettbewerb für Motorräder, die in folgenden Klassen ausgeschrieben werden können:

- Solo bis 500 ccm
- Seitenwagen 500 ccm
- Seitenwagen 1000 ccm
- Junioren U21 bis 500 ccm
- Junior A (U11) - 50 ccm
- Junior B (U16) - 125 ccm
- Junior BII (U16) - 85 ccm
- Junior C (U17) - 250 ccm
- Sonderklassen Solo 250 ccm-2-T / Enduro / Shorttrack / Flattrack / Quad / Speedkart

2.2

Zugelassen werden nur Motorräder, die den Technischen Bestimmungen der FIM/des DMSB entsprechen und ordnungsgemäß vor der Veranstaltung abgenommen wurden.

2.3

Als Kraftstoff für Bahnmotorräder muss reines Methanol ohne Fremdstoffe verwendet werden (ausgenommen Junior A, B und BII sowie Sonderklassen). Es gelten die Kraftstoffbestimmungen der FIM.

2.4

Bei Langbahnrennen sowie bei Rennen der Seitenwagen- Klasse müssen Form, Größe, Anzahl und Anbringung der Startnummernschilder und deren Beschriftung – ausgenommen ist die Farbe des Startnummernschildes in den B-Lizenzklassen – den Technischen Bestimmungen der FIM Art. 01.55 entsprechen. Die Startnummernschilder müssen an der Stirnseite und auf jeder Seite des Hinterrades bzw. am Seitenwagen angebracht sein.

- A-Lizenzklasse Langbahn gelber Grund (wie RAL 1003) schwarze Zahlen (wie RAL 9005)
- B-Lizenzklasse Langbahn weißer Grund (wie RAL 9010) schwarze Zahlen (wie RAL 9005).

3. Teilnehmer

3.1

Alle Fahrer/Beifahrer benötigen eine dem Status der Veranstaltung / Klasse entsprechende Lizenz einer Mitgliedsföderation der FIM.

3.2

Neben den Lizenzbestimmungen des DMSB gelten folgende altersspezifische Festlegungen:

- Speedway 500 ccm ab 15 Jahre – Langbahn Solo 500 ccm ab 15 Jahre
- Seitenwagen 500 ccm Fahrer und Beifahrer ab 16 Jahre
- Seitenwagen 1000 ccm Fahrer und Beifahrer ab 18 Jahre
- Speedway U21 = 15 – 21 Jahre
- Junior A / U11 = 6 – 11 Jahre
- Junior B / U16 = 10 – 16 Jahre
- Junior BII / U16 = 10 – 16 Jahre
- Junior C / U17 = 12 – 17 Jahre

Bei den angegebenen Altersregelungen gilt für das Minimalalter die Stichtagsregelung, für das Maximalalter die Jahrgangsregelung. Das heißt z. B. in der Klasse Junior A, dass ein Teilnehmer ab

dem Tag, an dem er das 6. Lebensjahr vollendet hat, bis zum Ende des Jahres, in dem er 11 Jahre wird/geworden ist, startberechtigt ist.

3.3

Für minderjährige Teilnehmer gilt: Ein gesetzlicher Vertreter muss bei der Veranstaltung selbst anwesend sein, oder eine andere ihm geeignet erscheinende volljährige Person schriftlich mit seiner Vertretung beauftragen.

3.4

Bewerber: Inhaber einer dem Status der Veranstaltung entsprechenden Bewerber-/Sponsor- oder Hersteller-Lizenz. Sofern im Nennformular kein besonderer Bewerber angegeben ist, gilt der Fahrer auch als Bewerber.

4. Streckenabnahme

4.1

Basis für Streckenabnahmen sind die STRC der FIM in der Fassung von 2015.

Eine Streckenabnahme ist vom Veranstalter schriftlich beim DMSB zu beantragen. Bei einer Erstabnahme ist ein Vermessungsplan der Bahn dem Streckenabnehmer vorzulegen. Die Abnahme einer Strecke wird durch einen Beauftragten des DMSB durchgeführt. Bei Abnahme einer Strecke sind alle vorgesehenen Sicherheitsmaßnahmen zu prüfen und ggf. zu erweitern.

4.2

Der Rennleiter ist in Verbindung mit dem Sportkommissar/ Schiedsrichter verpflichtet, vor und während der Veranstaltung die Sicherheitsauflagen gemäß der DMSB Streckenlizenz zu überprüfen.

4.3

Bei Errichtung einer Flutlichtanlage für Bahnsport ist eine Lichtstärke von mindestens 100 Lux vorgeschrieben. Die Messung muss in einer Höhe von ca. 1 Meter über dem Boden und an 3 Messpunkten innen/außen und in der Mitte parallel zu den Lichtmasten und zwischen den Masten erfolgen. Es darf keine Blendwirkung für die Fahrer entstehen. Es muss darauf geachtet werden, dass auch der Zuschauerraum ausreichend beleuchtet ist.

4.4

Jede bauliche Veränderung an einer abgenommenen Strecke sowie an evtl. vorhandenen festen Einrichtungen erfordert eine Nach- oder Neuabnahme, auch vor Erreichen der im Abnahmeprotokoll festgelegten Gültigkeitsdauer. Unabhängig davon kann vom DMSB eine Neuabnahme vorgeschrieben werden, wenn Ereignisse bei Veranstaltungen dies notwendig erscheinen lassen.

4.5

Bei DMSB-genehmigten Bahnrennen ist der Einsatz von APDs (Airboardings/„Airfences“) im Kurvenverlauf vorgeschrieben (außer Ice Speedway). Die APD müssen voll funktionsfähig und einsatzbereit sein und über eine aktuelle FIM-Homologation verfügen oder diese in der Vergangenheit gehabt haben. Hiervon kann abgesehen werden, wenn im Wirkungsbereich der APD ein Sicherheitsstreifen, bzw. eine Auslaufzone von mindestens 4 m bei Strecken bis 400m Länge und von 1 % der Streckenlänge bei Strecken über 400 m Länge, vorhanden ist. Die Veranstalter sind berechtigt, für den Einsatz der APDs von den Fahrern ein Nenngeld/- aufschlag von max. 10,- EUR zu verlangen (ausgenommen FIM Europe-/FIM- Prädikatsteilnehmer bei diesen Veranstaltungen).

5. Terminanmeldung

5.1

Die Terminanmeldungen sind online im DMSBnet unter www.dmsbnet.de einzureichen, wobei Prädikatveranstaltungen bei Terminüberschneidungen Vorrang haben. Der DMSB behält sich vor, angemeldete Veranstaltungstermine abzulehnen, insbesondere dann, wenn im näheren geografischen Umkreis eine andere Veranstaltung für den gleichen Zeitraum bereits genehmigt ist oder früher angemeldet wurde.

5.2

Die Verwendung nachstehend aufgeführter Titel ist nur mit Genehmigung des DMSB möglich:

- „Großer Preis“ allein oder in Verbindung mit Namen von Erdteilen, Ländern, Landschaften, Städten oder Flüssen,
- Bezeichnungen wie „TT“, „Derby“, „Championat“, „Grand Prix“, „Revanche“ oder ähnliche Titel
- Titel wie „Länderkampf“, „Preis der Nationen“ oder Titel in ähnlicher Zusammensetzung, „Meisterschaftslauf“ oder Titel in Verbindung mit dem Wort „Meister“ oder „Liga“ sowie die Benutzung des Wortes „Rekord“.

5.3

Eine Veranstaltung darf nur dann den Titel „International“ führen, wenn die Veranstaltung mit diesem Status entsprechend angemeldet/genehmigt wurde und durch den DMSB bei der FIM angemeldet ist.

5.4

Veranstaltungen mit ausländischen Teilnehmern (maßgebend ist die lizenzausstellende Föderation) müssen mindestens „Europa-offen“ angemeldet/ genehmigt und durch den DMSB bei der FIM Europe angemeldet sein.

5.5.

Im Regelungsbereich des DMSB dürfen ohne Genehmigung keine Bahnrennen durchgeführt werden. Der DMSB kann die Genehmigung zur Durchführung eines Rennens verweigern oder diese zurückziehen (außer Clubsport).

6. Rekord

Bahnrekorde können nur von A-Lizenzfahrern in der Klasse 500 ccm Solo und nur auf vom DMSB abgenommenen Bahnen aufgestellt werden. Der Rekordversuch erfolgt im Einzelstart fliegend über 2 Runden, von denen die 2. Runde gewertet wird.

7. Dauerstartnummer (nur für die Bereiche: Langbahn und Jugend)

Die vom DMSB vergebenen Dauerstartnummern für die jeweiligen Klassen sind bei allen Veranstaltungen vom Veranstalter zu berücksichtigen. Geht ein Fahrer mit Dauerstartnummer bei einer Veranstaltung nicht an den Start, so bleibt diese Nummer frei. In den Klassen Langbahn A-Lizenz / Solo und Seitenwagen kann bis zum 1.3. des Jahres eine Dauerstartnummer nach Wahl (21 bis 99) beantragt werden. Die Startnummern 1 bis 20 bleiben vorrangig den Teilnehmern der letztjährigen Deutschen Langbahn-Meisterschaft vorbehalten und werden im Grundsatz nach dieser Platzierung vergeben. Ein Anspruch auf Erteilung einer Dauerstartnummer besteht nicht.

8. Nennung

8.1

Nennungen für die jeweiligen Veranstaltungen sind schriftlich, unter Verwendung des aktuellen DMSB-Nennformulars, an den Veranstalter einzusenden. Das ggf. fällige Nenngeld muss der Nennung als Scheck beigelegt oder zeitgleich mit der Nennung an den Veranstalter überwiesen werden.

8.2

Nennungen müssen vom Fahrer/Beifahrer sowie ggf. Bewerber bzw. seinem bevollmächtigten Vertreter unterschrieben sein. Bei Nennungen von Minderjährigen ist außerdem die Unterschrift des/ der gesetzlichen Vertreter(s) erforderlich.

8.3

Bei International oder Europa-offen ausgeschriebenen Klassen müssen Nennungen von Lizenznehmern anderer Föderationen den Genehmigungsvermerk ihrer FMN tragen, es sei denn, der Fahrer/Beifahrer ist im Besitz einer Einzelstartgenehmigung für diese Veranstaltung oder einer Dauerstartgenehmigung der betreffenden FMN (ggf. auch Aufdruck auf der Lizenz). Fehlt die Startgenehmigung der zuständigen FMN, ist ein Start nicht möglich.

8.4

Unvollständig ausgefüllte bzw. formlos eingereichte Nennungen müssen vor Ort vom Fahrer/Beifahrer ergänzt bzw. auf ein aktuelles Nennformular übertragen werden.

8.5

Mit Abgabe der Nennung unterwerfen sich die Bewerber, Fahrer/Beifahrer den Bestimmungen des DMSB, der Ausschreibung sowie allen von der Rennleitung oder dem Sportkommissar/Schiedsrichter ggf. noch zu erlassenden Bulletins.

8.6

Für alle Veranstaltungen ist ein einheitlicher Nennschluss von 14 Tagen vor der Veranstaltung (maßgebend ist das Vorliegen der Nennung beim Veranstalter) festgelegt, sofern in der Ausschreibung nichts anderes festgelegt ist. Dem Veranstalter ist es jedoch freigestellt, auch Nachnennungen anzunehmen, wenn diese ohne organisatorische Probleme berücksichtigt werden können. Für Nachnennungen, soweit diese vom Veranstalter akzeptiert wurden, kann eine zusätzliche Bearbeitungsgebühr von max. 25,- EUR verlangt werden.

8.7

Der Veranstalter bestätigt spätestens innerhalb von 3 Tagen nach [Nennschluss](#) die Annahme oder Ablehnung der eingegangenen Nennungen und übersendet alle erforderlichen Unterlagen inkl. der genehmigten Ausschreibung sowie Angabe der Startnummer und Abnahme- / Trainings- und Rennzeiten.

8.8

Der Veranstalter bei prädikatfreien Rennen ist berechtigt, Nennungen ohne Angabe von Gründen abzulehnen.

8.9

Beifahrer können vom Fahrer (oder Bewerber) bis zum Ende der Dokumentenabnahme ausgetauscht werden. Die Zustimmung des / der betroffenen Fahrer(s) ist erforderlich.

9. Lizenzbestimmungen

9.1

Bei den einzelnen Veranstaltungen können Klassen als A-Lizenz- und/oder B-Lizenzklassen ausgeschrieben werden. Eine lizenzübergreifende Zusammenlegung der Klassen ist möglich.

9.2

Die Jugend-Klassen (Junior A/B/*Blue*/C) können für Fahrer mit B- und/oder J-Lizenz ausgeschrieben werden.

9.3

Fahrern ohne Lizenz kann eine Veranstaltungslizenz (V-Lizenz) zur Teilnahme in den einzelnen Klassen ausgestellt werden.

9.4

Die Auf- und Abstiegsfestlegung von Fahrern von A- auf B-Lizenz und B- auf A-Lizenz werden unter Berücksichtigung der Lizenzbestimmungen sowie des sportlichen Leistungsvermögens vom zuständigen Fachausschuss (ggf. auch auf Antrag) beschlossen.

9.5

Für die einzelnen Veranstaltungen sind Sportwarte mit folgenden Lizenzstufen einzusetzen: – DMSB-Prädikate sowie international ausgeschriebene Veranstaltungen = Sportwarte Lizenzstufe A – Prädikatfreie sowie National und Europa-offene Veranstaltungen = Sportwarte (mind.) Lizenzstufe B

10. Abnahme

10.1

Bei der Abnahme, die aus Dokumenten- und Technischer Abnahme besteht, müssen die Fahrer/Beifahrer persönlich anwesend sein.

Bei der Dokumentenabnahme sind vorzulegen bzw. abzugeben:

- Nennbestätigung
- Gültige Lizenz und ggf. Original oder Kopie der Bewerber-Lizenz.

Startgenehmigung der jeweiligen FMN für Lizenznehmer anderer Föderationen.

10.2

Alle Fahrer-Lizenzen (sofern nicht digital) werden bei der Dokumenten- Abnahme vom Veranstalter einbehalten und können, sofern dem keine sportrechtlichen Gründe entgegenstehen, von den Inhabern nach Beendigung des Wettbewerbes dort wieder in Empfang genommen werden.

10.3

Zur Technischen Abnahme muss jedes Motorrad in technisch einwandfreiem und gereinigtem Zustand vorgeführt werden. Bei allen Prädikatläufen muss vom Technischen Kommissar eine Markierung der Vergaser und Schalldämpfer erfolgen. Motorräder, die den Bestimmungen nicht entsprechen, werden nicht zugelassen. Eine Wiederholungsabnahme kann jederzeit, insbesondere aber beim Auftreten von Sicherheitsrisiken nach einem Unfall, verfügt werden.

10.4

Die zum Einsatz kommenden Schutzhelme sind ebenfalls zur Kontrolle und Identifikation vorzulegen.

10.5

Rennleiter, Schiedsrichter und/oder Sportkommissar sind berechtigt, von jedem Fahrer/ Beifahrer eine ärztliche Untersuchung zu verlangen. Bei ungünstigem Befund kann der Fahrer/ Beifahrer von der Veranstaltung ausgeschlossen werden.

11. Flaggen- bzw. Lichtzeichen

- Grünes Licht = Start steht unmittelbar bevor
- Startmaschine bzw. Bundesflagge = Start
- Gelbe Flagge mit schwarzen Diagonalstreifen = Letzte Runde
- Rotes Licht, rote Flagge = Abbruch des Laufes
- Lichtzeichen, das die Helmüberzugsfarbe des Fahrers angibt = Ausschluss dieses Fahrers
- Schwarze Flagge in Verbindung mit Tafel der Startnummer oder Helmüberzugsfarbe = Ausschluss dieses Fahrers
- Schwarz-weiß-karierte Flagge = Ende des Laufes
- Orange Signalleuchte in Verbindung mit Hupe, Sirene oder Glocke in Startnähe und im Fahrerlager = 2-Minuten-Frist

Für die Flaggen gilt eine Mindestgröße von 60 x 60 cm.

12. Durchführungsbestimmungen

Die Teilnahme am Training bzw. Rennen ist nur nach erfolgter Abnahme möglich. Im Übrigen sind folgende Festlegungen zu beachten:

12.1

Bei allen Bahnrennen (außer Deutsche Speedway- Mannschaftsmeisterschaft - *Bundesliga*) ist die Teilnahme aller B-, J- und C-Lizenz-Fahrer am Training Pflicht. Fahrer, die am Training nicht teilnehmen, werden nicht zum Rennen zugelassen. Für A-Lizenz-Fahrer ist die Teilnahme am Training nicht vorgeschrieben. Der Veranstalter stellt eine ausreichende Trainingszeit zur Verfügung, in der jeder Fahrer sein Training absolvieren kann. Bei offenen Speedwayrennen ohne Prädikat, bei denen ausschließlich A-Lizenzfahrer der Klasse Solo 500 ccm an den Start gehen, ist es dem Veranstalter freigestellt, den Fahrern ein Training anzubieten.

12.2

Soweit bei der Nennungsannahme kein Unterschied zwischen „gesetzten“ Fahrern und „Reservefahrern“ festgelegt wurde (d.h. ein entsprechender Vorbehalt muss den Reservefahrern spätestens mit der Nennungsbestätigung schriftlich bekannt gegeben werden), entscheidet das Ergebnis des Trainings über die Qualifikation zum Rennen.

12.3

Der Start erfolgt stehend mit laufendem Motor mittels Startmaschine, nachdem die Fahrer korrekt an den Startbändern Aufstellung genommen haben und mit beiden Rädern auf dem Boden stillstehen. Ein Fahrer, der, nachdem der Schiedsrichter das grüne Licht eingeschaltet hat, vor dem Auslösen der Startmaschine sein Motorrad nach vorne bewegt und dabei ein oder mehrere Startbänder berührt bzw. ein Fahrer, der das 2-Minuten-Limit überschreitet, wird von diesem Lauf ausgeschlossen. Die vom Schiedsrichter bekannt gegebene 2-Minuten-Frist bei Speedway und bei Langbahnrennen gilt jeweils für alle an dem betreffenden Lauf beteiligten Fahrer und wird nur einmal je Startversuch gewährt.

12.4

Es wird entgegen dem Uhrzeigersinn gefahren. Ein Fahrer darf einen anderen am Überholen nicht hindern. Dem Überholenden ist in jedem Fall Raum zu geben. Ein offensichtliches Behindern führt zum Ausschluss. Es darf rechts oder links überholt werden.

12.5

Überfahren der inneren oder äußeren Fahrbahnmarkierung mit zwei Rädern oder das Überfahren der äußeren Fahrbahnmarkierung mit dem Seitenwagen- Rad führt zum Ausschluss von diesem Lauf.

12.6

Kommt ein Motorrad zum Stillstand, so ist es unverzüglich von der Bahn zu entfernen und ins Innenfeld zu schieben.

12.7

Fahrer und ggf. Beifahrer sowie das Motorrad bilden eine Einheit, die während des Trainings und des Rennens – ausgenommen während eines freiwilligen oder unfreiwilligen Stopps – bestehen muss.

12.8

Die Beendigung des Laufes wird durch Abwinken mit der schwarz-weiß-karierten Flagge angezeigt.

12.9

Ergänzend zu den Protestbestimmungen des DMSB gelten im Bahnsport die besonderen Protestregelungen und Fristen der FIM.

13. Umweltschutz

Im Bereich des DMSB ist die Verwendung von sog. „Umweltschutzmatten“ vorgeschrieben. Größe: mind. 160 x 75 cm (Ice Speedway: mind. 100 x 75 cm)

14. Zusätzliche Bestimmungen Ice Speedway

14.1

Teilnahmeberechtigt sind Fahrer ab 16 Jahren mit DMSB A-, B-, oder V - Lizenz sowie die dem Status der Veranstaltung / Klasse entsprechenden Lizenzen anderer Föderationen.

14.2

Allen an der Veranstaltung beteiligten Fahrern mit DMSB B- oder V-Lizenz ist die Möglichkeit eines Trainings von **1 x 1,5 Minuten** mit anschließendem Bandstart und 2 folgenden Runden einzuräumen. Die Teilnahme am Training ist für die vorstehend genannten Fahrer Pflicht.

14.3

Ein Bahndienst ist nach Bedarf vom Rennleiter, Sportkommissar und Schiedsrichter festzulegen.

15. Zusätzliche Bestimmungen Jugendklassen

(Bahnen >175 m)

15.1

Es gelten folgende Festlegungen bzgl. Klassen / Starterzahl:

Junior A / U11 = bis max. 150 % in der Streckenlizenz festgelegten Starterzahl, jedoch maximal 8 Starter

Junior B / U16 = bis max. 125 % in der Streckenlizenz festgelegten Starterzahl, jedoch maximal 8 Starter (Langbahn) bzw. maximal 6 Starter (Speedway)

Junior B II / U16 = bis max. 125 % in der Streckenlizenz festgelegten Starterzahl, jedoch maximal 6 Starter

Junior C / U17 = bis max. 100 % in der Streckenlizenz festgelegten Starterzahl Bei der Berechnung der Starterzahl wird aufgerundet.

15.2

Die Durchführung kann auf Speedway- bzw. **Sand- oder** Grasbahnen bis zu einer max. Länge von 700 Meter erfolgen.

15.3

Jeder Fahrer hat ein Pflichttraining von mind. 3 Runden zu absolvieren.

15.4

Jeder Fahrer darf pro Veranstaltungstag an max. 5 Läufen (in Summe, auch klassenübergreifend inkl. Speedway/Langbahn 500 ccm) teilnehmen. Zusätzlich erlaubt ist ein Stechen bei Punktgleichheit auf den Plätzen 1-3. Alle Läufe gehen über eine Distanz von: Junior A/B: 3 Runden Junior B II/C: max. 4 Runden.

15.5

In jedem Lauf – und in Abhängigkeit von der Starterzahl – werden entsprechend dem Zieleinlauf wie folgt Punkte vergeben:

Langbahn & Speedwaybahnen: angefangen bei der Anzahl der Starter pro Lauf -1

Beispiele:

Bei 6 Startern:

Platz	Punkte
1.	5
2.	4
3.	3
4.	2
5.	1
6.	0

Bei 4 Startern:

Platz	Punkte
1.	3
3.	1
2.	2
4.	0

15.6

Bei Frühstart (Bandberührung oder Bandzerreißen) hat der betreffende Fahrer die Möglichkeit am 2. Start teilzunehmen. Er muss jedoch 15 m hinter der Startlinie zurückversetzt in seinem Startbereich starten. Bei erneutem Frühstart wird der betreffende Fahrer von diesem Lauf ausgeschlossen.

15.7

Die drei **Erst**platzierten Fahrer jeder Klasse erhalten Ehrenpreise.

15.8

Test-, Übungs- oder sonstige Fahrten mit den Wettbewerbsfahrzeugen im Fahrerlager sind verboten. Auf der Fahrt zur oder von der Strecke gilt Schritt- Tempo.

16.

Zusätzliche Bestimmungen Sonderklassen (Shorttrack/Flattrack/Enduro/Speedkart/ Quads)

16.1

Teilnahmeberechtigt sind Fahrer mit DMSB A-, B-, V- oder C- Lizenz sowie die dem Status der Veranstaltung /Klasse entsprechenden Lizenzen anderer Föderationen.

16.2.1

Für Fahrer unter 18 Jahre gilt (alle Klassen außer Speedkarts):

- max. 250 ccm / 2-Takt-Motor
- max. 450 ccm / 4-Takt-Motor
- kein Doppelstart in den Quadklassen
-

16.2.2

Ausschließlich für Speedkarts gilt für Fahrer zwischen 16 und 18 Jahren: – max. 250 ccm / 2-Takt- Motor
– max. 500 ccm / 4-Takt- Motor (max. 50 PS, kein Bahnsport-Motor)

16.3

Die Klasseneinteilungen einschl. der Altersfestlegungen sowie die Durchführungsfestlegungen (Laufschema, Training, Rennen, Startaufstellung, Rundenzahl, Punktevergabe, etc.) werden in der Ausschreibung festgelegt.

16.4

Zugelassen werden in allen Klassen nur Motorräder/ Quads/Speedkart, die unter Beachtung der Technischen Bestimmungen der FIM für Supermoto bzw. Motocross und Enduro (sofern nicht explizit anders geregelt) getroffene Festlegungen entsprechen.

16.5

Die Zahl der zugelassenen Fahrzeuge kann die in der Streckenlizenz getroffenen Festlegungen für Solomotorräder um 100 %

für Quads die in der Streckenlizenz für Seitenwagenmotorräder festgelegte Kapazität um 100 % überschreiten

Hinweis: Für Speedkarts gelten die gleichen Festlegungen in der Streckenlizenz wie für Quads.

Bei der Startaufstellung der Klassen stehen in jeder Reihe die in der Streckenlizenz zulässige Anzahl der Fahrer. Der Abstand zwischen den Startreihen beträgt 5 Meter.

16.6 Ehrenpreise

Die drei *Erstplatzierten* Fahrer jeder Klasse bekommen einen Ehrenpreis.

DMSB-Motoball-Reglement 2023

Stand: 01.12.2022 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

INHALTSVERZEICHNIS

1. Rechtliche Grundlagen

- 1.1 Definition
- 1.2 Zuständigkeit
- 1.3 Motoball *Bundesliga*
- 1.4. Das Motoball-Regelwerk und Motoballanweisungen
- 1.5 Spielkategorien
 - 1.5.1 Länderspiele
 - 1.5.2 Internationale Spiele von Club- oder Auswahlmannschaften
 - 1.5.3 Nationale Spiele/ Meisterschaftsspiel

2. Allgemeine Organisation

- 2.1 Motoballveranstaltungen
- 2.2 Verantwortung der *Vereine*
- 2.3 Diskriminierung und ähnliche Tatbestände
- 2.4 Spielgenehmigungen
- 2.5 Spielanmeldefristen
- 2.6 Mannschaftsleiter
- 2.7 Rechte und Pflichten des Mannschaftsleiters
- 2.8 organisatorische Voraussetzungen des Veranstalters einer Motoballveranstaltung
- 2.9 Verantwortlichkeit des Veranstalters
- 2.10 Werbung
- 2.11 Bereitstellung der Platzanlage

3. Spielregeln

- Regel 1 Das Spielfeld
- Regel 2 Der Ball
- Regel 3 Anzahl der Spieler
- Regel 4 Spieler- und Mannschaftsausrüstung
- Regel 5 Der Schiedsrichter
- Regel 6 Der Linienrichter
- Regel 7 Dauer eines Motoballspiels
- Regel 8 Vorstellung, Beginn und Fortsetzung des Spiels
- Regel 9 Spielen, Angreifen und Fortbewegung mit und ohne Ball
- Regel 10 Der Torraum
- Regel 11 Die Mittellinie
- Regel 12 Ball in und aus dem Spiel
- Regel 13 Wie ein Tor erzielt wird
- Regel 14 Fouls und unsportliches Verhalten/ Freistoß und Strafstoß (Spielstrafe)
- Regel 15 Anspiel nach einem Seitenaus und Toraus/ Abstoß
- Regel 16 Eckball

1. Rechtliche Grundlagen

1.1 Definition

Ein Motoball-Spiel (Motorrad-Fußball-Spiel) wird zwischen 2 Mannschaften, mit je 4 Feldspielern und einem Torwart durchgeführt. Zur Fortbewegung werden von den Feldspielern Spezial-Motorräder eingesetzt.

1.2 Zuständigkeit

Der Deutsche Motor Sport Bund (DMSB) ist für die Überwachung des Motoball-Spielbetriebs zuständig. Der DMSB setzt hierfür *einen Promoter* für den Bereich Motoball ein.

Der Promoter setzt die Motoball Bundesliga (im weiteren Verlauf als MBL betitelt) ein und wird durch diesen vertreten. Alle Nennungen der MBL schließt den Promoter automatisch ein und handelt in dessen Auftrag.

1.4. Das Motoball-Regelwerk und Motoballanweisungen

Das Motoball-Regelwerk, ist die Grundlage für Motoballveranstaltungen (jeweils die aktuelle online gestellte Version jüngsten Datums).

Die Regeln beruhen auf den jeweiligen gültigen, online gestellten Bestimmungen, Richtlinien und Satzungen der Fédération Internationale de Motocyclisme Europe (FIME), und des Deutschen Motor Sport Bund (DMSB). Ausführungen, die in den Motoballregeln nicht explizit beschrieben sind, können in den einschlägigen Bestimmungen, Richtlinien oder Satzungen der einzelnen aufgeführten Organisationen detailliert beschrieben sein. Motoballanweisungen sind schriftliche detaillierte Verfahrens- und Auslegungsanweisungen, zu den schriftlichen Dokumente und Regularien. Bei Verstoß gegen aufgeführten Regeln und Bestimmungen, können in entsprechender Form, Sanktionen *von der MBL* oder ggf. der DMSB-Sportgerichtsbarkeit verhängt werden.

1.5 Spielkategorien

Motoball-Spiele werden in 3 Kategorien eingeteilt:

1.5.1 Länderspiele

Länderspiele werden zwischen Nationalmannschaften ausgetragen, die ausschließlich von den FMNs (Nat. Föderationen, z. B. DMSB) aufgestellt werden. Die Durchführung eines Länderspieles bedarf der schriftlichen Zustimmung der beteiligten FMNs, aus der auch die Spielberechtigung der zum Einsatz kommenden Spieler ersichtlich sein muss. Diese Spiele müssen von der zuständigen FMN genehmigt werden. Die Spieler der Gastmannschaft benötigen eine Startgenehmigung der für sie zuständigen FMN. Erst nach erfolgter und von der zuständigen Sportabteilung genehmigter Terminanmeldung kann eine Genehmigung durch *die MBL* bzw. dem DMSB erfolgen.

1.5.2 Europa-Offene Spiele von Vereins oder Auswahlmannschaften

Europa-Offene Spiele werden von *Vereins* oder Auswahlmannschaften verschiedener Föderationen ausgetragen und müssen von der für die Heimmannschaft zuständigen FMN. Die Aufstellung einer Auswahlmannschaft erfolgt durch *die MBL* im DMSB. Die Spieler der Gastmannschaft benötigen eine Startgenehmigung der für sie zuständigen FMN.

Erst nach erfolgter und von der zuständigen Sportabteilung genehmigter Terminanmeldung kann eine Genehmigung durch *die MBL* bzw. dem DMSB erfolgen.

1.5.3 Nationale Spiele

Nationale Spiele werden von nationalen Clubs oder Auswahlmannschaften der gleichen FMN ausgetragen.

2. Allgemeine Organisation

2.1 Motoballveranstaltungen

Unter Motoballveranstaltungen versteht man jegliche Art von Motoballsport. Zu Motoballveranstaltungen können Eintrittsgelder erhoben werden.

2.2 Verantwortung der Vereine

Vereine sind für das Verhalten ihrer Spieler, Offiziellen, Mitarbeiter, Anhänger, Zuschauer und weiteren Personen, die im Auftrag des Vereins eine Funktion während des Spiels ausüben, verantwortlich. Der gastgebende Verein/Club und der Gastverein haften im Stadionbereich vor, während und nach dem Spiel für Zwischenfälle jeglicher Art.

2.3 Diskriminierung und ähnliche Tatbestände

Eines unsportlichen Verhaltens macht sich schuldig wer sich politisch, extremistisch, obszön, anstößig, bedrohend, erpresserisch oder provokativ beleidigend verhält. Verhalten sich Spieler, Offizielle oder Zuschauer in irgendeiner Form unsportlich, werden diese durch die Schiedsrichter und, nach Meldung an diesen, durch den DMSB sanktioniert. Bei weiteren Vergehen erfolgt zwingend eine Meldung an das Sportgericht. In Spielen ohne Meisterschafts- Punktvergabe wird die entsprechende Mannschaft, sofern zuordenbar, von dem Wettbewerb ausgeschlossen und erhält eine Geldstrafe.

2.4 Spielgenehmigungen

Alle Motoballspiele im *Rahmen eines Prädikats des DMSB* bedürfen einer Spielgenehmigung. Die Spiele im Rahmen der Deutschen Motoball Meisterschaft (DMM) gelten bei einer *kostenpflichtigen* Jahresmeldung, als genehmigt. *Dazu meldet der Verein im DMSB Online Portal „DMSBnet“ den Termin an.*

2.5 Spielanmeldefristen

Es gelten die jeweiligen Fristen der nationalen und internationalen Verbände.

2.6 Mannschaftsleiter

Jede Mannschaft wird während einer Motoballveranstaltung durch einen Mannschaftsleiter vertreten. Er ist während der Veranstaltung (60 min. vor Veranstaltungsbeginn und 30 Minuten nach Spielende) der offizielle Vertreter des *Vereins* und allein berechtigt, ggf. Proteste gemäß dem Deutschen Motorrad Sport Gesetz einzulegen.

2.7 Rechte und Pflichten des Mannschaftsleiters

Der Mannschaftsleiter füllt den Teil A des Spielberichtsbogen aus, unterschreibt ihn, und dient außerhalb des Spielfeldes dem Schiedsrichter als Ansprechpartner. In diesem Zusammenhang ist ihm der Aufenthalt im Fahrerlager seiner Mannschaft *erlaubt*. Das Betreten des Spielfeldes oder eine direkte Einflussnahme auf den Ablauf des Spielgeschehens oder auf Offizielle ist nicht gestattet. Er ist verantwortlich dafür, dass sich während des Spiels nur die zugelassenen Personen im Fahrerlager aufhalten.

2.8 Organisatorische Voraussetzungen des Veranstalters einer Motoballveranstaltung

Der Veranstalter hat für nachstehende, personelle und materielle Voraussetzungen Sorge zu tragen:

- Bereitstellung des Spielberichts Bogens
- Ordnungsgemäße Vorbereitung der Platzanlage, insbesondere des Spielfeldes und seiner Einrichtungen.
- Einsatz von mit Warnwesten gekennzeichnete Platzordner (1 Ordner pro 100 Zuschauer min. je ein Ordner an jeder Spielfeldseite) zur Sicherstellung eines reibungslosen Spielablaufs sowie zum Schutz von Spielern und Offiziellen vor, während und nach dem Spiel, (Einsatzzeit 1 Stunde vor Veranstaltungsbeginn bis 30 Minuten nach Spielende).
- Medizinische Mindestausstattung s. (BRM)
- Zurverfügungstellung von 2 farblich einheitlichen Linienrichter-Flaggen (40 x 40 cm, Schaftlänge 80 cm).
- Zurverfügungstellung von 2 funktionsbereiten Handsprechgeräten für die Schiedsrichter

2.9 Verantwortlichkeit des Veranstalters

Der Veranstalter behält sich das Recht vor, alle durch höhere Gewalt oder Sicherheitsgründen, von Behörden, der *MBL* oder dem Schiedsrichter angeordneten Maßnahmen zu ergreifen, d.h. ggf. auch die Veranstaltung abzusagen, falls dies notwendig ist.

2.11 Werbung

Werbung darf nur mit der offiziellen Veranstaltungs- Bezeichnung und nur mit den offiziellen Ergebnissen gemacht werden.

2.12 Bereitstellung der Platzanlage

Die Platzanlage muss 60 Minuten vor Veranstaltungsbeginn vorbereitet und den Offiziellen und Mannschaften zugänglich sein.

3. Spielregeln

Regel 1 - Das Spielfeld

Spielunterlage

Motoball-Spiele können auf Hart- oder Rasenplätzen bzw. Asphalt-, Beton- oder Tartanplätzen (mit dünner gleichmäßiger Sandauflage) ausgetragen werden.

Abgrenzung

Das Spielfeld ist rechteckig und wird mit Linien abgegrenzt. Die Linien gehören zu den Räumen, die sie begrenzen. Die beiden längeren Begrenzungslinien heißen Seitenlinien, die beiden kürzeren Torlinien. Die Mittellinie teilt das Spielfeld in zwei Hälften. Sie verbindet die beiden Seitenlinien jeweils in deren Mitte. In der Hälfte der Mittellinie befindet sich der Mittelpunkt, um ihn herum der Mittelkreis mit einem Radius von 9,15 m.

Abmessungen

Die Seitenlinien sind zwingend länger als die Torlinien.

Länge mindestens 85 m höchstens 110 m

Breite mindestens 45 m höchsten 75 m

Spielfelder, die diese Maße nicht erfüllen, bedürfen der ausdrücklichen Zulassung durch [die MBL](#), können jedoch in keinem Fall bei Länderspielen benutzt werden.

Markierungen

Alle Markierungen müssen mit einem gut sichtbaren Material, welches sich auf dem jeweiligen Untergrund gut abhebt, vorgenommen werden.

Bis auf die Mittellinie haben alle Linien eine Strichstärke von 12 cm aufzuweisen. Die Mittellinie hat eine Breite von 24 cm.

Der Torraum

Der Torraum ist ein Halbkreis mit einem Radius von 5,75 m innerhalb des Strafraumes. Sein Mittelpunkt ist die Mitte zwischen den Torpfosten. Bei Asphalt- oder Betonplätzen muss der Torraum jedoch aus einem anderen Material (z.B. Rasen oder Tartanbelag) bestehen. Die Markierung (Halbkreis) ist ein Teil des Torraums.

Der Strafraum

Im Abstand von 16,45 m zu den Innenkanten der Torpfosten verlaufen zwei Linien rechtwinklig zur Torlinie. Diese Linien erstrecken sich 16,45 m in das Spielfeld hinein und werden durch eine zur Torlinie parallele Linie miteinander verbunden. Der von diesen Linien und der Torlinie umschlossene Raum wird Strafraum genannt. Im Strafraum befindet sich 11 m vom Mittelpunkt der Torlinie zwischen beiden Pfosten entfernt und senkrecht zur Torlinie eine sichtbare Strafstoßmarke.

Fahnenstangen

An jeder Ecke des Spielfelds befindet sich eine Fahne, deren Stange nicht unter 1,50 m hoch und oben nicht spitz sein darf. Eine solche Fahnenstange kann auch an der Mittellinie auf jeder Seite des Spielfelds aufgestellt werden, jedoch soll sie außerhalb des Spielfelds und mindestens 1 m von der Seitenlinie entfernt stehen.

Die Tore

In der Mitte der beiden Torlinien befindet sich jeweils ein Tor. Ein Tor besteht aus zwei senkrechten Pfosten, die gleich weit von den jeweiligen Eckfahnen entfernt und durch eine Querlatte verbunden sind. Die Torpfosten und die Querlatte sind aus Holz (weiß gestrichen), Metall oder einem anderen geeigneten Material. Torpfosten/Querlatten aus Aluminium sind Natur zu belassen, andere Metalle sind zu verzinken. Torpfosten und Querlatten dürfen die Spieler in keiner Weise gefährden. Der Abstand zwischen den Innenkanten der Pfosten beträgt 7,32 m. Die Unterkante der Querlatte ist 2,44 m vom Boden entfernt. Torpfosten und Querlatte weisen die gleiche Form auf und sind höchstens 12 cm breit und tief. Die Torlinie ist gleich breit wie die Torpfosten und die Querlatte. Netze können an den Torpfosten, an der Querlatte und am Boden hinter den Toren befestigt werden, sofern sie ausreichend gesichert sind und den Torwart nicht behindern.

Spielfeld-Umgrenzung und Sicherheitseinrichtungen

Das Spielfeld muss durch ein festes Geländer oder eine andere wirkungsvolle Absperrung mindestens 2 m hinter den Seiten- und Torauslinien bzw. über die Gesamtbreite des Torraumes 5m hinter den Torauslinien umgrenzt sein. Hinter den Torauslinien in Höhe des Torraumes müssen in mindestens 2 m Abstand zur Torauslinie/Torlinie über die Gesamtlänge des Torraumes zusätzliche Sicherheitseinrichtungen (Fangzaun o. ä.) installiert werden.

Fahrerlager

Für jede Mannschaft muss außerhalb des Spielfeldes und außerhalb der Sicherheitszone ein abgegrenzter Bereich sein, der mit Strom und Wasser ausgestattet ist und einen direkten Zugang zum Spielfeld hat.

Das Fahrerlager dient als Aufenthalts-, sowie Reparaturzone. Der Aufenthalt und Zutritt ist während der Motoball-Veranstaltung nur für nachfolgenden Personenkreis:

- den Schiedsrichtern
- max. 10 Spielern
- 1 Trainer
- 1 Mannschaftsleiter
- 2 Mechaniker
- 1 Arzt oder ausgebildeten Physiotherapeuten oder Co-Trainer

gestattet.

Das Betreten des Spielfeldes (Ausnahme: Ein-/ Auswechselspieler) oder eine direkte Einflussnahme auf den Ablauf des Spielgeschehens oder auf Offizielle ist dem aufgeführten Personenkreis nicht gestattet. Der Schiedsrichter entscheidet über Ausnahmen.

Sanitäre Einrichtungen, Umkleieräume

Auf jeder Platzanlage müssen ausreichende und funktionstüchtige sanitäre Einrichtungen (Toiletten und Waschgelegenheiten mit fließend warmem Wasser) vorhanden sein. Separate abschließbare Umkleieräume für Spieler und Schiedsrichter in entsprechender Größe, und hygienisch einwandfreiem Zustand.

Platzanlagen, die diese Voraussetzungen nicht erfüllen, bedürfen der ausdrücklichen Zulassung durch [die MBL](#), können jedoch in keinem Fall bei Länderspielen oder Zwischenrunden– bzw. Endspielen um ein Meisterschaftsprädikat benutzt werden.

Flutlichtspiele

Motoball-Spiele können auch unter Flutlicht ausgetragen werden. Voraussetzung ist, dass ab Spielbeginn über dem gesamten Spielfeld eine Mindestlichtstärke von 200 Lux vorhanden ist.

Regel 2 - Der Ball

Der Ball muss kugelförmig sein und sich vom Spielfeld abheben. Er besteht aus einer mit Leder (oder einem lederähnlichen Material) umhüllten, mit Luft gefüllten Gummibläse. Er hat einen Umfang von mindestens 119 cm und maximal 126 cm. Mindestgewicht 900 g, Höchstgewicht 1.200 g.

Regel 3 – Anzahl der Spieler

Jede Mannschaft muss ein Spiel mit 4 Feldspielern und 1 Torwart beginnen, die ebenso wie alle evtl. weiteren Spieler, die spätestens 30 min. vor Veranstaltungsbeginn vom Mannschaftsleiter im

Spielbericht namhaft gemacht werden müssen (andere Konstellationen zu Spielbeginn sind nicht zulässig und sind gem. Regel 7 „Spielabbruch“ zu ahnden). Nachdem der Mannschaftsleiter den Spielberichtsbogen (Teil A) unterschrieben hat, ist eine nachträgliche Änderung unzulässig. Die übrigen Spieler halten sich als Auswechselspieler im Fahrerlager ihrer Mannschaft bereit und können mit Ausnahme des Torwarts jederzeit eingewechselt werden. Hat eine Mannschaft zu Spielbeginn die zulässige Maximalstärke (10 Spieler, 9 Motorräder) noch nicht erreicht, so können die später eintreffenden Spieler, soweit sie vor Spielbeginn namhaft gemacht wurden, (Spielberichtsbogen Teil A) sowie später eintreffende Motorräder erst nach Beendigung des laufenden Spielviertels und nach der erforderlichen Lizenzüberprüfung und Motorradabnahme während der Spielpause, eingesetzt werden. Spieler, die nicht auf dem Spielberichtsbogen aufgeführt sind, dürfen nicht eingesetzt werden.

Einwechseln/ Einfahren von Feldspieler

Die ein- und auswechselnden Spieler dürfen sich nicht gleichzeitig auf dem Spielfeld befinden. Spieler dürfen nur in der Höhe der Mittellinie ins Spielfeld einfahren. Das Warten auf das Einwechseln an der Seitenauslinie ist verboten.

Einwechseln des Torwarts

Der Austausch des Torwarts ist nur bei einer Spielunterbrechung nach Ankündigung beim Schiedsrichter möglich. Fällt der Torwart durch eine gegen ihn verhängte Zeitstrafe oder durch Platzverweis aus, so ist er unmittelbar durch den Ersatz-Torwart oder einen Feld-Spieler zu ersetzen und das Spiel wird sofort weitergeführt. Bei einer gegen den Torwart verhängten Zeitstrafe kann dieser erst während der ersten Spielunterbrechung nach Ablauf der Zeitstrafe wieder eingewechselt werden.

Regel 4 - Spieler- und Mannschaftsausrüstung

Trikots

Alle Feldspieler einer Mannschaft müssen gleichfarbige Trikots tragen. Die Farbe des Torwart- Trikots muss sich von den Trikotfarben beider Mannschaften deutlich unterscheiden.

Helme

Alle Spieler müssen, während jedem Einsatz einen Schutzhelm tragen, der den DMSB Schutzhelmbestimmungen (DMSB-Schutzhelmbestimmungen Handbuch Motorradsport) entspricht. Der Schutzhelm muss bei der Technischen Abnahme vorgeführt worden sein.

Spielerausrüstung

Die Feldspieler einer Mannschaft müssen außerdem mindestens knöchelhohe, stabile Schuhe, festen Schienbeinschutz und Handschuhe aus schwer entflammbarem Material tragen. Schuhe und Schienbeinschutz dürfen keine Teile aufweisen, die eine Gefahr für Mit- oder Gegenspieler darstellen. Zusätzliche Metallteile jeglicher Art, außen am Schuh, sind verboten. Torhütern haben Schienbeinschoner zu tragen. Handelsüblichen Turn- und Fußballschuhen sind gestattet.

Zusatzausrüstung Fahrerlager

Jede Mannschaft hat in ihrem Fahrerlager einen Feuerlöscher (mindestens 2 kg).

Motorräder

Bei einem Motoballsportspiel können von einer Mannschaft maximal 9 fahrbereite Motorräder eingesetzt werden, die den techn. Bestimmungen der FIME des DMSB bzw. den Motoballregeln der FIME entsprechen müssen. Diese Motorräder sind vor Veranstaltungsbeginn in das Fahrerlager zu verbringen, damit sie den Schiedsrichtern vorgestellt werden können.

Unter Beachtung der Kraftstoffbestimmungen des DMSB, dürfen die Motorräder nur unter Verwendung unverbleiten Kraftstoffes ohne jegliche Zusätze, ausgenommen handelsübliche Schmiermittel, angetrieben werden. Ab Spielbeginn (Anpfiff) bis Spielende (Abpfiff) ist es einer Mannschaft untersagt, neue oder durch die gegnerische Mannschaft geliehene Motorräder für sich ins Spiel zu bringen.

Trikot-/ und Motorradnummern

Alle Spieler einer Mannschaft müssen zahlenmäßig unterschiedliche, in Farbe und Größe jedoch einheitliche Rückennummern tragen, die sich von der Farbe der Trikots deutlich abheben. Die Nr. 1 muss nicht vergeben sein, sie ist jedoch für einen Torwart vorbehalten. Die Ziffern müssen folgende Mindestmaße aufweisen: Höhe: 140 mm, Breite: 90 mm, Strichstärke: 25 mm Die Sichtbarkeit der

Rückennummern darf weder durch Werbung bedeckt noch beeinträchtigt werden. Trikot-, Helm- und Motorradnummern müssen übereinstimmen.

Regel 5 – Der Schiedsrichter

Zwei lizenzierte Schiedsrichter leiten ein Motoballspiel - je ein Schiedsrichter auf jeder Platzseite, - und verschaffen den Motoballregeln Geltung.

Entscheidungen des Schiedsrichters

Die Entscheidungen des Schiedsrichters zu spielrelevanten Tatsachen sind endgültig. Dazu gehört auch das Ergebnis des Spiels sowie die Entscheidung auf „Tor“ oder „kein Tor“. Der Schiedsrichter darf eine Entscheidung nur ändern, wenn er festgestellt hat, dass sie falsch war, oder falls er es für nötig hält, auch auf einen Hinweis eines Linienrichters (Play-Off). Voraussetzung hierfür ist, dass er die Partie weder fortgesetzt noch abgepfiffen hat. Dies kann die Entscheidung einschließen, - ob der Zustand des Spielfelds oder seiner Umgebung oder die Wetterbedingungen ein Spiel zulassen oder nicht, - ein Spiel aus welchem Grund auch immer abzubrechen, - ob die auf dem Feld während des Spiels benutzten Ausrüstungsgegenstände oder der Ball spieltauglich sind, - die Partie wegen Störung durch Zuschauer oder irgendeines Problems auf den Zuschauerrängen zu unterbrechen oder nicht, - die Partie zu unterbrechen oder nicht, um einen verletzten Spieler zur Behandlung vom Platz bringen zu lassen, - zu verlangen, dass ein verletzter Spieler zur Behandlung vom Platz gebracht wird, einem Spieler das Tragen bestimmter Kleidungs- und Ausrüstungsgegenstände zu gestatten oder zu verbieten, (soweit es in seiner Zuständigkeit liegt) Personen (einschließlich der Mannschafts- und Veranstalterverantwortlichen, Sicherheitsverantwortlichen, Fotografen und der anderen Medienvertreter) den Aufenthalt in der Nähe des Spielfelds zu gestatten oder nicht, die er in Übereinstimmung mit den Motoballregeln oder seinen Pflichten trifft, die sich aus den Bestimmungen der FIME, einer Konföderation, eines Mitgliedsverbands oder einer Liga ergeben, die für ein Spiel gelten.

Ahndung von regelwidrigen Aktionen

Zur Ahndung von Regelwidrigkeiten stehen dem Schiedsrichter mehrere Möglichkeiten von Sanktionen zur Verfügung. Spielstrafen, Spelausschluss, Spielabbruch (Regel 7) Zeitstrafen: Der Schiedsrichter kann, je nach Schwere des Vergehens, jederzeit eine grüne, gelbe oder rote Karte vergeben. Bei der Vergabe von zwei grünen Karten folgt eine gelbe Karte und darauf eine gelb-rote bzw. eine rote Karte.

Grüne Karte = 2 Minuten Zeitstrafe

Gelbe Karte = 5 Minuten Zeitstrafe Gelb/Rote = Spelausschluss

Rote Karte = Spelausschluss

Bei einer Zeitstrafe hat der betreffende Spieler sofort das Spielfeld zu verlassen und in sein Fahrerlager (Play-OFFs Sanktionsraum) zu fahren. Der Offizielle erlaubt nach „Absitzen“ der Zeitstrafe das Einfahren ins Spielfeld. (Regel 3 Einwechseln). Erhält ein Spieler die gelb/rote Karte (Spelausschluss), so hat er das Spielfeld und Fahrerlager sofort zu verlassen. Nach 5 Minuten wird der sanktionierte Spieler durch einen anderen Spieler ersetzt.

Erhält ein Spieler die rote Karte (Spelausschluss), so hat er das Spielfeld und Fahrerlager sofort zu verlassen. Der sanktionierte Spieler darf nicht ersetzt werden. Wenn, eine in Unterzahl spielende Mannschaft (außer Rote Karte) ein Tor erhält, darf der Spieler mit der geringsten Zeitstrafe sofort wieder in das Spielfeld (Regel 3 Einwechseln) einfahren.

Regel 6 - Der Linienrichter

Die Schiedsrichter werden durch zwei Linienrichter unterstützt, die in Ausübung ihrer Funktion, die gleiche komplette Sportkleidung/Trikotfarbe wie die Schiedsrichter tragen müssen. Ein offizielles Spiel kann durch die Schiedsrichter nicht angepfiffen werden, wenn nicht alle Schieds- und Linienrichter die gleiche Sportkleidung tragen.

Personen die, die Funktion des Linienrichters ausüben möchten, müssen mindestens 16 Jahre alt sein und den Schiedsrichtern spätestens 30 Minuten vor dem offiziell angesetzten Veranstaltungsbeginn zur Verfügung stehen. Können sie keine gültige Schiedsrichterlizenz vorweisen, muss dem Schiedsrichter ein ausgefüllter und unterschriebener Haftungsverzicht vorgelegt werden.

Sofern in evtl. Sonderregelungen für ein Spiel nichts Gegenteiliges festgelegt ist, muss jede Mannschaft für eine der Platzseiten, die nach jedem Spielviertel gewechselt werden, einen Linienrichter stellen.

Aufgaben der Linienrichter

Die Linienrichter haben die Aufgabe, den Schiedsrichtern anzuzeigen, wenn:

- wenn der Ball mit vollem Durchmesser die Seitenlinie überschritten hat
- wenn ein ballführender Spieler mit dem Ball die Mittellinie überquert
- ein Wechselfehler vorliegt
- wenn ein Spieler den Ball über die Mittellinie spielt und nach Überqueren der Mittellinie wieder annimmt
- wenn ein Wiederanspiel nach einem Seitenaus nicht den Regeln entsprechend ausgeführt wird.

Regel 7 – Dauer eines Motoballspiels

Ein Motoball-Spiel findet in 4 Vierteln von je 20 Min. statt, die durch Pausen von je 10 min. voneinander getrennt sind. Ein Seitenwechsel erfolgt nach dem 2. Spielviertel.

Bei der Zeitnahme müssen vom Schiedsrichter Spielzeitunterbrechungen bzw. bewusste Spielverzögerungen berücksichtigt werden. Die entsprechende Zeit muss dann im gleichen Viertel nachgespielt werden.

Eine weitergehende Veränderung der Spielzeit bzw. eine Veränderung der Spielpausen ist, ausgenommen bei Freundschaftsspielen nicht gestattet.

Auszeit (Timeout)

Jede Mannschaft hat während des Spiels die Möglichkeit, einmalig eine Auszeit von 2 min. zu nehmen. Diese wird, nach Kenntnissnahme durch den Schiedsrichter, in der nächsten Spielunterbrechung durch diese angezeigt. Die Auszeit wird direkt in dem Viertel an die Spielzeit angehängt.

Strafzeiten laufen nur in der Spielzeit weiter!

Zeitspiel

Erkennt der Schiedsrichter, dass die ballführende Mannschaft auf „längere Zeit“ keine Angriffsabsicht hat, gibt er dem Spieler durch Zeigen auf die Uhr unmissverständlich den Hinweis, dass er innerhalb der nächsten 15 sek. das Spiel unterbricht falls in dieser Zeit keine Angriffsabsicht erkennen lässt. Gleiches gilt für das Überqueren der Mittellinie.

Elfmeter

Wenn ein **Elfmeter** ausgeführt oder wiederholt werden muss, wird der entsprechende Spielabschnitt verlängert, bis der Strafstoß ausgeführt wurde.

Fortsetzung des Spiels

Bei einem Anstoß, Strafstoß, Freistoß oder Eckball darf der Ball nur auf Zeichen des Schiedsrichters gespielt werden. Nach allen übrigen Spielunterbrechungen kann das Spiel ohne Zeichen des Schiedsrichters entsprechend den Regeln unmittelbar wieder aufgenommen werden, es sei denn, der Schiedsrichter gibt ein Zeichen, dass er aus bestimmten Gründen das Spiel noch nicht freigibt.

Regel 8 – Vorstellung, Beginn und Fortsetzung des Spiels

Vorstellung und Begrüßung bzw. Verabschiedung der Spieler / Mannschaften

Zur Vorstellung der Mannschaften nehmen diese in der Spielfeld-Mitte, parallel zur Seitenauslinie, nebeneinander Aufstellung. *Beide Mannschaften zeigen ihren Respekt gegenüber den Unparteiischen und der gegnerischen Mannschaft, durch die Begrüßung des jeweiligen Spielführers und den Sportgruß der Mannschaft. Anschließend wird durch Münzwurf des Schiedsrichters die Platzwahl und des Anspiels ermittelt. Der Gewinner des Münzwurfs entscheidet über Anspiel oder Seitenwahl. Entscheidet der Gewinner auf Anstoß im ersten Viertel, so hat das andere Team Anstoß im zweiten Viertel usw. Für das dritte und vierte Viertel wechseln die Mannschaften die Seiten und spielen auf das andere Tor.*

Nach Aufforderung durch den Schiedsrichter fahren die Spieler beider Mannschaften *gegenläufig* (auch Auswechselspieler), *eine gemeinsame Ehrenrunde entlang der Toraus- und Seitenlinie*. Torhüter begeben sich zu Fuß auf direktem Weg zum Fahrerlager oder ihrem Tor.

Die Verabschiedung erfolgt mit Bekanntgabe des Ergebnisses durch den Schiedsrichter, sowie einem Sportgruß der beiden Mannschaften und anschließender Aufforderung zur Ehrenrunde. Hierbei besteht Helmpflicht für die Spieler.

Anstoß

Mit dem Anstoß wird die Partie begonnen oder fortgesetzt. Er erfolgt:

- zu Beginn des Spiels,

- nach einem Tor,
- zu Beginn des zweiten, dritten und vierten Viertels,
- zu Beginn jeder Hälfte einer Verlängerung, wenn diese notwendig ist.

Aus einem Anstoß kann direkt ein Tor erzielt werden.

Ausführung

Alle Spieler befinden sich in ihrer eigenen Spielfeldhälfte. Die Gegenspieler der anstoßenden Mannschaft müssen solange der Ball nicht im Spiel ist, mindestens 9,15 m vom Ball entfernt sein.

Der Ball ruht auf dem Mittelpunkt des Spielfelds. Der Schiedsrichter gibt das Zeichen. Der Ball ist im Spiel, wenn er mit dem Fuß gestoßen wurde und sich mindestens eine Umdrehung vorwärtsbewegt und durch einen anderen Spieler oder dessen Motorrad berührt wurde. Der ausführende Spieler darf den Ball erst nach diesem Vorgang wieder berühren.

Definition des Schiedsrichter-Balls

Ein Schiedsrichter-Ball ist eine Methode zur Fortsetzung des Spiels, wenn der Ball im Spiel ist und der Schiedsrichter dieses aus einem Grund, der in den Spielregeln nicht erwähnt wird, vorübergehend unterbricht.

Ausführung

Der Schiedsrichter lässt den Ball an der Stelle fallen, an der sich dieser zum Zeitpunkt der Unterbrechung befand. Wurde das Spiel innerhalb des Torraums unterbrochen, erfolgt der Schiedsrichter-Ball auf der Torraumlinie parallel zur Torlinie so nahe wie möglich bei der Stelle, an der sich der Ball zum Zeitpunkt der Unterbrechung befand. Die Partie ist fortgesetzt, wenn der Ball den Boden berührt.

Regel 9 – Spielen, Angreifen und Fortbewegung mit und ohne Ball

Fortbewegung der Feldspieler

Die Feldspieler beider Mannschaften dürfen sich, während der Ball im Spiel ist, nur durch die Motorkraft ihres Motorrades und nur in Fahrtrichtung fortbewegen. Das Eindringen in den Torraum ist ihnen untersagt.

Fortbewegung des Torwarts

Der Torwart darf sich, während das Spiel läuft, nur in seinem Torraum aufhalten und darf die Torraumlinie auch mit keinem Körperteil überschreiten. Der Torwart bewegt sich ohne Motorrad. Zur Abwehr und zum Anspiel eines Balles darf der Torwart im Torraum alle Körperteile einsetzen. Es ist Aufgabe des Torwarts, den Ball durch Abwurf oder Abstoß wieder ins Spiel zu bringen, wenn er diesen bei einer Abwehraktion innerhalb des Torraums in seinen Besitz gebracht hat, bzw. wenn dieser die Torraumlinie überschritten hatte.

Spielen des Balles durch Feldspieler

Der Ball wird von den auf den Motorrädern sitzenden oder stehenden Feldspielern mit dem Fuß, Kopf, Körper oder einem Teil des Motorrades gespielt. Zum Zeitpunkt des Spielens des Balles muss der Motor des Motorrades laufen. Beim Führen des Balles, hat dieser ständig Bodenkontakt zu halten. Das Einschließen des Balles zwischen zwei Spielern derselben Mannschaft ist verboten.

Spielen des Balles durch den Torwart

Der Torwart darf im Torraum den Ball jederzeit, d. h. auch bei einem Anspiel nach einer Abwehraktion bzw. nach einem Toraus, mit den Händen/Armen spielen.

Angriff um den Ball

Der ballführende Spieler darf nur von der Seite angegriffen werden, auf der er den Ball führt. Der den ballführenden Spieler angreifende Spieler darf den Ball nur mit dem Fuß oder Bein in seinen Besitz bringen. Es ist generell verboten, einen Spieler in einer Weise zu schneiden, die ihn gefährdet und ggf. zwingt, seine Geschwindigkeit abrupt zu vermindern. Regelwidrig verhält sich der Spieler, der durch plötzliche Richtungsänderung den Gegenspieler gefährdet oder benachteiligt. Wenn zwei Spieler auf einen Punkt zufahren, hat jeweils der ballführende Spieler Vorfahrt.

Regel 10 – Der Torraum

Der Aufenthalt im Torraum ist nur dem Torwart gestattet. Das Eindringen in den Torraum bzw. das Befahren der Torraumlinie durch Feldspieler, während des Spiels ist verboten. Das Verlassen des Torraums durch den Torwart ist verboten. Nachdem der Torwart den Ball im Torraum in seinem Besitz hat, muss das Wiederanspiel innerhalb von 10 Sekunden erfolgen.

Regel 11 – Die Mittellinie

Ein den Ball führender Spieler darf die Mittellinie nicht mit dem Ball überfahren, sondern muss ihn vor Überqueren der Mittellinie abspielen und darf ihn erst dann wieder spielen, wenn der Ball von einem anderen Spieler oder von dem Motorrad eines anderen Spielers berührt worden ist.

Regel 12 – Ball in und aus dem Spiel

Der Ball ist aus dem Spiel, wenn er auf dem Boden oder in der Luft eine der Tor oder Seitenlinien mit vollem Durchmesser überschreitet, die Partie vom Schiedsrichter unterbrochen wird.

Ball im Spiel

Der Ball ist zu jedem anderen Zeitpunkt im Spiel, auch wenn er vom Pfosten, der Querlatte oder einer Eckfahnenstange ins Spielfeld zurückspringt, vom Schiedsrichter oder einem Linienrichter, der sich auf dem Feld befindet, abprallt.

Regel 13 - Wie ein Tor erzielt wird

Erzielen eines Tores

Ein Tor ist gültig erzielt, wenn der Ball die Torlinie zwischen den Torpfosten und unterhalb der Querlatte mit vollem Durchmesser überquert, ohne dass ein vorangegangenes Vergehen der Mannschaft vorliegt, die den Treffer erzielt hat.

Sieger des Spiels

Die Mannschaft, die während des Spiels mehr Tore erzielt, hat gewonnen. Wenn beide Mannschaften keine oder gleich viele Tore erzielt haben, ist die Partie unentschieden.

Bei Spielserien oder Turnieren findet zur Ermittlung des Siegers bei unentschiedenem Ausgang eine der nachstehenden Möglichkeiten Anwendung. - Tordifferenz - Direkter Vergleich - Verlängerung - Elfmeterschießen Die zur Anwendung kommende Regel muss in der Ausschreibung zur Serie/turnier aufgeführt sein.

Regel 14 – Fouls und unsportliches Verhalten/ Freistoß und Strafstoß (Spielstrafe)

Fouls und unsportliches Verhalten werden in der nachstehenden Form geahndet:

Freistoß (Spielstrafe)

Ein Spieler, der ein Foulspiel begeht, verursacht einen Freistoß für die gegnerische Mannschaft. Der Freistoß wird an der Stelle ausgeführt, an der sich das Vergehen ereignete.

Ort der Freistoßausführung

Zum Freistoß wird der Ball auf den Punkt gelegt, an dem die Regelwidrigkeit begangen wurde, es sei denn, dieser liegt innerhalb des Strafraums. In einem solchen Fall wird der Freistoß vom nächstgelegenen Punkt der parallel zur Torlinie verlaufenden Strafraumlinie ausgeführt. Fährt ein angreifender Spieler in den Torraum der verteidigenden Mannschaft oder berührt in irgendeiner Form (auch in der Luft) die Torraumlinie, so wird der Freistoß in der Mitte der Strafraumlinie der angreifenden Mannschaft ausgeführt.

Ausführung

Bis nach Ausführung des Freistoßes müssen die Spieler auf ihren Motorrädern sitzen bleiben und dürfen ihre eingenommene Position nicht verändern. Bei Ausführung des Freistoßes müssen sich alle Spieler der gegnerischen Mannschaft mindestens 9,15 m vom Ball und in mindestens 2 m Abstand von der

direkten Anfahrtslinie des den Freistoß ausführenden Spielers aufhalten. Zur Durchführung des Freistoßes darf der Ausführende nur ab der Mittellinie anfahren. Der Schiedsrichter legt den Spielball auf den auszuführenden Punkt und gibt nach Überprüfung des Abstandes der verteidigenden Mannschaft diesen frei. Bei einem Freistoß kann ein direktes Tor erzielt werden.

Elfmeter (Spielstrafe)

Begeht ein Spieler der verteidigenden Mannschaft ein Foulspiel im eigenen Strafraum, ist die Spielfortsetzung für die gegnerische Mannschaft mit einem Elfmeter durchzuführen, vorausgesetzt der Ball war im Spiel. Dabei ist unerheblich, wo sich der Ball zum Zeitpunkt des Vergehens befand. Beispiele: - einen Gegner grob regelwidrig attackiert oder am Torschuss hindert, - der verteidigende Torwart außerhalb des Torraums den Ball spielt oder abwehrt

Ort der Elfmeterausführung

Zum Elfmeter wird der Ball auf den Punkt gelegt, der sich von der Mitte des Tores (Torlinie) im rechten Winkel 11m in Richtung Strafraumgrenze befindet.

Ausführung

Bis nach Ausführung des Elfmeters muss der Torwart auf seiner Torlinie stehen. Der angreifende Spieler fährt innerhalb der Hälfte der verteidigenden Mannschaft an und schießt direkt auf das Tor. Ein Nachschuss des ausführenden Spielers ist erst nach Kontakt eines anderen Spielers/Motorrad oder Torpfosten/ Torlatte gestattet. Bei der Ausführung haben alle anderen Spieler außerhalb des Strafraumes und mindestens 2 Meter von der Anfahrtslinie des ausführenden Spielers zu stehen.

Regel 15 – Anspiel nach einem Seitenaus und Toraus/Abstoß

Seitenaus

Das Anspiel nach einem Seitenaus ist eine Spielfortsetzung. Überschreitet der Ball in der Luft oder am Boden vollständig die Seitenlinie, wird das Anspiel gegen die Mannschaft des Spielers ausgesprochen, der den Ball zuletzt berührt hat. Der Ball wird auf dem Boden liegend durch ein Anspiel mit dem Fuß, ohne gleichzeitige Fortbewegung des Motorrades, wieder ins Spiel gebracht. Das Anspiel gilt als ausgeführt, wenn der Ball mindestens eine Umdrehung macht. Nach einem Seitenaus kann kein direktes Tor erzielt werden.

Toraus/Abstoß

Wird der Ball von einem Spieler der angreifenden Mannschaft über die Torauslinie der gegnerischen Mannschaft geschossen bzw. von diesem vor Überqueren der Torauslinie zuletzt berührt, so bringt der Torwart der gegnerischen Mannschaft den Ball wieder ins Spiel. Die Spieler der angreifenden Mannschaft müssen sich zu diesem Zeitpunkt außerhalb des Strafraumes aufhalten. Der Ball muss nach dem Anspiel innerhalb von 10 Sekunden aus dem Strafraum gespielt sein.

Regel 16 – Eckball

Wird der Ball von einem Spieler vollständig über die eigene Torauslinie geschossen bzw. vor Überqueren der Torauslinie zuletzt berührt, so wird der gegnerischen Mannschaft ein Eckball zugesprochen. Der Eckball wird auf der Seite des Spielfeldes, auf der der Ball die Torauslinie überquerte, vom Kreuzungspunkt der Torauslinie mit der Strafraumlinie ausgeführt. Aus einem Eckball kann direkt ein Tor erzielt werden. Bei Ausführung des Eckballs müssen sich alle Spieler der gegnerischen Mannschaft mindestens 9,15 m vom Ball aufhalten.

DMSB E-Bike Enduro-Reglement 2023

Stand: 22.11.2022 – Änderungen sind kursiv abgedruckt

INHALTSVERZEICHNIS

1. Veranstaltungen
2. Teilnehmer
3. Registrierung
4. Technische Festlegungen / Parc Ferme
5. Start
6. Strecke
7. Zeitbegrenzung
8. Routenkennzeichnung
9. Besondere Maßnahmen
10. Sonderprüfungen
11. Ende des Veranstaltungstages
12. Siegerehrung
13. Sanktionen

1. Veranstaltungen

Die Veranstaltungen werden auf Strecken ausgetragen, die vom DMSB für E-Bike Enduro abgenommen sind. Der Sportkommissar und Rennleiter, ggf. auch ein oder mehrere Fahrervertreter, besichtigen ausreichend vor Beginn der Veranstaltung die Strecke und fixieren schriftlich:

- Mängel, die vor Veranstaltungsbeginn abgestellt sein müssen oder
- die Mängelfreiheit der Strecke.

Die Veranstaltungen dürfen keine anderen Wettbewerbe umfassen, mit Ausnahme der vom DMSB genehmigten Support-Rennen.

Der DMSB E-Bike Enduro-Cup sind Wettbewerbe, die für elektrisch unterstützte E-Bikes reserviert sind und auf einer Strecke aus Verbindungswegen und ausgewählten Abschnitten, oder in einem beliebigen Format stattfinden, das es ermöglicht, die Ausdauer des E-Bikes und des Fahrers zu prüfen.

Ein E-Bike ist ein zweirädriges Fahrzeug, das mit zwei Energiequellen betrieben wird: menschlicher Energie (Treten) und elektrischer Energie (Motor), die nur dann Unterstützung bietet, wenn der Fahrer in die Pedale tritt. Dieser Fahrzeugtyp wird auch als Pedelec oder elektrisch unterstütztes MTB bezeichnet.

Ein Pedelec / E-Bike muss über Bedienungspedale, einen Elektromotor, der den Vortrieb unterstützen kann, und eine am Rahmen montierte oder in den Rahmen integrierte Batterie verfügen.

2. Teilnehmer

Teilnehmer müssen mindestens im Besitz einer nationalen Fahrerlizenz oder Race Card des DMSB oder einer Mitgliedsföderation der FIM/FIM Europe sein.

Der DMSB E-Bike Enduro Cup wird in folgenden Kategorien durchgeführt:

Enduro 2 / ab 16 Jahre

Weiterhin können weitere Klassen in Absprache und nach den Bedingungen des Bund Deutscher Radfahrer (BDR) ausgeschrieben werden. Es gilt das dortige Reglement.

3. Registrierung

Die Teilnehmer müssen das ausgefüllte Nennformular an den Veranstalter senden und die Nenngebühr entrichten.

Mit der Nennung verpflichtet sich der Teilnehmer, die geltenden Bestimmungen des DMSB einzuhalten.

Die Teilnehmer müssen zur Dokumentenabnahme folgende Dokumente vorlegen:

- Fahrerlizenz, ggf. Bewerberlizenz
- E-Bike-Datenblatt.

Der Veranstalter publiziert den Teilnehmern für die Veranstaltung folgende Informationen:

- Streckenplan mit Sonderprüfungen (incl. Kilometerangaben der Verbindungspfade und Besonderheiten, wenn möglich Höhendifferenz der Strecke, Versorgungspunkte / Ladepunkte)
- Abfahrtszeit und Zeitlimit.

4. Technische Festlegungen / Parc Fermé

Die technische Abnahme vor der Veranstaltung ist verpflichtend. Der Teilnehmer ist jederzeit verantwortlich für sein E-Bike.

Die E-Bikes müssen den technischen Bestimmungen entsprechen. Ein E-Bike soll dem originalen E-Bike des Herstellers entsprechen und keine Modifikationen, die die Leistung, die allgemeine Geometrie und die Geschwindigkeitsbegrenzungen der Unterstützung erhöhen, aufweisen.

Die E-Bikes müssen den gesetzlichen Bestimmungen (CE) entsprechen und den serienmäßigen CE-Aufkleber haben. Werden originale und sicherheitsrelevante Teile geändert, muss dies gemäß den Technischen Bestimmungen sein.

Die technischen Kommissare können jederzeit während der Veranstaltung und an jedem Punkt der Rennstrecke E-Bikes kontrollieren.

Die Transponder oder Chip oder Antenne werden vom Teilnehmer gegen Kautions zur Verfügung gestellt. Sie werden am Ende der technischen Abnahme zusammen mit der Startnummer am E-Bike angebracht.

Das Laden des Akkus ist nur in vom Veranstalter ausgewiesenen Bereichen gestattet.

Am Ende des Renntages oder am Ende eines Rennens, das unterbrochen wurde, werden alle E-Bikes in eine obligatorische Kontrollzone (Parc Fermé) verbracht.

Es liegt in der Verantwortung der Teams und Fahrer, dafür zu sorgen, dass sich das E-Bike im Parc Fermé befindet.

Mit Ausnahme der Sportwarte darf niemand zu irgendeiner Zeit oder aus irgendeinem Grund in den geschlossenen Bereich, es sei denn, sie haben eine Genehmigung des Rennleiters.

5. Start

Starts werden in den Bereichen mit der Bezeichnung "Startbereich" durchgeführt, die auf dem Streckenplan angegeben sind.

Zu Beginn eines jeden Tages müssen die Teilnehmer genau zur vom Veranstalter festgelegten Zeit eintreffen. Der Veranstalter muss eine Liste der Teilnehmer vorlegen, die berechtigt sind, jeden Tag zu starten.

Zu Beginn eines jeden Renntages erhalten die Teilnehmer das Startsignal genau zu dem Zeitpunkt, der für jeden von ihnen geplant ist. Innerhalb einer Minute nach dem Startsignal muss der Teilnehmer die Startlinie überqueren.

Andernfalls wird für jeden Start, der innerhalb von 30 Minuten nach der theoretischen Startzeit erfolgt, eine 30-Sekunden-Strafe verhängt.

Nach einer Verspätung von mehr als 30 Minuten wird dem Teilnehmer der Start verweigert und er wird vom Rennen ausgeschlossen.

Die Startreihenfolge der Teilnehmer wird wie folgt festgelegt:

Für Veranstaltungen mit Prolog:

Die Teilnehmer starten in der folgenden Reihenfolge:

1. Enduro 2
2. ggf. weitere Klassen

Im Falle eines Massenstarts wird diese Startprozedur in der Ausschreibung festgelegt. Ist dies nicht der Fall, werden die Starts einzeln mit einer Mindestzeit von jeweils 20 Sekunden durchgeführt

Der Teilnehmer mit der besten Prologzeit in seiner Kategorie erhält einen 12-Sekunden-Zeitbonus, der zweite ein 10-Sekunden-Bonus, der dritte ein 8-Sekunden-Bonus, der vierte ein 7-Sekunden-Bonus und so weiter bis zum zehnten, der einen 1-Sekunden-Bonus erhält.

Dieser Bonus wird von der Zeit abgezogen, die für alle Sonderprüfungen aufgewendet wird. Der Start des Rennens wird wie folgt durchgeführt:

Der Enduro 2-Fahrer mit der besten Prologzeit in seiner Kategorie startet zuerst, gefolgt von der zweitschnellsten und so weiter bis zum letzten Konkurrenten in seiner Kategorie.
Die Abfahrten erfolgen jede Minute in Gruppen von zwei oder drei Teilnehmern.

Für Veranstaltungen ohne Prolog:

Die Startreihenfolge des Rennens ist wie folgt:

Enduro 2: die Abfahrten erfolgen jede Minute in Gruppen von zwei oder drei Teilnehmern.

6. Strecke

Die Route eines E-Bike-Events kann bestehen aus:

- Verbindungspfad
- Zeitgesteuerte Sonderprüfungen.

Bei den Sonderprüfungen können die schwierigsten Passagen durch eine vereinfachte Route umgangen werden, die für die Teilnehmer, die sie nutzen, zwangsläufig länger sein muss.

Die Route muss jederzeit in der vom Veranstalter vorgesehenen Richtung befahren werden.
Dementsprechend müssen die Sonderprüfungen von den Teilnehmern in der Reihenfolge, wie vom Veranstalter vorgesehen, absolviert werden.

7. Zeitbegrenzung

Die Teilnehmer müssen die Ziellinie innerhalb eines Zeitlimits überqueren.

Die Zieleinfahrt des letzten Teilnehmers darf auf keinen Fall später als das Zeitlimit liegen.

Jeder Teilnehmer, der die Ziellinie (und/oder Endzeitkontrolle) über die ihm zugeteilte Gesamtzeit hinaus überquert (innerhalb der Höchstgrenze von 30 Minuten Verspätung), wird mit einer Strafe von 30 Sekunden bewertet, die zu seiner kumulierten Zeit in den Sonderprüfungen addiert wird. Nach dieser 30-minütigen Verspätung wird er disqualifiziert.

Jeder Teilnehmer hat ein Zeitlimit, nach dem er seine letzte Runde nicht mehr fahren darf. Diese Frist wird jedem Teilnehmer gleichzeitig mit der Startzeit mitgeteilt.

8. Routenkennzeichnung

Wenn die Veranstaltung Straßen und / oder Wege benutzt, die für den öffentlichen Verkehr geöffnet sind, müssen die Teilnehmer die Verkehrsregeln und die vom Veranstalter aufgestellten Schilder beachten.

Es ist untersagt, die vom Veranstalter angegebene und ausgeschilderte Route zu verlassen, es sei denn, der Rennleiter entscheidet dies.

Kopien aller auf dem Kurs verwendeten Beschilderungen müssen im Startbereich ausgelegt werden.

9. Besondere Maßnahmen

Wenn aus Sicherheitsgründen oder aus Gründen höherer Gewalt ein Teil der Rennstrecke oder eine Sonderprüfung unpassierbar wird, kann der Rennleiter den Kurs umleiten oder eine Sonderprüfung neutralisieren.

Wenn ein Teilnehmer den Schiedsrichter darüber informiert, dass er aufgrund außergewöhnlicher Umstände, die außerhalb seines Einflussbereichs liegen, wie z. B. einer Verzögerung durch einen Stopp zur Unterstützung einer verletzten Person bei einem schweren Unfall, verspätet ist, kann ihm eine Zeittoleranz gewährt werden.

10. Sonderprüfungen

Die Sonderprüfungen können von verschiedenen Arten sein, einschließlich Überqueren von Hindernissen (künstliche oder natürliche Module erlaubt), Grünland, Abfahrt. Der Prolog bezieht sich auf eine Sonderprüfung und entspricht den vorliegenden Bestimmungen.

Der Teilnehmer muss die Ziellinie in Kontakt mit seinem E-Bike überqueren und darf aus Sicherheitsgründen nicht innerhalb von 20 Metern danach anhalten. Die 20-Meter-Linie muss durch ein Schild gekennzeichnet sein. In diesem Bereich darf niemand anwesend sein.

Die Zeiten in den Wertungsprüfungen werden auf eine Hundertstelsekunde genau angegeben, wobei der Start mit einem Mindest-Zeitabstand von 20 Sekunden zwischen den Teilnehmern erfolgt.

Jeder Teilnehmer, der die Strecke verlässt, muss an die Stelle zurückkehren, an der er sie verlassen hat.

Die Sonderprüfungen können ganz oder teilweise abgebändert werden. Wenn kein Band vorhanden ist, muss eine obligatorische Markierung in Form von Toren angebracht werden, um den Streckenverlauf anzuzeigen.

11. Ende des Veranstaltungstages

Teilnehmer, die die Ziellinie überqueren, geben dem Veranstalter das Startnummernschild und Transponder zurück.

12. Siegerehrung

Eine Siegerehrung wird nach jedem Renntag für alle Kategorien so bald wie möglich nach der Ankunft der letzten Teilnehmer durchgeführt. Die drei Erstplatzierten Teilnehmer müssen an der Preisverleihung teilnehmen.

13. Sanktionen

Folgende Handlungen werden sanktioniert:

30 Sekunden Zeitstrafe

- Verspäteter Start innerhalb von 30 Minuten der Abfahrtszeit
- Überqueren der Ziellinie innerhalb einer Überschreitung von 30 Minuten des Zeitlimits

Startverbot

- Erscheinen nach mehr als 30 Minuten der Abfahrtszeit
- Licht außer Funktion (sofern öffentliche Straße befahren werden)

Zeitstrafen oder Disqualifikation

- Nichteinhaltung der Reihenfolge der Sonderprüfungen und die Richtung des Kurses
- Verlassen des Kurses
- Nichteinhaltung der Verkehrsregeln
- Absichtliches abkürzen der Route
- Nichtrückkehr zu dem Punkt, wo die Route ggf. verlassen wurde
- Besichtigung der Strecke, außer zu Fuß

Disqualifikation

- Wechsel des E-Bikes während der Veranstaltung
- Wenn ein Wettbewerber die Prüfung nicht abgeschlossen hat
- Fehlen einer oder mehrerer Markierungen (z.B. Kurbelgehäuse)
- Überqueren der Ziellinie nach Überschreitung von 30 Minuten des Zeitlimits

Für den Fall, dass ein Sachverhalt hier nicht, oder nicht ausreichend geregelt ist, wird das Reglement der FIM zur korrekten Auslegung des Sachverhalts herangezogen.

DMSB-EX-Bike-Reglement 2023

Stand: 22.11.2022 – Änderungen sind kursiv abgedruckt

INHALTSVERZEICHNIS

1. Veranstaltungen
2. Teilnehmer
3. Klassen
4. Registrierung
5. Fahrverhalten
6. Technische Festlegungen / Parc Ferme
7. Signalgebung
8. Start
9. Rennen
10. Rennabbruch
11. Rennende
12. Siegerehrung

1. Veranstaltungen

Die Veranstaltungen werden auf Strecken ausgetragen, die vom DMSB für EX-Bike Motocross abgenommen sind. Der Sportkommissar und Rennleiter, ggf. auch ein oder mehrere Fahrervertreter, besichtigen ausreichend vor Beginn der Veranstaltung die Strecke und fixieren schriftlich: Mängel, die vor Veranstaltungsbeginn abgestellt sein müssen oder die Mängelfreiheit der Strecke.

Die Veranstaltungen dürfen keine anderen Wettbewerbe umfassen, mit Ausnahme der vom DMSB genehmigten Support-Rennen.

2. Teilnehmer

Teilnehmer müssen mindestens im Besitz einer nationalen Fahrerlizenz oder Race Card des DMSB oder einer Mitgliedsföderation der FIM/FIM Europe sein.

Die maximale Teilnehmerzahl hängt von der Rennstrecke ab und wird vom DMSB festgelegt.

Fahrer, die nicht das Wettbewerbsniveau erreichen, können von der Rennleitung von der Veranstaltung ausgeschlossen werden.

3. Klassen

Folgende Klassen können ausgeschrieben werden:

Für Fahrer ab 14 Jahren:

- DMSB EXB GP
E-Bike mit einem Motor mit einer maximalen Dauerleistung von mehr als 250 W und einer Unterstützungsleistung von mehr als 25 km / h, jedoch nicht mehr als 45 km / h.

Für Fahrerinnen ab 14 Jahre:

- DMSB EXB GPW
E-Bike mit einem Motor mit einer maximalen Dauerleistung von mehr als 250 W und einer Unterstützungsleistung von mehr als 25 km / h, jedoch nicht mehr als 45 km / h.

Weiterhin können weitere Klassen in Absprache und nach den Bedingungen des Bund Deutscher Radfahrer (BDR) ausgeschrieben werden. Es gilt das dortige Reglement.

4. Registrierung

Die Teilnehmer müssen das ausgefüllte Nennformular an den Veranstalter senden und die Nenngebühr entrichten.

Mit der Nennung verpflichtet sich der Teilnehmer, die geltenden Bestimmungen des DMSB einzuhalten.

Die Teilnehmer müssen zur Dokumentenabnahme folgende Dokumente vorlegen:

- Fahrerlizenz, ggf. Bewerberlizenz
- E-Bike-Datenblatt.

Transponder werden gegen eine Kautions vom Teilnehmer, Nummernschilder und Leibchen werden vom Veranstalter zur Verfügung gestellt. Der Fahrer ist verantwortlich für seinen Transponder, sein Nummernschild und sein Leibchen.

5. Fahrverhalten

Die Fahrer müssen auf verantwortungsbewusste Weise fahren. Verantwortungsloses Fahren kann von der Rennleitung bestraft werden.

Wenn die Fahrer auf der Strecke sind, ist die Absprache zwischen ihnen und den Teammitgliedern auf die Boxengasse beschränkt. Fahrer, die auf dem Kurs anhalten, um sich mit anderen zu beraten, wird als Hilfe von außen betrachtet.

Nur die folgenden Signale sind zwischen Fahrern / EX-Bikes und mit ihnen verbundenen Personen zulässig:

- Daten und Bilder von offiziellen Zeitnehmerbildschirmen
- Pitboard-Meldungen in zugelassenen Bereichen
- „Körpersprache“ Kommunikation durch den Fahrer

Funkverkehr mit Fahrern ist untersagt.

Jegliche Hilfe von außen auf dem Kurs ist verboten, es sei denn, ein Sportwart führt seine Pflicht aus Sicherheitsgründen aus. Sportwarte der Streckensicherung können den Fahrern helfen, indem sie EX-Bikes anheben und an einen sicheren Ort bringen. Reparaturen oder Einstellungen müssen vom Fahrer ohne fremde Hilfe durchgeführt werden. Jede andere Unterstützung ist untersagt.

Die Fahrer dürfen nur den markierten Teil der Strecke benutzen. Wenn sie jedoch versehentlich oder unfallbedingt den Kurs verlassen, darf mit reduzierter Geschwindigkeit weitergefahren, bis sie sicher wieder in den Kurs einfahren können. Sie müssen den Kurs wieder befahren, ohne einen Vorteil zu erlangen.

6. Technische Festlegungen / Parc Ferme

Die technische Abnahme vor der Veranstaltung ist verpflichtend. Der Teilnehmer ist jederzeit verantwortlich für sein E-Bike.

Die E-Bikes müssen den technischen Bestimmungen entsprechen. Fahrern ist es nicht gestattet, während eines Rennens ein Ersatz-EX-Bike in der Boxengasse zu haben.

Die technischen Kommissare können jederzeit während der Veranstaltung und an jedem Punkt der Rennstrecke E-Bikes kontrollieren.

Das Laden des Akkus ist nur in vom Veranstalter ausgewiesenen Bereichen gestattet.

Am Ende des Renntages oder am Ende eines Rennens, das unterbrochen wurde, werden alle E-Bikes in eine obligatorische Kontrollzone (Parc Fermé) verbracht.

Es liegt in der Verantwortung der Teams und Fahrer, dafür zu sorgen, dass sich das E-Bike im Parc Fermé befindet.

Mit Ausnahme der Sportwarte darf niemand zu irgendeiner Zeit oder aus irgendeinem Grund in den geschlossenen Bereich, es sei denn, sie haben eine Genehmigung des Rennleiters.

7. Signalgebung

Signaltafel:

1 MINUTE:	1 Minute bis der Startvorgang in die Endphase geht
15 SEKUNDEN:	15 Sekunden bis zum Startvorgang
5 SEKUNDEN:	Das Startgatter fällt innerhalb der nächsten 5 bis 10 Sekunden.
END FINISH ZONE/ZIELZONE:	Die Fahrer müssen mit der Geschwindigkeit des Rennens weiterfahren, bis sie diese Tafel passiert haben. Ein plötzliches Abbremsen oder Anhalten ist nicht erlaubt, es sei denn, von einem Sportwart angeordnet.

Flaggensignale:

ROTE FLAGGE:	Alle Fahrer brechen das Rennen ab und begeben sich zu dem Bereich, der von den Sportwarten zugewiesen wird.
GELBE FLAGGE, GESCHWENKT:	Alle Fehlstarts werden mit einer roten Fahne angezeigt werden.
WEISSE FLAGGE:	Gefahr, vorsichtig fahren, Sprungverbot.
GRÜNE FLAGGE:	Medizinisches Personal auf der Strecke, mit äußerster Vorsicht vorbeifahren. Sprungverbot.
SCHWARZWEISS KARIERTE FLAGGE:	Strecke frei
	Ende des Rennens

8. Start

Abhängig von der Anzahl der anwesenden Fahrer befinden sich eine oder zwei Reihen hinter dem Startgatter. Wenn es zwei Reihen gibt, dann wird wie folgt aufgestellt:

- Erste Reihe: EXBGP / EXBGPW
- Zweite Reihe: ggf. weitere Klassen.

Die Fahrer dürfen am Start keine Starthilfegeräte verwenden.

Startvorgang:

25 Minuten vor dem Start

Der Vorstartbereich wird geöffnet, die Fahrer können ihren Startplatz frei wählen je nach Ankunft im Vorstartbereich. Sobald ein Fahrer in den Vorstartbereich eingefahren ist, kann er nicht mehr zurückkehren. Fahrer, die zu spät im Vorstartbereich ankommen, werden von dem jeweiligen Rennen ausgeschlossen. Alle Reparaturen oder Anpassungen im Vorstartbereich müssen vom Fahrer allein und ohne fremde Hilfe durchgeführt werden.

10 Minuten vor dem Start

Der Vorstartbereich wird geschlossen. Keine Fahrzeuge können mehr eingebracht werden, zu spät kommende Fahrer werden für dieses Rennen disqualifiziert.

1 Minute vor dem Start

Das „1 Minute“ Schild wird gezeigt
Alle Fahrer müssen auf ihrer Startposition stehen.

15 Sekunden vor dem Start:

Das „15 SEKUNDEN“ Schild wird gezeigt.

5 Sekunden vor dem Start

Der Countdown beginnt und das „5 SEKUNDEN“ Schild wird gezeigt. Nach Ablauf von 5 bis 10 Sekunden fällt das Startgatter.

Die Fahrer dürfen auf keinen Fall eine Startposition / Fahrspur vorbereiten (Putzen, Rampen bilden, tränken, das Startgatter berühren usw.).

EX-Bikes müssen im Startgatter zentriert sein. Die Fahrer dürfen nicht in einem Winkel starten.

Im Falle eines Fehlstarts erfolgt ein Neustart. Den Fahrern wird die rote Flagge angezeigt. Die Fahrer kehren in den Vorstartbereich zurück und der Neustart erfolgt so bald wie möglich mit denselben Fahrern.

9. Rennen

Die Veranstaltung wird in einem kombinierten Rennen von 25 Minuten + 1 Runde für alle Klassen ausgetragen.

10. Rennabbruch

Der Rennleiter ist berechtigt, ein Rennen vorzeitig abubrechen. Die Fahrer müssen den Anweisungen der Sportwarte folgen und sich direkt zum Vorstartbereich begeben.

Ein Neustart erfolgt so bald wie möglich nach Ermessen des Rennleiters. Es werden zu jeder Zeit mindestens 5 Minuten nach dem Anhalten des Rennens Zeit gegeben, um Reparaturen / Anpassungen vorzunehmen.

Nur Fahrer, die sich zum Zeitpunkt der Unterbrechung des Rennens auf der Strecke befinden (aktiv am Rennen teilnehmen oder an einem Rennereignis beteiligt sind), werden für den Neustart zugelassen.

11. Rennende

Die Fahrer müssen mit Renngeschwindigkeit weitermachen, bis sie die Tafel „END FINISH ZONE/ZIELZONE“ passiert haben. Ein plötzliches Abbremsen oder Anhalten ist nur auf Anordnung eines Sportwartes zulässig.

Der Sieger eines Rennens ist der Fahrer, der als erster die Ziellinie überquert. Die Fahrer, die dem Sieger folgen, werden beim Überqueren der Ziellinie gewertet.

Die Zeit, zu der ein EX-Bike eine Linie überquert, wird in dem Moment registriert, in dem der vorderste Teil des EX-Bike die Linie überquert. Die Zeitnahme soll fortgesetzt werden bis
EXBGP / EXBGPW: 10 Minuten nach der Ankunft des Siegers des betreffenden Rennens.
ggf. weitere Klassen: 15 Minuten nach der Ankunft des Siegers des betreffenden Rennens.

Beim Überqueren von Kontrolllinien muss der Fahrer immer in Kontakt mit dem EX-Bike sein.

Alle am Rennen teilnehmenden Fahrer werden nach Klasse, Zeit und Anzahl der gefahrenen Runden klassifiziert. D.h. alle Fahrer, die in derselben Runde wie der Sieger abschließen, werden in der Reihenfolge klassifiziert, in der sie die Ziellinie überqueren, gefolgt von Fahrern mit einer Runde weniger, dann zwei Runden und so weiter. Die Fahrer müssen die Ziellinie innerhalb von 10/15 Minuten nach der Ankunft des Gewinners überqueren, d. h. die Fahrer haben 10/15 Minuten Zeit, um die Runde zu absolvieren.

12. Siegerehrung

Eine Siegerehrung wird nach jedem Renntag für alle Kategorien so bald wie möglich nach der Ankunft der letzten Teilnehmer durchgeführt. Die drei Erstplatzierten Teilnehmer müssen an der Preisverleihung teilnehmen.

13. Sanktionen

Folgende Handlungen werden sanktioniert:

Startverbot

- Zu spätes Erscheinen im Vorstartbereich
- Licht außer Funktion (sofern öffentliche Straße befahren werden)
- E-Bike ohne technische Abnahme
- Keine abgenommene Sicherheitskleidung

Zeitstrafen oder Disqualifikation

- Nichteinhaltung der Richtung des Kurses
- Verlassen des Kurses
- Nichteinhaltung der Verkehrsregeln
- Absichtliches abkürzen der Route
- Nichtrückkehr zu dem Punkt, wo die Route ggf. verlassen wurde
- Besichtigung der Strecke, außer zu Fuß

Disqualifikation

- Wechsel des E-Bikes während der Veranstaltung
- Wenn ein Wettbewerber die Prüfung nicht abgeschlossen hat
- Fehlen einer oder mehrerer Markierungen (z.B. Kurbelgehäuse)

Für den Fall, dass ein Sachverhalt hier nicht, oder nicht ausreichend geregelt ist, wird das Reglement der FIM zur korrekten Auslegung des Sachverhalts herangezogen.

Handbuch MOTORRADSPORT 2023 – Blauer Teil

Allgemeine Technik-Bestimmungen

INHALT

Kraftstoffbestimmungen der FIM	Blauer Teil Seite 2
Abbildungen zu den Technischen Bestimmungen	Blauer Teil Seite 6
Tabelle 1: Reifen- und Felgengrößen im Straßenrennsport und Bahnsport	Blauer Teil Seite 19
Tabelle 2: Nationalfarben für Schutzhelme	Blauer Teil Seite 20
Schutzhelmbestimmungen	Blauer Teil Seite 21
FIM-Modell-Homologationen für die Sportproduktionsklassen (Superbike, Supersport, Stocksport und Superproduktion)	Blauer Teil Seite 25
Liste der homologierten und geprüften Teile für Bahnsport	Blauer Teil Seite 26

Kraftstoffbestimmungen der FIM 2023

Stand: 23.11.2022 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

01.63 KRAFTSTOFF / KRAFTSTOFF-ÖL-GEMISCH

Gültigkeitsbereiche

Straßenrennen, Motocross (inkl. Schneemobil- und Quadrennen), Trial und Enduro

Alle Motorräder (mit Ausnahme Bahnsport 4-Takt 1 Zylinder Motorräder) müssen mit unverbleitem Kraftstoff gemäß Art. 63.01 betrieben werden.

63.01 Physikalische Eigenschaften von unverbleitem Kraftstoff (E10 + E85)

63.01.1

Unverbleiter Kraftstoff muss den FIM-Bestimmungen entsprechen.

63.01.2

Unverbleiter Kraftstoff (inkl. E10) entspricht diesen Bestimmungen, wenn nachstehende Bedingungen erfüllt sind:

(a) er muss nachfolgend aufgeführte Eigenschaften aufweisen (**inkl. E10 Kraftstoff**):

Bestandteil	Einheiten	min.	max.	Testmethode
RON im FIM-Bereich		95	102	ISO 5164 oder ASTM D2699
RON im DMSB-Bereich		95	103	ISO 5164 oder ASTM D2699
MON		85	90	ISO 5163 oder ASTM D2700
Sauerstoff (schließt 10% Ethanol-Zulässigkeit ein)	Gew. %		3,7	ISO 22854 oder EN 13132 oder elementare Analyse
Stickstoff	Gew. %		0,2	ASTM D 4629 oder ASTM 5762
Reinbenzol	Vol. %		1,0	ISO 22854 oder ASTM D6839 oder ASTM D5580
Dampfdruck (DVPE) [bei Winterevents]	kPA		95 [100]	EN 13016-1 [ASTM D5191]
Blei	g/l		0,005	ICP-OES oder AAS
Mangan	g/l		0,002	ICP-OES oder AAS
Dichte bei 15°C	kg/m³	720,0	785,0	ISO12185 oder ASTM D4052
Oxidationsstab	Minuten	360		ISO 7536 oder ASTM D525
Schwefel	mg/kg		10,0	ISO 20846 oder ASTM D5453
Siedeverlauf				ISO 3405 oder ASTM D86
Bei 70° C	Vol. %	24,0	52	
Bei 100° C	Vol. %	46	72	
Bei 150° C	Vol. %	75		
Siede-Endp.	° C		210	
Rückstand	Vol. %		2,0	
Erscheinungsbild	klar und glänzend			Sichtprüfung
Olefine:	% (V/V)		18,0	ISO 22854 oder ASTM D6839
Aromate	% (V/V)		35	ISO 22854 oder ASTM D6839

Diolefine gesamt	% (m/m)		1,0	GC-MS oder HPLC
Sauerstoffverbindungen:				ISO 22854 oder EN 13132
Methanol	% (V/V)		3,0	Die einzigen zulässigen Sauerstoffverbindungen sind paraffinischer Monoalkohol und paraffinischer Monoether (von 5 oder mehr Kohlenstoffatomen pro Molekül) mit einem Siedepunkt von unter 210 °C.
Ethanol	% (V/V)	5,0	10,0	
Isopropanol	% (V/V)		12,0	
Isobutanol	% (V/V)		15,0	
tert-Butanol	% (V/V)		15,0	
Äther (C5 oder höher)	% (V/V)		22,0	
Andere	% (V/V)		15,0	

(b) Die Summe der einzelnen Kohlenwasserstoffkomponenten in Konzentrationen von weniger als 5% (m/m) muss mindestens 30% (m/m) des Kraftstoffs ausmachen. Die Testmethoden sind Gas Chromatographie und/oder GC/MS angewandt

(c) Die Gesamtkonzentration der Naphtene, Olefine und Aromate für jede Karbon-Gruppe klassifiziert durch den Anteil der Atome darf folgende Grenzwerte nicht überschreiten:

% (m/m)	C4	C5	C6	C7	C8	C9+
Naphtene	0	5	10	10	10	10
Olefine	5	20	20	15	-	-
Aromate	-	-	1,2	35	-	-

Die Gesamtkonzentration zweizyklischer Naphtene und zweizyklischer Olefine darf nicht höher als 1% (m/m) sein. Die Testmethode ist die Gas Chromatographie.

Blei-Ersatz-Kraftstoffe, obwohl im Grundsatz bleifrei sind keine Alternative zu bleifreiem Kraftstoff. Diese Kraftstoffe können Additive enthalten, die nicht mit den FIM-Kraftstoffbestimmungen kompatibel sind.

63.01.3

Ethanol E85 entspricht diesen Bestimmungen, wenn nachstehende Bedingungen erfüllt sind:

a) er muss nachfolgend aufgeführte Eigenschaften aufweisen (**E85 Kraftstoff**):

Bestandteil	Einheiten	Min.	Max.	Testmethode
RON		95.0	110	ISO 5164
MON		85.0	100	ISO 5163
Dampfdruck (DVPE)	kPa	35.0	95.0	EN 13016-1
Blei	g/l		0.001	ICP-OES
Mangan	g/l		0.001	ICP-OES
Oxidationsstabilität	Minuten	360		ISO 7536
Abdampf-Rückstand	mg/100 ml		5.0	ISO 6246
Schwefel	mg/kg		10.0	ISO 20846 oder 20884
Kupferkorrosion	Standard		Class 1	ISO 2160
Siedeverlauf:				
Siedepunkt	°C		210	ISO 3405
Rückstand	% (V/V)		2	ISO 3405
Erscheinungsbild	klar und glänzend			Sichtprüfung
Ethanol und Alkohol	% (V/V)	75		EN 13132 oder 14517
Alkohol (C3-C8)	% (V/V)		2.0	EN 13132 oder 14517
Methanol	% (V/V)		1.0	EN 13132 oder 14517
Äther (5 oder mehr C-Atome)	% (V/V)		5.2	EN 13132 oder 14517
Unverbleites Benzin wie unter 2.10.1.2	% (V/V)	14	25	
Wasser	% (V/V)		0.3	EN 12937

Anorganisches Chlorid	mg/l		1	EN 15484
Säure (Essigsäure)	% (m/m) (mg/l)		0.005 (40)	EN 15491

63.02 Öl

Für 2-Takt Mischungen sind folgende Toleranzen der Kraftstoff Spezifikationen zulässig:

Dichte bei 15°C	+/- 30 kg/m ³
Destillationsrückstand	Nicht untersucht

Jede Abweichung von den Kraftstoffbestimmungen führt automatisch zum Ausschluss des Teilnehmers bei der betroffenen Veranstaltung. Der bessere der beiden Kraftstoffproben (A oder B) des Fahrers wird zum Beweis herangezogen.

Sollte lokal kein Kraftstoff in ausreichender Qualität erhältlich sein, muss die FMNR bei der FIM um eine Ausnahmegenehmigung anfragen.

Es müssen alle möglichen Maßnahmen ergriffen werden, um Ölverlust zu verhindern, so dass einen nachfolgenden Fahrer kein Nachteil entsteht.

63.03 Luft

Als Oxidationsmittel darf nur normale Umgebungsluft zugesetzt werden.

63.04 Kraftstoff-Überprüfungen im Vorfeld einer Veranstaltung

63.04.1

Bei allen FIM-Meisterschafts- und -Preisveranstaltungen kann die FIM verlangen, dass vor oder zum Zeitpunkt der Anlieferung des bei der betreffenden Veranstaltung benutzten Kraftstoffes eine Kraftstoffanalyse durchgeführt wird (Im DMSB-Bereich kann dies auch vom DMSB angeordnet werden).

63.04.2

Die FIM (oder der DMSB) kann jede Person oder Organisation, die als Kraftstofflieferant in Frage kommt, auffordern, eine Kraftstoffprobe zur Überprüfung der Übereinstimmung mit Art. 63.01 einzuliefern.

63.05 Kraftstoff Entnahme- und Prüfung

Für FIM Prädikat-Veranstaltungen siehe englische Version!

63.05.01

Der DMSB Sportkommissar hat die alleinige Verantwortung für die Verwaltung und Überwachung der Kraftstoff Proben.

63.05.02

Die bevorzugte Methode ist die Gas-Chromatographie oder GC Fingerprint-Methode.

Die Gas-Chromatographie (GC) ist ein Analyseverfahren zur Überprüfung von Verbindungen auf die Volatilität und ihre Polarität.

Die Gas-Chromatographie liefert sowohl qualitative als auch quantitative Informationen für einzelne Verbindungen einer Probe.

Die Gas-Chromatographie ist weit verbreitet für die Analyse von Brennstoffen.

Die GC ist ein Fingerabdruck-Vergleich der Referenzwerte des Kraftstoffs. Mit der Fingerabdruck-Methode kann jeder Unterschied in der Zusammensetzung des Kraftstoffs gegenüber des Referenz-Kraftstoffs ermittelt werden.

63.05.03

Wenn andere Testmethoden erforderlich sind, werden die Kraftstoffproben in den vorgeschriebenen und beschrifteten Behältern in das beauftragte Laboratorium versendet.

63.05.04

Fahrer, die für eine Kraftstoffprobe ausgewählt wurden, müssen ihre Motorräder unverzüglich zur Technischen Abnahme bringen.

63.05.05

Nur neue, unbenutzte Probenflaschen dürfen verwendet werden.

63.05.06

Der zu testende Kraftstoff wird direkt aus dem Kraftstofftank in drei Behälter, die mit A, B und C beschriftet sind, abgefüllt. Die Beschriftung enthält auch die Daten des Motorrades, aus welchem der Test entnommen wurde. Die Behälter werden vom Technischen Kommissar dicht verschlossen und versiegelt sowie wie vorgeschrieben beschriftet.

63.05.07

Das Kraftstoff-Proben-Entnahmeprotokoll ist sodann auszufüllen. Auf dem Dokument muss das Datum, der Veranstaltungsort, die Startnummer und der Name des Fahrers ersichtlich sein. Ein Team-Verantwortlicher muss das Kraftstoff-Entnahmeprotokoll nach Überprüfung der Angaben auf dem Protokoll unterzeichnen.

63.05.08

Die Proben A und B sind dem beauftragten Labor-Mitarbeiter bei der Veranstaltung für die Analyse zu übergeben (oder wird mit einem beauftragten Kurier an das autorisierte Labor transportiert). Die B-Probe wird vom Laborpersonal als Reserve gehalten um, falls erforderlich, für eine zweite Analyse verwendet zu werden.

Allen Proben ist eine Kopie des Kraftstoff-Entnahmeprotokolls beizufügen.

Die Kosten für die Analyse der Probe A und B werden bei den FIM-Prädikaten durch die FIM bezahlt.

63.05.09

Die C-Probe wird zur Verwahrung zusammen mit einer Kopie des Kraftstoff-Entnahmeprotokolls für eine evtl. Protestverhandlung oder einer zusätzlichen Analyse dem DMSB übergeben. Die Kosten für eine evtl. Analyse der C-Probe wird vom betroffenen Team/Fahrer bezahlt.

63.05.10

Sofort nach Abschluss der Tests im Labor liefert das Laboratorium die Ergebnisse der Probe an den DMSB-Offiziellen sowie eine Kopie an den Fahrer, den DMSB sowie bei FIM-Prädikaten an die Technische Kommission der FIM sowie die disziplinbezogene Kommission der FIM.

63.05.11

Im Falle der Feststellung eines nicht Regelkonformen Kraftstoffs müssen die Ergebnisse unmittelbar an die Rennleitung, sowie dem Fahrer/Team weitergeleitet werden.

Das Ergebnis der Kraftstoff Probenanalyse ("A" oder "B"- Probe) wird hierbei berücksichtigt. Nicht-regelkonformer Kraftstoff führt zur Disqualifikation des Fahrers.

63.05.12

Innerhalb von 48 Stunden nach Erhalt der Ergebnisse aus der Analyse der Probe A und / oder B muss der Fahrer/das Team der FIM/DMSB sowie dem FIM/DMSB-Offiziellen mitteilen, ob eine Gegenprobe aus der C-Probe gefordert wird.

63.05.13

Die Rennleitung (oder die internationale Jury) trifft eine Entscheidung unmittelbar bei der Veranstaltung nach Bekanntgabe der Ergebnisse der Kraftstoff-Analyse. Ein Protest gegen die Entscheidung der Rennleitung kann bei den Sportkommissaren eingelegt werden.

Abbildungen zu den Technischen Bestimmungen

Abbildung A - Motorrad für Straßenrennen

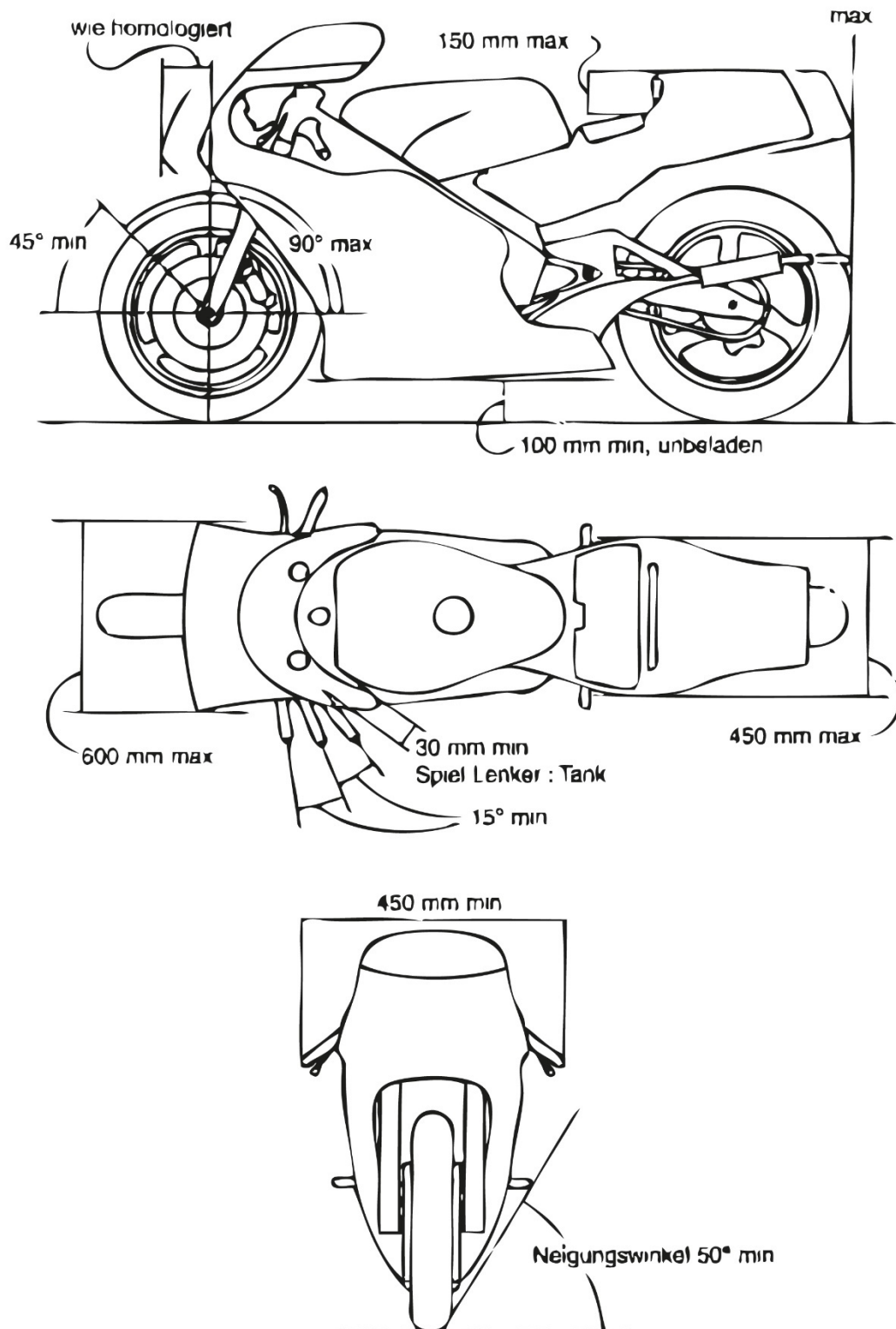


Abbildung B1 / F1 – Gespann für Straßenrennen

Diagramm B1 / F1

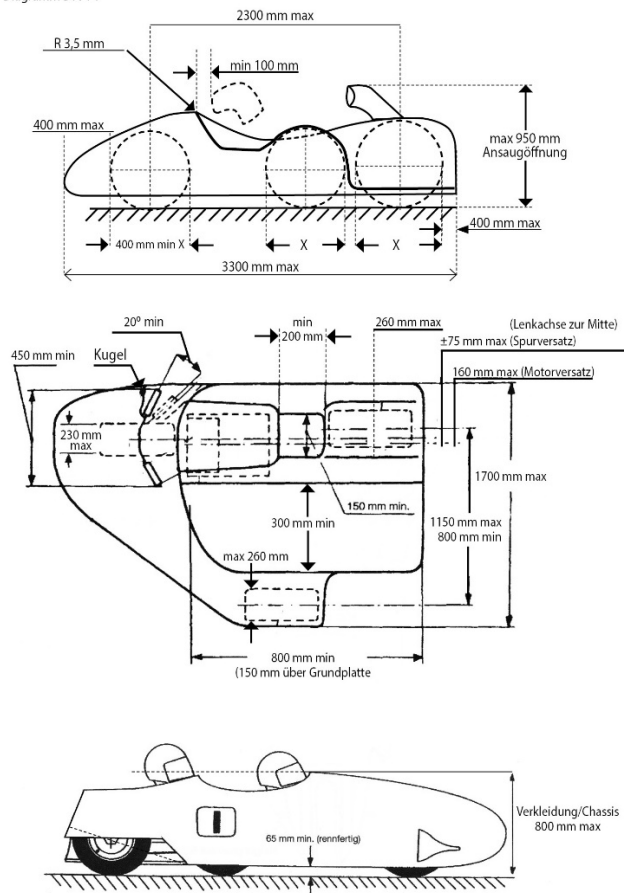


Abbildung B2 / F2 – Gespann für Straßenrennen

Diagramm B2 / F2

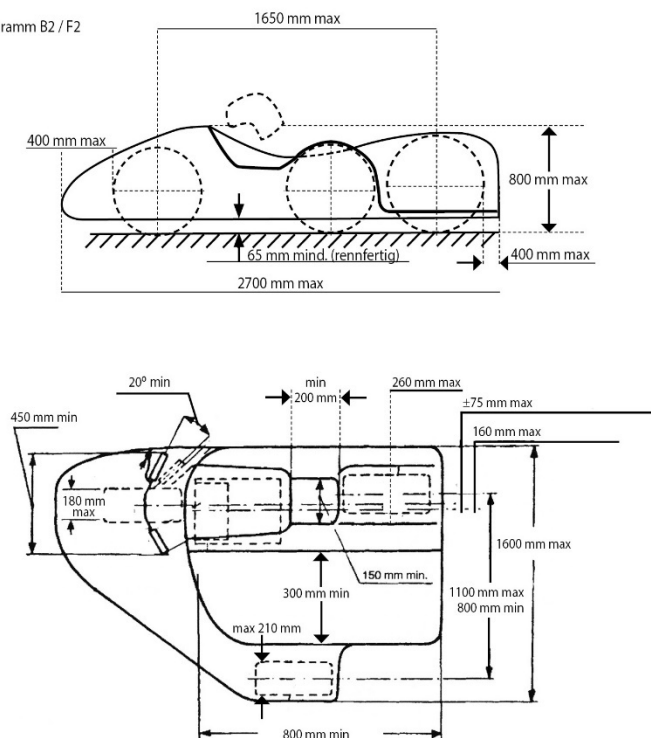
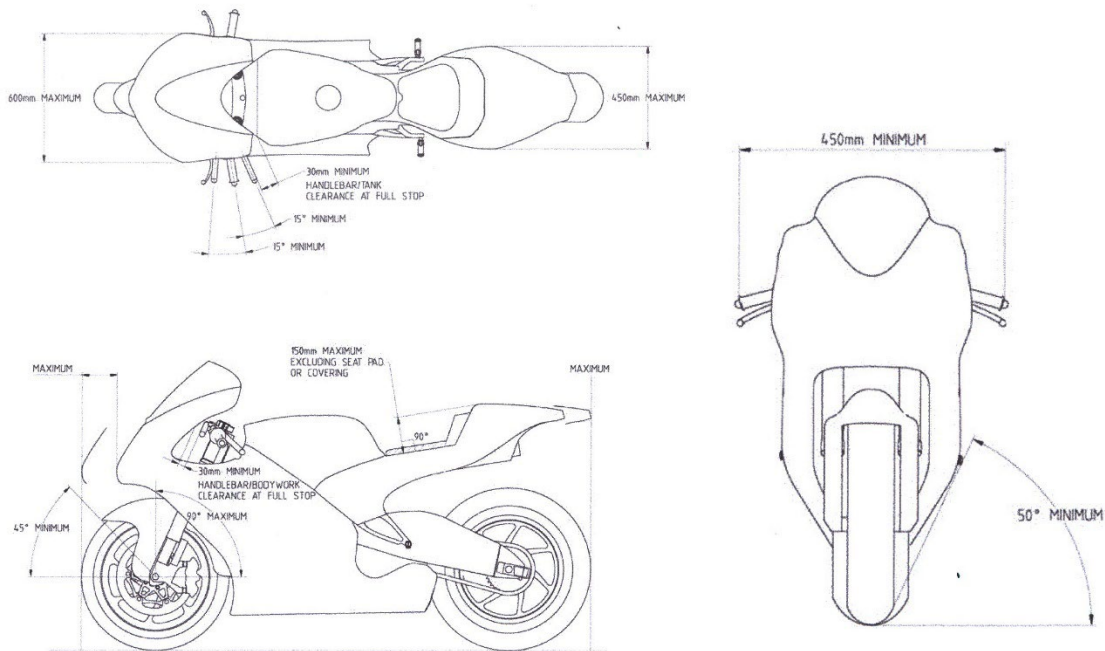
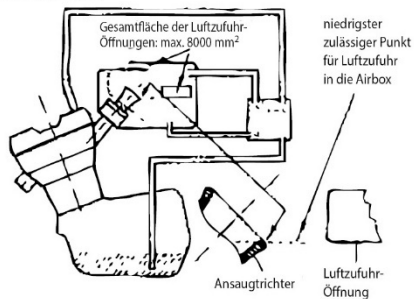


Abbildung C – Sportproduktionsmotorrad



Geschlossenes Motorenlüftungssystem für alle 4-Taktmotorräder



F1/F2 Gespanne Alternativ zu Abb. C

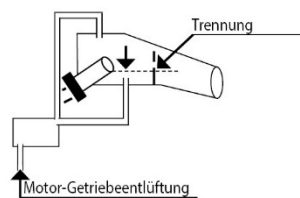


Abbildung C1 – Sportproduktionsmotorrad Verkleidung

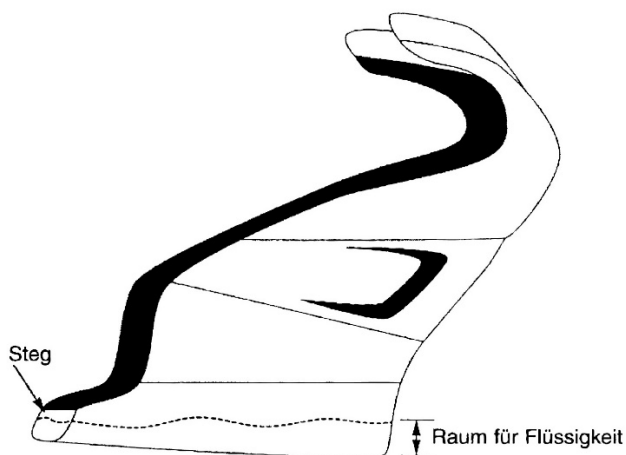


Abbildung D – Trial-Motorrad

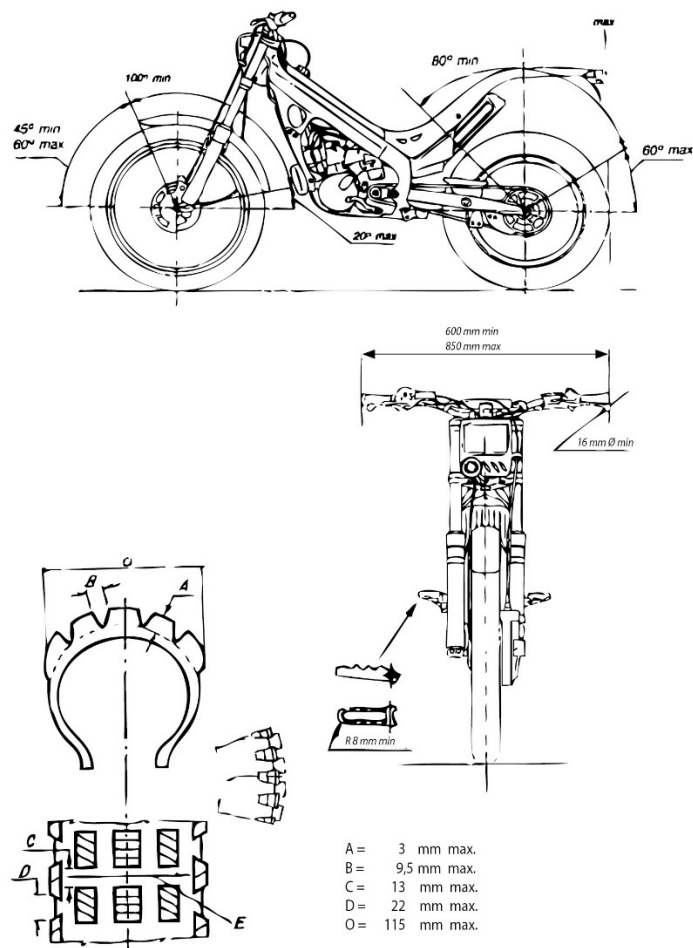


Abbildung E – Motocross-Motorrad

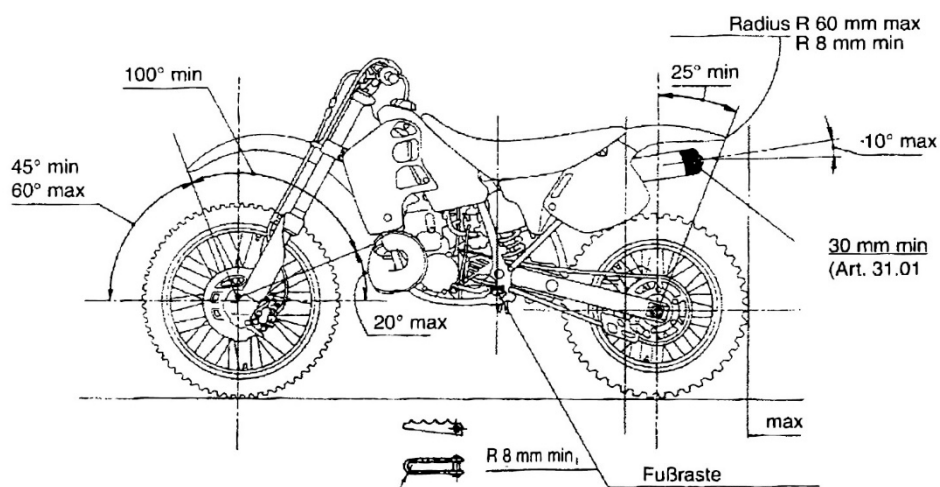


Abbildung E – Motocross-Motorrad

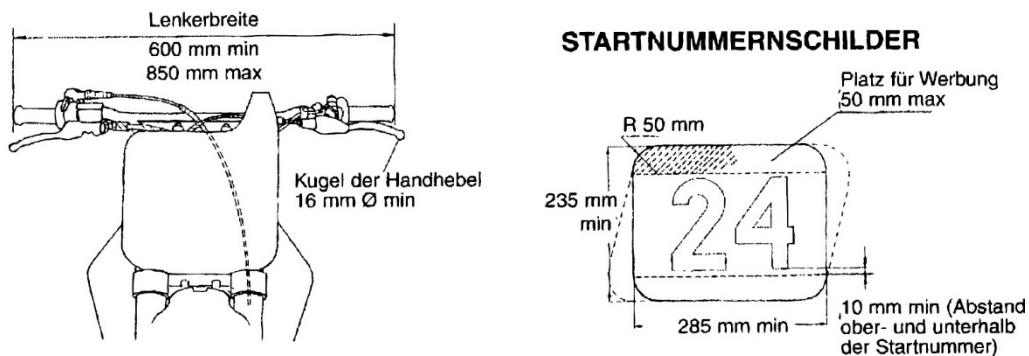
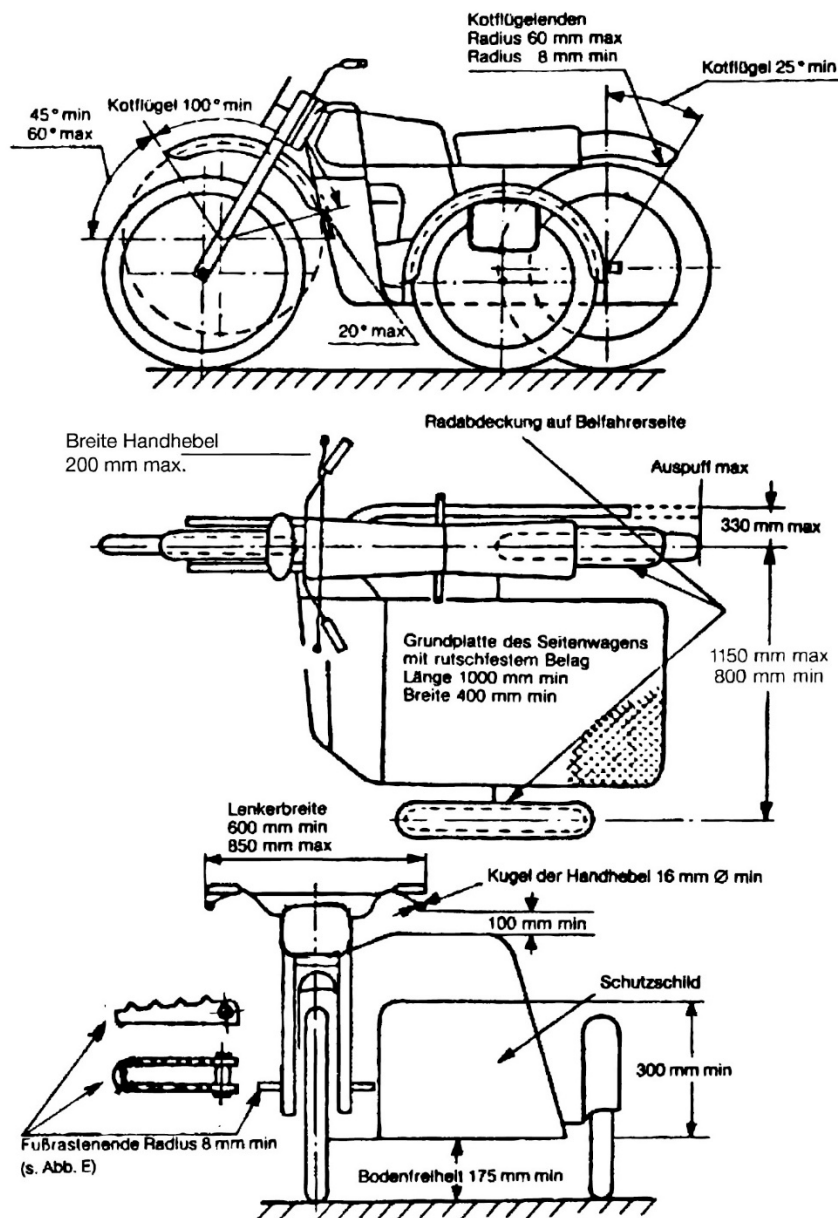


Abbildung F – Motocross-Gespann



[illegible]

Technical drawing of the rear frame assembly. The drawing shows a side view of the rear frame with a deflector arm and a deflector flap. The deflector arm is labeled with a dimension of 75 mm. The deflector flap is labeled with a dimension of 35 mm Max. The rear frame is labeled with a dimension of 18 ± 5 mm. The deflector arm is labeled with a dimension of Max. 50° and Min. 30°. The deflector flap is labeled with a dimension of 35 mm Max. The rear frame is labeled with a dimension of 18 ± 5 mm.

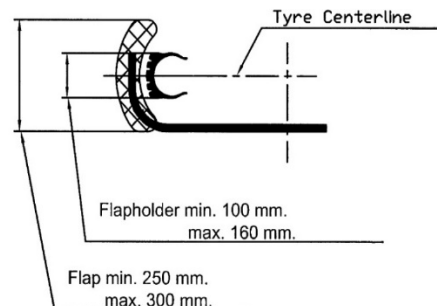


Abbildung H – Ice Racing-Motorrad

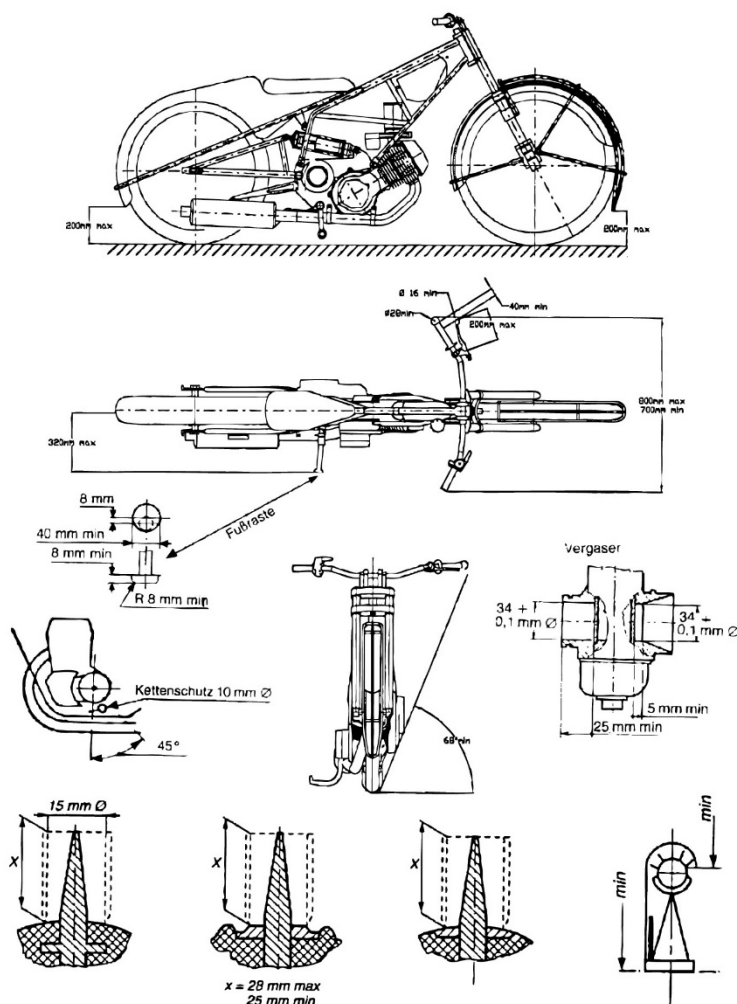


Abbildung I – Motoball-Motorrad

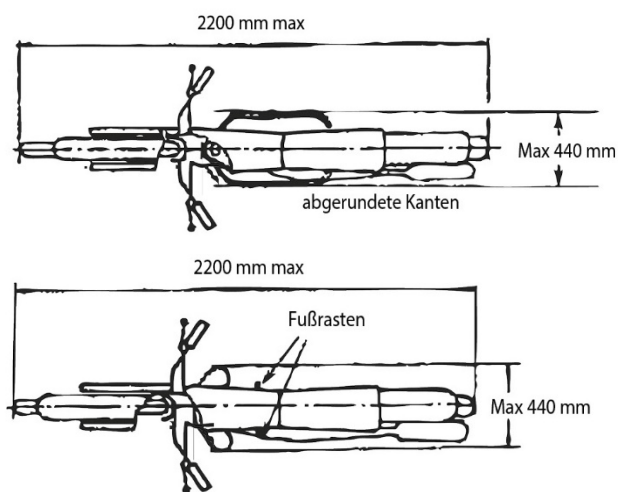
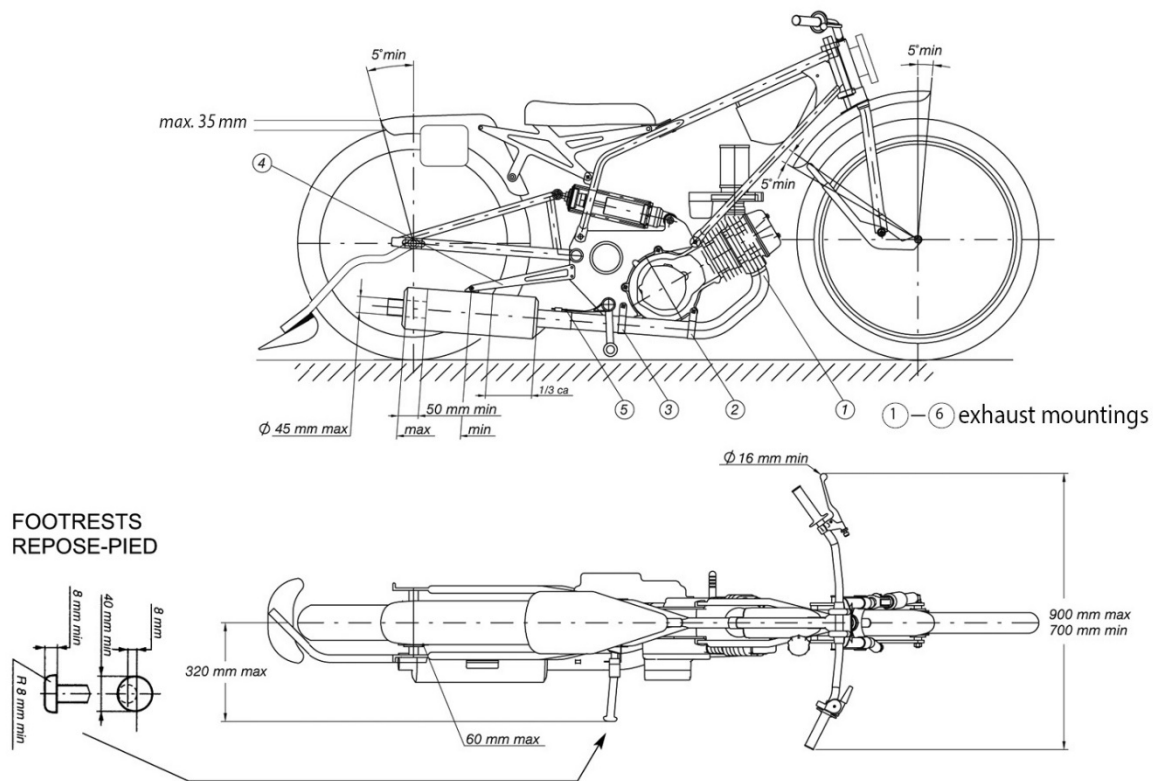
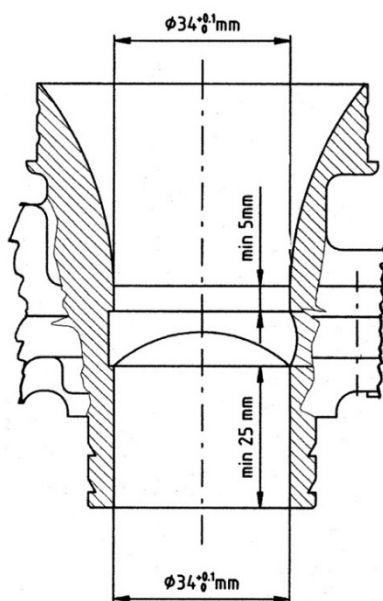


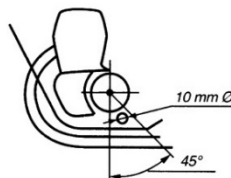
Abbildung K – Langbahn-Motorrad



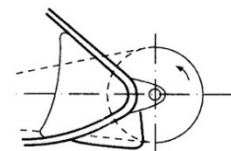
CARBURETTOR SECTION
PLAN CARBURATEUR



OPEN TRANSMISSION GUARDS
GARDE-CHAÎNE OUVERTE



CHAIN GUARD
GARDE-CHAÎNE



CARBURETTOR SECTION
PLAN CARBURATEUR

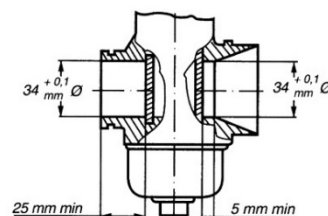


Abbildung L – Gespann für Bahnrennen

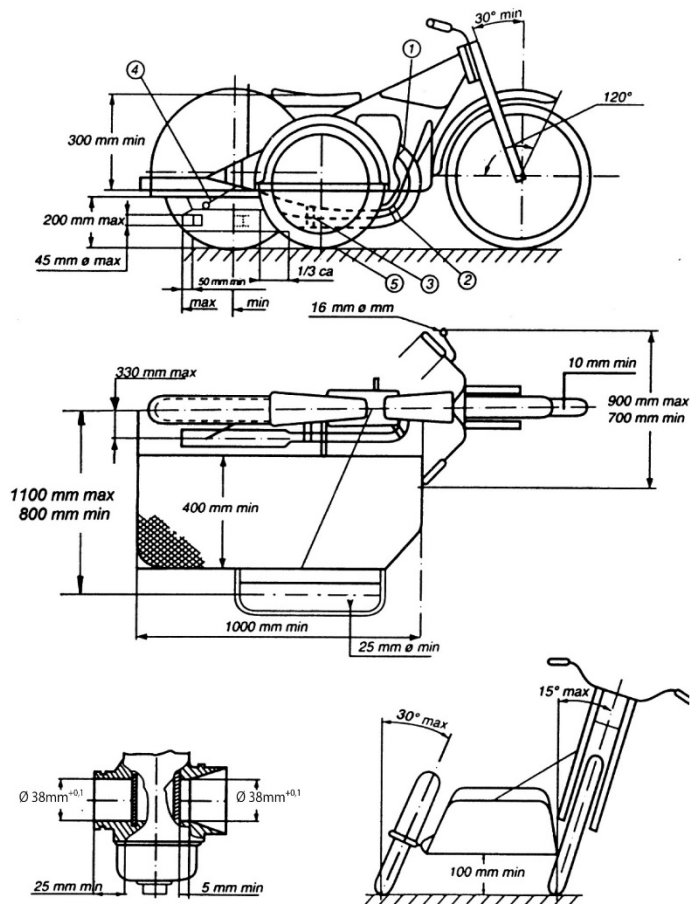


Abbildung M – Schneemobil

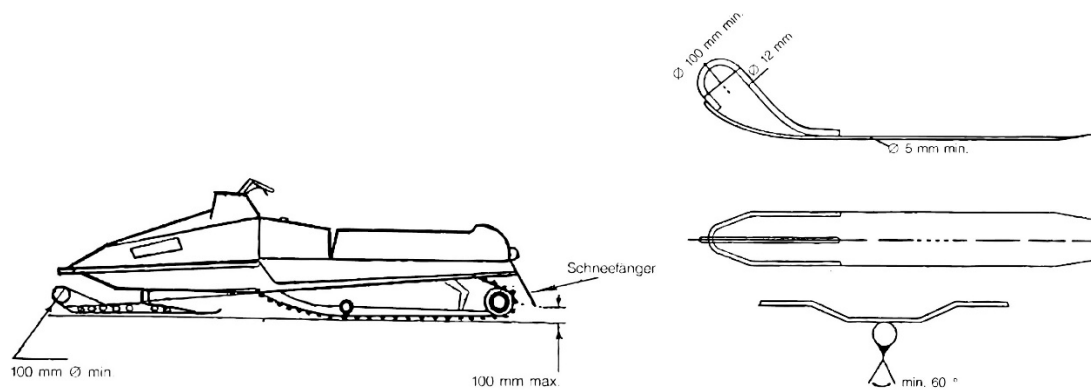


Abbildung N – Enduro-Gespann

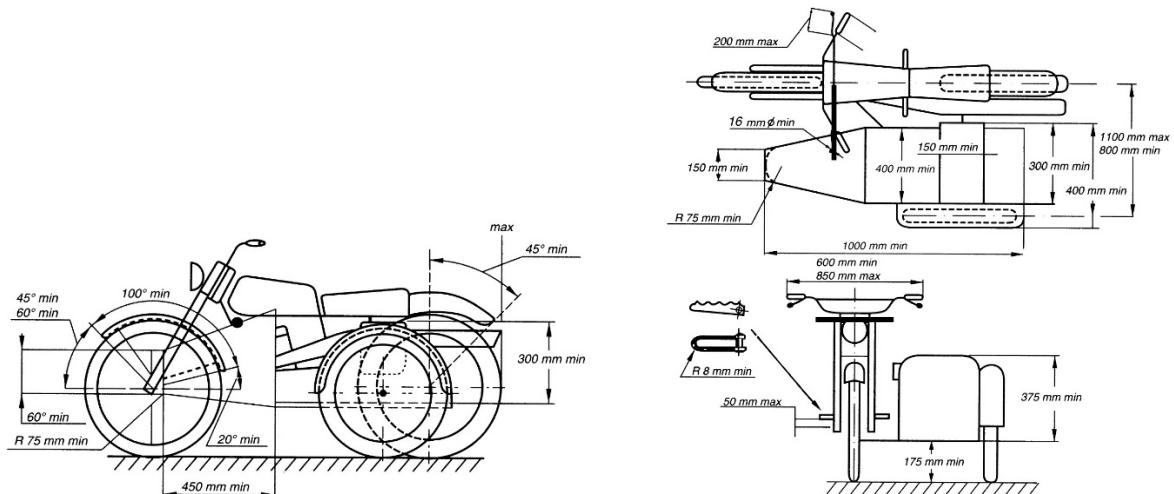
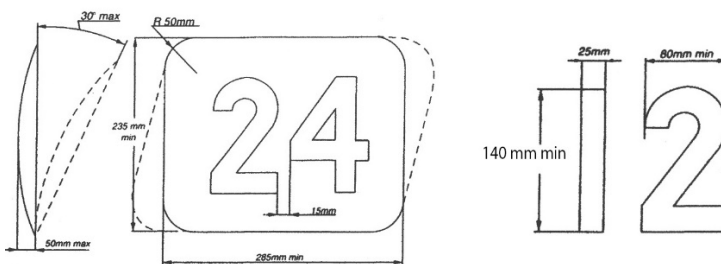


Abbildung O – Startnummernschilder



Zugelassene Startnummertypen

Futura Heavy
0123456789

Futura Heavy Italy
0123456789

Universa Bold
0123456789

Universa Bold Italic
0123456789

Oliver Med.
0123456789

Oliver Med. Italic
0123456789

Franklin Gothic
0123456789

Franklin Gothic Italic
0123456789

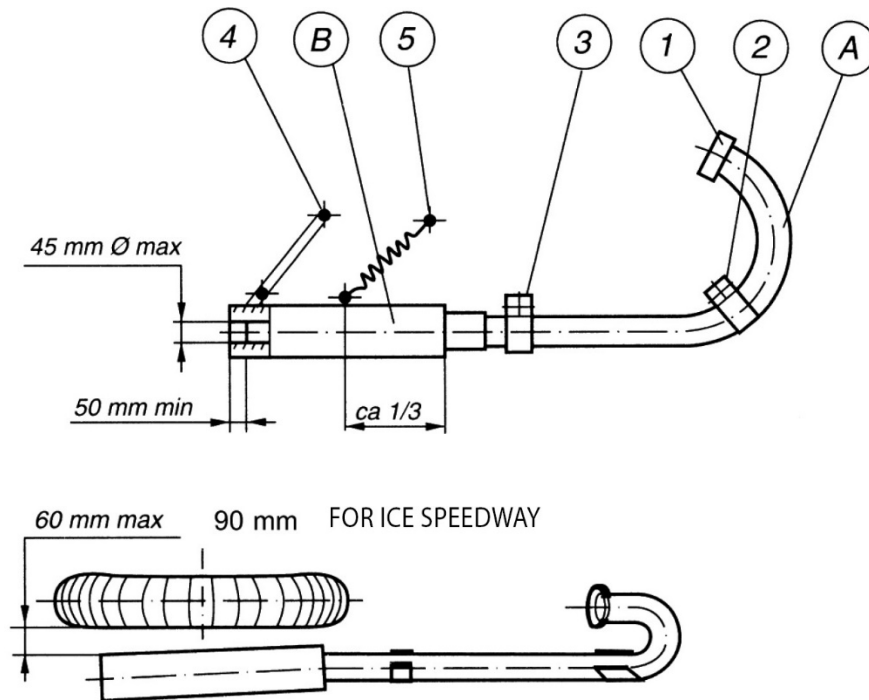
Zugelassen bei der IDM sind:

Futura Heavy
0123456789

Verdana
0123456789

Verdana fett
0123456789

Abbildung P – Auspuffanlage für Bahn-Motorräder



A = Exhaust Pipe

B = Silencer

①—⑥ exhaust mountings

Abbildung Q Bahnsport – Achs- und Radaufhängung bei Bahn-Gespannen

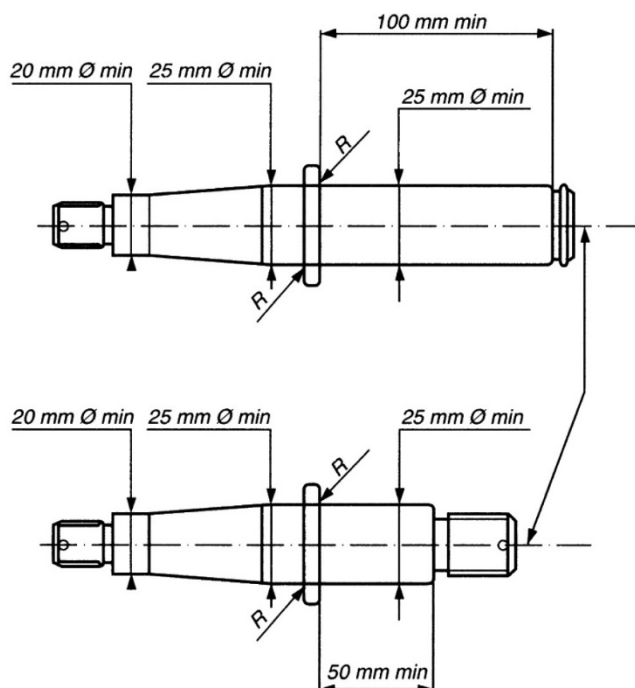


Abbildung R – Achs- und Radaufhängung bei Bahn-Gespannen

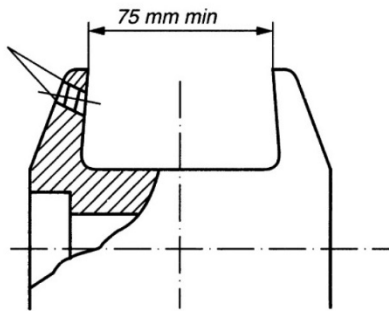
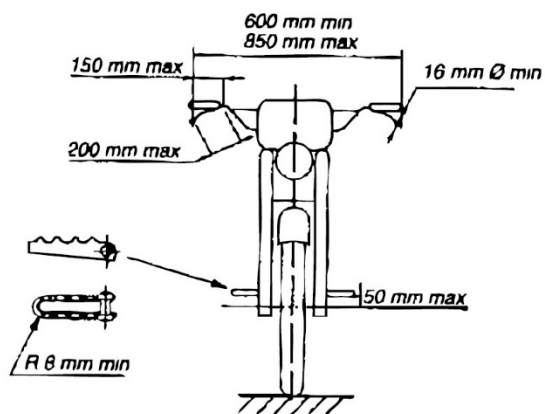
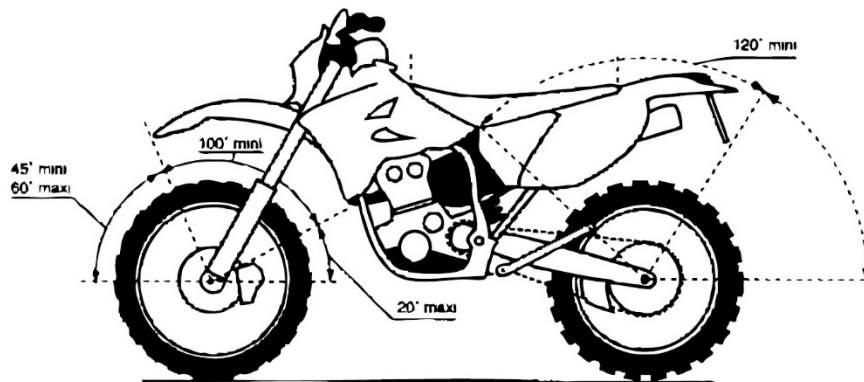


Abbildung S – Enduro-Motorrad, Enduro-Reifen (hinten) und Spikes



Art. 51.06
Example
Studs/Clous

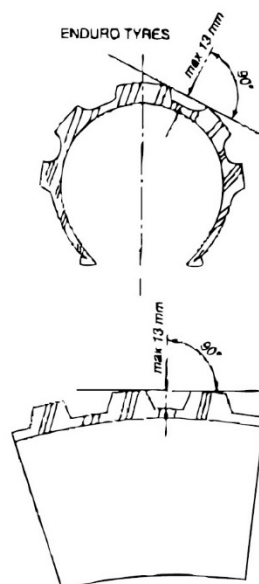
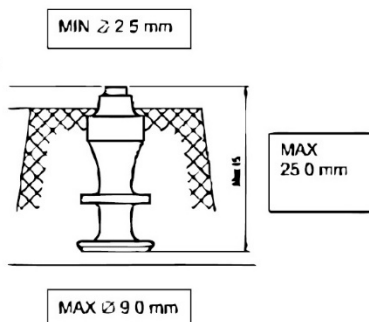
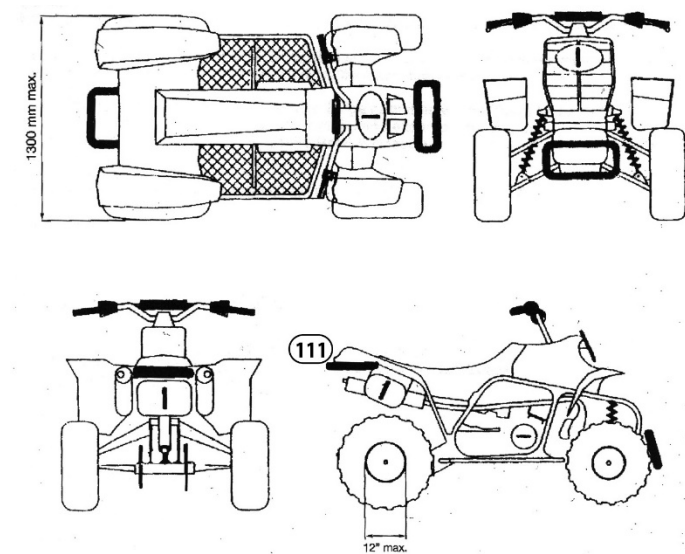


Abbildung Q Quads – Quad



Abdeckung Kettenrad und Bremse (Abb. Q 1 und 2 ist im DMSB-Bereich nicht vorgeschrieben)

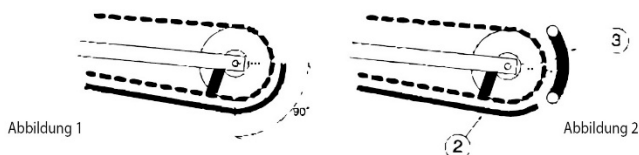


Abbildung U – Überprüfung des Schutzhelm-Sitzes



Zehn Regeln zur Ermittlung der richtigen Passform eines Schutzhelmes

1. Durch Messen des Kopfumfanges die richtige Größe ermitteln.
2. Überprüfen, ob sich der Helm nicht seitwärts bewegen lässt.
3. Den Kinnriemen fest anziehen bzw. Verschluss-System korrekt schließen.
4. Mit nach vorne gebeugtem Kopf versuchen, den Helm nach oben und vorne über den Hinterkopf zu ziehen, um sicherzustellen, dass der Helm auf diese Art und Weise nicht abgenommen werden kann.
5. Überprüfen, ob man ohne Schwierigkeiten über die Schulter blicken kann.
6. Darauf achten, dass die Atmung im Helm nicht erschwert wird; Mund und Nase niemals bedecken.
7. Niemals einen Schal oder ein Halstuch um den Hals binden, wenn dadurch keine Luft mehr in den Helm hineingelangen kann. Niemals ein Halstuch unter dem Kinnriemen tragen.
8. Überprüfen, ob das Visier mit einer Hand geöffnet werden kann, wenn man Handschuhe trägt.
9. Davon überzeugen, dass der hintere Teil des Helmes so konstruiert ist, dass das Genick geschützt wird.
10. Immer den besten Helm kaufen, den man sich leisten kann.

Tabelle 1

Reifen und Felgengrößen im Straßenrennsport und Bahnsport

Maximale Motororkapazität in ccm	Räder	Reifenbreite **)		Max. Durchmesser der Felge (in Zoll)	Mindest-Durchmesser des Reifens	Mindestbreite der Felge		Geschwindigkeit	Mindest-Profiltiefe (mm)	Abstand der Reifen-Oberfläche zu den festmontierten Teilen des Motorrades		Max. Vergrößerung des Reifenradius
		Minimum (mm)	Maximum (mm)			Minimum (mm)	Markierung der Felge (mm)			radial	axial	
50/80	vorne hinten	50 50				38	1,50	über 210 V	1,5	15	5	10 10
125	vorne hinten	50 50				38	1,50	über 210 V	2,5	15	5	15 15
250	vorne hinten	63 70				38 40,5	1,50 1,60	über 210 V	2,5	20	5	15 15
350	vorne hinten	70 83				40,5 47	1,60 1,85	über 210 V	2,5	20	5	15 15
500	vorne hinten	75 100				47 55	1,85 2,15	über 210 V	2,5	25	5	20 20
750/1000	vorne hinten	83 110				55 55	2,15 2,15	über 210 V	2,5	25	5	20 20
Seitenwagen Straßenrennen	vorne hinten		220 254		400	-	-	über 210 V	2,5	15	5	10
Speedway	vorne hinten		80 100	19"						15	5	10
Langbahn	vorne hinten		- 100	- 22"						15	5	10
Eisrennen	vorne hinten		100 100	23" 21"								
Bahn-Gespanne	vorne hinten		80 100	18" min 18" min 22" min 16" max								
	Swg.-Rad		-									

**) Bei Straßen-Gespannen beziehen sich die für die Reifenbreite angegebenen Werte auf die Breite der Lauffläche. Bei allen anderen Motorrädern beziehen sie sich auf die Gesamtbreite

Solo-Straßenrennen

Nationalfarben für Schutzhelme

Nachstehende Nationalfarben sind genehmigt:

Andorra	FMA	weiß mit blauen, gelben und roten Querstreifen
Argentinien	CAMOD	weiß mit blauen Querstreifen
Australien	MA	<i>Grüne und gelbe Seiten, rot, weiß und blau Darstellung der australischen Flagge über der Oberseite</i>
Belgien	FMB	gelb
Brasilien	CBM	gelb und grün
Bulgarien	BMF	grün und rot
Chile	FMC	<i>Rot mit blauen und weißen Bändern und weiß Sterne</i>
China	CMSA	rot und gelb
Dänemark	DMU	rot und weiß
Deutschland	DMSB	weiß mit schwarzem Rand
Finnland	SML	weiß mit blauem Kreuz
Frankreich	FFM	blau
Griechenland	<i>AMOTOE</i>	weiß mit blauem Rand
Großbritannien	ACU	grün
Irland	MCUI	grün und orange
Italien	FMI	rot mit 1 grünen und 1 weißen Querstreifen
Japan	MFJ	weiß mit rotem Punkt oben
Kanada	CMA	weiß mit 3 roten Ahornblättern (seitlich und vorne)
Kenia	KMSF	schwarz, rot, grün, mit weißen Streifen und dem Landesnamen Kenia auf beiden Seiten
Luxemburg	MUL	purpurrot
Mexiko	FMM	weiß mit grün-rotem Rand
Monaco	MCM	blau und weiß
Neuseeland	MNZ	weiß mit schwarzem Kiwi vorne
Niederlande	KNMV	orange
Norwegen	NMF	rot und blau
Österreich	ÖAMTC	hellrot mit 60 mm breitem schwarzem Streifen; vorne das ÖAMTC-Emblem in einem weißen Feld
Peru	FPEM	rot mit 75 mm breiten weißen Streifen und blau-gelbkariertem Rand
Polen	PZM	weiß mit rotem Streifen
Portugal	FNM	weiß
Rumänien	FRM	schwarz mit vertikalem blauem, <i>gelbem und rotem</i> Streifen <i>mit Nationalemblem</i>
Russland	MFR	weiß mit rotem Rand und einem vertikalen roten Streifen mit Stern
San Marino	FSM	weiß mit dem Nationalemblem von San Marino
Schweiz	FMS	rot mit weißem Kreuz
Schweden	SVEMO	blau und gelb
Slowakei	SMF	blau, rot und weiß
Spanien	RFME	gelb und rot
Südafrika	MSA	schwarz, grün, blau und rot mit gelb-weißen Streifen
Tschech. Republik	ACCR	blau mit rot, weißer und blauer Rand
Ungarn	MAMS	rot und grün
Uruguay	FUM	hellblau
USA	AMA	blau mit 2 weißen Streifen

Darüber hinaus ist für Inhaber von nationalen bzw. Weltmeister-Titeln ein von vorn nach hinten reichender, 50 mm breiter Streifen in ihren Nationalfarben bzw. in den Regenbogenfarben gestattet. Bei Wettbewerben zwischen Nationalmannschaften müssen die Schutzhelme aller Mannschaftsmitglieder die gleiche Farbe haben und auf den Seiten das Nationalemblem oder die Farben der Nationalflagge in der Größe eines Quadrates mit 75 mm Seitenlänge aufweisen.

DMSB-Schutzhelmbestimmungen

Stand: 24.11.2022 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

Vorbemerkungen

Unter Beachtung der *Schutzhelmbestimmungen* der Fédération Internationale de Motocyclisme (FIM) und der damit für die ihr angeschlossenen nationalen Organisationen verbundenen Auflagen hat der DMSB als die in Deutschland verantwortliche nationale Mitgliedsorganisation der FIM und der FIM Europe nachstehende Schutzhelm-Bestimmungen verabschiedet.

1. Zugelassene Schutzhelme

Bei den Motorradsport-Veranstaltungen im In- und Ausland dürfen von den DMSB-Lizenznehmern nur Schutzhelme eingesetzt werden, die den nachstehenden Bestimmungen entsprechen:

1.1

Für den Einsatz im Motorradsport sind Schutzhelme zugelassen, die einer der folgenden Prüfnormen entsprechen. Dabei sind ggfls. Einschränkungen in den technischen Bestimmungen der einzelnen Disziplinen zu beachten.

FIM	FRHPhe-01
Europa:	ECE 22-05 „P“, „NP“, „J“ oder ECE 22-06 „P“, „NP“, „J“
Japan:	JIS T 8133:2015
USA:	SNELL M2015 oder SNELL M2020D oder SNELL M2020R

Der DMSB behält sich vor, Schutzhelme aus besonderem Grund (z. B. technische Mängel) für den Motorradsport nicht zuzulassen bzw. zu verbieten.

Veranstaltungs-Lizenznehmern sind mit der Nennungsbestätigung die entsprechenden Artikel zuzusenden bzw. bei der Dokumentenabnahme zu übergeben.

1.2

Sollte der DMSB feststellen, dass ein Schutzhelm-Modell *nicht* den Bestimmungen entspricht, ist eine Zulassung nicht möglich.

2. Überprüfung durch die Technischen Kommissare des DMSB

Die Technischen Kommissare des DMSB sind angewiesen, die Schutzhelme der Teilnehmer im Rahmen der Technischen Abnahme und im Verlauf der Veranstaltung auf Ihre *Zulässigkeit* zu überprüfen.

2.1

Von DMSB-Lizenznehmern dürfen nur Schutzhelme benutzt werden, die nachweisbar die in diesen Bestimmungen unter Ziff. 1.1 getroffenen Festlegungen erfüllen.

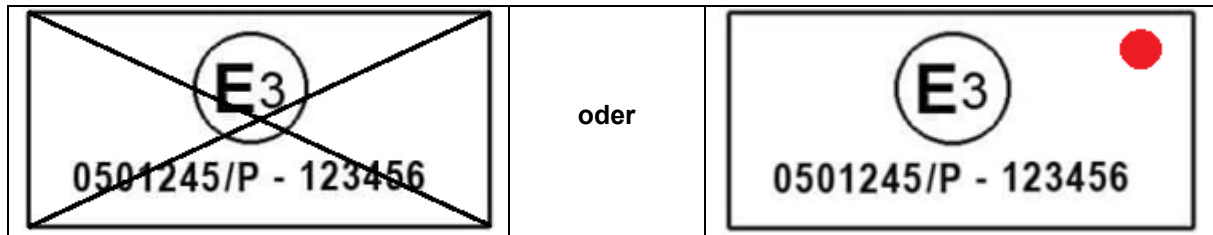
2.2

Unabhängig von der Erfüllung der vorstehenden Grundbedingungen sind nur unversehrte und technisch unveränderte Schutzhelme zulässig. Die Reparatur von Beschädigungen der Außenschale (z. B. durch Ausspachteln und Überlackieren) ist aus Sicherheitsgründen streng verboten und kann zum Verlust des Sportunfall-Versicherungsschutzes führen. Weitere sportrechtliche Schritte behält sich der DMSB vor.

2.3

Die Technischen Kommissare sind berechtigt, jeden zur Abnahme vorgelegten Schutzhelm, der sichtbare Veränderungen bzw. Beschädigungen aufweist oder nicht gem. Ziff. 1.1 zugelassen ist, für die Dauer der Veranstaltung einzuziehen. Eine evtl. vorhandene Veranstaltungsmarkierung ist in einem solchen Fall durch den Technischen Kommissar zu entfernen. Weiterhin werden bei den Helmen, die einen Schaden aufweisen, der auf eine Beschädigung der Außenschale hinweist, die Label mittels

Farbstiftes wie folgt markiert. Dabei ist darauf zu achten, dass die Label nicht beschädigt werden und die Genehmigungsnummern weiterhin lesbar bleiben.



2.4

Nur unversehrtes Helm-Zubehör ist zulässig (unverkratzte Visiere, unbeschädigte Schirme, Kinnriemen usw.)

Bei festgestellten Mängeln ergeben sich für die Technischen Kommissare ebenfalls die unter Ziffer 2.3 aufgeführten Verpflichtungen.

2.5

Fester Sitz und gute Passform des Schutzhelms auf dem Kopf des Fahrers können ebenfalls im Rahmen der Möglichkeiten von den Technischen Kommissaren geprüft werden.

2.6

Bei der Techn. Abnahme werden die vorgelegten und von den Technischen Kommissaren freigegebenen Schutzhelme entsprechend gekennzeichnet (Veranstaltungsmarkierung). Die Fahrer sind selbst dafür verantwortlich, dass diese Veranstaltungsmarkierung vorhanden ist.

2.7

Das Anbringen von Helmkameras oder anderes Zubehör am Helm ist nicht gestattet.

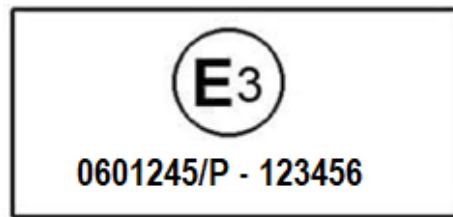
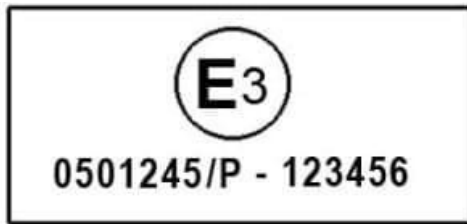
Abbildungen:

Internationale Genehmigungszeichen für Schutzhelme (**Muster!**)

FIM FRHPhe-01



Eine Liste FIM-homologierter Helme ist unter www.frhp.org verfügbar.



In welchem Land der Helm geprüft wurde. (hier E₃ = Italien)

0501245/P: Unter welcher Genehmigungsnummer der Helm die ECE-Genehmigung erhalten hat

P: Helm hat eine schützende untere Gesichtsabdeckung (Integralhelm)

NP: Helm hat eine nicht-schützende untere Gesichtsabdeckung

J: Helm hat keine untere Gesichtsabdeckung

(hier P = Helm hat eine schützende untere Gesichtsabdeckung / Integralhelm)

05► Nach welcher Änderung der ECE-Regelung Nr.22 der Helm geprüft wurde
(hier Änderung 05 = ECE 22-05)

123456: Seriennummer des Herstellers

JIS T 8133:2015 (Japan)



SNELL M2015 (USA)



Das Label kann sich an der Innen- oder der Außenseite des Helms befinden.

SNELL M2020R (USA)



Das Label kann sich an der Innen- oder der Außenseite des Helms befinden.

SNELL M2020D (USA)



Das Label kann sich an der Innen- oder der Außenseite des Helms befinden.

FIM-Modell-Homologationen für
für die Sport-Produktionsklassen (Superbike-, Supersport-,
Superstock- und Superproduktion) 2023

Stand: 17.01.2023

Die FIM-Modell-Homologationen für Superbike-, Supersport-, Superstock-, Superproduction werden im Internet unter www.dmsb.de veröffentlicht.

Für Rückfragen zu diesem Bereich stehen folgende Ansprechpartner zur Verfügung:

Technik Motorradsport, Kai Zimmermann: kzimmermann@dmsb.de Tel.: (069) 633007-72

Liste der homologierten und geprüften Teile für Bahnsport

Stand: 14.11.2022

1. Reifen (Artikel 01.47 / 01.86)

Marke	Produktname	Abmessungen	FIM-Code	gültig ab	Bild
Dunlop	366 (nicht mehr in Produktion)	3.75-19	CT.SW.97.17	04.04.1997	
Mitas	SW-16A (nicht mehr in Produktion)	3.75-19	CT.SW.97.18	04.04.1997	
Mitas	SW-07 TT	3.75-19 61P	CT.SW.00.19	05.04.2000	
Mitas	SW-09 (nicht mehr in Produktion)	3.75-19	CTI.SW.06.320	01.01.2007	
Golden Tyre	GT101	3.75-19/61P TT	FIM/GT 20912	01.01.2010	
Atlas		3.75-19 61P LRA	FIM/AT-374212	01.01.2013	
Deli Tire / Swallow	Speedway Rear SB-136 Tube Type	3.75-19 61P	FIM/Deli 210J16	02.02.2016	

JTR	Speedway Rear SW-01	3.75-19 61P	FIM/JTR SW 30217	06.02.2017	
Anlas	Speedway SW 002	3.75-19 61P	FIM/ANSW 02020	09.10.2020	
Anlas	Speedway SW 003	3.75-19 61P	FIM/ANSW 03020	09.10.2020	

2. Schalldämpfer (Artikel 01.31)

Hersteller	Kennzeichnung	gültig ab
DEP FREEFLOW	FIM 26AY15	01.01.2015
KING 2015	FIM 071Y15	01.01.2015
POLDEM 2	FIM 06BP78	01.01.2015
Remus V4	FIM 10CT15	01.01.2016
Remus V7	FIM 11V15	01.01.2016

3. Hitzeschilder für Schalldämpfer (Artikel 01.31.03.7)

Hersteller	Kennzeichnung	gültig ab
ASTROMAL AS-SPEEDWAY	SC-03	01.01.2015
ASTROMAL AS-SPEEDWAY	SC-04	01.01.2015
ASTROMAL AS-SPEEDWAY (S)	SC-05	01.01.2016
ASTROMAL AS-SPEEDWAY	SC-06	01.01.2016
DEP (von PRO CARBON)	SPA02	01.01.2015
DEP (von PRO CARBON)	SPA09	01.01.2015
DEP (von GPM)	SPA10	01.01.2015
FRP (von Foxy Racing Products)		01.01.2013
GPM (von gpmouldings.co.uk)		01.01.2015
GPM (von gpmouldings.co.uk)		01.01.2015
JACK ATTACK	2015 POL	01.01.2015
JACK ATTACK	2015	01.01.2015
JOBA Tri Oval Apache	2014	01.01.2014
JOBA Tri Oval Apache	2015	01.01.2015
KL Support Aps	KJL	23.05.2022
REMUS Sportexhaust		01.01.2016
SRP (von SPEISER)	2013	01.01.2013

4. Dirt Deflektoren (Artikel 58.03)

Hersteller	Kennzeichnung	gültig ab
BRIGGO	BBDD/96/A/ALL	01.01.1998
BRIGGO	FIDDBBR/9712/SCB01	01.01.1998
DAVE STANDING	DASDD/97/A/All	01.01.1998
JAWA	DD-JAWA/2000/03	01.01.2000
JAWA	FIM	01.01.2002
EZ	FIM	01.01.2002

Handbuch MOTORRADSPORT 2023 – Oranger Teil

FIM-Technik-Bestimmungen

INHALT

Technische Bestimmungen der FIM (auszugsweise) für die einzelnen Disziplinen	Oranger Teil Seite 2
Straßensport	Oranger Teil Seite 3
Motocross und Schneemobile	Oranger Teil Seite 36
Trial	Oranger Teil Seite 63
Enduro	Oranger Teil Seite 78
Bahnsport	Oranger Teil Seite 104
Motoball	Oranger Teil Seite 150

Technische Bestimmungen der FIM

für die einzelnen Disziplinen

Vorbemerkungen

Die vorliegende deutsche Fassung der Internationalen Technischen Bestimmungen der FIM basiert auf den von der FIM in Englisch und Französisch nach Disziplinen getrennt veröffentlichten Einzelreglements. Zwar haben wir uns um eine ordnungsgemäße Übersetzung der Bestimmungen bemüht, jedoch gilt im Zweifelsfall der englische Originaltext der FIM.

Soweit in den wettbewerbsspezifischen Bestimmungen des DMSB nicht ausdrücklich etwas anderes vermerkt ist, haben die Technischen Bestimmungen auch für den nationalen Bereich uneingeschränkt Gültigkeit. Hier behält sich der DMSB in Zweifelsfällen die Auslegung dieser Bestimmungen ausdrücklich vor.

Technische Bestimmungen für Straßensport 2023

Stand: **24.11.2022** – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

Aufgeführt sind auszugsweise die Technischen Bestimmen der FIM. Die vollständigen Bestimmungen sind unter

www.fim-moto.com verfügbar.

Im DMSB-Bereich gelten für einzelne Klassen der IDM unterschiedliche Festlegungen

INHALT

- 01.05 MOTORRAD-KATEGORIEN UND -GRUPPEN
- 01.11 MESSEN DES HUBRAUMES
- 01.17 AUFLADUNG
- 01.18 TELEMETRIE (ELEKTRONISCHE DATENÜBERTRAGUNG)
- 01.19 GEWICHT DER MOTORRÄDER
- 01.21 MARKENBEZEICHNUNG
- 01.25 ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN
- 01.27 START-VORRICHTUNGEN
- 01.29 SCHUTZVORRICHTUNGEN FÜR OFFENLIEGENDE ANTRIEBSTEILE
- 01.31 AUSPUFFROHRE/SCHALLDÄMPFER
- 01.33 LENKER
- 01.35 BEDIENUNGSHEBEL
- 01.37 GASSCHIEBER – ZÜNDUNTERBRECHER
- 01.38 KRAFTSTOFFPUMPEN
- 01.39 FUSSRASTEN
- 01.41 BREMSSEN
- 01.43 RADABDECKUNGEN
- 01.45 VERKLEIDUNG
- 01.49 REIFEN FÜR SOLOMOTORRÄDER (EINSCHLIESSLICH BERGRENNEN)
- 01.51 REIFEN FÜR GESPANNE
- 01.55 STARTNUMMERNSCHILD
- 01.56 KRAFTSTOFF - UND ÖLTANKS (AUSSER SPRINT- UND DRAG-BIKES)
- 01.63 KRAFTSTOFF, KRAFTSTOFF-ÖL-GEMISCH
- 01.64 KÜHLMITTEL
- 01.65 AUSTRÜSTUNG UND SCHUTZKLEIDUNG
- 01.67 TRAGEN VON SCHUTZHELMEN
- 01.69 HINWEISE FÜR DIE ABNAHME VON SCHUTZHELMEN
- 01.70 ANERKANNTE INTERNATIONALE PRÜFNORMEN FÜR SCHUTZHELME
- 01.71 AUGENSCHUTZ
- 01.77 KONTROLLE
- 01.78 ABNAHME-RICHTLINIEN FÜR TECHNISCHE KOMMISSARE SOWIE OFFIZIELLES
FIM-ABNAHMEBLATT FÜR STRASSENRENNEN
- 01.79 GERÄUSCHKONTROLLE (AUSGENOMMEN DRAG-BIKES)
- 01.80 RICHTLINIEN FÜR DIE BENUTZUNG VON GERÄUSCHMESSGERÄTEN
- 2 BESTIMMUNGEN FÜR SPORTPRODUKTIONSMOTORRÄDER**
- 2.1 EINLEITUNG
- 2.2 KLASSEN
- 2.3 ALLGEMEINE PUNKTE
- 2.4 BESTIMMUNGEN FÜR SUPERBIKE
- 2.6 BESTIMMUNGEN FÜR SUPERPRODUKTIONEN (ENDURANCE)
- 2.8 BESTIMMUNGEN FÜR SUPERSIDE
- 2.9 FIM HOMOLOGATIONSVERFAHREN FÜR SUPERSPORT UND SUPERBIKE
- 2.10 LEITFADEN TECHN. STEWARDS

01.05 MOTORRAD-KATEGORIEN UND -GRUPPEN

Die Motorräder sind in Kategorien eingeteilt, die für alle Veranstaltungen und für Weltrekordversuche eingehalten werden müssen. Im Prinzip ist es untersagt, in einem Rennen verschiedene Kategorien, Gruppen und Klassen zusammen fahren zu lassen, sofern in der Ausschreibung nicht etwas anderes festgelegt ist.

Kategorie I

Motorräder, angetrieben durch die Wirkung eines Rades auf dem Boden;

Kategorie II

Spezialfahrzeuge, angetrieben durch die Wirkung eines Rades oder mehrerer Räder auf dem Boden, die die Bedingungen der Kategorie I nicht erfüllen;

Gruppe A1 – Solomotorräder

Zweirädrige Fahrzeuge, einspurig.

Gruppe A2 – Motorroller

Motorräder spezieller Bauweise. Ein Motorroller ist ein motorisiertes Zweiradfahrzeug, das vor dem Fahrersitz Platz für die Beine des Fahrers bietet.

Nachstehende Anforderungen sind zu erfüllen:

Der Roller muss einen mindestens 400 mm breiten Beinschild aufweisen. Dieser Beinschutz muss unterhalb des Lenkers beginnen und sich nach unten, dann zu beiden Seiten des Sitzes, nach hinten fortsetzen und eine Plattform von mindestens 250 mm Länge bilden, ausreichend, um den Füßen des Fahrers Platz zu bieten.

Der Raum zwischen Sitz und Lenker muss frei von jeglichen Hindernissen sein. In normaler Sitzposition, mit beiden Füßen auf der Plattform, muss der Fahrer seine Knie zusammenführen können.

Unabhängig vom Hubraum des Motorrollers darf der Durchmesser der Radfelgen maximal 400 mm betragen.

Der Motorroller muss mit einem Anlass-System ausgerüstet sein. Elektrische Anlage und Beleuchtung müssen der Int. Konvention für Straßenmotorräder entsprechen.

Gruppe A3 – 50 ccm Automatik

Motorräder mit einem Hubraum bis 50 ccm und automatischem Getriebe.

Bestimmungen für Roller dieser Kategorie:

Kurbelgehäuse und Schwingarm müssen als starre Einheit konstruiert sein. Die Kraftübertragung muss über ein stufenloses Getriebe erfolgen (s. Art. 01.85).

Gruppe B1

Dreirädrige Fahrzeuge, zweispurig, bestehend aus einem einspurigen Motorrad und einem zur Beförderung eines Beifahrers bestimmten Seitenwagen, der die zweite Spur zieht.

Gruppe B2 – Motorräder mit fest angebautem Seitenwagen

Dreirädrige Fahrzeuge, die in Geradeausfahrt zwei- oder dreispurig sind und mit einem fest angebauten Seitenwagen eine vollständige und integrale Einheit bilden.

Bei drei Spuren dürfen die Mittellinien der beiden von den Rädern des Motorrades gebildeten Spuren um maximal 75 mm versetzt sein. Eine Spur wird durch die Mittelachse jedes Fahrzeugrades in Geradeausfahrt bestimmt.

Kategorie II

Gruppe C – Spezialmotorräder mit zwei Rädern.

Gruppe D – Spezialmotorräder mit drei Rädern.

Gruppe E – Schneemobile

Gruppe F – Sprint- und Dragster-Motorräder.

Gruppe G – Quads

Kategorie III

Gruppe J – Elektro-Fahrzeuge (s. Art. 01.50)

01.11 MESSEN DES HUBRAUMES

11.11 Hubkolben-Motor – „Otto“-Motor

Der Hubraum jedes Zylinders wird nach der geometrischen Formel berechnet, die das Volumen eines Zylinders angibt. Der Durchmesser ist gegeben durch die Bohrung und die Höhe durch die Strecke, die der Kolben von seinem höchsten zu seinem tiefsten Punkt zurücklegt:

$$\text{Hubraum} = \frac{D \times D \times 3,1416 \times C}{4}$$

D = Bohrung, C = Hub (in cm)

Ist eine Zylinderbohrung nicht kreisförmig, so muss die Fläche des Querschnitts mit einer geeigneten geometrischen Formel berechnet und dann, zur Bestimmung des Hubraums, mit dem Kolbenhub multipliziert werden.

Die Bohrung wird mit einer Toleranz von 1/10 mm gemessen. Wenn mit dieser Toleranz die Hubraumgrenze der Klasse überschritten wird, ist ein zweiter Messvorgang bei kaltem Motor (örtliche Umgebungstemperatur) erforderlich, wobei die Toleranz 1/100 mm beträgt (Anm.: Toleranz = Messgenauigkeit).

11.13 Drehkolben-Motor

11.15 Wankel-Motor

01.17 AUFLADUNG

Bei allen Veranstaltungen ist, außer bei Rekordversuchen, bei Drag-Bike- und bei Sprinter-Rennen, jegliche Aufladung verboten. Die direkte Kraftstoffeinspritzung gilt nicht als Aufladung.

01.18 TELEMETRIE (elektronische Datenübertragung)

Von bzw. zu einem sich bewegendem Motorrad dürfen keinerlei Informationen, auf welche Art auch immer, übertragen werden.

Die Anbringung eines offiziellen Impulsgebers am Motorrad kann verlangt werden.

Einrichtungen zur automatischen Rundenzeitmessung werden nicht als Telemetrie angesehen, diese dürfen jedoch offizielle Zeitnahme-Methoden bzw. -ausrüstung nicht beeinträchtigen.

01.19 GEWICHT DER MOTORRÄDER

Eine Gewichtstoleranz von 1 % bei der Schlusskontrolle nach dem Rennen ist gestattet.

Im DMSB-Bereich der IDM gelten für einzelne Disziplinen unterschiedliche Festlegungen hinsichtlich der Bestimmung des Gewichts.

19.01

Gewicht der Motorräder nach dem Rennen (Beachtung der spezifischen Anforderung der jeweiligen Disziplin, Toleranz etc.)

19.02

Entfällt

19.03

Siegel, Sticker, Plomben o. ä. sind am Hauptrahmen anzubringen.

19.04

Die verwendeten Waagen müssen jährlich von einem nationalen Institut geeicht bzw. kalibriert werden.

19.05

für die Gruppen B1 und B2 muss auf allen Konstruktionen ein Passagier mit eingeschlossen sein.

01.21 MARKENBEZEICHNUNG

Wenn zwei Konstrukteure am Bau eines Motorrades beteiligt sind, müssen deren Namen auf dem Motorrad in folgender Reihenfolge erscheinen:

1. Name des Fahrgestell-Konstrukteurs;
2. Name des Motor-Konstrukteurs.

Dies gilt dann, wenn keine kommerziellen Interessen berührt werden.

01.25 ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Die nachstehenden Bestimmungen gelten für alle Motorräder der vorgenannten Gruppen und für alle Wettbewerbe, sofern in dem entsprechenden Anhang des FIM-Sportgesetzes nichts anderes festgelegt ist.

Sie sollten ebenfalls für alle nationalen Wettbewerbe

Anwendung finden, sofern die FMNR (veranstaltende Nationale Föderation) nicht anders entschieden hat.

Für einzelne Wettbewerbe können weitergehende Festlegungen notwendig sein; diese werden im Einzelnen entweder in dem jeweiligen Anhang des FIM-Sportgesetzes oder in den Austragungsbedingungen für den betreffenden Wettbewerb aufgeführt.

Für den DMSB-Bereich wird empfohlen, sofern Lithium-Ionen-Batterien/Akkus Anwendung finden, diese mit einer entsprechenden und ausgewiesenen BMS Schutzelektronik zu verwenden.

25.01

Bei allen Motorrädern ist die Verwendung von Titan für Rahmenkonstruktion, Vorderradgabel, Lenker, Schwinge, Schwingen- und Radachsen verboten.

Für Radachsen ist die Verwendung von Leichtmetall ebenfalls nicht gestattet. Die Verwendung von Schrauben und Muttern aus Titan ist erlaubt.

Titan-Test an der Strecke:

25.01.1

Magnet-Test (Titan ist nicht magnetisch).

25.01.2

Test mit 3%-iger Salpetersäure (Titan reagiert nicht; handelt es sich um Stahl, hinterlässt der Säure-Tropfen einen schwarzen Fleck).

25.01.3

Spezifisches Gewicht von Titan: 4,5 – 5, von Stahl: 7,5 – 8,7. Das spezifische Gewicht kann festgestellt werden, indem das betreffende Teil (z. B. Einlass-Ventil, Kipphebel, Pleuel, etc.) gewogen und sein Volumen in einem geeichten, mit Wasser gefüllten Glas gemessen wird.

25.01.4

In Zweifelsfällen ist das betreffende Teil zur Prüfung an eine Materialprüfanstalt zu senden.

25.02

Aluminiumverbindungen können durch Sichtprüfung identifiziert werden.

25.06

Die Zahl der Zylinder eines Motors ist die Zahl der Verbrennungsräume gleichzusetzen.

01.27 START-VORRICHTUNGEN

Ein Anlass-System ist nur für Stocksport-, Supersport- und Langstrecken-Rennen vorgeschrieben.

01.29 SCHUTZVORRICHTUNGEN FÜR OFFENLIEGENDE ANTRIEBSTEILE

Bei allen Motorradarten, einschließlich der Sprint-Motorräder, muss der Primärtrieb, falls er offen liegt, aus Sicherheitsgründen durch einen Schutz abgedeckt sein. Dieser Schutz muss so beschaffen sein, dass Fahrer oder Beifahrer unter keinen Umständen versehentlich mit den Antriebsteilen in Berührung kommen können. Er muss auch so gestaltet sein, dass Verletzungen der Finger verhindert werden. Für Gespanne ist eine Abdeckung erforderlich, wenn der Sekundärtrieb nicht durch die Verkleidung abgedeckt wird.

Bei Sprint-Motorrädern muss das Getriebeabtriebsritzel mit einem Schutz abgedeckt sein.

Ein Kettenschutz muss so angebracht sein, dass Körperteile nicht zwischen unterem Kettenlauf und hinterem Kettenrad eingeklemmt werden können.

01.31 AUSPUFFROHRE / SCHALLDÄMPFER

Auspuffrohre und Schalldämpfer müssen, den im Hinblick auf die Geräuschkontrolle erlassenen Vorschriften entsprechen. (siehe Art. 01.79)

31.01

Das Ende des Auspuffrohres muss über eine Mindestlänge von 30 mm horizontal und parallel zur Mittellängsachse des Solomotorrades (mit einer Toleranz von $\pm 10^\circ$) verlaufen.

31.02

Auspuffgase müssen nach hinten abgeleitet werden, jedoch so, dass sie keinen Staub aufwirbeln, Reifen und Bremsen nicht verschmutzen und den Beifahrer, soweit vorhanden, sowie auch andere Fahrer in keiner Weise stören oder belästigen.

31.03

Das Auspuffende darf bei einem Solomotorrad nicht über die am hinteren Rand des Hinterrades angelegte senkrechte Tangente (siehe Abbildungen A, B, C) hinausragen-

31.04

Bei einem Gespann müssen die Auspuffgase horizontal nach hinten in einem Winkel von max. 30° zur Mittellängsachse des Motorrades abgeleitet werden.

01.33 LENKER

33.01

(entfällt)

33.02

Für alle anderen Hubraumklassen (einschließlich Seitenwagen) mindestens 450 mm.

33.04

Die Griffe müssen so angebracht sein, dass zwischen ihren äußersten Enden zumindest die für Lenker vorgeschriebene Mindestbreite erreicht wird.

33.05

Ungeschützte Enden des Lenkers müssen mit einem festen Material verstopft oder mit Gummi überzogen sein.

33.06

Der Einschlagwinkel des Lenkers nach jeder Seite, bezogen auf die Mittellängsachse bzw. die Geradeausstellung, muss für Solomotorräder mindestens 15°, für Gespanne mindestens 20° betragen.

33.07

Das Vorderrad darf in keiner Position des Lenkers eine evtl. vorhandene Verkleidung berühren.

33.08

Die Anbringung von festen (massiven) Lenkanschlägen (Lenkungsämpfer sind nicht als Anschläge anzusehen) ist vorgeschrieben, um bei vollem Lenkereinschlag einen Mindestabstand von 20 mm zwischen dem Lenker mit den Handhebeln und dem Kraftstofftank zu gewährleisten, damit der Fahrer sich die Finger nicht einklemmen kann (s. Abb. A, B, C).

33.09

Lenkerschellen müssen sehr sorgfältig abgerundet und so beschaffen sein, dass Bruchstellen am Lenker nicht auftreten können.

33.11

Reparaturschweißungen an Leichtmetall-Lenkern sind verboten.

33.12

Lenker, die aus Carbon bzw. Carbon/Kevlar oder anderen Materialien gefertigt sind, werden nicht zugelassen.

01.35 BEDIENUNGSHEBEL

35.01

Alle Handhebel (Kupplung, Bremse, etc.) müssen im Prinzip in einer Kugel enden (Minstdurchmesser dieser Kugel: 16 mm), die auch abgeflacht sein kann, jedoch müssen die Ränder in jedem Fall abgerundet sein (Mindeststärke dieses abgeflachten Teils: 14 mm). Diese Enden müssen fest angebracht sein und mit dem Hebel eine integrale Einheit bilden.

35.03

Jeder Bedienungshebel (Hand- und Fußhebel) muss auf einem eigenen Zapfen montiert sein. Sturzbügel für Brems- und Kupplungshebel können montiert werden.

35.04

Ist der Fußbremshebel auf der Achse der Fußraste gelagert, so muss er im Falle einer etwaigen Deformierung der Fußraste dennoch unter allen Umständen funktionsfähig bleiben.

01.37 GASSCHIEBER – ZÜNDUNTERBRECHER

37.01

Gasschieber müssen automatisch schließen, wenn der Fahrer den Griff loslässt.

37.02

Bei Gespannen sowie bei dreirädrigen Spezialmotorrädern muss ein Zündunterbrecher vorhanden sein, der in Funktion tritt, wenn der Fahrer sein Motorrad verlässt. Dieses System muss den Primärstromkreis unterbrechen und so angeschlossen sein, dass sowohl die Stromzufuhr als auch eine erneute Schließung des Stromkreises ermöglicht wird. Der Zündunterbrecher muss sich so nahe wie möglich an der Lenkermittel befinden und wird über ein nichtelastisches Verbindungskabel von angemessener Länge und Stärke ausgelöst, das mit dem Körper des Fahrers verbunden ist. Ein Spiralkabel (ähnlich einem Telefonkabel) von maximal 1 m Länge (in ausgezogenem Zustand) ist gestattet.

37.03 Zündunterbrecher

Alle Solomotorräder müssen mit einem links oder rechts am Lenker angebrachten, in Reichweite der an den Handgriffen liegenden Hand befindlichen Zündunterbrecherschalter oder -knopf ausgerüstet sein, der in der Lage ist, den laufenden Motor abzustellen.

01.38 KRAFTSTOFFPUMPEN

Elektrische Kraftstoffpumpen müssen an einen Stromkreisunterbrecher angeschlossen sein, der bei einem Unfall aktiviert wird.

Bei elektrisch betriebenen Kraftstoffpumpen muss eine Testvorrichtung für Überprüfungen bei der Techn. Abnahme vorhanden sein.

01.39 FUSSRASTEN

39.01

Fußrasten können mit einem Klapp-Mechanismus versehen sein, müssen dann aber über eine Vorrichtung verfügen, die sie automatisch wieder in ihre Normalstellung zurückbringt. Die Fußrasten-Enden müssen mit einem sphärischen Radius (Vollmaterial) von mindestens 8 mm abgerundet sein (s. Abb. C).

39.02

Sind Fußrasten aus Stahl nicht umklappbar, müssen sie ein Ende (Stopfen) aufweisen, das fest angebracht ist und aus Plastik, Teflon oder einem gleichwertigen Material besteht (Durchmesser mindestens 16 mm).

01.41 BREMSSEN

41.01

Alle Motorräder der Gruppe A müssen mit mindestens zwei wirksamen Bremsen ausgestattet sein (eine an jedem Rad), die unabhängig voneinander betätigt werden und konzentrisch auf das Rad wirken. Die Verzweigung der vorderen Bremsleitung für die beiden vorderen Bremssättel muss oberhalb der unteren Gabelbrücke erfolgen.

41.02

Motorräder der Gruppe B sowie Sprint-Motorräder müssen mit mindestens zwei wirksamen Bremsen ausgerüstet sein, die auf mindestens zwei der Räder konzentrisch wirken und unabhängig voneinander betätigt werden.

41.03

Bei Gespannen muss das Seitenwagenrad mit einer Bremse ausgerüstet sein.

41.03.1

Alle Motorräder der Gruppe B2 müssen über folgendes Bremssystem verfügen: ein Hauptbremssystem mit mindestens zwei getrennt arbeitenden Bremskreisen. Einer der Bremskreise muss auf mind. 2 der 3 Räder wirken.

Wenn ein System ausfällt, muss das andere noch wirksam funktionieren.

01.43 RADABDECKUNGEN

Radabdeckungen müssen nachstehende Anforderungen erfüllen:

43.01

Sie müssen auf beiden Seiten über den Reifen hinausreichen.

43.02

Die vordere Radabdeckung muss mind. 100° des Radumfanges bedecken. In diesem Bereich kann das Rad, unter Beachtung der nachstehenden Winkel, abgedeckt sein. Der Winkel zwischen einer vom vorderen Rand der Radabdeckung zur Radmitte gezogenen Linie einerseits und einer durch die Radmitte verlaufenden horizontalen Linie andererseits muss zwischen 45° und 60° betragen. Der Winkel zwischen einer vom hinteren Rand der Radabdeckung zur Radmitte gezogenen Linie sowie einer durch die Radmitte verlaufenden horizontalen Linie darf 20° nicht überschreiten (s. Abb. A).

43.03

Die hintere Radabdeckung muss mindestens 120° des Radumfanges bedecken. Der Winkel zwischen zwei Linien, von denen eine vom hinteren Rand der Radabdeckung zur Radmitte gezogen wird und die andere horizontal durch die Radmitte verläuft, darf 20° nicht überschreiten (s. Abb. A).

43.04

Radabdeckungen sind nicht vorgeschrieben, wenn eine Verkleidung vorhanden ist. Ist dies jedoch nicht der Fall, müssen Radabdeckungen montiert sein. Reicht die Verkleidung des Sattels bis zur vertikalen, an der Außenkante des Hinterreifens angelegten Tangente (mit einer Toleranz von -50 mm), ist eine hintere Radabdeckung nicht erforderlich.

01.45 VERKLEIDUNG

Die Verkleidung von Solomotorrädern muss folgenden Bestimmungen entsprechen:

45.01

Das Vorderrad, mit Ausnahme des Reifens und der von der Radabdeckung verdeckten Teils, muss von beiden Seiten vollständig sichtbar sein.

45.02

Kein Teil der Verkleidung darf nach vorn über eine senkrechte Linie hinausragen, die am äußersten Punkt des Vorderrades angelegt ist. Radabdeckungen werden nicht als Verkleidung angesehen.

45.03

Kein Teil der Verkleidung darf nach hinten über eine senkrecht durch die Hinterradachse verlaufende Linie hinausragen. Die Hinterradfelge muss auf dem hinter dieser Linie liegenden 180°-Kreisabschnitt vollkommen sichtbar sein. Kein Teil des Motorrades darf nach hinten über die senkrechte, an der Außenkante des Hinterrades angelegte Tangente hinausragen.

45.04

Spoiler dürfen nur montiert sein, wenn sie ein integraler Bestandteil der Verkleidung oder des Sitzes sind. Sie dürfen über die Breite der Verkleidung und die Höhe des Lenkers nicht hinausragen. Scharfe Kanten müssen mit einem Radius von mindestens 8 mm abgerundet sein.

45.05

Die Ränder von Windschutzscheiben und aller anderen exponierten Teile der Verkleidung müssen abgerundet sein.

45.06

Der Fahrer muss in seiner normalen Fahrposition von beiden Seiten, von hinten und von oben komplett sichtbar sein, mit Ausnahme der Unterarme (und der Beine, wenn es sich um ein Gespann handelt). Der Mindestabstand zwischen dem Gesicht bzw. dem Helm des Fahrers und der Verkleidung (Windschutzscheibe eingeschlossen) beträgt 100 mm. Die Verwendung von transparentem Material zur Umgehung dieser Regel ist verboten.

45.07

Die Höhe des hinteren Teils des Fahrersitzes/ Höckers darf maximal 150 mm betragen, gemessen vom tiefsten Punkt der starren Sattelbasis bis zur Oberkante dieses Verkleidungsteils.

45.08

In jeder nur möglichen Position des Lenkers muss ein Mindestabstand von 20 mm zwischen der Verkleidung und den Enden des Lenkers bzw. des Lenksystems, einschließlich aller daran befestigten Teile, gewährleistet sein.

45.11

Die Breite des Sitzes bzw. aller Teile, die sich dahinter befinden, ausgenommen Auspuffsysteme, darf 450 mm nicht überschreiten.

45.12

Der Tankdeckel muss so angebracht sein, dass er nicht über die Tankoberfläche hinausragt und bei einem Unfall nicht abgerissen werden kann.

45.13

Der untere Teil der Verkleidung muss so konstruiert sein, dass er, im Falle eines Motorschadens, mindestens die Hälfte der gesamten Öl- und Kühlflüssigkeitsmenge des Motorrades aufnehmen kann. Der untere Rand von Öffnungen in der Verkleidung muss mindestens 50 mm über dem Verkleidungsboden liegen.

Das Innere dieses Verkleidungsteils kann ausgelegt sein mit einem ölabsorbierenden und feuerverzögernden Material.

Geringfügige Änderungen hinsichtlich des Original-Profils der unteren Verkleidung sind gestattet, um diese Vorgaben zu erfüllen.

Dieses Teil muss bis zu zwei Öffnungen von je 25 mm aufweisen. Diese Öffnung(en) muss/ müssen bei trockenen Witterungsverhältnissen verschlossen bleiben und dürfen nur geöffnet werden, wenn der Rennleiter das Rennen zum „wet race“ (Regenrennen) erklärt hat.

Mit Ausnahme o.g. Änderungen ist es verboten, bei Sportproduktionsmotorrädern den Originalverkleidungen irgendetwas hinzuzufügen (s. Abb. C).

Achtung: Im DMSB-Bereich gilt diese Vorschrift für alle 4-Takter (inkl. Gespanne). Bei Motorrädern ohne Verkleidung muss es sich um eine unter dem Motor angebrachte, rahmenfeste Wanne handeln, die die o.g. Bedingungen erfüllt.

45.14

Bei Solo- und Seitenwagen-Motorrädern für Rekordversuche besteht hinsichtlich der Verkleidung keine Beschränkung.

01.49 REIFEN FÜR SOLOMOTORRÄDER (einschließlich Bergrennen)

49.01

Die Breite, der in den verschiedenen Klassen verwendeten Reifen, darf die in Tabelle 1 aufgeführten Werte nicht unterschreiten.

49.02

Mit Ausnahme von Slicks sowie Reifen, die mit dem Hinweis „nicht für den öffentlichen Straßenverkehr“ gekennzeichnet sind, muss der Hersteller die Reifen wie folgt markieren:

- Das DOT-Zeichen und/oder das E-Zeichen (verwendet für homologierte Reifen bzw. Reifen „Nur für den öffentlichen Straßenverkehr“)
- Markenname des Herstellers
- Jahr der Herstellung (Codebezeichnung)
- Reifengröße
- Geschwindigkeitskategorie (erlaubte Höchstgeschwindigkeit) – V
- Alle anderen für die korrekte Benutzung des Reifens wichtigen Merkmale.

49.03

Der Durchmesser der Felge muss mindestens 400 mm betragen.

49.04 Innenmaß der Reifen (Montage auf Felgen)

Der Reifen muss auf einer entsprechenden Felge aufgezogen sein. Die lichte Weite der für die einzelnen Reifengrößen zu verwendenden Felgen ist aus Tabelle 1 (s. Blauer Teil, Abbildungen zu den Technischen Bestimmungen) ersichtlich. Die Innenseite der Felge darf nicht deformiert oder beschädigt sein.

49.05 Erlaubte Höchstgeschwindigkeit

Die für die einzelnen Klassen gültigen Geschwindigkeitskategorien sind in Tabelle 1 aufgeführt. Diese gelten nicht für Slick-Reifen.

49.06 Oberflächenprofil des Reifens

49.06.1

Die Reifenoberfläche kann glatt (d. h. ohne Profilrillen) oder profiliert sein.

49.06.2

Das Profilmuster ist nicht vorgeschrieben.

49.06.3

Der Reifen muss bereits bei seiner Produktion vom Hersteller mit dem Profilmuster versehen worden sein.

49.06.4

Zusätzliche Profilrillen, Kerben etc. sind nur erlaubt, sofern diese mit Hilfe eines Spezialwerkzeuges vom Reifenhersteller selbst oder von einer von diesem entsprechend autorisierten Person eingeschnitten worden sind.

49.06.5

Daher müssen nachträglich geänderte Reifen mit einer Markierung oder einem Stempel des Herstellers gekennzeichnet sein. Diese Markierung muss sich in der Nähe des Hersteller-Zeichens befinden.

49.06.6

Die Wahl eines bestimmten Profilmusters bleibt dem Fahrer überlassen.

49.06.7

Ebenso steht es dem Fahrer frei, Slick-Reifen (Anm.: ausgenommen Soloklassen bei Bergrennen) zu verwenden. Bei schlechter Witterung muss der Fahrer jedoch die Empfehlungen des Technischen Kommissars und, wenn erforderlich, die des vom Reifenhersteller entsandten Beauftragten in Betracht ziehen. (Anm.: Es gilt die Wet-Race-Regel).

49.06.8

Aus Sicherheitsgründen muss die Profiltiefe des Reifens bei der Techn. Abnahme über die gesamte Laufflächen-Breite mindestens 2,5 mm betragen. Lediglich bei den Reifen der 80 ccm-Klasse genügt eine Mindestdtiefe von 1,5 mm.

49.06.9

Reifen, die bei der Technischen Abnahme eine Profiltiefe von weniger als 1,5 mm aufweisen, werden als nicht-profilierter Reifen angesehen. Für diese Reifen gelten folglich die Bestimmungen für Slick-Reifen.

49.06.10

Die Oberfläche eines Slick-Reifens muss mindestens drei Vertiefungen in Abständen von maximal 120° aufweisen, die die Abnutzungsgrenze der Lauffläche und der Reifenschulter anzeigen. Sobald zwei

dieser Vertiefungen an verschiedenen Stellen des Reifens abgenutzt sind, darf der Reifen nicht mehr verwendet werden.

49.07

Der Mindestabstand zwischen der Reifenoberfläche (an ihrem breitesten Punkt) und allen fest montierten Teilen des Motorrads ist aus Tabelle 1 ersichtlich.

49.08 Bearbeitung der Reifenoberfläche

Um eine optimale Reifenhaftung zu erzielen, kann die Oberfläche neuer, unbenutzter Reifen aufgeraut werden. Hierbei müssen jedoch die im Hinblick auf die Profilrillen und Vertiefungen sowie deren Tiefe getroffenen Festlegungen beachtet werden (s. Art. 49.06.8 u. 49.06.10). Slick-Reifen sind bei Bergrennen für alle Solo-Klassen verboten.

01.51 REIFEN FÜR GESPANNE

Die o.a. Bestimmungen für Solomotorräder gelten ebenfalls für Seitenwagen. Bei Bergrennen ist jedoch der Gebrauch von Slick-Reifen nur für die Seitenwagen-Klasse gestattet.

51.01

Die maximale Breite der Lauffläche des Vorderreifens, gemessen von dem Punkt, an dem die Reifenwand endet und das Laufflächen-Profil beginnt, bis zu der Stelle, an der das Laufflächen-Profil auf der anderen Seite endet und die Reifenwand beginnt (gemessen wird nur der Abschnitt des Laufflächen-Profils, der normalerweise Bodenkontakt hat), darf 220 mm bei F 1 Gespannen und 180 mm und bei F 2 Gespannen nicht überschreiten.

51.02

Die Lauffläche des Hinterreifens darf, bei gleicher Messmethode, eine Breite von 254 mm nicht überschreiten.

51.03

Eine Radfreiheit von mindestens 15 mm zu jedem fest montierten Teil muss auch dann bestehen, wenn die Federn bis zu ihrem Maximum belastet sind.

51.04

Der Durchmesser eines aufgepumpten Reifens muss mindestens 400 mm betragen.

51.05

Reifenwärmer sind nicht erlaubt.

01.55 STARTNUMMERNSCHILDER

Startnummernschilder müssen den folgenden Bestimmungen entsprechen:

55.03

Sie müssen rechteckig und aus steifem, solidem Material hergestellt sein. Mindestabmessungen: Breite 285 mm x Höhe 235 mm (s. Abb. O).

55.04

Sie dürfen – im Verhältnis zu einer Ebene – nicht mehr als 50 mm gewölbt und auch sonst nicht gekrümmt oder verdeckt sein.

55.05

Eines der drei Startnummernschilder ist vorn am Motorrad anzubringen. Es darf im Verhältnis zur Senkrechten um höchstens 30° nach hinten geneigt sein.

Die beiden anderen müssen an jeder Seite des Motorrades befestigt werden. Sie müssen so montiert sein, dass sie gut sichtbar sind und von keinem Teil des Motorrades bzw. nicht von dem in Fahrposition auf dem Motorrad sitzenden Fahrer verdeckt werden.

Das Front-Startnummernschild darf zwischen den Ziffern Löcher aufweisen, jedoch dürfen die Ziffern selbst keinesfalls perforiert sein.

55.06

An Stelle von abnehmbaren Startnummernschildern können auf der Karosserie oder der Verkleidung auch Flächen von gleicher Größe in matter Farbe aufgemalt oder angebracht werden.

55.07

Die Ziffern müssen gut leserlich und wie der Grund in einer matten Farbe gehalten sein, um die Reflexion von Sonnenstrahlen zu vermeiden. Mindestabmessungen der Ziffern:

Höhe: 140 mm

Breite jeder Ziffer: 80 mm

Strichstärke: 25 mm

Zwischenraum zwischen 2 Ziffern: 15 mm.

Im DMSB-Bereich der IDM gelten für einzelne Disziplinen unterschiedliche Festlegungen hinsichtlich der Bestimmung der Startnummern.

55.08

Für die Ziffern muss eine der in Abb. O dargestellten Typen verwendet werden.

55.09

Alle sonstigen Nummernschilder oder Aufschriften an den Motorrädern, die zur Verwechslung mit einer Startnummer führen können, müssen vor dem Start eines Wettbewerbes entfernt werden.

55.10

Um die Startnummernschilder herum muss ein Freiraum von mindestens 5 cm bleiben, auf dem keine Reklame angebracht werden darf.

Motorräder mit Startnummernschildern, die dieser Bestimmung nicht entsprechen, werden vom Technischen Kommissar nicht zum Rennen zugelassen.

55.12 Farbe der Startnummernschilder

Die Farbe des Untergrundes und der Ziffern variiert je nach Klasse und Wettbewerbsart. Diesbezügliche Einzelheiten werden in den Ausschreibungen der Veranstaltungen angegeben.

Nachstehende Farben sind zu verwenden; dabei muss es sich um matte Farben gemäß der RAL-Farbskala handeln, d. h.:

Schwarz: 9005

Grün: 6002

Blau: 5010

Weiß: 9010

Gelb: 1003
Orange: 2007
Rot: 3020

55.12.2 Straßenrennen
55.12.3 Langstreckenrennen
55.12.4 Superbike
55.12.5 Supersport
55.12.6 Supermono
55.12.7 Drag-Bikes
55.12.8 50 ccm-Automatic

55.13

Bei Unstimmigkeit hinsichtlich der Lesbarkeit der Startnummern ist die Entscheidung des Technischen Kommissars bindend.

01.56 KRAFTSTOFF- UND ÖLTANKS (ausser Sprinter und Drag-Bikes)

56.01

Das Fassungsvermögen der Kraftstofftanks darf bei Prototypen maximal 24 Liter betragen

56.01.2

Der Kraftstoff muss sich in einem einzigen Tank befinden, der sicher am Motorrad befestigt ist. Sitz- und Zusatztanks sind verboten.

Der Gebrauch eines schnell austauschbaren Tanks als Ersatz für das Auftanken ist für alle Wettbewerbsarten strengstens untersagt.

56.01.3

Darüber hinaus ist auch der zeitweilige Einsatz von Füllmaterial zur Reduzierung der Tankkapazität verboten.

56.01.4

Alle Tanks aus nichtmetallischem Material, müssen mit Tankschaum (vorzugsweise „Explosafe®“) vollständig gefüllt sein.

(Im DMSB-Bereich gilt diese Festlegung nicht für Roller, historische Motorräder sowie Pocket-Bikes und Midi-Bikes).

56.02 Ölauffangbehälter

Sofern ein Ölentlüftungsschlauch vorhanden ist, muss dessen Ende in einen Ölsammelbehälter münden, der an einer gut zugänglichen Stelle angebracht ist und der vor dem Start eines Rennens geleert werden muss.

Für den Ölsammelbehälter sind folgende Mindestvolumen vorgeschrieben: 250 ccm für die Getriebe-Entlüftung, 500 ccm für die Motor-Entlüftung. Im DMSB-Bereich der IDM gelten für einzelne Disziplinen unterschiedliche Festlegungen hinsichtlich der Bestimmung des Fassungsvermögens der Sammelbehälter.

Alle 4-Takt-Motorräder müssen über ein geschlossenes Entlüftungssystem verfügen. Der Entlüftungsschlauch muss in die Airbox münden und mit dieser verbunden sein. Eine direkte Emission in die Atmosphäre ist nicht gestattet (s. Blauer Teil, Abbildungen zu den Technischen Bestimmungen: Abb.C).

Gegen eventuellen Ölverlust müssen alle nur möglichen Maßnahmen getroffen werden, um nachfolgende Fahrer nicht zu gefährden.

56.03 Ölablass-Schrauben / Ölleitungen

Alle Ablass-/Einlass-Schrauben müssen fest angezogen, durchbohrt und mit Draht gesichert sein. Ölleitungen müssen korrekt und sicher befestigt sein. Außenliegende ÖlfILTER sowie Schrauben und Bolzen, die im Bereich des Ölstromes liegen, müssen mit Draht zuverlässig gesichert sein.

56.04 Kraftstofftank / Entlüftungsstutzen

Die Entlüftungsleitungen der Kraftstofftanks müssen mit rücklaufsicheren Ventilen versehen sein. Sie müssen in einen Auffangtank münden, der ein Mindestvolumen von 250 ccm hat und aus geeignetem Material besteht.

56.05 Kraftstoff- und Öltankverschlüsse

Kraftstoff- und Öltankverschlüsse müssen in geschlossenem Zustand auslaufsicher sein. Sie müssen außerdem mit einer Sicherung versehen sein, die ein versehentliches Öffnen jederzeit verhindert.

01.63 KRAFTSTOFF, KRAFTSTOFF-ÖL-GEMISCH

Es gelten die Kraftstoff-Bestimmungen der FIM (s. Blauer Teil).

01.64 KÜHLMITTEL

Als einziges flüssiges Motorkühlmittel ist, außer Öl, nur Wasser zulässig.

Im DMSB-Bereich gilt: Als Motorkühlfüssigkeit muss reines Wasser verwendet werden.

01.65 AUSRÜSTUNG UND SCHUTZKLEIDUNG

Beim Training und während des Rennens müssen Fahrer und Beifahrer Kleidung und Schuhwerk tragen, die den nachfolgenden Bestimmungen entsprechen:

65.01 Straßenrennen und Sprintrennen

Sowohl Fahrer als auch Beifahrer müssen einen kompletten, einteiligen Lederanzug tragen (d. h., verboten sind zweiteilige Anzüge und solche, bei denen Ober- und Unterteil durch Reißverschluss miteinander verbunden sind, ausgenommen bei Drag-Bike-Rennen), der in allen Bereichen eine Stärke von mindestens 1,2 mm aufweist (Anm.: Im DMSB-Bereich sind für Seriensport, Clubsport-Strassenrennen, Roller-Rennen, Super-Moto und Veteranen-Veranstaltungen ebenfalls zweiteilige Kombis gemäß o. e. Definition zugelassen). Nichtledernes Material (Anm.: z. B. Kevlar) kann verwendet werden, wenn es den von der FIM in Artikel 65.07 festgelegten Anforderungen entspricht.

Folgende Bereiche des Anzuges müssen zumindest mit einer doppelten Lage Leder oder einer mind. 8 mm dicken Schaumgummischicht gepolstert sein:

- Schultern
- Ellbogen
- Rücken
- Knie
- beide Seiten des Rumpfes und der Hüften.

65.02

Sowohl Fahrer als auch Beifahrer müssen, wenn sie Anzüge tragen, die nicht gefüttert sind, vollständige Unterkleidung tragen, die entweder aus Nomex, Seide oder Baumwolle besteht. Synthetisches Material, das bei einem Unfall schmelzen und die Haut des Fahrers verletzen kann, ist weder als Unterkleidung noch als Futter für die Kombination zugelassen.

65.03

Die Stiefel des Fahrers müssen aus Leder oder einem zugelassenen Ersatzmaterial bestehen und mindestens 200 mm hoch sein, um zusammen mit der Kombination einen kompletten Schutz zu gewährleisten.

65.04

Sowohl Fahrer als auch Beifahrer müssen lederne Schutzhandschuhe tragen.

65.05

Alle Kleidungs- und Futterstoffe müssen von einem offiziellen wissenschaftlichen Institut insbesondere auf Feuer- und Abnutzungsresistenz aller Teile der Kleidung, die direkt mit der Haut in Berührung kommen, geprüft und zugelassen worden sein. Das Material darf nicht entflammbar sein und kann der Homologation durch die FMN (Nationale Motorrad-Föderation) unterliegen.

65.07 Leder-Ersatzmaterial

Das Material muss im Hinblick auf folgende Eigenschaften 1,5 mm dickem Rindsleder (kein Spaltleder!) mindestens entsprechen:

65.07.1

Feuerabweisend

65.07.2

Widerstandsfähig gegen Abrieb

65.07.3

Reibungskoeffizient (auf allen Arten von Straßenbelag)

65.07.4

Schweißaufsaugend

65.07.5

Medizinische Prüfung (ungiftig, darf keine Allergie auslösen)

65.07.6

Nichtschmelzend.

65.07.7

Leder-Ersatzmaterialien müssen einen Aufnäher oder ein Label tragen, das den Einklang mit den FIM-Regularien bestätigt. Diese Label müssen an der Kleidung fest und dauerhaft vernäht oder angeklebt sein.

65.08

FMNs, die Schutzkleidung genehmigen, müssen Zertifikate von Prüfinstituten für die Unterlagen der FIM einreichen. Sie muss mit einem FMN-Genehmigungszeichen versehen sein, sofern dies von der betr. FMN verlangt wird.

01.67 TRAGEN VON SCHUTZHELMEN

Beim Training und während des Rennens müssen Fahrer und Beifahrer einen Schutzhelm tragen, der gut sitzt, in gutem Zustand ist und dessen Trageeinrichtung korrekt geschlossen ist. Er muss ein Kinnriemen-Verschluss-System aufweisen. Schutzhelme, deren Außenschale aus mehr als einem

Stück besteht, sind gestattet, sofern sie im Notfall schnell und einfach, d. h. durch Lösen oder Durchtrennen lediglich des Kinnriemens, vom Kopf des Fahrers abgenommen werden können.
Alle Schutzhelme müssen das Prüfzeichen einer der in Art. 01.70 aufgeführten Prüfnormen tragen.
Die Nichtbeachtung dieser Vorschriften wird mit Ausschluss bestraft.
Schutzhelme, die von FMNs homologiert werden, müssen einer der in Art. 01.70 aufgeführten Normen entsprechen.

01.69 HINWEISE FÜR DIE ABNAHME VON SCHUTZHELMEN

Anm.: Im DMSB-Bereich gelten die DMSB-Schutzhelm-Bestimmungen (s. Blauer Teil).

69.01

Die Technischen Kommissare müssen vor dem Training und vor den Rennen unter Aufsicht des Obmannes der Technischen Abnahme überprüfen, ob alle Schutzhelme den technischen Anforderungen genügen.

69.02

Entspricht ein Schutzhelm diesen Anforderungen nicht und ist schadhaft, muss der Technische Kommissar den Helm bis zum Ende der Veranstaltung einbehalten. Weiterhin werden bei Helmen, die einen Schaden aufweisen, der auf eine Beschädigung der Außenschale hindeutet, die auf dem Label angebrachten Genehmigungsnummern mittels Farbstift unkenntlich gemacht.
In diesem Fall muss der betr. Fahrer einen anderen Schutzhelm vorführen.
Nach einem Aufschlag infolge eines Unfalles muss der Helm dem Obmann der Techn. Abnahme zur Überprüfung vorgelegt werden (s. auch Art. 77.02.14).

69.03

Alle Schutzhelme müssen intakt sein und dürfen in ihrer Konstruktion nicht modifiziert worden sein. Das Anbringen von Helmkameras ist in Schüler/Jugendklassen generell nicht erlaubt; in allen anderen Klassen nur zulässig wenn der Sportkommissar dem zustimmt und der Technische Kommissar die Anbringungsart für unbedenklich erklärt. Dabei ist darauf zu achten, dass durch die Anbringungsart keinerlei Beschädigung/Änderung der Helm-Außenschale erfolgen darf.

69.04

Der Obmann der Technischen Abnahme und/ oder ein Technischer Kommissar können vor Zulassung eines Fahrers zum Training prüfen:

69.04.1

dass der Helm auf dem Kopf des Fahrers einen guten Sitz aufweist;

69.04.2

dass es nicht möglich ist, die Trageeinrichtung in geschlossenem Zustand über das Kinn des Fahrers zu streifen;

69.04.3

dass es nicht möglich ist, den Schutzhelm über den Hinterkopf des Fahrers zu ziehen (s. Abb. U).

01.70 ANERKANNTE INTERNATIONALE PRÜFNORMEN FÜR SCHUTZHELME

FIM: *FRHPhe-01*

Europa: ECE 22-05 Typ P *oder ECE 22-06 Typ P*

Japan: JIS T 8133:2015 Typ 2 (Integralhelme)

USA: SNELL M2015 *oder SNELL M2020D oder SNELL M2020R*

01.71 AUGENSCHUTZ

Das Tragen von Brillen, Schutzbrillen sowie von Visieren und Abreiß-Visieren („Tear offs“) aus nichtsplitterndem Material ist zulässig, jedoch dürfen Visiere unter keinen Umständen integraler Bestandteil des Schutzhelmes sein. Augenschutz, der die Sicht beeinträchtigt (z. B. durch Kratzer), darf nicht benutzt werden.

01.77 KONTROLLE

Im DMSB-Bereich gelten bei Abweichungen die DMSB-Bestimmungen.

77.01 Abnahme

Der Fahrer ist zu jedem Zeitpunkt für seine Maschine verantwortlich.

Allgemeines

77.01.1

Der Obmann der Techn. Abnahme/Techn. Inspektor (FIM) muss 1 Stunde vor Beginn der Technischen Abnahme anwesend sein. Er muss den Rennleiter, den Jury-Präsidenten und den ggf. anwesenden CT-Delegierten von seiner Ankunft unterrichten.

77.01.2

Er muss sicherstellen, dass alle für die Veranstaltung nominierten Technischen Kommissare ihre Aufgabe ordnungsgemäß erfüllen.

77.01.3

Er teilt die Technischen Kommissare für bestimmte Aufgaben während des Rennens, des Trainings und der Abschlusskontrolle ein.

77.01.4

Die Technische Abnahme erfolgt nur, wenn die Abnahmekarte des Motorrads vom Veranstalter (Dokumentenabnahme) vorgelegt wurde.

77.01.5

Die Fahrer oder ihre Mechaniker müssen mit dem Motorrad innerhalb des in der Ausschreibung festgelegten Zeitraumes zur Technischen Abnahme erscheinen. Bei Technischen Kontrollen dürfen nur der jeweilige Fahrer sowie zwei weitere Personen anwesend sein. Bei Mannschaftswettbewerben ist zusätzlich auch der Team-Manager zugelassen.

77.01.6

Der Obmann der Techn. Abnahme/Technische Inspektor muss den Rennleiter bzw. den Jury-Präsidenten von den Ergebnissen der Abnahme unterrichten. Anschließend erstellt er eine Liste der akzeptierten Motorräder und legt diese dem Rennleiter vor.

77.01.7

Der Obmann der Techn. Abnahme kann zu jeder Zeit, jegliche Teile des Motorrads untersuchen.

77.02

Ein Fahrer, der nicht, wie unten beschrieben, zur Abnahme erscheint, kann von der Veranstaltung ausgeschlossen werden. Der Rennleiter kann jeder Person, die nicht die Bestimmungen erfüllt oder jedem Fahrer, der eine Gefahr für andere Teilnehmer oder die Zuschauer darstellt, verbieten, am Training oder am Rennen teilzunehmen.

77.02.1

Die Techn. Abnahme findet in Übereinstimmung mit den in den CCR-Bestimmungen und der Ausschreibung getroffenen Festlegungen und Zeiten statt. Bei der Technischen Abnahme muss der Fahrer plus zwei weitere Personen (z. B. Mechaniker) anwesend sein.

Wenn Transponder erforderlich sind, müssen sie nach der erfolgreich durchgeführten Technischen Kontrolle an dem Motorrad befestigt werden.

77.02.2

Die Fahrer oder die Mechaniker müssen ein sauberes Motorrad vorführen, das den FIM-Bestimmungen entspricht, sowie die korrekt ausgefüllte und abgezeichnete Abnahmekarte vorlegen; der Kraftstofftank muss leer sein.

77.02.3

Der Fahrer muss die Ausrüstung vorführen; der Helm muss markiert werden.

77.02.4

Der Fahrer darf mehrere Motorräder zur Technischen Abnahme vorführen.

77.02.5

Zunächst wird die Geräuschkontrolle durchgeführt und die Geräuschwerte in die Abnahmekarte eingetragen. Der Schalldämpfer wird mit Farbe markiert.

77.02.6

Das Motorrad wird gewogen, das ermittelte Gewicht in die Abnahmekarte eingetragen.

77.02.7

Es wird eine Gesamtkontrolle des Motorrades in Übereinstimmung mit den FIM-Bestimmungen durchgeführt. Die akzeptierten Motorräder werden mit Farbe oder einem Aufkleber markiert. Bei Superbike-WM-Veranstaltungen liegt die endgültige Entscheidung zu allen Streifragen hinsichtlich der Konformität von Teilen und deren Zulassung beim Permanenten Technischen Inspektor. Bei anderen Veranstaltungen ist der Obmann der Technischen Abnahme entscheidungsbefugt.

77.02.8

Der Fahrer darf eines der akzeptierten Motorräder nach Wahl benutzen.

77.02.9

Vor jedem Training muss der Technische Kommissar bestätigen, dass das Motorrad die Technische Abnahme passiert hat.

77.02.10

Nur akzeptierte Motorräder dürfen im Training und im Rennen benutzt werden. Ein Motorradwechsel ist nur in Übereinstimmung mit den Wettbewerbsbestimmungen / technischen Bestimmungen in den einzelnen Disziplinen für Straßenrennen erlaubt.

77.02.11

Alle Motorräder müssen kontrolliert werden, bevor sie in die Wartezone gebracht werden. Bei Langstreckenrennen ist pro Team lediglich 1 Motorrad in der Wartezone zugelassen.

77.02.12

Nach Ende des Rennens werden für den Fall eventueller Proteste oder weiterer notwendiger Kontrollen von jeder Rennklasse jeweils die ersten drei Motorräder und ein nach dem Zufallsprinzip ausgewähltes Motorrad, bzw., in den Sportproduktionsklassen, jeweils alle platzierten Motorräder für 30 Minuten in den Parc Fermé gebracht.

Die Teilnehmer müssen ihr Motorrad innerhalb von 30 Minuten nach Aufhebung des Parc Fermé abholen, ausgenommen die Motorräder, die für eine Überprüfung ausgesucht wurden. Nach dieser Frist sind die Offiziellen des Parc Fermé nicht länger verantwortlich für die Motorräder.

77.02.13

Ca.30 Minuten nach Beendigung der Technischen Abnahme muss der Obmann/Technische Inspektor dem Rennleiter eine Liste der pro Klasse akzeptierten Motorräder und Fahrer aushändigen.

77.02.14

Wurde ein Motorrad in einen Unfall verwickelt, muss es vom Techn. Kommissar überprüft werden, um sicherzustellen, dass kein gravierender Defekt eingetreten ist. Der Fahrer ist dafür verantwortlich, sein Motorrad zusammen mit Schutzhelm und Kleidung zu dieser erneuten Überprüfung vorzuführen.

Ist der Schutzhelm eindeutig beschädigt, muss ihn der Obmann der Technischen Abnahme einbehalten.

77.05 Gefährliche Motorräder

Wenn ein Technischer Kommissar im Verlauf des Trainings oder des Rennens zu der Überzeugung kommt, dass ein Motorrad defekt ist und dadurch eine Gefahr für andere Fahrer darstellen könnte, muss er sofort den Rennleiter oder dessen Stellvertreter unterrichten. Deren Pflicht ist es, dieses Motorrad von der weiteren Teilnahme am Training oder am Rennen selbst auszuschließen.

01.78 ABNAHME-RICHTLINIEN FÜR TECHNISCHE KOMMISSARE

Hinweis: Ergänzend zu den FIM-Bestimmungen sind die Regelungen des DMSB zu beachten:

- Sicherstellen, dass alle erforderlichen Messwerkzeuge und die administrative Ausstattung mindestens eine Stunde vor Beginn der Technischen Abnahme (s. Ausschreibung) am Platz sind (s. entsprechende Liste weiter unten).
- Entscheiden, wer welche Tätigkeiten ausübt und dies schriftlich festhalten. Das Motto heißt „Effizienz“. Immer freundlich bleiben und sich den Sinn der Technischen Abnahme vor Augen halten: SICHERHEIT UND FAIRNESS.
- Gut informiert sein. Vergewissern Sie sich, dass Ihre Nationale Föderation (FMN) Sie mit allen aktuellen Technischen Informationen versorgt hat, die nach Drucklegung der Technischen Bestimmungen veröffentlicht worden sind, insbesondere die für Sportproduktionsmotorräder. Sie müssen über Kopien aller Homologationsdokumente verfügen.
- Die Abnahme muss in einem überdachten, genügend großen Bereich (Mindestfläche 100 m²) erfolgen, wobei zwei Abnahmereihen gebildet werden müssen, wenn beide Sportproduktionsklassen an der Veranstaltung teilnehmen.
- Die Wiegeeinrichtung muss genau und funktionell sein. Zur Überprüfung müssen Eichgewichte sowie das Eichzertifikat vorhanden sein.
- Die Vorschriften hinsichtlich Geräusch und Geräuschmessung müssen eingehalten werden.

Mindestanzahl der erforderlichen Technischen Kommissare:

- Überprüfung der Dokumente (Nennungen, Lizenzen, etc.): 2 Personen
 - Geräuschmessung, Schalldämpfer-Markierung: 2 Personen
 - Wiegen der Motorräder: 2 Personen
- a) bei der Techn. Abnahme: Im Zweifelsfall kann das Team bzw. der Obmann der Techn. Abnahme/der Techn. Inspektor verlangen, dass das Motorrad mit leerem Tank gewogen wird, um das Gewicht des vollständigen Motorrades zu ermitteln;
- b) bei der Kontrolle nach dem Rennen bzw. nach der Veranstaltung:
- Überprüfung der Übereinstimmung mit den Homologationsdokumenten bei Sportproduktionsmotorrädern. Strikte Kontrolle des Vergasers und der Airbox, die markiert werden müssen: 2 Personen
 - Überprüfung der Motorräder auf Übereinstimmung mit den Techn. Bestimmungen und Sicherheits-Check des erweiterten Entlüftungssystems bei 4-Taktern:
 - 2 Personen
 - Schutzhelme und -bekleidung: 1 Person.

Technische Abnahme am Tag vor dem offiziellen Training

- Mindestabnahmezeit pro Kategorie bei Sportproduktionsmotorrädern: 3 Stunden.

- Die Geräuschkontrolle sollte in einem freien, an den Abnahmeplatz angrenzenden Bereich, mindestens 5 Meter von jedem möglichen schallreflektierenden Hindernis entfernt, stattfinden.
- Dokumente und Werkzeuge (s. Liste).
- Der Technische Kommissar/Obmann der Technischen Abnahme erstattet der Jury nach Abschluss der Abnahme Bericht.
- Fortlaufende Beobachtung aller Motorräder, insbesondere während des Zeittrainings der Sportproduktionsmotorräder (Vergaser/Einspritzanlagen und Reifen).

Während des Renntages

- Freie Benutzung der Wiegeeinrichtung durch alle Teams.
- Sicherheitsüberprüfung vor jedem Rennen.
- –Sichtprüfung der Schutzhelme auf dem Startplatz.
- Nach dem Rennen muss sichergestellt werden, dass die Motorräder direkt in den Parc Fermé gebracht werden und dort für 30 Minuten verbleiben, d. h.:
- Supermono: gemäß Protest oder Jury-Entscheid,
- in den Sportproduktionsklassen (Superbike/Supersport) und den IDM-Prädikats-Klassen: ausgewählten Motorräder.
- von allen Klassen des Rundstreckenpokals, die ersten drei sowie zusätzlich drei ausgewählte Motorräder nach dem Zufallsprinzip.

Überprüfung

Klassen der IDM: Nach einem Protest oder gem. Jury-Entscheid.

Supermono: Nach einem Protest oder gem. Jury-Entscheid.

Supersport: Die ersten 10; zusätzlich ein nach dem Zufallsprinzip ausgewähltes Motorrad von den 15 Erstplatzierten.

Superbike, Rennen 1: Die ersten 5; zusätzlich ein nach dem Zufallsprinzip ausgewähltes Motorrad von den 15 Erstplatzierten

Superbike, Rennen 2: Die ersten 10; zusätzlich ein nach dem Zufallsprinzip ausgewähltes Motorrad von den 15 Erstplatzierten.

IDM, Rennen 1: Die ersten 5; zusätzlich ein nach dem Zufallsprinzip ausgewähltes Motorrad.

IDM, Rennen 2: Die ersten 10; zusätzlich ein nach dem Zufallsprinzip ausgewähltes Motorrad.

Bei der Schlussabnahme für die Klassen Superbike/Superstock 1000, Superstock/Supersport 600, Superstock/Supersport 300 und Sidecar muss der jeweilige Mechaniker der betroffenen Fahrer anwesend sein.

Rundstreckenpokal: In allen Klassen die ersten drei sowie drei ausgewählte Motorräder nach dem Zufallsprinzip.

Alle ausgewählten Motorräder werden u.a. überprüft auf:

- Geräusch
- Gewicht
- Vergaser/Einspritzanlage (Messen und Überprüfen sowohl des Einlass- als auch des Auslass-Traktes)
- 1 bis max. 3 Motoren (ausgewählt nach dem Zufallsprinzip) können überprüft werden u.a. im Hinblick auf Hubraum, Nockenwellen, Ventilgrößen, Steuerzeiten, etc.

Die Auswahl der Motorräder kann durch Festlegen von Zieleinlauf-Positionen vor dem Rennen durch den Obmann der Techn. Abnahme erfolgen, der nach eigenem Ermessen die zusätzliche Überprüfung eines oder mehrerer Motorräder anordnen kann.

IDM-Klassen (DMSB-Prädikate): Rennen 1:

Alle ausgewählten Motorräder werden u.a. überprüft auf:

- Geräusch
- Gewicht
- Vergaser/Einspritzanlage (Messen und Überprüfen sowohl des Einlass- als auch des Auslass-Traktes).

IDM-Klassen (DMSB-Prädikate): Rennen 2:

Alle ausgewählten Motorräder werden u.a. überprüft auf:

- Geräusch
- Gewicht
- Vergaser/Einspritzanlage (Messen und Überprüfen sowohl des Einlass- als auch des Auslass-Traktes).

Sonstiges:

- Eine Hubraumüberprüfung in jeder Klasse an bis zu drei nach dem Zufallsprinzip ausgewählten Motoren und Überprüfung auf Übereinstimmung mit den Bestimmungen ist möglich. Die Auswahl der Motorräder kann durch Festlegen von Zieleinlauf-Positionen vor dem Rennen durch den Obmann der Techn. Abnahme erfolgen, der nach eigenem Ermessen die zusätzliche Überprüfung eines oder mehrerer Motorräder anordnen kann.

Langstreckenrennen

- Eine Hubraumüberprüfung in jeder Klasse an bis zu drei nach dem Zufallsprinzip ausgewählten Motoren und Überprüfung auf Übereinstimmung mit den Bestimmungen ist möglich. Die Auswahl der Motorräder kann durch Festlegen von Zieleinlauf-Positionen vor dem Rennen durch den Obmann der Techn. Abnahme erfolgen, der nach eigenem Ermessen die zusätzliche Überprüfung eines oder mehrerer Motorräder anordnen kann.
- Alle letztendlich zu überprüfenden Punkte werden in Zusammenarbeit mit dem Rennleiter, dem CT-Delegierten der FIM und dem Obmann der Technischen Abnahme festgelegt. Die Schlusskontrollen erfolgen unter Zeitdruck. Es ist daher wichtig, dass alles gut vorbereitet ist.
- Der Obmann der Technischen Abnahme erstattet der Jury nach erfolgter Abnahme Bericht.

Technische Abnahme – Liste der Werkzeuge und Dokumente

- Drehzahlmesser
- Geräuschmessgerät und Kalibrator
- Schieblehre (zur Messung des Hubraumes, der Ventilgrößen, des Ventilhubs, der Kanalgrößen, der Vergasergrößen, etc.)
- Tiefenmaß
- Stahlmaßband
- Vorrichtung zum Messen der Bodenfreiheit
- Plomben/Siegel
- Vorrichtung zum Messen des Lenker-Einschlagwinkels
- Wiegeeinrichtung (bereitzustellen vom Veranstalter); Eichgewichte zum Justieren der Waage (insgesamt 180 kg)
- Werkzeuge zum Messen des Hubraumes
- Farbe zur Markierung von Teilen
- Aufkleber, die, wenn sie zur Markierung der Schalldämpfer verwendet werden, hitzefest sein müssen
- Magnet (für den Titantest)
- Pipette zur Überprüfung des Verdichtungsverhältnisses mit Teilung 0 – 100 ccm, Messtoleranz: +1 (Verhältnis). Zu verwenden ist Dämpferöl SAE 5
- Kleine Waage zur Ermittlung des Gewichts der Ventile (Skala von 0,5 g bis 50 g)
- Geeignete Kraftstoffproben-Behälter.

Dokumente

- Ausschreibung
- Aktuelle Technische Bestimmungen der FIM, bzw. DMSB
- FIM-Bestimmungen der betreffenden Disziplin (z. B. CCR) bzw. DMSB
- FIM-Sportgesetz bzw. DMSB-DMSG
- Technische Abnahme-Blätter (siehe Seiten 14/15)
- Homologationsdokumente für die betreffende Disziplin, falls erforderlich
- Schreibmaterial.

01.79 GERÄUSCHKONTROLLE (ausgenommen Drag-Bikes)

Das Geräuschlimit darf die in Art. 79.11 aufgeführten Werte nicht überschreiten.

79.01

Die Messung erfolgt bei einem Abstand des Mikrophons von 0,5 m vom Auspuffende unter einem Winkel von 45° zur Längsachse des Auspuffendes und in Höhe des Auspuffrohres, mindestens jedoch 20 cm über dem Boden. Ist dies nicht möglich, so kann die Messung auch unter einem Winkel von 45° nach oben durchgeführt werden.

79.02

Für die Geräuschkontrolle müssen Motorräder, die nicht mit einem Leerlaufgetriebe ausgestattet sind, auf einen Ständer gestellt werden.

79.03

Die Schalldämpfer werden bei der Abnahme markiert und dürfen danach nicht mehr ausgewechselt werden. Es ist lediglich erlaubt, einen ebenfalls abgenommenen und markierten Ersatzschalldämpfer zu montieren.

79.04

Der Fahrer lässt den Motor im Leerlauf drehen, bis die vorgeschriebene Drehzahl (U/min) erreicht ist. Die Messung muss in diesem Augenblick erfolgen.

79.06 Geräuschkontrolle – Drehzahlen

79.06.1

Aufgrund der Ähnlichkeit des Kolbenhubes der einzelnen Motorentypen in den verschiedenen Hubraumklassen, ausgenommen für die Supermono-Klasse, wird die Geräuschkontrolle bei den nachstehenden, festen Drehzahlen (U/min) vorgenommen.

4-Takter

Klasse	1-Zyl.	2-Zyl.	3-Zyl.	4-Zyl.
250 ccm	5.500	8.500	–	–
400 ccm	5.000	6.500	7.000	8.000
600 ccm	5.000	5.500	6.500	7.000
750 ccm	5.000	5.500	6.000	7.000
üb. 750 ccm	4.500	5.000	5.000	5.500

2-Takter

Klasse	1-Zyl.	2-Zyl.	3-Zyl.	4-Zyl.
125 ccm	7.000	–	–	–
250 ccm	– 7.000	–	–	–
500 ccm	– 5.500	7.000	7.000	–

IDM: bei 1/2 Nenndrehzahl des jeweiligen Modells.

Moto3, 1-Zyl.-4-Takt / 5.000 U/min

79.07

Bei Motorrädern mit mehr als einem Zylinder wird der Geräuschpegel an jedem Auspuffende gemessen.

79.08

Ein Motorrad, das die vorgeschriebenen Geräuschwerte überschreitet, darf mehrmals bei der Abnahme vorgeführt werden.

79.09

Bei der Vorführung zur Geräuschkontrolle muss bei Supermono-Motorrädern die korrekte Hubangabe auf dem Kurbelgehäuse gut lesbar eingeschlagen sein.

79.10

Bei Wankel-Motoren erfolgt die Messung bei 6000 U/min.

79.11

Gültige Geräuschlimits (ausgenommen Competition- und Pro-Stock-Klasse bei Drag-Bike-Rennen):
Maximal 105 dB(A)
Siehe hierzu Art.79.06.1

79.12

Während der Kontrolle darf das Umgebungsgeräusch den Wert von 90 dB(A) innerhalb eines Radius von 5 m um die Geräuschquelle nicht übersteigen.

79.13

Die verwendeten Geräuschmessgeräte müssen der Europa-Normen IEC 651; 60551 oder 61672, Stufe 1 oder 2, entsprechen.
Das Messgerät muss mit einer Eich-Schallquelle (Kalibrator) für die Kontrolle und Justierung des Gerätes während der Nutzungsdauer ausgerüstet sein.

79.14

Der Schnell-/Langsam-Schalter des Messgerätes muss auf der Position „Langsam“ stehen.

79.15

Im Hinblick auf die Tatsache, dass die jeweils herrschende Temperatur das Ergebnis von Geräuschmessungen beeinflusst, sind die Messwerte bei + 20° C als korrekt anzusehen. Bei Temperaturen unter 10° C wird eine Toleranz von + 1 dB(A) und bei Temperaturen unter 0° C eine Toleranz von + 2 dB(A) gewährt.

79.16 Geräuschkontrolle nach einer Veranstaltung

Ist bei einem Wettbewerb eine Technische Schlussabnahme vor der Veröffentlichung der Ergebnisse vorgeschrieben, so muss diese Prüfung eine Geräuschkontrolle zumindest der drei erst-platzierten Motorräder der Endwertung einschließen. Bei dieser Schlussabnahme wird für Straßenrennen eine Toleranz von + 3 dB(A) gewährt.

79.17 Geräuschkontrolle während einer Veranstaltung

Bei Wettbewerben, die Geräuschkontrollen während der Veranstaltung vorschreiben, müssen die Motorräder den Geräuschvorschriften ohne Gewährung der in Art. 79.16 aufgeführten Toleranz entsprechen.

01.80 RICHTLINIEN FÜR DIE BENUTZUNG VON GERÄUSCHMESSGERÄTEN

80.01

Der für die Geräuschemessung verantwortliche Technische Kommissar (Obmann der Geräuschemessung) muss rechtzeitig vor Ort sein, um mit dem Rennleiter und den anderen Techn. Kommissaren Absprachen im Hinblick auf einen geeigneten Messplatz und das anzuwendende Verfahren treffen zu können.

80.02

Zur Geräuschemessausrüstung muss eine passende Eich-Schallquelle (Kalibrator) gehören, die unmittelbar vor Beginn der Messungen und vor jeder Nachmessung, die eine Bestrafung zur Folge haben könnte, eingesetzt werden muss.

Für den Fall, dass Drehzahlmesser, Geräuschemessgerät oder Kalibrator bei der Technischen Abnahme ausfallen, müssen zwei Sets der jeweiligen Ausrüstung bereitstehen.

80.03

Vor Beginn der Messungen sollte der Obmann der Geräuschemessung, wenn möglich, mit maximal zwei Inhabern einer FIM-Bewerber-/ Sponsor- oder Herstellerlizenz bzw. mit Team-Managern Verbindung aufnehmen, die ebenfalls über eine Geräuschemessausrüstung, inkl. Kalibrator, verfügen, um sich über die Genauigkeit des offiziellen Geräuschemessgerätes zu verständigen.

80.04

Geräuschemessungen sollten nicht durchgeführt werden bei Regen und Feuchtigkeit. Motorräder, die als extrem laut angesehen werden, müssen ggf. einzeln überprüft werden.

80.05

Bei stärkerem Wind sollten die Motorräder in Windrichtung stehen, so dass die mechanischen Geräusche nach vorne, weg vom Mikrophon, getragen werden.

80.06

Der Schnell-/Langsam-Schalter muss auf der Position „Langsam“ stehen.

80.07

Bei entsprechend einstellbaren Geräten ist der A-Wert für Geräuschanzeige einzustellen.

80.08

Der Messwert ist stets abzurunden, d. h. 103,9 = 103 dB(A).

80.09

Bei Geräuschemessgeräten des Typs 1 wird der abgelesene Wert um 1 dB(A), bei Geräten des

Typs 2 um 2 dB(A) reduziert.

80.10 Außentemperatur

Beträgt die Außentemperatur weniger als 10° C, wird von dem abgelesenen Wert 1 dB(A), bei weniger als 0° C werden 2 dB(A) in Abzug gebracht.

Die o.g. Toleranzen addieren sich. Die zu ergreifenden Maßnahmen richten sich nach der jeweiligen Disziplin und den während der vorherigen Diskussionen mit dem Rennleiter getroffenen Entscheidungen.

SPORTPRODUKTIONS-MOTORRÄDER

2. TECHNISCHE BESTIMMUNGEN

Die technischen Bestimmungen können zu jeder Zeit geändert werden, um einen fairen Wettbewerb sicherzustellen.

Wenn ein Motorrad während oder nach dem Training nicht den technischen Bestimmungen entspricht, wird der Fahrer mit einer Strafe belegt. Weitere Strafen (Geldstrafe, Suspendierung, Ausschluss, etc.) können erfolgen.

Wenn ein Motorrad nach dem Rennen nicht den technischen Bestimmungen entspricht, wird der Fahrer nach Entscheidung durch die Jury mit (Geldstrafe, Suspendierung, Ausschluss, etc.) bestraft.

2.1 EINLEITUNG

2.1.1

Motorräder für die FIM-Weltmeisterschaft im Straßenrennsport für Superbike, Supersport und Superstock-Cup basieren auf kürzlich oder gegenwärtig hergestellten Motorrädern, die der Öffentlichkeit über die normalen Handelsvertriebswege des Herstellers zugänglich sind

2.1.2

Die FIM-Weltmeisterschaft im Straßenrennsport für Gespanne ist ausgeschrieben für Motorräder, d.h. Fahrzeuge mit drei Rädern, die zweispurig angeordnet sind, durch einen Motor mit Innenverbrennung angetrieben und ausschließlich durch einen Fahrer und einen Mitfahrer kontrolliert werden.

Unter Beachtung der nachfolgend aufgeführten Bestimmungen für die FIM Weltmeisterschaft im Straßenrennsport für Gespanne sind die Konstruktionen in Bezug auf die Ausführung, die Materialien und die Gesamtkonstruktion des Seitenwagens freigestellt.

2.2 KLASSEN

2.2.1

Die Klassen für Sportproduktionsmotorräder werden durch den Hubraum bestimmt.

2.3 ALLGEMEINE PUNKTE

2.3.1 Materialien

Die Verwendung von Titan für die Rahmenkonstruktion, die Vorderradgabeln, die Lenker, die Schwingen, die Schwingen- und Radachsen ist verboten. Für die Radachsen ist die Verwendung von Leichtmetallen ebenfalls verboten. Die Verwendung von Schrauben und Muttern aus Titan ist erlaubt.

- 1) Titan-Test an der Strecke: Magnet-Test (Titan ist nicht magnetisch).
- 2) Test mit 3%iger Salpetersäure (Titan reagiert nicht. Handelt es sich um Stahl, hinterlässt der Säure-Tropfen einen schwarzen Fleck).
- 3) Das spezifische Gewicht von Titan, das 4,5-5 beträgt, und das von Stahl, das 7,5-8,7 beträgt, kann festgestellt werden, indem das betreffende Teil gewogen wird und sein Volumen in einem geeichten, mit Wasser gefüllten Glas gemessen wird (Einlassventile, Kipphebel, Pleuel, usw.).
- 4) In Zweifelsfällen muss das betreffende Teil zur Prüfung an ein Material-Prüflabor geschickt werden.

2.3.2

Aluminiumverbindungen können durch Sichtprüfung festgestellt werden.

2.3.3 Lenker

- 1) Die Mindestbreite der Lenker beträgt 450 mm.
- 2) Die Griffe müssen so angebracht sein, dass zwischen ihren äußersten Enden mindestens die für Lenker vorgeschriebene Mindestbreite erreicht wird.
- 3) Ungeschützte Enden des Lenkers müssen mit einem festen Material verstopft oder mit Gummi überzogen sein.

- 4) Der Einschlagwinkel des Lenkers nach jeder Seite, bezogen auf die Mittellängsachse bzw. die Geradeausstellung, muss für Solomotorräder mindestens 15° betragen.
In keiner Position des Lenkers darf das Vorderrad, Reifen oder Radabdeckung (Kotflügel) eine eventuell vorhandene Verkleidung berühren. Die Abstände lt. Tabelle 1 müssen eingehalten werden.
- 5) In keiner Position des Lenkers darf das Vorderrad eine eventuell vorhandene Verkleidung berühren.
- 6) Es müssen feste Lenkanschläge (Lenkungsdämpfer gelten nicht als Anschläge) angebracht werden, um bei vollem Lenkereinschlag einen Mindestabstand von 30 mm zwischen dem Lenker mit den Handhebeln und dem Kraftstofftank zu gewährleisten, damit der Fahrer sich die Finger nicht einklemmen kann (siehe Zeichnungen A, B, C).
- 7) Lenkerschellen müssen sehr sorgfältig abgerundet und so beschaffen sein, dass keine Bruchstellen am Lenker auftreten können.
- 8) Reparaturschweißungen an Leichtmetalllenkern sind verboten.

2.3.4 Bedienungshebel

- 1) Alle Handhebel (Kupplung, Bremse, usw.) müssen im Prinzip in einer Kugel enden (Minstdurchmesser dieser Kugel: 16 mm). Diese Kugel kann auch abgeflacht sein, die Ränder müssen jedoch in jedem Fall abgerundet sein (Mindeststärke dieses abgeflachten Teils: 14 mm). Diese Enden müssen fest angebracht sein und einen integralen Bestandteil des Hebels darstellen.
- 2) Jeder Bedienungshebel (Hand- und Fußhebel) muss auf einem eigenen Zapfen montiert sein.
- 3) Ist der Fußbremshebel auf der Achse der Fußraste gelagert, so muss er unter allen Umständen funktionsfähig bleiben, auch im Falle einer etwaigen Verbiegung oder Verformung der Fußraste.

2.3.5 Räder, Felgen und Reifen (Siehe Tabelle 1)

- 1) Alle Reifen werden auf der Felge montiert und bei einem Druck von 1 kg/cm² (1 bar) gemessen, wobei die Messung an einem Reifenausschnitt erfolgt, der 90° vom Boden entfernt ist.
- 2) Jede Änderung an der Felge oder den Speichen eines Integralrades (gegossen, geschweißt, genietet), wie es vom Hersteller geliefert wurde, oder an einer traditionellen zerlegbaren Felge – Speichen, Ventile oder Sicherheitsbolzen ausgenommen – ist verboten. Hiervon weiterhin ausgenommen sind Sicherungsschrauben an den Reifen, die manchmal verwendet werden, um Bewegungen des Reifens auf der Felge zu verhindern. Wenn derartige Änderungen an der Felge vorgenommen werden, müssen die Bolzen, Schrauben, usw. angebracht sein.
- 3) Die maximalen Breiten der hinteren Felge sind wie folgt:
Superbike vorne 4.00"
Superbike hinten 6.25"
Supersport gemäß Homologation.
Superstock gemäß Homologation.
- 4) Zur Information, die Breite wird an der inneren Flanschseite der Radfelge gemäß ETRTO gemessen (Maulweite).

2.3.6 Reifen

Reifen können gegenüber dem homologiertem Modell ersetzt werden.

- 1) Mit Ausnahme von Slicks sowie Reifen, die mit dem Hinweis „nicht für den öffentlichen Straßenverkehr“ gekennzeichnet sind, muss der Hersteller die Reifen wie folgt markieren:
Das DOT Zeichen und/oder das E-Zeichen (verwendet für homologierte Reifen bzw. Reifen „Nur für den öffentlichen Straßenverkehr“)
Der Markenname des Herstellers
Das Herstellungsjahr (als Codebezeichnung)
Die Reifengröße
Die Geschwindigkeitsbezeichnung (zulässige Höchstgeschwindigkeit) – V
Alle anderen für die korrekte Benutzung des Reifens wichtigen Merkmale.
Der min. Geschwindigkeitsindex für die Kategorien Supersport und Superstock ist (W).
- 2) Der Durchmesser der Felge muss mindestens 400 mm betragen.
- 3) Innenmaß der Reifen
Der Reifen muss auf einer entsprechenden Felge aufgezogen sein. Die lichte Weite der für die einzelnen Reifengrößen zu verwendenden Felgen ist aus Tabelle 1 ersichtlich. Die Innenseite der Felge darf nicht verformt oder beschädigt sein.

- 4) Zulässige Höchstgeschwindigkeit
Die für die einzelnen Klassen gültigen Geschwindigkeitsbezeichnungen sind in Tabelle 1 aufgeführt.
Diese gelten nicht für Slick-Reifen.
- 5) Oberflächenprofil des Reifens
Die Reifenoberfläche kann glatt (d.h. ohne Profilrillen) oder profiliert sein.
Es ist kein Profilmuster vorgeschrieben. Für Supersport und Superstock ist ein Minimumprofil Voraussetzung.
Der Reifen muss bereits bei seiner Produktion ausschließlich vom Hersteller mit dem Profilmuster versehen worden sein.

Zusätzliche Profilrillen, Nachschneiden usw. sind dann erlaubt, wenn dies mit Hilfe eines dafür vorgesehenen Spezialwerkzeuges durch den Reifenhersteller selbst oder durch eine von diesem entsprechend autorisierte Person durchgeführt worden ist.

Daher müssen nachträglich geänderte Reifen mit einer Markierung oder einem Stempel des Herstellers gekennzeichnet sein. Diese Markierung muss sich in der Nähe des Hersteller-Zeichens befinden.

Die Wahl eines bestimmten Profilmusters bleibt vollständig dem einzelnen Fahrer überlassen.

Ebenso steht es dem Fahrer frei, Slick-Reifen zu verwenden, sofern für diese Klasse vorgesehen. Bei schwierigen Bedingungen muss der Fahrer jedoch die Empfehlungen des Technischen Kommissars und gegebenenfalls die des Beauftragten des Reifenherstellers in Betracht ziehen.

Aus Sicherheitsgründen muss die Profiltiefe des Reifens bei der Technischen Abnahme vor dem Rennen über die gesamte Laufflächen-Breite mindestens 2,5 mm betragen.

Reifen, die bei der Technischen Abnahme eine Profiltiefe von weniger als 1,5 mm aufweisen, werden als nicht-profilierter Reifen angesehen. Für diese Reifen sind folglich die Bestimmungen für Slick-Reifen anzuwenden.

Die Oberfläche eines Slick-Reifens muss mindestens drei Vertiefungen in Abständen von höchstens 120° aufweisen, die die Abnutzungsgrenze der Lauffläche und der Reifenschulter anzeigen. Sobald mindestens zwei dieser Vertiefungen an verschiedenen Stellen des Reifens abgenutzt sind, darf der Fahrer mit diesen Reifen nicht mehr auf die Rennstrecke.

2.3.7

Der Mindestabstand zwischen der Reifenoberfläche (an ihrem breitesten Punkt) und jedem fest montierten Teil des Motorrads ist in Tabelle 1 aufgeführt.

2.3.8 Bearbeitung der Reifenoberfläche

Um eine optimale Reifenhaftung zu erzielen, kann die Oberfläche neuer, unbenutzter Reifen aufgeraut werden. Aus Sicherheitsgründen muss die Profiltiefe des Reifens bei der Technischen Abnahme vor dem Rennen über die gesamte Laufflächen-Breite mindestens 2,5 mm betragen.

2.4 BESTIMMUNGEN FÜR SUPERBIKE

Siehe www.fim-moto.com

2.6 BESTIMMUNGEN FÜR SUPERPRODUKTION (Endurance)

Siehe www.fim-moto.com

2.8 BESTIMMUNGEN FÜR SUPERSIDE

www.fim-live.com

2.9 FIM HOMOLOGATIONSVERFAHREN FÜR SUPERSPORT UND SUPERBIKE

Voraussetzungen für die Zulassung

- Alle Motorräder müssen der Wiener Konvention von 1968 entsprechen.
- Die Motorräder entstammen der aktuellen Produktion.
- Die Motorräder müssen Maschinen der Serienproduktion darstellen.
- Die Motorräder müssen für Jedermann, der sich eine Hochleistungsmaschine besorgen möchte, frei zur Verfügung stehen.

- Die Motorräder müssen innerhalb von 90 Tagen ab dem Datum der Erteilung der FIM-Homologation frei verkäuflich sein.
- Die Motorräder müssen für den täglichen Gebrauch verkauft werden.
- Die Motorräder müssen komplett mit vollständiger Straßenausstattung (z.B. komplette Beleuchtungseinheit) ausgerüstet sein.
- Alle Motorräder müssen in jeder Hinsicht mit den Vorschriften für Straßenrennen gemäß vorliegendem Anhang übereinstimmen.
- Alle Motorräder müssen eine gültige Straßenzulassung haben (d.h. DOT, ECE 97 usw.).

2.9.1 Anforderungen für eine FIM-Homologation

Zur Erteilung einer FIM-Homologation müssen die Motorräder mit den nachstehenden Vorschriften übereinstimmen:

- Die Homologation eines Motorrades kann ausschließlich vom Original-Hersteller eingereicht werden.
- Der Hersteller muss im Besitz einer FIM-Hersteller-Lizenz sein.
- Wird das Motorrad mit einem Motor vorgeführt, der nicht von dem die Homologation beantragenden Hersteller geliefert wurde, muss zusammen mit der Einreichung des Homologationsantrages eine entsprechende Genehmigung bzw. geschäftliche Vereinbarung vorgelegt werden.
- Das Motorrad muss über eine Herkunftsbescheinigung des Herstellers verfügen.
- Das Motorrad muss den gesetzlichen Bestimmungen entsprechen und für den Gebrauch im normalen Straßenverkehr zugelassen sein, unabhängig von seiner Bauart.
- Das Motorrad muss der aktuellen Serienproduktion entstammen und der Öffentlichkeit weltweit über die normalen Handelskanäle des Herstellers zugänglich sein.
- Die in vorliegenden Bestimmungen aufgeführten Stichtage entsprechen der Anzahl der Tage bis zum Stichtag, an dem die Anträge und Dokumente dem FIM CCR Sekretariat vorliegen müssen.

Anmerkung: Sind aufgrund von Markterfordernissen oder gesetzlichen Vorschriften in bestimmten Regionen andere Typenteile für die Gemischaufbereitung eingebaut, so müssen für den Wettbewerb diese Teile durch die homologierten ersetzt werden.

2.9.2 Mindestproduktionsmengen

Bei der Bestimmung der für die FIM-Homologation erforderlichen Mindest-Produktionszahlen werden die jährlichen Produktionszahlen an 50 ccm Mopeds und 50 ccm Scooter des Herstellers, der den FIM-Homologationsantrag einreicht, nicht berücksichtigt.

1) Supersport

Die Produktionszahlen müssen anhand einer beglaubigten Dokumentation nachgewiesen werden.

- Hersteller, die jährlich mehr als 75.000 Motorräder produzieren, müssen mindestens 1.000 Einheiten herstellen. Diese Motorräder müssen mit dem homologierten Modell identisch sein, die gleichen Spezifikationen aufweisen und weltweit erhältlich sein. Vor der Homologations-Überprüfung muss diese Mindestzahl erreicht sein. Das homologierte Motorrad muss innerhalb von 90 Tagen nach der Homologations-Überprüfung zum Verkauf an die Öffentlichkeit zur Verfügung stehen.
- Hersteller, die jährlich weniger als 75.000 Motorräder produzieren, müssen mindestens 500 Einheiten herstellen. Diese Motorräder müssen mit dem homologierten Modell identisch sein, die gleichen Spezifikationen aufweisen und weltweit erhältlich sein. Vor der Homologations-Überprüfung muss diese Mindestzahl erreicht sein. Das homologierte Motorrad muss innerhalb von 90 Tagen nach der Homologations-Überprüfung zum Verkauf an die Öffentlichkeit zur Verfügung stehen.
- Zum Zeitpunkt der Homologation müssen mindestens 25 Einheiten vorgeführt werden.
- Wenn diese Bestimmungen nicht beachtet werden, erklärt die FIM die Homologation für ungültig.

2) Superbike

Die Produktionszahlen müssen anhand einer beglaubigten Dokumentation nachgewiesen werden. Ein Motorrad, das eine gültige Superstock-Homologation von dem Original Hersteller hat, ist jederzeit auch für die Superbike-Klasse homologiert.

3) Superstock

Die Produktionszahlen müssen anhand einer beglaubigten Dokumentation nachgewiesen werden. Alle Hersteller müssen vor dem Tag der Homologation ein Minimum von 1000 Einheiten produziert haben. Diese Motorräder müssen identisch mit dem homologierten Modell sein und weltweit die

gleichen Spezifikationen haben und verfügbar sein. Die Minimalstückzahl muss vor der Inspektion erreicht sein. Das homologierte Motorrad muss öffentlich zum Verkauf angeboten werden innerhalb von 90 Tagen nach der Inspektion.

Eine Minimalstückzahl von 25 Einheiten muss bei der Homologationsinspektion gezeigt werden. Die FIM wird die Homologation widerrufen, wenn diese Regeln nicht beachtet werden.

Ersthomologation

Jeder Hersteller, der erstmalig in seiner Geschichte eine Homologation beantragt, muss das nachfolgende Verfahren einhalten:

Für eine Ersthomologation muss der Hersteller eine Anzahl von mindestens 150 Motorrädern herstellen (75 Einheiten zum Zeitpunkt der ersten Homologations-Überprüfung und 75 Einheiten innerhalb von sechs Monaten nach der ersten Homologations-Überprüfung)

Die Motorräder müssen innerhalb von 90 Tagen nach Erteilung der Homologation durch die FIM zum Verkauf an die Öffentlichkeit zur Verfügung stehen.

Wenn diese Bestimmungen nicht beachtet werden, erklärt die FIM die Homologation für ungültig.

Zusätzliche Homologationen

Vorschriften für Hersteller, die bereits vorher eine Superbike-Homologation beantragt hatten:

Hersteller, die jährlich mehr als 100.000 Motorräder produzieren, müssen mindestens 500 Einheiten herstellen. Diese Motorräder müssen mit dem homologierten Modell identisch sein, die gleichen Spezifikationen aufweisen und weltweit erhältlich sein. Vor der Homologations-Überprüfung muss diese Mindestzahl von 500 Einheiten erreicht sein.

Hersteller, die jährlich mehr als 50.000 aber weniger als 100.000 Motorräder produzieren, müssen mindestens 250 Einheiten herstellen. Diese Motorräder müssen mit dem homologierten Modell identisch sein, die gleichen Spezifikationen aufweisen und weltweit erhältlich sein. Vor der Homologations-Überprüfung muss diese Mindestzahl von 250 Einheiten erreicht sein.

Hersteller, die jährlich weniger als 50.000 Motorräder produzieren, müssen mindestens 150 Einheiten herstellen. Diese Motorräder müssen mit dem homologierten Modell identisch sein, die gleichen Spezifikationen aufweisen und weltweit erhältlich sein. Vor der Homologations-Überprüfung muss diese Mindestzahl von 150 Einheiten erreicht sein.

Die Motorräder müssen innerhalb von 90 Tagen nach Erteilung der FIM-Homologation zum Verkauf an die Öffentlichkeit zur Verfügung stehen.

Wenn diese Bestimmungen nicht beachtet werden, erklärt die FIM die Homologation für ungültig.

2.9.3 Termine für Beantragung, Einreichung und Veröffentlichung

- Spätestens 45 Tage vor dem Datum, an welchem die Homologations-Überprüfung stattfinden soll, muss der Homologationsantrag beim FIM CCR-Sekretariat vorliegen.
- Ein neu homologiertes Motorrad darf 30 Tage nach der Homologations-Überprüfung an einem FIM-Meisterschaftslauf teilnehmen.
- Motorräder, die zum 31. Januar homologiert werden, dürfen am ersten Rennen der Saison teilnehmen, auch wenn dieses bereits früher als 30 Tage nach der Homologation stattfindet.
- Nach der Homologations-Überprüfung müssen die Hersteller die vollständig ausgefüllten und unterschriebenen Homologationsblätter 1, 2 und 3, zusammen mit allen damit zusammenhängenden Dokumenten und Zeichnungen, an das FIM CCR Sekretariat schicken.
- Stichtag für den Eingang der vollständig und korrekt ausgefüllten, unterschriebenen Homologationsunterlagen ist 7 Tage nach der Homologations-Überprüfung. Die Dokumente und Zeichnungen müssen in Papierform sowie in elektronischer Form eingeschickt werden (*.pdf, *.jpg, *.doc, *.txt an ccr@fim.ch, cti@fim.ch).
- Innerhalb von 7 Tagen nach Eingang der neuen Homologationsdokumente beim FIM CCR Sekretariat wird eine aktualisierte Homologationsliste veröffentlicht.
- Zu jeder Zeit sind Kopien der Homologationsblätter 1, 2 und 3, als Zeichnungen und Fotos (Format DIN A 4) sowie in elektronischer Form, auf Anfrage beim FIM CCR Sekretariat erhältlich und werden auch auf die FIM Website gestellt.

2.9.4 Beantragung, Inspektion und Homologation

- Homologationsanträge für Motorräder können bei der FIM ausschließlich vom entsprechenden Hersteller eingereicht werden.
- Ein Hersteller kann für jede Rennklasse höchstens zwei Mal pro Jahr eine neue Homologation beantragen.

- Die Überprüfung des zur Homologation vorgeführten Motorrades wird auf Grundlage der auf den FIM-Formularen geforderten Informationen durchgeführt (Homologationsblätter 1, 2 und 3).
- Die Überprüfung muss durch einen von der FIM CCR benannten Inspektor durchgeführt werden.
- Der Inspektor muss sich davon überzeugen, dass die auf der Produktionsbescheinigung gemachten Angaben (Formular 2) korrekt sind.
- Der Inspektor wählt nach dem Zufallsprinzip 2 Motorräder für eine eingehende Untersuchung aus. Eines dieser beiden Motorräder muss so weit demontiert werden, dass alle erforderlichen Messungen durchgeführt werden können. Die Überprüfung und Demontage findet sofort nach Auswahl der beiden Motorräder statt. Der Inspektor ist während der gesamten Untersuchungen anwesend.
- Der Hersteller ist jederzeit dafür verantwortlich, dass die in den Homologationsdokumenten eingetragenen Angaben korrekt sind. Alle Maße müssen nach metrischem System angegeben sein, ausgenommen die Radgrößen.
- Nach der Überprüfung unterzeichnet der Inspektor die ausgefüllten Homologationsunterlagen. Mit Unterzeichnung der Homologationsblättern erkennt der Hersteller die in den Homologationsblättern aufgeführten Daten an.
- Homologationsunterlagen mit fehlenden Angaben werden an den Hersteller zur Vervollständigung zurückgesandt. Die so vervollständigten Homologationsunterlagen müssen dann sofort wieder an die Technischen Mitglieder der CCR zur Überprüfung der korrigierten Angaben durch das FIM CCR Sekretariat zurückgeschickt werden.
- Die Homologationsblätter werden durch die Technischen Mitglieder der CCR und durch das FIM CCR Sekretariat geprüft; es erfolgt dann eine Bestätigung, dass diese vollständig und korrekt sind, bevor die Homologation erteilt wird.
- Nach Erteilung der Homologation für ein Motorrad, kann es über einen Zeitraum von höchstens fünf Jahren bzw. solange eingesetzt werden, bis das homologierte Motorrad nicht mehr mit den Technischen Bestimmungen übereinstimmt.
- Ein Hersteller kann vor Ablauf der 5-Jahres-Homologationsfrist eine Verlängerung der Homologation beantragen. Die FIM kann einer Verlängerung des Homologationszeitraumes zustimmen. Diese Verlängerung gilt für 2 Jahre zusätzlich. Die Homologationsgebühr für diese Verlängerung ist doppelt so hoch wie die normale Gebühr.
- Eine Homologation oder eine Homologationsverlängerung wird erst dann gewährt, wenn die entsprechende Gebühr eingegangen ist.

2.9.5 Aktualisierung von Teilen

Jede Änderung in der Spezifikation der nachfolgend aufgeführten Teile eines FIM-homologierten Motorrades macht eine neue Homologation erforderlich:

- Kurbelgehäuse
- Zylinder
- Zylinderkopf
- Kurbelwelle, Pleuelstangen
- Nockenwellen, Ventile
- Teile der Gemischaufbereitung
- Rahmen: Haupt-Abmessungen (in Bezug auf Radstand, Nachlauf, Lenkkopfwinkel, relative Position des Schwingenarms, relative Position der(s) hinteren Stoßdämpfer(s) und Gestänges)
- Neue Motornummer
- Neue Rahmennummer

2.9.6 Homologation für Teile-Aktualisierungen

- Die Aktualisierung von anderen Teilen als Rahmen und Motor, wie zum Beispiel Verkleidung, Räder, usw., kann durch eine Homologations-Aktualisierung gewährt werden.
- Im Falle der Aktualisierung einer Homologation muss der Hersteller eine entsprechende Information an das FIM CCR Sekretariat schicken. Der Stichtag für den Eingang von Anträgen zu einer Homologations-Aktualisierung liegt bei 30 Tagen vor dem ersten Rennen, an dem mit dem neuen Modell teilgenommen werden soll.
- Zusätzlich zu dem formellen Informationsschreiben muss der Hersteller die Homologationsblätter 1, 2 und 3, zusammen mit allen relevanten Dokumenten zu den aktualisierten Teilen (Zeichnungen zu den alten und den neuen Teilen usw.) und zusammen mit einer Erklärung darüber, welche Fahrzeug-Identifikationsnummer zu dem aktualisierten Teil gültig ist, an das FIM CCR Sekretariat, sowohl in Papierform als auch in elektronischer Form, schicken.

- Unter Verwendung der neuen, aktualisierten Teile dürfen nur solche Motorräder an Rennen teilnehmen, die höhere Fahrzeug-Identifikationsnummern aufweisen und die vom Hersteller angegebenen.
- Die Mindest-Produktionszahlen für die Gültigkeit der Homologationsänderung mit den Aktualisierungen entsprechen der Anzahl wie für die neue Homologation eines Motorrads.
- Für die Erweiterung oder Aktualisierung einer Homologation stellt die FIM die Hälfte der Homologationsgebühren in Rechnung.
- Alle für die Aktualisierung einer Homologation erforderlichen und notwendigen Formulare müssen beim FIM CCR Sekretariat bis spätestens 30 Tage vor dem Datum, zu dem die geänderten Teile im Wettbewerb verwendet werden sollen, eingehen.
- Wenn diese Bestimmungen nicht eingehalten werden, erklärt die FIM die Homologation für ungültig.

2.9.7 Kraftstoff-Aufbereitungsanlagen für Superbikes

- Die Kraftstoff-Aufbereitungsanlagen müssen unverändert entweder als die homologierte Original-Kraftstoff-Aufbereitungsanlage oder als die homologierte freigestellte Kraftstoff-Aufbereitungsanlage verwendet werden.
- Die einzig zulässigen Änderungen an den ursprünglichen oder den freigestellten homologierten Kraftstoff-Aufbereitungsanlagen sind Düsen, Nadeln, Drosselklappen, Kraftstoffeinspritzdüsen und Ansaugtrichter.
- Der ursprüngliche Hersteller muss bei der Ausführung und Herstellung der freigestellten homologierten Kraftstoff-Aufbereitungsanlage die folgenden Kriterien beachten:
 - a) Es gibt keine Beschränkungen in Bezug auf die Einlassgröße eines Motors, der entweder mit Vergasern oder mit Kraftstoff-Einspritzsystemen ausgestattet ist.
 - b) Das Material des freigestellten Vergaser / Einspritzteils muss das gleiche sein wie das für die homologierte Original-Kraftstoff-Aufbereitungsanlage.
 - c) Es muss eine Mindestanzahl an freigestellten Kraftstoff-Aufbereitungsanlagen als Ersatzteile vorhanden und in der Rennteileliste des Herstellers aufgeführt sein. Jeder Hersteller muss mindestens 15 Sätze zur Verfügung haben, die während der gesamten Dauer der Homologation weltweit durch das normale Händlernetz erhältlich sind. Der Preis für die Öffentlichkeit für die freigestellte Kraftstoff-Aufbereitungsanlagen darf nicht mehr als doppelt so hoch sein wie der vom Hersteller empfohlene Wiederverkaufspreis für die homologierte Original-Kraftstoff-Aufbereitungsanlagen im Ursprungsland.
 - d) Bei der Homologation darf der Hersteller des Motorrads lediglich eine freigestellte Kraftstoff-Aufbereitungsanlage für jedes Modell einreichen.
 - e) Der Motorrad-Hersteller muss der FIM einen Beispielsatz der Original-Anlage und der freigestellten Kraftstoff-Aufbereitungsanlage zu Vergleichszwecken zur Verfügung stellen.
 - f) Der Motorrad-Hersteller muss nachweisen, dass mindestens 15 Sätze der freigestellten Kraftstoff-Aufbereitungsanlagen hergestellt wurden.
 - g) Die freigestellten Kraftstoff-Aufbereitungsanlagen müssen noch bis mindestens drei Jahre nach dem Homologationsdatum erhältlich sein.
 - h) Die Homologation der Kraftstoff-Aufbereitungsanlage ist über den gleichen Zeitraum gültig wie die Homologation des Motorrads.
 - i) Während der Gültigkeit der Homologation der Maschine kann ein zusätzliches Modell der freigestellten Kraftstoff-Aufbereitungsanlagen homologiert werden. Diese Kraftstoff-Aufbereitungsanlagen müssen die gleichen Bedingungen erfüllen wie die ursprünglich geänderten Anlagen. Damit soll eine Weiterentwicklung nach der ursprünglichen Homologation ermöglicht werden.
- Die freigestellten Kraftstoff-Aufbereitungsanlagen können ausschließlich zum gleichen Zeitpunkt wie die neue Homologation homologiert werden. (Siehe oben stehenden Punkt i) zu zusätzlichen freigestellten Kraftstoff-Aufbereitungsanlagen).

2.10 Leitfaden Techn. Stewards

Siehe www.fim-moto.com

Technische Bestimmungen für Motocross und Schneemobilrennen **2023**

Stand: **20.12.2022** – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

INHALT

01.01	EINFÜHRUNG
01.03	KONSTRUKTIONSFREIHEIT
01.05	MOTORRAD-KATEGORIEN UND -GRUPPEN
01.07	KLASSENEINTEILUNG
01.11	MESSEN DES HUBRAUMES
01.17	AUFLADUNG
01.18	TELEMETRIE (elektronische Datenübertragung)
01.21	MARKENBEZEICHNUNG
01.23	DEFINITION EINES PROTOTYPS
01.25	ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN
01.26	DEFINITION EINES RAHMENS BEI EINEM SOLOMOTORRAD
01.27	STARTVORRICHTUNGEN
01.28	KRAFTSTOFFTANKS
01.29	SCHUTZVORRICHTUNGEN FÜR OFFENLIEGENDE ANTRIEBSTEILE
01.31	AUSPUFFROHRE / SCHALLDÄMPFER
01.33	LENKER
01.35	BEDIENUNGSHEBEL
01.37	GASSCHIEBER – ZÜNDUNTERBRECHER
01.39	FUSSRASTEN
01.41	BREMSEN
01.43	KOTFLÜGEL UND RADABDECKUNGEN
01.45	VERKLEIDUNG
01.46	FAHRWERK
01.47	RÄDER, FELGEN, REIFEN
01.49	MOTOCROSS- REIFEN
01.50	ZUSÄTZLICHE BESTIMMUNGEN FÜR ELEKTRISCH ANGETRIEBENE MOTORRÄDER
01.53	ZUSÄTZLICHE BESTIMMUNGEN FÜR GESPANNE
01.55	STARTNUMMERNSCHILD
01.63	KRAFTSTOFF, KRAFTSTOFF-ÖL-GEMISCH
01.65	KLEIDUNG UND PROTEKTOREN
01.67	TRAGEN VON SCHUTZHELMEN
01.69	HINWEISE FÜR DIE ABNAHME VON SCHUTZHELMEN
01.70	ANERKANNTES INTERNATIONALES PRÜFNORMEN FÜR SCHUTZHELM
01.76	BRUST- UND RÜCKENNUMMERN (BIBS)
01.77	KONTROLLE
01.78	GEFÄHRLICHE MASCHINEN
01.79	GERÄUSCHKONTROLLE
01.80	RICHTLINIEN FÜR DIE BENUTZUNG VON GERÄUSCHMESSGERÄTEN
01.82	TECHNISCHE BESTIMMUNGEN FÜR SCHNEEMOBILE
01.83	TECHNISCHE BESTIMMUNGEN FÜR QUADS
	TECHNISCHE BESTIMMUNGEN DES DMSB FÜR DIE KLASSEN 50 ccm UND 65 ccm

Alle Verweise auf das männliche Geschlecht in diesem Dokument sind aus Gründen der Vereinfachung gemacht und beziehen sich auch auf das weibliche Geschlecht, außer wenn der Kontext etwas anderes erfordert.

01.01 EINFÜHRUNG

Unter dem Begriff „Motorrad“ versteht man alle Fahrzeuge, die im Prinzip weniger als vier Räder haben, von einem Motor angetrieben werden und eine oder mehrere Personen, von denen eine das Fahrzeug führt, befördern.

Die Räder müssen normalerweise den Boden berühren, ausgenommen kurzzeitig oder in bestimmten außergewöhnlichen Situationen. Darüber hinaus darf ein Rad bzw. dürfen alle Räder durch Kufen, Rollen oder Ketten ersetzt werden, um sich auf bestimmten Streckenbelägen bewegen zu können.

01.03 KONSTRUKTIONSFREIHEIT

Entspricht ein Motorrad den FIM-Bestimmungen, der Ausschreibung wie auch den jeweiligen besonderen Festlegungen, die die FIM für bestimmte Wettbewerbe treffen kann, werden keinerlei Beschränkungen im Hinblick auf Marke, Konstruktion oder Typ des Motorrades auferlegt.

Alle Solomotorräder (Gruppe A1) müssen so konstruiert sein, dass sie vom Fahrer vollständig kontrolliert werden können.

Motorräder mit Seitenwagen (Gruppe B) müssen so gebaut sein, dass ein Beifahrer Platz findet.

01.05 MOTORRAD-KATEGORIEN UND -GRUPPEN

Die Motorräder sind in Kategorien eingeteilt, die für alle Veranstaltungen eingehalten werden müssen. Im Prinzip ist es untersagt, in einem Rennen verschiedene Kategorien, Gruppen und Klassen zusammen fahren zu lassen, sofern in der Ausschreibung nicht etwas anderes festgelegt ist.

Kategorie I:

Motorräder, angetrieben durch die Wirkung eines Rades auf dem Boden.

Kategorie II:

Spezialfahrzeuge, angetrieben durch die Wirkung von zwei Rädern auf dem Boden, die die Bedingungen der Kategorie I nicht erfüllen.

Gruppe A 1 - Solomotorräder

Zweirädrige Fahrzeuge, einspurig.

Gruppe B 1

Dreirädrige Fahrzeuge, zweiseitig, bestehend aus einem einspurigen Motorrad und einem zur Beförderung eines Beifahrers bestimmten Seitenwagen, der die zweite Spur zieht.

Gruppe B 2

Dreirädrige Fahrzeuge, die in Geradeausfahrt zwei- oder dreispurig sind und mit einem fest angebauten Seitenwagen eine vollständige und integrale Einheit bilden.

Bei drei Spuren dürfen die Mittellinien der beiden von den Rädern des Motorrades gebildeten Spuren um maximal 75 mm versetzt sein. Eine Spur wird durch die Mittelachse jedes Fahrzeugrades in Geradeausfahrt bestimmt.

Kategorie III

Fahrzeuge, angetrieben durch die Wirkung mehrerer Räder auf dem Boden in nur einer Richtung

Gruppe C – Spezialmotorräder mit zwei Rädern

Gruppe D – Spezialmotorräder mit drei Rädern, Motorräder mit zwei Rädern

Gruppe E – Schneemobile

Gruppe F – Sprint- und Dragster- Motorräder

Gruppe G – Quads

Gruppe J – Elektro-Fahrzeuge

01.07 KLASSENEINTEILUNG

Die Gruppen sind unter Beachtung der nachstehend aufgeführten Hubräume in Klassen unterteilt. Im Allgemeinen muss diese Klasseneinteilung bei allen Veranstaltungen eingehalten werden (s. auch Wettbewerbsreglement für Motocross).

Kategorie I
Gruppe A 1 – Solomotorräder

Klasse	über (ccm)	bis zu (ccm)
50*	-	50
65*	50	65
85 (2-Takt)	65	85
125 (2-Takt)	100	125
250 (2-/4-Takt)	100	250
Open (2-/4-Takt)	100	650

* Siehe auch Technische Bestimmungen des DMSB im Anhang.

Anmerkung: Es sind ausschließlich Einzylinder-Motoren zulässig.

Gruppen B 1, B 2 - Seitenwagen

2-Takt über 350 ccm – 750 ccm

4-Takt 1 oder 2 Zylinder bis 1000 ccm.

Kategorie II
Gruppe E - Schneemobile

Klasse	Über (ccm)	Bis zu (ccm)
250	-	250
350	250	350
500	350	500
750	500	750
1050	750	1050
1300	1050	1300

Gruppe G - Quads

Vierrädrige, mit Ballonreifen ausgerüstete Geländefahrzeuge mit je einem Rad an den äußersten diagonalen Enden, bestehend aus einer kompletten, integralen Einheit, die einem Fahrer nur sitzend Platz bietet und mittels eines Lenkers gesteuert wird. Nur 2 Räder dürfen angetrieben sein.

Klasse	Über (ccm)	Bis zu (ccm)
Ab 14 Jahre	175 2-T	250 2-T
	290 4-T	450 4-T
Ab 16 Jahre		750 4-T

01.11 MESSEN DES HUBRAUMES

11.11 Hubkolben-Motor – „Otto“-Motor

Der Hubraum jedes Zylinders wird nach der geometrischen Formel berechnet, die das Volumen eines Zylinders angibt. Der Durchmesser ist gegeben durch die Bohrung und die Höhe durch die Strecke, die der Kolben von seinem höchsten zu seinem tiefsten Punkt zurücklegt:

$$\text{Hubraum} = \frac{D \times D \times 3,1416 \times C}{4}$$

wobei D = Bohrung in cm
 und C = Hub in cm

Ist eine Zylinderbohrung nicht kreisförmig, so muss die Fläche des Querschnitts mit einer geeigneten geometrischen Formel berechnet und dann, zur Bestimmung des Hubraums, mit dem Kolbenhub multipliziert werden. Die Bohrung wird mit einer Toleranz von 1/10 mm gemessen. Wenn mit dieser

Toleranz die Hubraumgrenze der Klasse überschritten wird, ist ein zweiter Messvorgang bei kaltem Motor und mit einer Toleranz von 1/100 mm erforderlich (Anm.: Toleranz = Messgenauigkeit).

11.13 Drehkolben-Motor

Der Hubraum eines Motors, der dafür entscheidend ist, in welcher Klasse ein Motorrad teilnehmen kann, wird wie folgt berechnet:

$$\text{Hubraum} = \frac{2 \times V}{N}$$

wobei V = Gesamtvolumen aller Kammern, die den Motor bilden
und N = Anzahl der für die Ausführung eines kompletten Zyklus in einer Kammer notwendigen Umdrehungen.

Einstufung erfolgt als Viertakt-Motor.

11.15 WANKEL-MOTOR

Bei einem Wankel-Motor mit dreieckigem Kolben ist der Hubraum nach folgender Formel zu berechnen:

$$\text{Hubraum} = 2 \times V \times D$$

V = Volumen einer einzelnen Kammer

D = Anzahl der Scheiben.

Einstufung erfolgt als Viertakt-Motor.

01.17 AUFLADUNG

Bei allen Veranstaltungen ist jegliche Aufladung verboten. Ein 2- oder 4-Takt-Motor, der auf Grund des Hubvolumens seines Arbeitszylinders in eine der anerkannten Klassen einzustufen ist, wird nicht als aufgeladener Motor angesehen, wenn bei einem Arbeitstakt das geometrisch gemessene Gesamtvolumen der Kraftstoffzufuhreinrichtung(en) inkl. des Hubvolumens seines Arbeitszylinders, sofern dieser den Kraftstoff ansaugt, den zulässigen Hubraum der betreffenden Klasse nicht überschreitet.

01.18 TELEMETRIE (elektronische Datenübertragung)

Von bzw. zu einem sich bewegenden Motorrad dürfen keinerlei Informationen, auf welche Art auch immer, übertragen werden. Die Anbringung eines offiziellen Impulsgebers am Motorrad kann verlangt werden.

Einrichtungen zur automatischen Rundenzeitmessung werden nicht als Telemetrie angesehen, diese dürfen jedoch offizielle Zeitnahme Methoden bzw. –Ausrüstung nicht beeinträchtigen.

01.21 MARKENBEZEICHNUNG

Wenn zwei Konstrukteure am Bau eines Motorrades beteiligt sind, müssen deren Namen auf dem Motorrad in folgender Reihenfolge erscheinen:

1. Name des Fahrgestell-Konstrukteurs.
2. Name des Motor-Konstrukteurs.

01.23 DEFINITION EINES PROTOTYPS

Ein Prototyp ist ein Fahrzeug, das den Sicherheitsvorschriften des FIM- Sportgesetzes und dessen Anhängen für die Sportart, für die es vorgesehen ist, entsprechen muss.

01.25 ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Die nachstehenden Bestimmungen gelten für alle Motorräder der vorgenannten Gruppen und für alle Wettbewerbe, sofern in dem entsprechenden Anhang des FIM- Sportgesetzes nichts anderes festgelegt ist.

Bei Zweifeln in Bezug auf die Materialüberprüfung, muss eine Probe oder das fragliche Bauteil sichergestellt und einer Prüfung in einem Material-Test-Labor unterzogen werden.

25.01 Verwendung von Titan und Leichtmetalllegierungen

Die Verwendung von Titan für Rahmenkonstruktion, Vorderradgabel (*nur bezogen auf strukturelle Teile: Gabelbrücken, Rohre, usw.*), Lenker, Schwinge, Rad- und Schwingenachsen ist verboten. Für Radachsen ist die Verwendung von Leichtmetall ebenfalls nicht gestattet.

Die Verwendung von Schrauben und Muttern aus Titan ist erlaubt.

25.03 Karbonfaser

Die Verwendung von Karbonfaser verstärkten Materialien ist zulässig (mit Ausnahme von Rahmen, Lenkern und Felgen).

25.04 Keramikmaterial

Die Verwendung von Keramikteilen ist *für folgende Teile zulässig:*

- *Mechanische Dichtung*
- *Zündkerze*
- *Lambdasonde*
- *Drosselklappeneinheit*
- *Lager.*

25.05 Andere Ausrüstung

Die Verwendung von Datenaufzeichnungsgeräten und automatischer elektronischer Zündung ist zulässig. Keine Art von Signal darf zwischen einem bewegten Motorrad und jemandem, der mit dem Bewerber oder Fahrer in Verbindung steht übertragen werden, mit Ausnahme des Signals vom Zeitnahmetransponder oder von einer zugelassenen Onboard-Kamera (mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Meisterschafts-Promotors/Veranstalters).

25.06 Zylinderzahl

Die Zylinderzahl des Motors wird durch die Anzahl der Verbrennungskammern bestimmt.

25.07

Sind getrennte Verbrennungsräume vorhanden, so müssen diese durch einen hindernisfreien Kanal verbunden sein, dessen Querschnitt mindestens 50 % des Einlasskanal-Querschnittes beträgt.

01.26 DEFINITION EINES RAHMENS BEI EINEM SOLOMOTORRAD

Die Struktur(en), die benutzt wird/werden, um die vorne am Motorrad befindlichen Steuermechanismen mit der Einheit Motor-/Getriebegehäuse und allen Komponenten der hinteren Aufhängung zu verbinden.

01.27 STARTVORRICHTUNGEN

Ein Anlass-System für den Motor ist vorgeschrieben.

01.28 KRAFTSTOFFTANKS

Der Kraftstofftank und Tankdeckel muss zu jederzeit flüssigkeitsdicht sein. Kraftstofftanks dürfen nur im Fahrerlager oder in der Boxengasse befüllt werden.

01.29 SCHUTZVORRICHTUNGEN FÜR OFFENLIEGENDE ANTRIEBSTEILE

Das Getriebeabtriebsritzel muss mit einem Schutz abgedeckt sein.

29.01

Liegt der Primärtrieb offen, muss er aus Sicherheitsgründen durch einen Schutz abgedeckt sein. Dieser Schutz muss so beschaffen sein, dass Fahrer oder Beifahrer unter keinen Umständen versehentlich mit den Antriebsteilen in Berührung kommen können. Er muss auch so gestaltet sein, dass Verletzungen der Finger verhindert werden.

29.04

Ein Kettenschutz muss so angebracht sein, dass Körperteile nicht zwischen Kettenlauf und Kettenrad eingeklemmt werden können.

01.31 AUSPUFFFROHRE / SCHALLDÄMPFER

Auspuffrohre und Schalldämpfer müssen den im Hinblick auf die Geräuschkontrolle erlassenen Vorschriften entsprechen.

31.01

Die Achse am Ende des Auspuffrohres muss parallel (Toleranz 10°) zur Mittellängsachse des Motorrads verlaufen. Das Äußerste Ende des Schalldämpfers darf nicht über die vertikale Tangente des hinteren Reifens hinausragen.

31.02

Die Kante des Auspuffrohres darf im Falle eines zufälligen Kontakts mit dem Fahrer oder den Helfern keine Gefahr darstellen. Falls das Endrohr um mehr als 3 mm herausragt, muss die Kante bis zu einem Winkel von 180° gewalzt oder mit einem Radius versehen werden (siehe nachfolgende Bilder). In beiden Fällen muss die Kantenstärke mindestens 3 mm betragen.



31.03

Auspuffgase müssen nach hinten abgeleitet werden, jedoch so, dass sie keinen Staub aufwirbeln, Reifen und Bremsen nicht verschmutzen und den Beifahrer, soweit vorhanden, sowie auch andere Fahrer in keiner Weise stören oder belästigen.

31.04

Bei einem Gespann müssen die Auspuffgase horizontal nach hinten in einem Winkel von max. 30° zur Mittellängsachse des Motorrades abgeleitet werden.

01.33 LENKER

33.01

Die Breite der Lenker muss mindestens 600 mm und höchstens 850 mm betragen.

33.02

Bei Lenkern mit Querverbindung muss diese mit einem Schutzpolster versehen sein. Lenker ohne Querverbindung müssen in der Mitte ebenfalls ein Schutzpolster aufweisen, das die Lenkerschellen weiträumig abdeckt.

33.03

Lenkerschellen müssen sehr sorgfältig abgerundet und so beschaffen sein, dass Bruchstellen am Lenker nicht auftreten können.

33.04

Ungeschützte Enden des Lenkers müssen mit einem festen Material verstopft oder mit Gummi überzogen sein.

33.06

Wird ein Handschutz benutzt, so muss dieser aus bruchfestem (nichtsplittendem) Material bestehen und eine dauerhafte Öffnung für die Hand aufweisen.

33.07

Lenker aus Verbundwerkstoffen sind verboten.

33.08

Reparaturschweißungen an Leichtmetall-Lenkern sind verboten.

33.09

Die Anbringung von massiven Lenkanschlägen (Lenkungsämpfer sind nicht als Anschläge anzusehen) ist vorgeschrieben, um bei vollem Lenkereinschlag einen Mindestabstand von 30 mm zwischen dem Lenker mit den Handhebeln und dem Kraftstofftank zu gewährleisten, damit die Finger des Fahrers nicht eingeklemmt werden können.

01.35 BEDIENUNGSHEBEL

35.01

Alle Handhebel (Kupplung, Bremse, etc.) müssen im Prinzip in einer Kugel enden (Minstdurchmesser dieser Kugel: 16 mm), die auch abgeflacht sein kann, jedoch müssen die Ränder in jedem Fall abgerundet sein (Mindeststärke dieses abgeflachten Teils: 14 mm). Diese Enden müssen fest angebracht sein und mit dem Hebel eine integrale Einheit bilden.

35.03

Jeder Bedienungshebel (Hand- und Fußhebel) muss auf einem eigenen Zapfen montiert sein.⁴

35.04

Ist der Fußbremshebel auf der Achse der Fußraste gelagert, so muss er im Falle einer etwaigen Deformierung der Fußraste dennoch unter allen Umständen funktionsfähig bleiben.

35.05

Hand- und Fußhebel dürfen für Fahrer mit Handicap geändert werden.

01.37 GASSCHIEBER – ZÜNDUNTERBRECHER

37.01

Gasschieber müssen sich automatisch schließen, wenn der Fahrer den Griff loslässt. Die Gasschieberbetätigung (Öffnen und Schließen) darf vom Drehgriff aus nur mechanisch durch Bowdenzug, der direkt an der Drosselklappe befestigt ist, erfolgen. Alle Ansaugluft muss durch das Drosselklappengehäuse in den Zylinder geleitet werden. Keinerlei andere Mittel, um Umgebungsluft im Einlasstrakt des Zylinderkopfes zu ermöglichen sind zulässig.

37.02 Zündunterbrecher

Bei Schneemobilen, Quads und Gespannen muss ein Zündunterbrecher vorhanden sein, der in Funktion tritt, wenn der Fahrer seine Maschine verlässt. Dieses System muss den Primärstromkreis unterbrechen und so angeschlossen sein, dass sowohl die Stromzufuhr als auch eine erneute Schließung des Stromkreises verhindert wird.

Der Zündunterbrecher muss sich so nahe wie möglich an der Lenkermittel befinden und wird über ein nichtelastisches Verbindungskabel von angemessener Länge und Stärke ausgelöst. Wenn der Fahrer von dem Fahrzeug absteigt, muss das Verbindungskabel vom Zündunterbrecher getrennt und der Motor abgestellt werden. Der Zündunterbrecher darf nicht mit Klebeband, Klebstoff, Draht oder auf andere Art festgestellt montiert sein. Es muss möglich sein das Verbindungskabel abzuziehen und den Motor sofort zu stoppen.

Bei Gespann- und Quadrennen muss das Verbindungskabel über das rechte Handgelenk des Fahrers gestreift werden. Ein Spiralkabel (ähnlich einem Telefonkabel) von maximal 1 m Länge ist gestattet.

Bei Schneemobilrennen muss es sachgerecht am Gürtel des Fahrers befestigt werden (Schlinge, Haken oder Ring).

Alle Solomotorräder müssen mit einem links, oder rechts am Lenker angebrachten Zündunterbrecherschalter oder –Knopf (Rot) ausgerüstet sein. Dieser muss sich in Reichweite einer an den Handgriffen liegenden Hand befinden und in der Lage sein, den laufenden Motor abzustellen.

Der Schalter, oder Knopf ist der Einzige, der in Rot ausgeführt werden darf.

01.39 FUSSRASTEN

39.01

Fußrasten müssen fest angebracht sein. Sie können mit einem Klappmechanismus versehen sein, müssen dann aber über eine Vorrichtung verfügen, die sie automatisch wieder in ihre Normalstellung zurückbringt. Die Fußrasten-Enden müssen mit einem integrierten Schutz versehen sein, der mit einem Radius von mindestens 8 mm abgerundet ist (s. Zeichnungen im DMSB-Handbuch, blauer Teil).

01.41 BREMSEN

41.01

Alle Motorräder müssen mit mindestens zwei wirksamen Bremsen ausgestattet sein (eine an jedem Rad), die unabhängig voneinander betätigt werden und konzentrisch auf das Rad wirken.

41.02

Motorräder der Gruppe B müssen mit mindestens zwei wirksamen Bremsen ausgerüstet sein, die auf mindestens zwei der Räder konzentrisch wirken und unabhängig voneinander betätigt werden.

41.04

Schneemobile müssen mindestens eine funktionsfähige Bremse haben.

01.43 KOTFLÜGEL UND RADABDECKUNGEN

Motorräder müssen mit Kotflügeln ausgerüstet sein.

43.01

Kotflügel müssen auf beiden Seiten über den Reifen hinausreichen.

43.02

Der vordere Kotflügel muss den Radumfang in einem ausreichen großen Winkel bedecken, dass der Fahrer vor Schmutz geschützt wird.

43.04

Das in den Zeichnungen (DMSB-Handbuch, blauer Teil) angegebene Maß des hinteren Kotflügels darf an den äußersten Positionen der vorderen und hinteren Aufhängung bei voller Ausdehnung 130mm nicht überschreiten.

43.05

Die Enden der Kotflügel müssen abgerundet sein, wobei der Radius mindestens 3 mm betragen muss. Die Kotflügel müssen aus flexiblem Kunststoff bestehen.

43.07

Werden gegossene oder geschweißte Räder verwendet, müssen die Speichen mit festen Scheiben abgedeckt werden. Jede Öffnung, zwischen der äußeren Kante der festen Scheibe und der Felge darf höchstens 10mm betragen (Reifenventil ausgenommen).

01.45 VERKLEIDUNG

Verkleidungen sind nicht zulässig. Kühlerabdeckungen müssen aus flexiblem Kunststoff bestehen.

01.46 FAHRWERK

Elektronisch gesteuerte Fahrwerkssysteme sind nicht erlaubt.

01.47 RÄDER, FELGEN, REIFEN

47.01

Alle Reifen werden auf der Felge montiert und bei einem Druck von 1 kg/cm² (1 bar) gemessen. Die Messung erfolgt an einem Reifenausschnitt, der 90° vom Boden entfernt ist.

47.02

Jede Änderung an der Felge bzw. den Speichen eines Integralrades (gegossen, geschweißt, genietet), wie es vom Hersteller geliefert wurde, oder an einer traditionellen zerlegbaren Felge ist verboten. Hiervon ausgenommen sind lediglich die Reifenniederhalter, die manchmal verwendet werden, um die Bewegung des Reifens auf der Felge zu verhindern. Wenn derartige Änderungen an der Felge vorgenommen worden sind, müssen die Bolzen, Schrauben, etc. ausreichend befestigt sein.

47.03

Die Radgrößen der folgenden Klassen sind wie folgt festgelegt:

Klasse	Vorderrad	Hinterrad
50 ccm	maximal 12"	maximal 12"
65 ccm	maximal 14"	maximal 12"
85 ccm	maximal 19"	maximal 16"
125 ccm und höher	maximal 21"	maximal 19"

01.49 MOTOCROSS- REIFEN

49.01

Reifen mit Schaufelstollen (radial angeordnete, fortlaufende Rippen) oder Reifen mit Profilstollen, die höher als 19,5 mm sind, sind verboten.

49.03

Die Reifenoberfläche darf nicht mit nachträglich montierten Gleitschutz-Spikes, Spezial-Ketten etc. bestückt sein.

01.50 ZUSÄTZLICHE BESTIMMUNGEN FÜR ELEKTRISCH ANGETRIEBENE MOTORRÄDER

siehe FIM-Webseite www.fim-live.com

01.53 ZUSÄTZLICHE BESTIMMUNGEN FÜR GESPANNE

53.01

Der Seitenwagen muss an mindesten drei Stellen am Motorrad befestigt sein, wenn er nicht integraler Bestandteil des Chassis ist.

An den Verbindungspunkten darf keine Bewegung möglich sein (Pendel-Seitenwagen sind strikt verboten). Wenn der Neigungswinkel verstellbar ist, muss er so blockiert sein, dass er vollkommen gesichert und nicht nur festgeklemmt ist.

Die Öffnung zwischen dem Motorrad und dem Seitenwagen muss durch eine Struktur aus gekreuzten Gurten oder durch ein Metallgitter verschlossen werden, damit der Fuß des Fahrers nicht ungewollt mit dem Boden in Berührung kommt.

Der Kraftstofftank muss ausreichend und gesondert vor Bodenberührung geschützt sein.

53.06

Der Antrieb darf nur durch das Hinterrad auf den Boden übertragen werden.

53.07

Die Spurweite, die sich aus dem Abstand der Mittellinien des Hinterrades und des Seitenwagenrades ergibt, muss mindestens 800 mm und darf höchstens 1150 mm betragen.

53.09

Um die Torsionskraft in der Lenkung zu reduzieren, ist es erlaubt, Vorder- und Hinterrad zu versetzen, wobei der Abstand zwischen den Rädern max. 75 mm betragen darf.

53.10

Die Lenkung des Vorderrads muss ohne jedes Zwischengelenk direkt mit einer klassischen Teleskopgabel oder Schwingengabel mit gleichen Radträgern auf jeder Seite (lange oder kurze Ausführung) ausgeführt sein. Alle anderen Typen einer Vorderradlenkung und -aufhängung sind verboten.

53.11

Mindestabmessungen eines Seitenwagens für den Aufenthalt des Beifahrers:

Länge: 1000 mm

Breite: 400 mm

Höhe des Schutzschildes für den Beifahrer: 300 mm (s. Abbildungen im DMSB-Handbuch, blauer Teil).

53.12

Die Bodenfreiheit eines beladenen Gespanns muss mindestens 175 mm betragen.

53.13

Die Position des Motors ist freigestellt, er muss jedoch vor dem Hinterrad angebracht sein. Falls der Motor und das Getriebe auf Platten befestigt sind, so beträgt die Mindeststärke 4mm für Stahlplatten und 5mm für Leichtmetallplatten.

53.14

Der Lenker muss an der Gabel fest angebracht sein und über dem Niveau der Sattelmittle liegen. Es muss ein Steuerkopf vorhanden sein, der wie der Lenker befestigt sein muss und nicht am ungefederten Teil der Vorderradaufhängung befestigt sein darf.

53.16

Bei Gespannen muss das Rad des Seitenwagens durch ein festes Material abgedeckt oder geschützt sein.

53.17

In Bezug auf die Mittelachse des Motorrads darf das Auspuffrohr nicht über die Breite des Seitenwagens (falls es auf der Seite des Seitenwagens liegt) oder um mehr als 300 mm (falls es auf der Seite des Motorrads liegt) hinausragen (s. Abbildungen im DMSB-Handbuch, blauer Teil). Falls das Auspuffrohr auf der Seite des Gespanns angeordnet ist, darf es die senkrechte Linie an einer Tangente zur hinteren Kante der Seitenwagen-Plattform nicht überschreiten.

01.55 STARTNUMMERNSCHILDER

55.03

Die Startnummernschilder dürfen ausschließlich aus flexiblem Kunststoff bestehen. Die Form der vorderen Startnummernschilder ist freigestellt und darf Teil des Gesamtdesigns des Motorrades sein. Das vordere Startnummernschild muss jedoch eine Mindestgröße aufweisen, so dass 3 Ziffern der Art wie in Artikel 55.07 beschrieben darauf Platz finden. Teamwerbung ist auf dem vorderen Startnummernschild auf einer Größe von 50 mm ab Oberkante oder Unterkante des Nummernschildes zulässig.

55.04

Die nicht mehr als 50mm gewölbten Nummernschilder dürfen nicht verdeckt oder gekrümmt sein.

55.05 Vordere Startnummernschilder

Die Hintergrundfarbe der vorderen Startnummernschilder und die Ziffernfarbe sind grundsätzlich freigestellt, es muss jedoch ein klarer Kontrast zwischen der Ziffernfarbe und der Hintergrundfarbe erkennbar sein.

Für die Deutsche Motocross-Meisterschaft Seitenwagen gilt: Die Hintergrundfarbe der vorderen Startnummernschilder ist gelb.

Für den DMSB-Motocross-Pokal Seitenwagen gilt: Die Hintergrundfarbe der vorderen Startnummernschilder ist weiß.

Die vorderen, nicht mehr als 50mm gewölbten, Nummernschilder dürfen nicht verdeckt oder gekrümmt sein (siehe Zeichnungen im DMSB-Handbuch, blauer Teil).

Ein Startnummernschild ist vorn am Motorrad anzubringen. Es darf im Verhältnis zur Senkrechten um höchstens 30° nach hinten geneigt sein. Die Startnummernschilder dürfen zwischen den Nummern perforiert sein, unter keinen Umständen jedoch die Nummer selbst.

55.06 Seitliche Startnummernschilder

Die seitlichen Startnummernschilder müssen über einer horizontalen, durch die Hinterradachse verlaufenden Linie angebracht sein. Die Vorderkante der Startnummernschilder muss sich hinter einer vertikalen, 200 mm hinter den Fußrasten des Fahrers liegenden Linie befinden.

Sie müssen so montiert sein, dass sie gut sichtbar sind und von keinem Teil des Motorrades bzw. nicht von dem in Fahrposition auf dem Motorrad sitzenden Fahrer verdeckt werden. An Stelle von abnehmbaren Startnummernschildern können auch Flächen von gleicher Größe in matter Farbe aufgemalt oder angebracht werden.

Das Design und die Werbung sind freigestellt.

Die Hintergrundfarbe der seitlichen Startnummernschilder und die Ziffernfarbe sind grundsätzlich freigestellt, es muss jedoch ein klarer Kontrast zwischen der Ziffernfarbe und der Hintergrundfarbe erkennbar sein.

Für die Deutsche Motocross-Meisterschaft Seitenwagen gilt: Die Hintergrundfarbe der seitlichen Startnummernschilder ist gelb.

Für den DMSB-Motocross-Pokal Seitenwagen gilt: Die Hintergrundfarbe der seitlichen Startnummernschilder ist weiß.

55.07 Ziffern

Die Ziffern müssen gut leserlich und wie der Grund in matter Farbe gehalten sein, um die Reflexion von Sonnenstrahlen zu vermeiden.

Für die Deutsche Motocross-Meisterschaft Seitenwagen und den DMSB-Motocross-Pokal Seitenwagen gelten: Die Ziffern haben die Farbe Schwarz.

Es müssen folgende Mindestabmessungen und Schriftarten* auf dem vorderen Startnummernschild eingehalten werden:

Höhe der Ziffern: 130 mm

Breite jeder Ziffer: 70 mm

Strichstärke: 25 mm

Zwischenraum zwischen zwei Ziffern: 15 mm.

Bei den seitlichen Startnummernschildern müssen folgende Mindestabmessungen eingehalten werden:

Höhe der Ziffern: 100 mm

Breite jeder Ziffer: 70 mm

Strichstärke: 25 mm

Zwischenraum zwischen zwei Ziffern: 15 mm.

*siehe auch DMSB-Handbuch, blauer Teil

Die Entscheidung ob die Startnummern den Bestimmungen entsprechen trifft der Obmann der Technischen Kommissare. Entsprechen die Startnummern nicht den Bestimmungen erfolgt keine Technische Abnahme.

55.09

Alle sonstigen Nummernschilder oder Aufschriften an den Motorrädern, die zur Verwechslung mit einer Startnummer führen können, müssen vor dem Start eines Wettbewerbes entfernt werden.

01.63 KRAFTSTOFF, KRAFTSTOFF-ÖL-GEMISCH

siehe Kraftstoffbestimmungen der FIM, DMSB-Handbuch, blauer Teil.

01.65 Kleidung und Protektoren

Es ist allgemein empfohlen, Anzüge, Hosen, langarmige Hemden und Unterwäsche aus Textilien, die nicht vollständig aus Nylon oder Spandex (z.B. Lycra, Elastan) bestehen, zu verwenden, so dass bei Abnutzung (Reibung) ein Qualitätsverlust vermieden wird.

65.01 Motocross

Für Fahrer/Beifahrer ist das Tragen von entweder einem Anzug oder Hosen und langärmigem Hemd vorgeschrieben. Ein professionell hergestellter, handelsüblicher Brust- und Rückenschutz, der in seiner Ausführung nicht verändert werden darf, ist vorgeschrieben.

In den Jugendklassen ist zusätzlich ein professionell hergestellter, handelsüblicher Schulter - und Armschutz vorgeschrieben.

Sämtliche Körperteile mit Ausnahme des Halses im Bereich zwischen Helm und Fahrerhemd müssen vollständig bedeckt sein (das Hemd muss in der Hose getragen werden).

Brillen müssen beim Start des Trainings oder Rennens getragen werden. Siehe auch DMSB-Motocross-Reglement im DMSB-Handbuch, grüner Teil.

65.02 Schneemobilrennen

Der Fahrer muss eine zweckmäßige Schutzkleidung tragen, die Schutz gegen Kälte und Verletzungen bietet, dazu gefütterte kniehohhe Stiefel oder anderes festes Schuhwerk.

01.67 TRAGEN VON SCHUTZHELMEN

Beim Training und während der Rennen müssen alle Teilnehmer einen Schutzhelm tragen. Der Helm muss ordnungsgemäß geschlossen sein, gut sitzen, und in gutem Zustand sein. Er muss ein Kinnriemen-Verschluss-System aufweisen.

Schutzhelme, deren Außenschale aus mehr als einem Stück besteht, sind nicht gestattet.

Ein Verschluss-System mit einem Riemen und einem doppelten D-Ring Verschließsystem wird empfohlen.

Alle Schutzhelme müssen das Prüfzeichen einer der in Art. 01.70 aufgeführten internationalen Prüfnormen tragen.

Ein Schutzhelm dient dazu Schutz zu bieten. Ein Schutzhelm ist keine Plattform, um fremde Gegenstände daran zu befestigen. Kameras oder anderes Zubehör sind nicht gestattet und dürfen nicht am Helm des Fahrers/Beifahrers angebracht werden.

Die Nichtbeachtung dieser Vorschriften wird mit Ausschluss bestraft.

01.69 HINWEISE FÜR DIE ABNAHME VON SCHUTZHELMEN

69.01

Die Technischen Kommissare müssen vor dem Training und vor den Rennen unter Aufsicht des Obmannes der Technischen Abnahme überprüfen, ob alle Schutzhelme den technischen Anforderungen genügen.

69.02

Entspricht ein Schutzhelm diesen Anforderungen nicht bzw. ist schadhaft, muss der Technische Kommissar den Helm bis zum Ende der Veranstaltung einbehalten, siehe auch DMSB-Schutzhelmbestimmungen, DMSB-Handbuch, blauer Teil. In diesem Fall muss der betreffende Fahrer einen anderen Schutzhelm zur Technischen Abnahme vorführen.

Nach einem Aufschlag infolge eines Unfalles muss der Helm dem Obmann der Techn. Abnahme zur Überprüfung vorgelegt werden (s. auch Art. 77.02.14).

69.03

Alle Schutzhelme müssen sauber (ohne alte Veranstaltungsmarkierungen) und intakt sein und dürfen in ihrer Konstruktion nicht modifiziert worden sein.

69.04

Der Obmann der Technischen Kommissare und/oder ein Technischer Kommissar können vor Zulassung eines Fahrers zum Training überprüfen:

69.04.1

dass der Helm auf dem Kopf des Fahrers einen guten Sitz aufweist;

69.04.2

dass es nicht möglich ist, die Trageeinrichtung in geschlossenem Zustand über das Kinn des Fahrers zu streifen;

69.04.3

dass es nicht möglich ist, den Schutzhelm über den Hinterkopf des Fahrers zu ziehen.

01.70 ANERKANNTE INTERNATIONALE PRÜFNORMEN FÜR SCHUTZHELME

Europa: ECE 22-05 Typ P oder *ECE 22-06 Typ P*

Japan: JIS T 8133:2015 Typ 2

USA: SNELL M 2015 *oder SNELL M 2020D oder SNELL M 2020R*

Siehe auch blauer Teil dieses Handbuchs.

01.76 BRUST- UND RÜCKENNUMMERN (BIBS)

Die zu tragenden Brust- und/oder Rückennummern (Bibs) bzw. die auf die Fahrershirts gedruckten Nummern müssen nachstehende Bedingungen erfüllen:

76.01

Die Farbe der Startnummern muss in starkem Kontrast zur Farbe des Untergrunds stehen.

76.02

Abstand zwischen den Ziffern: 1,5 cm

76.03

Höhe der Ziffern: mind. 20 cm

76.04 Breite der Startnummern:

mind. 10 cm bei einstelligen Startnummern,
mind. 20 cm bei zweistelligen Startnummern,
mind. 25 cm bei dreistelligen Startnummern.

76.05

Strichstärke: 3 cm.

76.06

Um die Startnummern herum muss ein freier Raum von 5 cm ohne Werbung gewährleistet sein.

76.07

Bibs aus Kunststoffmaterial müssen perforiert sein, um eine ausreichende Luftdurchlässigkeit zu gewährleisten.

76.08

Die vom Fahrer auf den Nummernbibs oder Shirts verwendeten Startnummern müssen den für das jeweilige Rennen vergebenen Nummern entsprechen. Diese offiziellen Startnummern müssen während des Trainings und der Rennen getragen werden.

01.77 KONTROLLE

77.01 Abnahme

Allgemeines

Der Fahrer ist zu jeder Zeit dafür verantwortlich, dass sein Motorrad den technischen Bestimmungen für Motocross entspricht.

77.01.1

Obmann der Technischen Abnahme muss eine Stunde vor Beginn der Technischen Abnahme anwesend sein. Er muss den Rennleiter, den Jury-Präsidenten und den ggf. anwesenden CT-Delegierten von seiner Ankunft unterrichten.

77.01.2

Er muss sicherstellen, dass alle für die Veranstaltung nominierten Technischen Kommissare ihre Aufgabe ordnungsgemäß erfüllen.

77.01.3

Er teilt die Technischen Kommissare für bestimmte Aufgaben während des Rennens, des Trainings und der Abschlusskontrolle ein.

77.01.4

Die Technische Abnahme erfolgt nur, wenn die Abnahmekarte des Motorrades vom Fahrer (oder seinem Mechaniker) vorgelegt wurde.

77.01.5

Die Fahrer oder ihre Mechaniker müssen mit dem Motorrad innerhalb des in der Ausschreibung festgelegten Zeitraumes zur Technischen Abnahme erscheinen. Auf Verlangen des Technischen Kommissars müssen die Fahrer persönlich bei der Abnahme zugegen sein.

77.01.6

Der Obmann der Technischen Abnahme muss den Rennleiter bzw. den Jury-Präsidenten von den Ergebnissen der Technischen Abnahme unterrichten. Anschließend erstellt er eine Liste der akzeptierten Motorräder und legt diese dem Rennleiter vor.

77.01.7

Der Obmann der Techn. Abnahme kann zu jeder Zeit jedes Teil des Motorrades überprüfen.

77.02

Ein Fahrer, der nicht, wie unten beschrieben, zur Abnahme erscheint, kann von der Veranstaltung ausgeschlossen werden. Der Rennleiter kann jeder Person, die nicht die Bestimmungen erfüllt oder jedem Fahrer, der eine Gefahr für andere Teilnehmer oder die Zuschauer darstellt, verbieten, am Training oder am Rennen teilzunehmen.

77.02.1

Die Technische Abnahme findet in Übereinstimmung mit den in den CMS-Bestimmungen und der Ausschreibung getroffenen Festlegungen und Zeiten statt. Bei Technischen Kontrollen dürfen nur der jeweilige Fahrer sowie zwei weitere Personen anwesend sein. Bei Mannschaftswettbewerben ist zusätzlich auch der Team-Manager zugelassen.

77.02.2

Fahrer oder Mechaniker müssen ein sauberes Motorrad ohne alte Abnahmesticker von vorherigen Veranstaltungen und den vorschriftsmäßigen Helm vorführen sowie die korrekt ausgefüllte und abgezeichnete Abnahmekarte vorlegen; der Kraftstofftank darf maximal 0,5 l Kraftstoff enthalten. Im Zweifelsfall wird der Obmann der Techn. Abnahme das Motorrad mit leerem Tank wiegen.

77.02.3

Der Fahrer muss die Ausrüstung vorführen; der Schutzhelm muss markiert werden.

77.02.5

Zunächst kann die Geräuschkontrolle durchgeführt und die erreichten Werte in die Abnahmekarteeingetragen werden. Der Schalldämpfer wird mit Farbe markiert.

77.02.6

Das Motorrad/die Motorräder kann/können gewogen; das Gewicht kann in die Abnahmekarte eingetragen werden.

77.02.7

Es wird eine Gesamtkontrolle des Motorrades/der Motorräder in Übereinstimmung mit den DMSB-Bestimmungen vorgenommen. Es/sie wird/werden anschließend verplombt (Plombe/Siegel am vorderen Haupttrahmen).

77.02.8

Jeder Fahrer darf ein Motorrad unter seinem Namen und seiner Startnummer bei der Techn. Abnahme vorführen. Für das zweite Motorrad gibt es zwei Möglichkeiten:

1. Ein Fahrer kann ein zweites Motorrad unter seinem Namen und unter seiner Startnummer bei der Techn. Abnahme einsetzen.
2. Ein Team oder eine Gruppe von Fahrern kann ein zweites Motorrad vorführen mit der Möglichkeit, es von verschiedenen Fahrern nutzen zu lassen, jedoch unter der Voraussetzung, dass es unter den Namen und Startnummern der betreffenden Fahrer markiert wurde. In diesem Fall muss das Team, das das Motorrad vorführt, bei der Abnahme die Namen und Startnummern der Fahrer angeben, die das Motorrad benutzen sollen.

77.02.9

Ein Fahrer darf sein Motorrad zwischen den einzelnen Läufen wechseln. Die endgültige Wahl muss mindestens 10 Minuten vor Beginn des jeweiligen Laufes getroffen werden.

77.02.10

10 Minuten vor dem Start muss der Technische Kommissar in der Wartezone die Plomben/ Siegel und Markierungen sowie der Fahrerausrüstung überprüfen.

77.02.11

Während der Veranstaltung kontrolliert der Technische Kommissar in der Reparaturzone die Plomben/Siegel und Markierungen und die Fahrerausrüstung. Er muss die an den Motorrädern vorgenommenen Arbeiten überwachen, um sicherzustellen, dass kein Motorrad zur Gefahrenquelle wird.

77.02.12

Sofort nach Beendigung des letzten Rennens müssen die ersten drei Motorräder des letzten Rennens zur Technischen Abnahme in den Parc Fermé gebracht werden. Die Motorräder bleiben nach Ankunft des Siegers für den Fall eventueller Proteste oder weiterer notwendiger Kontrollen für 30 Minuten im Parc Fermé. Die Teilnehmer müssen ihr Motorrad innerhalb von 30 Minuten nach Aufhebung des Parc Fermé abholen, ausgenommen die Motorräder, die für eine Überprüfung ausgesucht wurden. Nach dieser Frist sind die Offiziellen des Parc Fermé nicht länger verantwortlich für die Motorräder.

77.02.13

Nach Beendigung der Technischen Abnahme legt der Obmann dem Rennleiter eine Liste mit den akzeptierten Fahrern und Motorrädern sowie ggfls. den jeweiligen Geräuschwerten und Gewichten vor.

77.02.14

Wurde ein Motorrad in einen Unfall verwickelt, muss es vom Technischen Kommissar überprüft werden, um sicherzustellen, dass kein gravierender Defekt eingetreten ist. Der Fahrer muss sein Motorrad zusammen mit Schutzhelm und Kleidung zu dieser erneuten Überprüfung vorführen.

01.78 GEFÄHRLICHE MASCHINEN

Wenn ein Technischer Kommissar im Verlauf des Trainings oder des Rennens zu der Überzeugung kommt, dass ein Motorrad defekt ist und dadurch eine Gefahr für andere Fahrer darstellen könnte, muss er sofort den Rennleiter oder dessen Stellvertreter unterrichten. Deren Pflicht ist es, dieses Motorrad von der weiteren Teilnahme am Training oder am Rennen auszuschließen.

01.79 GERÄUSCHKONTROLLE

79.01

Die Messung erfolgt bei einem Abstand des Mikrophons von 0,5 m vom Auspuffende unter einem Winkel von 45° zur Längsachse des Auspuffendes und in Höhe des Auspuffrohres, mindestens jedoch 20 cm über dem Boden. Ist dies nicht möglich, so kann die Messung auch unter einem Winkel von 45° nach oben durchgeführt werden.

79.04

Der Fahrer lässt den Motor im Leerlauf drehen und beschleunigt ihn, bis die vorgeschriebene Drehzahl (U/min.) erreicht ist. Die Messung muss in diesem Augenblick erfolgen.

79.05

Die Messdrehzahl ist mit einem geeigneten System zu ermitteln (Induktionsmessgerät, Vibrationsmessung oder ähnliches).

79.06

Für Motocross wird die Kontrolle bei den nachstehend aufgeführten, festen Drehzahlen vorgenommen:

	bis 85 ccm:	8000 U/min
über 85 ccm	bis 125 ccm:	7000 U/min
über 125 ccm	bis 150ccm 4 Takt:	6000 U/min
über 125 ccm	bis 250 ccm:	5000 U/min
über 250 ccm	bis 500 ccm:	4500 U/min
über 500 ccm:		4000 U/min

Seitenwagen-Motorräder mit 2-Taktmotoren:
über 600 ccm 3000 U/min

79.07

Bei Motorrädern mit mehr als einem Zylinder wird der Geräuschpegel an jedem Auspuffende gemessen.

79.08

Ein Motorrad, das die vorgeschriebenen Geräuschwerte überschreitet, darf bei der Abnahme mehrmals vorgeführt werden.

79.11 Gültiges Geräuschlimit:

Maximal 96 dB(A) für 2-Takt Motoren (94 dB(A) für 4-Takt Motoren)

79.12

Während der Kontrolle darf das Umgebungsgeräusch den Wert von 90 dB(A) innerhalb eines Radius von 5 m um die Geräuschquelle nicht übersteigen.

79.13

Die verwendeten Geräuschmessgeräte müssen der Europa-Normen IEC 651; 60551 oder 61672, Stufe 1 oder 2, entsprechen.

Das Messgerät muss mit einer Schallquelle (Kalibrator) für die Kontrolle und Justierung des Gerätes während der Nutzungsdauer ausgerüstet sein.

79.14

Der Schnell-/Langsam-Schalter des Messgerätes muss auf der Position „Langsam“ stehen.

79.15

Im Hinblick auf die Tatsache, dass die jeweils herrschende Temperatur das Ergebnis von Geräuschmessungen beeinflusst, sind die Messwerte bei + 20° C als korrekt anzusehen. Bei Temperaturen unter 10° C gilt eine Toleranz von + 1 dB(A) und bei Temperaturen unter 0° C eine Toleranz von + 2 dB(A).

79.16 Geräuschkontrolle vor, während und nach einer Veranstaltung

Die Geräuschkontrolle kann jeder Teilnehmer freiwillig an seinem Fahrzeug, bzw. seiner Abgasanlage zu den angegebenen Zeiten durchführen lassen. Nach jedem Lauf werden eventuell auffällige Motorräder nachgemessen (siehe auch DMSB-Motocross-Bestimmungen, DMSB-Handbuch, grüner Teil).

Ist bei einem Wettbewerb eine Technische Schlussabnahme vor der Veröffentlichung der Ergebnisse vorgeschrieben, so muss diese Prüfung eine Geräuschkontrolle an mindestens drei vom Rennleiter in Absprache mit dem Obmann der Techn. Abnahme bestimmten Motorrädern einschließen. (Toleranz: 2 dB(A))

01.80 RICHTLINIEN FÜR DIE BENUTZUNG VON GERÄUSCHMESSGERÄTEN

80.01

Der für die Geräuschmessung verantwortliche Technische Kommissar (Obmann der Geräuschmessung) muss rechtzeitig vor Ort sein, um mit dem Rennleiter und den anderen Technischen Kommissaren Absprachen im Hinblick auf einen geeigneten Messplatz zu treffen.

80.02

Zur Geräuschmessausrüstung muss eine passende Eich-Schallquelle (Kalibrator) gehören, die unmittelbar vor Beginn der Messungen und vor jeder Nachmessung, die eine Bestrafung zur Folge haben könnte, eingesetzt werden muss.

Für den Fall, dass Drehzahlmesser, Geräuschmessgerät oder Kalibrator bei der Technischen Abnahme ausfallen, müssen zwei Sets der jeweiligen Ausrüstung bereitstehen.

80.04

Geräuschmessungen sollten nicht durchgeführt werden bei Regen und Feuchtigkeit. Motorräder, die als extrem laut angesehen werden, müssen einzeln überprüft werden, wenn die Umstände es gestatten.

80.05

Bei stärkerem Wind sollten die Motorräder in Windrichtung stehen, so dass die mechanischen Geräusche nach vorne, weg vom Mikrofon, getragen werden.

80.06

Der Schnell-/Langsam-Schalter muss auf der Position „Langsam“ stehen.

80.07

Bei entsprechend einstellbaren Geräten (Anm.: nicht Rhode & Schwarz) ist der A-Wert für Geräuschanzeige einzustellen.

80.08

Der Messwert ist stets abzurunden (d.h. 96,9 = 96 dB(A))

80.09

Bei Geräuschmessgeräten des Typs 1 wird 1 dB(A), bei Geräten des Typs 2 um 2 dB(A) reduziert.

01.82 TECHNISCHE BESTIMMUNGEN FÜR SCHNEEMOBILE

82.01 Einführung

Schneemobile sind Fahrzeuge, die mit Hilfe einer oder mehrerer Raupenketten angetrieben werden. Die Steuerung erfolgt durch Skier, die in der Regel vorn oder seitlich am Fahrzeug, entweder permanent oder temporär, angebracht sind. Man unterscheidet nachstehende Schneemobil-Typen:

82.01.1

Schneemobile mit 2 Raupenketten und 1 oder 2 vorn angebrachten Lenkungsskiern;

82.01.2

Schneemobile mit 1 Raupenkette und 1 oder 2 Lenkungsskiern vorne,

82.01.3

Schneemobile mit einer Raupenkette und Skiern.

Aus Sicherheitsgründen dürfen keine Windschutzscheiben aus Kunststoff oder ähnlichem Material angebracht werden.

82.02 Allgemeine Bestimmungen

82.02.1

Die Position des Motors ist freigestellt; er muss lediglich vor dem Fahrer liegen.

82.02.2

Der Fahrer muss vollständig sichtbar sein.

82.02.3

Es ist verboten, an der Original-Abdeckung bzw. -Motorhaube zusätzlich Spoiler anzubringen.

82.02.4

Die Verwendung von Titan ist streng verboten.

82.02.5

Die hintere Tunnelöffnung muss mit geeignetem Material abgedeckt sein.

82.02.6

Frontscheinwerfer müssen entfernt oder abgedeckt werden.

82.02.7

Die Schneemobile müssen mit einem Rücklicht (Mindestleistung 20 W) ausgestattet sein. Mindestabmessungen: 40 mm x 50 mm.

82.02.8

Es ist verboten, auf der Strecke ohne Abdeckung bzw. Motorhaube zu fahren.

82.03 Startvorrichtung

Schneemobile müssen mit einem On-Board befestigtem Starter ausgerüstet sein.

Der Ständer, der zum Anheben des Fahrzeugs in der Wartezone hinter den Start Tor verwendet wird, kann für die Geräuschkontrolle verwendet werden.

82.04 Offenliegende Antriebsteile

Antriebsriemen müssen mit einem Schutz abgedeckt sein, der nicht Bestandteil der Verkleidung sein darf.

82.05 Auspuffrohre

82.05.1

Die Anzahl der Auspuffe (Kammern) ist auf einen (1) beschränkt.

82.05.2

Die Abgase müssen so abgeleitet werden, dass sie keinen Schnee aufwirbeln, die Antriebsketten oder die Bremsen nicht verschmutzen und einen evtl. vorhandenen Beifahrer bzw. andere Fahrer nicht beeinträchtigen. Es muss alles getan werden, um einen eventuellen Ölverlust zu vermeiden, damit nachfolgende Fahrer nicht behindert werden.

82.06 Lenker

Breite des Lenkers: mindestens 500 mm, höchstens 850 mm. Verlängerungen sind nicht gestattet. Kugelförmige Lenkerenden sind nicht vorgeschrieben.

82.07 Handhebel

Schneemobile müssen mit Handhebeln ausgestattet sein (es gilt Art. 01.35).

82.08 Gasschieber / Zündunterbrecher

Schneemobile müssen mit Gasschiebern ausgestattet sein. Schneemobile müssen weiterhin mit einem Zündunterbrecher ausgestattet sein. (es gilt Art. 01.37).

82.09 Fußrasten (es gilt Art. 01.39)

Sind die Fußrasten eines Schneemobils mit Schlaufen ausgerüstet, müssen sie mit einem Anschlag versehen sein, der verhindert, dass der Fuß des Fahrers mehr als 1/3 seiner Länge hineingesteckt werden kann.

82.10 Bremsen

Es muss mindestens eine Bremse vorhanden sein.

82.11 Schneefänger

Schneemobile müssen am hinteren Ende mit Schneefängern ausgerüstet sein. Diese müssen aus geeignetem Material bestehen und an jeder Seite des Fahrzeugtunnels um 30 mm überlappen. In unbeladenem Zustand muss eine Bodenfreiheit von maximal 100 mm gewahrt bleiben. Es ist verboten, Federn und/oder elastisches Material zu verwenden, um die Schneefänger in ihrer Position zu halten (s. Abb. M).

82.13 Antriebsbänder (Raupeketten)

Diese müssen aus Gummi oder Kunststoff bestehen. Änderungen an den Antriebsbändern sind verboten. Es ist nicht gestattet, die Antriebsbänder mit Anti-Rutsch-Vorrichtungen, wie z.B. Stollen, Spikes etc. zu bestücken.

82.15 Lenkungsskier

Lenkungsskier sollten so gestaltet sein, dass Hindernisse seitlich oder vertikal weggeschoben werden können (s. Abb. M).

Die Vorderkante muss nach oben gebogen sein, wobei der Durchmesser dieses Bogens mindestens 100 mm betragen muss. Die Vorderkante muss bis zu einer gedachten, durch den Mittelpunkt dieses Kreisbogens gezogenen vertikalen Linie reichen. Das verwendete Material muss einen äußeren Durchmesser von mindestens 12 mm aufweisen.

Führungsschienen müssen aus Rohr mit kreisförmigem Querschnitt und einem Durchmesser von mindestens 10 mm bestehen. Ist das Fahrzeug mit einer rutschsicheren Schiene ausgerüstet, muss der Profilwinkel mindestens 60° betragen. Die Länge darf 260 mm nicht überschreiten (s. Abb. M, DMSB-Handbuch, blauer Teil).

Die Kanten eines Lenkungsskis müssen mit mindestens 5 mm dickem Profil aus Stahl oder anderem Metall abgerundet sein (s. Abb. M, DMSB-Handbuch, blauer Teil).

82.17 Startnummernschilder

Obligatorisch (es gilt Art. 01.55).

82.18 Farben der Startnummernschilder

Bis 250 ccm	grüner Grund	weiße Ziffern
350 ccm	blauer Grund	weiße Ziffern
500 ccm	gelber Grund	schwarze Ziffern
1050 ccm	weißer Grund	schwarze Ziffern
1300 ccm	roter Grund	weiße Ziffern

(Anm.: es sind die entsprechenden RAL-Farben gem. Art. 01.55 zu verwenden.)

82.19 Kraftstoff und Öl (es gilt Art. 01.63)

Frostschutzmittel sind erlaubt.

82.20 Ausrüstung und Schutzbekleidung

(es gilt Art. 01.65)

82.21 Brust- und Rückennummern (Bibs)

(es gilt Art. 01.76)

82.22 Abnahme / Kontrolle

(es gilt Art. 01.77)

82.23 Geräuschkontrolle (es gilt Art. 01.79)

Für die Geräuschkontrolle muss ein Ständer verwendet werden, um den hinteren Teil der Maschine (Bänder) vom Boden anzuheben. Abdeckung und Motorhaube müssen installiert bleiben.

01.83 TECHNISCHE BESTIMMUNGEN FÜR QUADS

83.01 Definition

Siehe hierzu Art. 01.07 (Klassen), Gruppe G: Quads

83.02 Motorradtypen

Hinsichtlich der Marke, der Konstruktion oder des Motorrad-Typs gibt es, außer den nachfolgend im Einzelnen aufgeführten Festlegungen, keine Einschränkungen.

Der Hubraum muss mindestens 250 ccm und darf höchstens 350 ccm (max. 2 Zylinder) bzw. 750 ccm (1 Zylinder) betragen. Der Antrieb muss durch die Hinterräder über eine Starrachse erfolgen.

83.03 Räder

Der Felgendurchmesser darf maximal 12 Zoll betragen. Im Hinblick auf die Größe der Vorderräder gibt es keine Einschränkungen. Es dürfen keine Speichenräder verwendet werden.

Jedes Vorderrad muss über eine eigene Bremse verfügen, die durch einen gemeinsamen Handhebel am Lenker betätigt wird.

Jedes Hinterrad muss über eine eigene Bremse oder über eine an der Starrachse befestigte Bremse verfügen, die über ein Fußpedal oder einen am Lenker befestigten Handhebel betätigt wird.

Die hinteren Räder müssen durch gute Kotflügel aus weichem, synthetischem Material geschützt sein. Die vorderen Kotflügel dürfen entfernt werden.

83.04 Reifen

Es gilt Artikel 01.49.

83.05 Gesamtbreite

Die Gesamtbreite darf maximal 1300 mm betragen.

83.06 Schutz

Hinter dem Sitz muss eine Stoßstange angebracht sein. Die Stoßstange muss in ihrer Länge und Breite über dem hinteren Teil des Kettenrades enden.

Sie muss mind. mit einer gedachten senkrechten Linie hinter den Antriebsrädern abschließen (Breite min. Sitzbankbreite Durchmesser min: 15 mm Material: Stahl) sofern nicht serienmäßig vorhanden. Sonst Serienausführung des Herstellers.

Vorne und hinten am Fahrzeug muss ein Stoßbügel (oder –stange) angebracht werden. Dieser Stossbügel (oder –stange) muss so angebracht sein, dass sie mit der vorderen/hinteren Kante der Reifen abschließt.

Der Rammschutz hinter dem Kettenblatt und der Brems Scheibe kann im DMSB-Bereich entfallen, sofern keine so genannte „Wave-Brems Scheibe“ montiert ist.

Auf jeder Seite des Fahrzeugs muss ein Schutzbügel (oder –stange) mit rundem Profil (Mindest-Durchmesser: 25mm oder 1 inch) angebracht sein. Es dürfen keine (scharfen) Teile herausragen.

Zum Verschließen der Öffnung zwischen den Rädern und der Schutzvorrichtung müssen gekreuzte Gurte oder ein Metallgitter angebracht sein, um zu verhindern, dass die Füße des Fahrers unbeabsichtigt den Boden berühren.

Achtung: Im DMSB-Bereich darf auch ein Geflecht aus Draht bzw. ein starkes Netz verwendet werden.

83.07 Handhebel und Lenker

Es gelten die Artikel 01.33 und 01.35.

83.08 Gasschieber

Es gilt Artikel 01.37.

83.09 Geräuschkontrolle

Es gilt Artikel 01.79.

83.10 Startnummernschilder

Es müssen vier Startnummernschilder angebracht werden:

83.10.1

ein Startnummernschild vorne am Motorrad, in Höhe der Scheinwerfer, nach vorne zeigend

83.10.2

ein Startnummernschild am hinteren Kotflügel

83.10.3

ein Startnummernschild an der hinteren Stoßstange (DMSB: vertikal; s.o.).

83.10.4

Farbe der Startnummernschilder: gelber Grund mit schwarzen Zahlen. Sie müssen zentral und so vertikal wie möglich angebracht sein. Abmessungen: s. Art. 01.55.

83.10.5

Der Fahrer muss seine Startnummer auf seinem Shirt oder einem Bib tragen.

83.11 Schutzhelme und Schutzkleidung

Es gelten die Artikel 01.65 bis 01.71.

83.12 Allgemeines

Das Fahrzeug muss in technisch einwandfreiem Zustand sein und den vom Technischen Kommissar gestellten Anforderungen genügen.

TECHNISCHE BESTIMMUNGEN DES DMSBFÜR DIE KLASSEN 50ccm, 65ccm und 85ccm

Klasse 50ccm:

Zugelassen sind nur Einzylinder-Automatikmotorräder (ohne manuelle Trennkupplung) bis 50 ccm. Es darf nur der, je nach Modell verwendete, serienmäßige Vergaser (es muss sich um die Standard-Ausführung des homologierten Modells handeln, Düsen u. Nadeln dürfen ersetzt werden) angebaut sein.

Auch muss der Zylinder und Zylinderkopf dem homologierten Modell entsprechen (d.h. es darf nur ein unbearbeitetes Serienteil verwendet werden). Die Auspuffanlage muss serienmäßig sein. Die Sekundärübersetzung muss der Serie entsprechen. Es sind keine schnelleren Übersetzungen zugelassen.

Die Flanschanschlüsse und Steckverbindungen der Auspuffanlage müssen gasdicht sein.

Die Radgröße darf 12" nicht überschreiten, die Reifengröße ist freigestellt, jedoch muss eine uneingeschränkte Freigängigkeit gewährleistet sein. Kettengetriebene Motorräder müssen in jedem Fall über einen geeigneten Kettenschutz verfügen. Die Speichen des Hinterrades müssen beidseitig vollständig mit einer geschlossenen Scheibe (Kunststoff oder GFK) abgedeckt sein, wenn das Motorrad mit gegossenen oder geschweißten Rädern ausgerüstet ist.

Alle Motorräder müssen mit einem Zündunterbrecher ausgerüstet sein, der den Primärstromkreis unterbricht und über ein nichtelastisches Verbindungskabel ausgelöst wird, das über das rechte Handgelenk des Fahrers gestreift wird. Ein Spiralkabel, das im ausgezogenen Zustand nicht länger als 60 cm ist, darf verwendet werden.

<u>Motor, Auspuff, Vergaser, Übersetzung</u>	
Zylinderkopf:	nicht erlaubt, auch kein Bearbeiten (Serie)
Zylinder:	nicht erlaubt, auch kein Bearbeiten (Serie)
Kolben:	nicht erlaubt, auch kein Bearbeiten Zubehör-Kolben müssen der Serie entsprechen.
Kupplung:	nicht erlaubt (Serie)
Vorgelege:	nicht erlaubt (Serie)
Auspuffanlage:	nicht erlaubt (Serie) keine Zubehör-Auspuffanlagen, auch wenn vom Hersteller angeboten.
Vergaser:	nicht erlaubt, auch kein Bearbeiten (Serie) wie Werkseitig ausgeliefert.
Vergaserbedüsung:	erlaubt
Luftfilter:	nicht erlaubt (Serie)
Membranen:	nicht erlaubt (Serie)
Zündung:	nicht erlaubt (Serie)
Übersetzung:	Das serienmäßige Übersetzungsverhältnis muss eingehalten werden, keine schnellere Übersetzung erlaubt.
Abreißschalter:	Spiralkabel maximal 60 cm Länge
Alles was nicht ausdrücklich erlaubt ist, ist verboten. Eine erlaubte Änderung darf eine verbotene nicht nach sich ziehen.	

Klasse 65ccm:

Eingesetzt werden dürfen nur Motorräder mit Schaltgetriebe oder Automatik bis 65 ccm.
Die Radgröße ist auf vorne max. 14" und hinten max. 12" festgelegt.
Im Übrigen müssen diese Motorräder den FIM-Bestimmungen entsprechen.

Klasse 85ccm:

Eingesetzt werden dürfen nur Motorräder mit Schaltgetriebe bis 85 ccm (Groß oder Kleinrad).
Die Radgröße ist auf vorne max. 19" und hinten max. 16" festgelegt.
Modifizierte 65ccm Motorräder dürfen nicht in der Klasse 85ccm eingesetzt werden.
Im Übrigen müssen diese Motorräder den FIM-Bestimmungen entsprechen.

Technische Bestimmungen für Trial

Stand: **31.01.2023** – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

INHALT

01.01	EINFÜHRUNG
01.03	KONSTRUKTIONSFREIHEIT
01.05	MOTORRAD-KATEGORIEN UND -GRUPPEN
01.07	KLASSENEINTEILUNG
01.11	MESSEN DES HUBRAUMS
01.17	AUFLADUNG
01.18	TELEMETRIE (elektronische Datenübertragung)
01.19	GEWICHT DER MOTORRÄDER
01.21	MARKENBEZEICHNUNG
01.23	DEFINITION EINES PROTOTYPS
01.25	ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN
01.26	DEFINITION EINES RAHMENS BEI EINEM SOLOMOTORRAD
01.27	STARTVORRICHTUNGEN
01.28	KRAFTSTOFFTANKS
01.29	SCHUTZVORRICHTUNGEN FÜR OFFENLIEGENDE ANTRIEBSTEILE
01.31	AUSPUFFROHRE / SCHALLDÄMPFER
01.33	LENKER
01.35	BEDIENUNGSHEBEL
01.37	GASSCHIEBER
01.39	FUSSRASTEN
01.41	BREMSEN
01.43	KOTFLÜGEL UND RADABDECKUNGEN
01.47	RÄDER, FELGEN UND REIFEN
01.49	REIFEN
01.50	ZUSÄTZLICHE BESTIMMUNGEN FÜR ELEKTRO MOTORRÄDER
01.53	ZUSÄTZLICHE BESTIMMUNGEN FÜR SEITENWAGEN
01.56	BELEUCHTUNG, WARNEINRICHTUNGEN UND TACHOMETER ÜBEREINSTIMMUNG DER MOTORRÄDER UND DER NUMMERNSCHILDER MIT DEN GESETZLICHEN BESTIMMUNGEN
01.63	KRAFTSTOFF, KRAFTSTOFF-ÖL-GEMISCH
01.65	AUSRÜSTUNG UND SCHUTZKLEIDUNG
01.67	TRAGEN VON SCHUTZHELMEN
01.69	HINWEISE FÜR DIE ABNAHME VON SCHUTZHELMEN
01.70	ANERKANNTE INTERNATIONALE PRÜFNORMEN FÜR SCHUTZHELME
01.71	AUGENSCHUTZ
01.73	NATIONALFARBEN FÜR SCHUTZHELME
01.75	FIM-EMBLEM
01.76	BRUST- UND RÜCKENNUMMERN (BIBS)
01.77	KONTROLLE
01.79	GERÄUSCHKONTROLLE
01.81	ZEITNAHME

Im FIM-Bereich gelten die Technischen Bestimmungen der FIM, siehe www.fim-live.com.
Im DMSB-Bereich gelten die folgenden Technischen Bestimmungen.

01.01 EINFÜHRUNG

Unter dem Begriff „Motorrad“ versteht man alle Fahrzeuge, die im Prinzip weniger als vier Räder haben, von einem Motor angetrieben werden und die im Wesentlichen dafür gebaut sind, eine oder mehrere Personen, von denen eine das Fahrzeug führt, zu befördern. Die Räder müssen normalerweise den Boden berühren, ausgenommen kurzzeitig oder in bestimmten außergewöhnlichen Situationen. Darüber hinaus darf ein Rad oder dürfen alle Räder durch Kufen, Rollen oder Ketten ersetzt werden, um sich auf bestimmten Streckenbelägen bewegen zu können.

01.03 KONSTRUKTIONSFREIHEIT

Ein Motorrad muss den Anforderungen der FIM-Bestimmungen, der Ausschreibung wie auch den jeweiligen besonderen Bestimmungen, die die FIM für bestimmte Wettbewerbe erlassen kann, entsprechen. Es werden keinerlei zusätzliche Beschränkungen im Hinblick auf Marke, Konstruktion oder Typ des Motorrades auferlegt.

Alle Solomotorräder (Gruppe A) müssen so konstruiert sein, dass sie von einem Fahrer vollständig kontrolliert werden können. Motorräder mit Seitenwagen (Gruppe B) müssen so gebaut sein, dass ein Beifahrer Platz finden kann.

01.05 MOTORRAD-KATEGORIEN UND -GRUPPEN

Die Motorräder sind in Kategorien eingeteilt, die für alle Veranstaltungen eingehalten werden müssen. Im Prinzip ist es untersagt, in einem Rennen verschiedene Kategorien, Gruppen und Klassen zusammen fahren zu lassen, sofern in der Ausschreibung nicht etwas anderes festgelegt ist.

Kategorie I

Motorräder, angetrieben durch die Wirkung eines Rades auf dem Boden, wobei der Antrieb lediglich in eine Richtung erfolgen darf.

Gruppe A 1 – Solomotorräder

Zweirädrige Fahrzeuge, einspurig.

Gruppe B 1

3-rädrige Fahrzeuge, zweispurig, bestehend aus einem einspurigen Motorrad und einem zur Beförderung eines Beifahrers bestimmten Seitenwagen, der die 2. Spur zieht.

Gruppe B 2 – Motorräder mit fest angebautem Seitenwagen

Dreirädrige Fahrzeuge, die in Geradeausfahrt zwei- oder dreispurig sind und mit einem fest angebauten Seitenwagen eine vollständige und integrale Einheit bilden.

Bei drei Spuren dürfen die Mittellinien der beiden von den Rädern des Motorrades gebildeten Spuren um maximal 75 mm versetzt sein. Eine Spur wird durch die Mittelachse jedes Fahrzeugrades in Geradeausfahrt bestimmt.

Kategorie II

Gruppe C - Spezial-Motorräder mit 2-Rad-Antrieb

Gruppe D - Spezial-Motorräder mit 3 Rädern und 2-Rad-Antrieb

Gruppe E - Schneemobile

Gruppe F - Sprinter und Dragster

Gruppe G - Quads

Gruppe H ---

Gruppe I ---

Kategorie III

Gruppe J - Elektrofahrzeuge (siehe Artikel 01.50)

01.07 KLASSENEINTEILUNG

Die Gruppen sind unter Beachtung der nachstehend aufgeführten Hubräume in Klassen unterteilt. Diese Klasseneinteilung muss im Allgemeinen bei allen Veranstaltungen eingehalten werden.

Kategorie I

Gruppe A1 Motorräder

Klasse 1: Automatik

Klasse 2: bis 125 ccm

Klasse 3: Open

Gruppen B1, B2 Seitenwagen

Wie für Gruppe A1 und A2 über 125 ccm.

Kategorie II

Gruppe D - Spezial-Motorräder mit 3 Rädern

Gruppe E - Schneemobile

Gruppe G – Quads

Vierrädrige Offroad-Fahrzeuge mit Ballonreifen und mit einem Rad an jedem diagonalen Endpunkt, die aus einer vollständig integrierten Einheit bestehen und Platz für einen darauf sitzenden Fahrer haben sowie durch einen Lenker gelenkt werden.

Gleiche Klassen wie Kategorie I, Gruppe A1-

Kategorie III

Gruppe J - Elektrofahrzeuge (siehe Art. 01.82 in den Technischen Bestimmungen für Straßenrennen)

01.11 MESSEN DES HUBRAUMES

11.11 Hubkolben-Motor – „Otto“-Motor

Der Hubraum jedes Zylinders wird nach der geometrischen Formel berechnet, die das Volumen eines Zylinders angibt. Der Durchmesser ist gegeben durch die Bohrung und die Höhe durch die Strecke, die der Kolben von seinem höchsten zu seinem tiefsten Punkt zurücklegt:

$$\text{Hubraum} = \frac{D \times D \times 3,1416 \times C}{4}$$

wobei D = Bohrung in cm
und C = Hub in cm

Ist eine Zylinderbohrung nicht kreisförmig, so muss die Fläche des Querschnitts mit einer geeigneten geometrischen Formel berechnet und dann, zur Bestimmung des Hubraums, mit dem Kolbenhub multipliziert werden. Die Bohrung wird mit einer Toleranz von 1/10 mm gemessen. Wenn mit dieser Toleranz die Hubraumgrenze der Klasse überschritten wird, ist ein zweiter Messvorgang bei kaltem Motor und mit einer Toleranz von 1/100 mm erforderlich (Anm.: Toleranz = Messgenauigkeit).

11.13 Drehkolben-Motor

Der Hubraum eines Motors, der dafür entscheidend ist, in welcher Klasse ein Motorrad teilnehmen kann, wird wie folgt berechnet:

$$\text{Hubraum} = \frac{2 \times V}{N}$$

wobei V = Gesamtvolumen aller Kammern, die den Motor bilden
und N = Anzahl der für die Ausführung eines kompletten Zyklus in einer Kammer notwendigen Umdrehungen.

Einstufung erfolgt als Viertakt-Motor.

11.15 WANKEL-MOTOR

Bei einem Wankel-Motor mit dreieckigem Kolben ist der Hubraum nach folgender Formel zu berechnen:

$$\text{Hubraum} = 2 \times V \times D$$

V = Volumen einer einzelnen Kammer

D = Anzahl der Scheiben.

Einstufung erfolgt als Viertakt-Motor.

$$\text{Hubraum} = \frac{D \times D \times 3,1416 \times C}{4}$$

wobei D = Bohrung in cm
und C = Hub in cm

Ist eine Zylinderbohrung nicht kreisförmig, so muss die Fläche des Querschnitts mit einer geeigneten geometrischen Formel berechnet und dann, zur Bestimmung des Hubraums, mit dem Kolbenhub multipliziert werden. Die Bohrung wird mit einer Toleranz von 1/10 mm gemessen. Wenn mit dieser Toleranz die Hubraumgrenze der Klasse überschritten wird, ist ein zweiter Messvorgang bei kaltem Motor und mit einer Toleranz von 1/100 mm erforderlich (Anm.: Toleranz = Messgenauigkeit).

01.17 AUFLADUNG

Bei allen Veranstaltungen ist jegliche Art der Vorrichtung zur Aufladung verboten.

Ein 2- oder 4-Takt-Motor, der auf Grund des Hubvolumens seines Arbeitszylinders in eine der anerkannten Klassen einzustufen ist, wird nicht als aufgeladener Motor angesehen, wenn bei einem Arbeitstakt das geometrisch gemessene Gesamtvolumen der Kraftstoffzufuhreinrichtung(en) inkl. des Hubvolumens seines Arbeitszylinders, sofern dieser den Kraftstoff ansaugt, den zulässigen Hubraum der betreffenden Klasse nicht überschreitet.

01.18 TELEMETRIE (elektronische Datenübertragung)

Von bzw. zu einem sich bewegenden Motorrad dürfen keinerlei Informationen, auf welche Art auch immer, übertragen werden.

Die Anbringung eines offiziellen Impulsgebers am Motorrad kann verlangt werden.

Einrichtungen zur automatischen Rundenzeitmessung werden nicht als Telemetrie angesehen, diese dürfen jedoch offizielle Zeitnahmemethoden bzw. –Ausrüstung nicht beeinträchtigen.

01.19 Gewicht der Motorräder

Im FIM-Bereich: siehe FIM-Webseite www.fim-live.com

Im DMSB-Bereich: Ein Mindestgewicht ist nicht vorgeschrieben.

01.21 MARKENBEZEICHNUNG

Wenn zwei Konstrukteure am Bau eines Motorrades beteiligt sind, müssen deren Namen auf dem Motorrad in folgender Reihenfolge erscheinen:

1. Name des Fahrgestell-Konstrukteurs.
2. Name des Motor-Konstrukteurs.

01.23 DEFINITION EINES PROTOTYPS

Ein Prototyp ist ein Fahrzeug, das den Sicherheitsvorschriften des FIM-Sportgesetzes und dessen Anhänge für den Wettbewerb, für den es vorgesehen ist, entsprechen muss.

01.25 ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Die nachstehenden Bestimmungen gelten für alle Motorräder der vorgenannten Gruppen und für alle Wettbewerbe, sofern in dem entsprechenden Abschnitt des FIM- Sportgesetzes nichts anderes festgelegt ist.

Sie sollten ebenfalls für alle nationalen Wettbewerbe Anwendung finden, sofern die FMNR nicht anders entschieden hat.

Für einzelne Wettbewerbe können weitergehende Festlegungen notwendig sein; diese werden im Einzelnen entweder in dem jeweiligen Anhang des FIM-Sportgesetzes oder in den Austragungsbedingungen für den betreffenden Wettbewerb aufgeführt.

25.01

Die Verwendung von Titan für Rahmenkonstruktion, Vorderradgabel, Lenker und Schwinge ist verboten. Die Verwendung von Schrauben und Muttern aus Titanlegierungen ist erlaubt.

Falls Befestigungen oder Achsen aus Nicht-Eisen-Materialien als Austauschteile benutzt werden, müssen die Fahrer sicherstellen, die Abmessungen entsprechend vergrößert werden.

25.01.1

Magnet-Test (Titan ist nicht magnetisch).

25.01.2

Test mit 3%iger Salpetersäure (Titan reagiert nicht; handelt es sich um Stahl, hinterlässt der Säure-Tropfen einen schwarzen Fleck).

25.01.3

Spezifisches Gewicht von Titan: 4,5 – 5, von Stahl: 7,5 – 8,7. Das spezifische Gewicht kann festgestellt werden, indem das betreffende Teil (z.B. Einlassventil, Kipphebel, Pleuel, etc.) gewogen und sein Volumen in einem geeichten, mit Wasser gefüllten Glas gemessen wird.

25.01.4

In Zweifelsfällen ist das betreffende Teil zur Prüfung an eine Materialprüfanstalt zu senden.

25.02 Aluminium

Aluminiumverbindungen können durch Sichtprüfung identifiziert werden.

25.03 Karbonfaser

Die Verwendung von Carbonfaser bei Trial-Maschinen ist zulässig (mit Ausnahme von Lenkern und Felgen aus Carbon, Carbon-Kevlar und/oder anderen Verbundwerkstoffen).

25.04 Keramikmaterial

Die Verwendung von Keramikteilen ist verboten. Die Verwendung von Keramik-beschichteten Teilen ist zulässig.

25.05 Andere Ausrüstung

Die Verwendung von Datenaufzeichnungsgeräten und automatischer elektronischer Zündung ist zulässig. Keine Art von Signal darf zwischen einem bewegten Motorrad und jemandem, der mit dem Bewerber oder Fahrer in Verbindung steht übertragen werden, mit Ausnahme des Signals vom Zeitnahmetransponder oder von einer zugelassenen Onboard-Kamera (mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Meisterschafts-Promotors/Veranstalters).

25.06 Anzahl der Zylinder

Die Zylinderzahl des Motors wird durch die Anzahl der Verbrennungskammern bestimmt.

25.07

Sind getrennte Verbrennungsräume vorhanden, so müssen diese durch einen hindernisfreien Kanal verbunden sein, dessen Querschnitt mindestens 50 % des Einlasskanal-Querschnittes beträgt.

01.26 DEFINITION EINES RAHMENS BEI EINEM SOLOMOTORRAD

Die Struktur(en), die benutzt wird/werden, um die vorne am Motorrad befindlichen Steuermechanismen mit der Einheit Motor-/Getriebegehäuse und allen Komponenten der hinteren Aufhängung zu verbinden.

01.27 STARTVORRICHTUNGEN

Ein Anlass-System ist vorgeschrieben.

01.28 Kraftstofftanks

Der Kraftstofftank muss während der gesamten Veranstaltung markiert sein. Unmarkierte Tanks werden dem Sportkommissar gemeldet (gilt nur im Bereich der FIM und der FIM-Europe).
Die Befüllung von Kraftstofftanks darf ausschließlich im Fahrerlagerbereich erfolgen.

01.29 SCHUTZVORRICHTUNGEN FÜR OFFENLIEGENDE ANTRIEBSTEILE

Das Getriebeausgangsritzel muss mit einem Schutz abgedeckt sein.

29.04

Ein Kettenschutz muss so angebracht sein, dass Körperteile nicht zwischen unterem Kettenlauf und hinterem Kettenrad eingeklemmt werden können. Die Außenseite des hinteren Kettenrads muss vollständig mit einer stabilen Kunststoffabdeckung versehen sein. Am Kettenrad dürfen keine Löcher sichtbar bleiben.

01.31 AUSPUFFROHRE / SCHALLDÄMPFER

Auspuffrohre und Schalldämpfer müssen den im Hinblick auf die Geräuschkontrolle erlassenen Vorschriften entsprechen.

31.01

Das Ende des Auspuffrohres muss über eine Mindestlänge von 30 mm horizontal und parallel zur Mittellängsachse des Solomotorrades (mit einer Toleranz von $\pm 10^\circ$) verlaufen und darf das Ende des Auspuffs um nicht mehr als 5 mm überragen. Alle scharfen Ecken müssen mit einem Mindestradius von 2 mm abgerundet werden (siehe Abbildung E).

31.02

Auspuffgase müssen nach hinten abgeleitet werden, jedoch so, dass sie keinen Staub aufwirbeln, Reifen und Bremsen nicht verschmutzen und den Beifahrer, soweit vorhanden, sowie auch andere Fahrer in keiner Weise stören oder belästigen.

Gegen eventuellen Ölverlust müssen alle nur möglichen Maßnahmen getroffen werden, um nachfolgende Fahrer nicht zu gefährden.

31.03

Das Auspuffende darf bei einem Solomotorrad nicht über die am hinteren Rand des Hinterrades angelegte senkrechte Tangente (siehe Abb. D) hinausragen.

31.04

Die Auspuffgase müssen horizontal nach hinten in einem Winkel von max. 30° zur Mittellängsachse des Motorrades abgeleitet werden.

01.33 LENKER

33.01

Die Breite der Lenker (Solo und Seitenwagen) beträgt mindestens 600 mm und höchstens 850 mm.

33.02

Lenker mit Querstrebe müssen mit einem Prallpolster um die Querstrebe ausgerüstet sein. Lenker ohne Querstrebe müssen mit einem Prallpolster, welches die Halteklemmen bedeckt ausgerüstet sein.

33.03

Ungeschützte Enden des Lenkers müssen mit einem festen Material verstopft oder mit Gummi überzogen sein.

33.04

Lenkerschellen müssen sehr sorgfältig abgerundet und so beschaffen sein, das Bruchstellen am Lenker nicht auftreten können.

33.05

Im Bereich der FIM und der FIM Europe gilt: Wenn Lenker aus Leichtmetall verwendet werden, darf der Abstand zwischen den beiden Gliedern des Klemmbereichs (oder der beiden Schellen) nicht weniger als 120 mm betragen.

Im DMSB-Bereich gilt: Wenn Lenker aus Leichtmetall verwendet werden, muss der Abstand zwischen den beiden äußeren Enden der Klemmschelle dem Auslieferungszustand des Herstellers entsprechen.

33.06

Wird ein Handschutz benutzt, so muss dieser aus bruchfestem (nichtsplitterndem) Material bestehen.

33.07

Reparaturschweißungen an Leichtmetall-Lenkern sind verboten.

33.08

Lenker aus Carbon, Carbon/Kevlar und anderen Verbundwerkstoffen sind verboten.

33.09

Es müssen Arretierungen (andere als Lenkungsämpfer) angebracht sein, so dass ein Mindestabstand von 30 mm zwischen dem Lenker mit Handhebel in vollem Anschlag und dem Tank sichergestellt ist, damit die Finger des Fahrers nicht eingeklemmt werden können.

33.10

Bei Seitenwagen im Trial muss der Drehwinkel des Lenkers auf jeder Seite zur Mittellinie oder Mittelposition mindesten 40° betragen. Die Lenkung darf ausschließlich durch die Vorderräder und die Lenkungsgabel betätigt werden. Ein lenkbares Rad am Seitenwagen ist verboten.

01.35 BEDIENUNGSHEBEL

35.01

Alle Handhebel (Kupplung, Bremse, etc.) müssen im Prinzip in einer Kugel enden, (Minstdurchmesser dieser Kugel: 16 mm), die auch abgeflacht sein kann, jedoch müssen die Ränder in jedem Fall abgerundet sein (Mindeststärke dieses abgeflachten Teils: 14 mm). Diese Enden müssen fest angebracht sein und eine integrale Einheit mit dem Hebel bilden.

35.03

Jeder Bedienungshebel (Hand- und Fußhebel) muss auf einem eigenen Zapfen montiert sein.

35.04

Ist der Fußbremshebel auf der Achse der Fußraste gelagert, so muss er im Falle einer etwaigen Deformierung der Fußraste dennoch unter allen Umständen funktionsfähig bleiben.

01.37 GASSCHIEBER

37.01

Die Gasschieber müssen sich automatisch schließen, wenn der Fahrer den Griff loslässt. Die Gasschieberbetätigung (Öffnen und Schließen) darf vom Drehgriff aus nur mechanisch durch Bowdenzug, der direkt an der Drosselklappe befestigt ist, erfolgen. Alle Ansaugluft muss durch das Drosselklappengehäuse in den Zylinder geleitet werden. Keinerlei andere Mittel, um Umgebungsluft im Einlasstrakt des Zylinderkopfes zu ermöglichen sind zulässig.

37.02 Zündunterbrecher

Die Motorräder müssen mit einem funktionierenden und durch ein maximal 1 m langes Kabel mit dem Fahrer verbundenen Zündunterbrecher ausgerüstet sein. Sobald der Fahrer vom Motorrad absteigt, muss der Motor durch das Kabel abgeschaltet werden und den Motor innerhalb 1 Sekunde abstellen (Zeitvorgabe gilt nicht im DMSB-Bereich).

01.39 FUSSRASTEN

39.01

Fußrasten können mit einem Klapp-Mechanismus versehen sein, müssen dann aber über eine Vorrichtung verfügen, die sie automatisch wieder in ihre Normalstellung zurückbringt. Die Fußrastenenden müssen mit einem Radius von mindestens 8 mm abgerundet sein (s. Abb. D).

01.41 BREMSSEN

41.01

Alle Motorräder müssen mit mindestens zwei wirksamen Bremsen ausgestattet sein (eine an jedem Rad), die unabhängig voneinander betätigt werden und konzentrisch auf das Rad wirken.

41.02

Motorräder der Gruppe B müssen mit mindestens zwei wirksamen Bremsen ausgerüstet sein, die auf mindestens zwei der Räder konzentrisch wirken und unabhängig voneinander betätigt werden.

41.03

Bremsscheiben mit scharfen Ecken (z.B. Sägezahn-Design) sind nicht gestattet.
Es dürfen ausschließlich handelsübliche Trial-Bremsscheiben verwendet werden.

41.04

Die Bremsscheiben müssen durch eine äußere Abdeckung aus Plastik geschützt sein (vordere Bremsscheibe vollständig, hintere Bremsscheibe teilweise).
Im Bereich der FIM und der FIM-Europe gilt: Öffnungen zur Belüftung und Ableitung von Material dürfen im Durchmesser nicht größer als Ø 10 mm sein oder müssen eine gleichwertige Fläche haben.
Im DMSB-Bereich gilt: Die äußere Abdeckung der Bremsscheiben muss mindestens dem Auslieferungszustand des Herstellers entsprechen.

01.43 KOTFLÜGEL UND RADABDECKUNGEN

Die Motorräder müssen mit Kotflügeln ausgerüstet sein.

43.02

Der vordere Kotflügel muss mindestens 100° des Radumfanges bedecken. Der Winkel zwischen einer vom vorderen Rand des Kotflügels zur Radmitte gezogenen Linie einerseits und einer durch die Radmitte verlaufenden horizontalen Linie andererseits muss zwischen 45° und 60° betragen.

43.03

Der hintere Kotflügel muss (außer für Trial-Gespanne und Motorräder, die ausschließlich bei sogenannten „Off-Road“-Veranstaltungen, wie etwa Hallen- oder Arena-Trial, benutzt werden) mind. 80° des Radumfanges bedecken. Der Winkel zwischen zwei Linien, von denen eine vom hinteren Rand des Kotflügels zur Radmitte gezogen wird und die andere horizontal durch die Radmitte verläuft, darf 60° nicht überschreiten (siehe Abb. D und N).

43.04

Im Bereich der FIM und der FIM-Europe gilt: Bei sogenannten „Off-Road“-Veranstaltungen (Hallen- bzw. Arena-Trial), muss der hintere Kotflügel nach hinten über einen Kreisabschnitt hinausragen, der gebildet wird von der durch die hintere Radachse verlaufenden Senkrechten und einer dahinter im Abstand von 25° zu dieser Senkrechten gezogenen Linie.

Im DMSB-Bereich gilt: Der hintere Kotflügel darf ausgetauscht werden. Das Ersatzteil muss bezogen auf die Radbreite und den Radabschnitt mindestens den gleichen Bereich des Rades abdecken wie das Originalteil.

01.47 RÄDER, FELGEN UND REIFEN

47.01

Alle Reifen werden auf der Felge montiert und bei einem Druck von 1 kg/cm² (1 bar) gemessen. Die Messung erfolgt an einem Reifenausschnitt, der 90° vom Boden entfernt ist.

47.02

Jede Änderung an der Felge bzw. den Speichen eines Integralrades (gegossen, geschweißt, genietet), wie es vom Hersteller geliefert wurde, oder an einer traditionellen zerlegbaren Felge ist verboten. Hiervon ausgenommen sind Änderungen an Speichen, Ventilen, Sicherheitsbolzen und Reifenniederhaltern, die Bewegungen des Reifens auf der Felge verhindern sollen. Wenn derartige Änderungen vorgenommen worden sind, müssen die Bolzen, Schrauben etc. befestigt sein.

01.49 REIFEN

49.01

Die Gesamtbreite des montierten Reifens darf 115 mm nicht überschreiten.

49.02

Die Profiltiefe (A) darf nicht mehr als 13 mm betragen, gemessen im rechten Winkel zur Lauffläche. Alle Stollen auf der gleichen (gedachten) Linie des Reifenumfanges (Laufriechtung) müssen dieselbe Höhe haben (s. Abb. D).

49.03

Der Abstand zwischen den Hauptstollen darf nicht größer als 9,5 mm in der Breite (B) bzw. 13 mm in Längsrichtung (C) sein.

49.04

Der Abstand zwischen den entlang der Reifen-Schulter verlaufenden Stollen (D) darf höchstens 22 mm betragen.

49.05

Die Lauffläche (E) darf sich nicht vollkommen über die Breite des Reifens, gemessen im rechten Winkel zur Reifenwand, erstrecken, ohne von einem Stollen unterbrochen zu werden.

49.06

Alle Profilstollen (ausgenommen Stollen auf der Reifenschulter) müssen rechteckig sein, wobei die Seiten parallel bzw. im rechten Winkel zur Mittellängsachse des Reifens verlaufen müssen (der Reifen muss, wenn er umgedreht wird, das gleiche Aussehen haben und im Prinzip mit Abb. D1 übereinstimmen).

49.07

Die Reifenoberfläche darf nicht mit nachträglich angebrachten Elementen ausgestattet werden, wie z.B. Anti-Rutsch-Spikes oder spezielle Ketten usw.

49.08

Nur Reifen, die im normalen Handel oder Großhandel für die Benutzung auf öffentlichen Straßen erhältlich sind, dürfen eingesetzt werden.

49.08.1

Sie müssen im Warenkatalog des Reifenherstellers bzw. in den Reifenbeschreibungslisten, die der Öffentlichkeit zugänglich sind, aufgeführt sein.

49.08.2

Gilt nur im FIM-Bereich: Diese müssen gemäß UN-Fahrzeug-Regelung Nr. 75 Rev. 2 (2010) mit folgenden spezifischen Eigenschaften genehmigt sein:

- Verwendungskategorie (5.2): Es muss „Schnee“ oder „Spezial“ sein
- Symbol für Geschwindigkeitskategorie (5.4): M (130 km/h) oder höher
- Tragfähigkeitsindex (5.5): 45 (165 kg) oder höher

Es wird empfohlen Reifen gemäß Richtlinien der European Tyre and Rim Technical Organisation (ETRTO) zu verwenden.

01.50 ZUSÄTZLICHE BESTIMMUNGEN FÜR ELEKTRO MOTORRÄDER

Siehe FIM-Webseite www.fim-live.com

01.53 ZUSÄTZLICHE BESTIMMUNGEN FÜR SEITENWAGEN

Siehe FIM-Webseite www.fim-live.com

01.56

BELEUCHTUNG, WARNEINRICHTUNGEN UND TACHOMETER ÜBEREINSTIMMUNG DER MOTORRÄDER UND DER NUMMERNSCHILDER MIT DEN GESETZLICHEN BESTIMMUNGEN

Motorräder und deren Ausrüstung müssen der nationalen Straßenverkehrsgesetzgebung des Landes, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, und den anderen in der Ausschreibung aufgeführten ergänzenden Bestimmungen entsprechen. Der elektrische Stromerzeuger muss während der Veranstaltung und bei der techn. Überprüfung nach der Veranstaltung im Hinblick auf die Erzeugung von Ladestrom und Spannung kontinuierlich und normal funktionieren. Die elektrischen Anschlüsse müssen belassen werden.

01.63 KRAFTSTOFF, KRAFTSTOFF-ÖL-GEMISCH

Siehe Kraftstoffbestimmungen der FIM im blauen Teil dieses Handbuchs.

01.65 AUSRÜSTUNG UND SCHUTZKLEIDUNG

Kleidung und Schuhwerk

Im Bereich der FIM und der FIM-Europe gilt: siehe FIM Webseite www.fim-live.com

Im DMSB-Bereich gilt: Beim Training und während des Wettbewerbs müssen Fahrer, Beifahrer und Assistenten Stiefel und Schutzkleidung, entweder Hose und Hemd aus Stoff oder einen einteiligen Anzug aus Stoff tragen. Das Tragen von Handschuhen und Protektoren ist freigestellt

01.67 TRAGEN VON SCHUTZHELMEN

Beim Training und während des Rennens müssen Fahrer und Beifahrer einen Schutzhelm tragen, der ordnungsgemäß geschlossen ist, gut sitzt, in gutem Zustand ist. Er muss ein Kinnriemen-Verschluss-System aufweisen.

Schutzhelme, deren Außenschale aus mehr als einem Stück besteht, sind gestattet, sofern sie im Notfall schnell und einfach, d. h. durch Lösen oder Durchtrennen lediglich des Kinnriemens, vom Kopf des Fahrers abgenommen werden können.

Alle Schutzhelme müssen das Prüfzeichen einer der in Art. 01.70 aufgeführten Prüfnormen oder das Genehmigungszeichen der FMN des betr. Fahrers tragen. Schutzhelme, die von den FMNs homologiert werden, müssen einer der in Art. 01.70 aufgeführten Normen entsprechen.

Ein Schutzhelm dient dazu Schutz zu bieten. Ein Schutzhelm ist keine Plattform um fremde Gegenstände daran zu befestigen. Kameras oder anderes Zubehör sind nicht gestattet und dürfen nicht am Helm des Fahrers/Beifahrers angebracht werden.

Die Nichtbeachtung dieser Vorschriften wird mit Ausschluss bestraft.

Hinweis: Im Bereich der FIM gibt es für Jugendliche zusätzliche Bestimmungen.

01.69 HINWEISE FÜR DIE ABNAHME VON SCHUTZHELMEN

69.01

Die Technischen Kommissare können vor dem Training und vor dem Wettbewerb unter Aufsicht des Obmannes der Techn. Abnahme überprüfen, ob alle Schutzhelme den technischen Anforderungen genügen.

69.02

Entspricht ein Schutzhelm diesen Anforderungen nicht und ist schadhaft, muss der Technische Kommissar alle Genehmigungshinweise entfernen und den Helm bis zum Ende der Veranstaltung einbehalten. In diesem Fall muss der betreffende Fahrer einen anderen Schutzhelm zur Technischen Abnahme vorführen. Nach einem Aufschlag infolge eines Unfalles muss der Helm dem Obmann der Technischen Abnahme zur Überprüfung vorgelegt werden.

69.03

Die Schutzhelme müssen intakt sein und dürfen in ihrer Konstruktion nicht modifiziert worden sein. Nach einem Aufschlag infolge eines Unfalles muss der Helm dem Obmann der Technischen Abnahme zur Überprüfung vorgelegt werden.

Hinweis: Im Bereich der FIM gibt es für Jugendliche zusätzliche Bestimmungen.

69.04

Der Obmann der Technischen Abnahme und/ oder ein Technischer Kommissar können vor Zulassung eines Fahrers zum Training oder dem Rennen prüfen:

69.04.1

dass der Helm auf dem Kopf des Fahrers einen guten Sitz aufweist;

69.04.2

dass es nicht möglich ist, die Trageeinrichtung in geschlossenem Zustand über das Kinn des Fahrers zu streifen;

69.04.3

dass es nicht möglich ist, den Schutzhelm über den Hinterkopf des Fahrers zu ziehen (s. Abb. U).

01.70 ANERKANNTE INTERNATIONALE PRÜFNORMEN FÜR SCHUTZHELME

ECE 22-05 „P“, „NP“, „J“ *oder* ECE 22-06 „P“, „NP“, „J“

JIS T 8133:2015

SNELL M 2015 *oder* SNELL M2020R *oder* SNELL M2020D

01.71 AUGENSCHUTZ

Das Tragen von Brillen, Schutzbrillen sowie von Visieren und Abreiß-Visieren („Tear offs“) aus nichtsplittendem Material ist zulässig, jedoch dürfen Visiere unter keinen Umständen integraler Bestandteil des Schutzhelmes sein. Augenschutz, der die Sicht beeinträchtigt (z.B. Kratzer), darf nicht benutzt werden.

01.73 NATIONALFARBEN FÜR SCHUTZHELME

Siehe blauer Teil dieses Handbuches

01.75 FIM-EMBLEM

In bestimmten Fällen kann die FIM die Verwendung des FIM-Emblems auf bestimmten Ausrüstungsgegenständen gestatten, um damit darauf hinzuweisen, dass diese Ausrüstung den Bestimmungen der FIM entspricht. Wurde diese Genehmigung erteilt und befindet sich der gekennzeichnete Ausrüstungsgegenstand in gutem Zustand, so ist das FIM-Emblem der Nachweis dafür, dass die bestehenden FIM-Vorschriften erfüllt sind.

01.76 BRUST- UND RÜCKENNUMMERN (BIBS)

Im Bereich der FIM und der FIM-Europe gilt: siehe FIM Webseite www.fim-live.com
Im DMSB-Bereich: Siehe roter Teil dieses Handbuches

01.77 KONTROLLE

77.01 Abnahme

Allgemeines

Der Fahrer ist zu jedem Zeitpunkt dafür verantwortlich, dass seine Maschine den technischen Bestimmungen für Trial-Motorräder entspricht.,

77.01.1

Der Obmann der Technischen Abnahme muss eine Stunde vor Beginn der Technischen Abnahme anwesend sein. Er muss den Fahrtleiter und den Sportkommissar von seiner Ankunft unterrichten.

77.01.2

Er muss sicherstellen, dass alle für die Veranstaltung nominierten Technischen Kommissare ihre Aufgabe ordnungsgemäß erfüllen.

77.01.3

Er teilt die Technischen Kommissare für bestimmte Aufgaben während der Veranstaltung, des Trainings und der Abschlusskontrolle ein.

77.01.4

Die Technische Abnahme erfolgt nur, wenn die Abnahmekarte des Motorrads vom Veranstalter vorgelegt wurde.

77.01.5

Die Fahrer oder ihre Mechaniker müssen mit dem Motorrad innerhalb des in der Ausschreibung festgelegten Zeitraumes zur Technischen Abnahme erscheinen. Auf Verlangen des Technischen Kommissars müssen die Fahrer persönlich bei der Abnahme zugegen sein.

77.01.6

Der Obmann der Technischen Abnahme muss den Fahrtleiter bzw. den Sportkommissar von den Ergebnissen der Technischen Abnahme unterrichten. Anschließend erstellt er eine Liste der akzeptierten Motorräder und legt diese dem Fahrtleiter vor.

77.01.7

Der Obmann der Techn. Abnahme kann zu jeder Zeit jegliche Teile des Motorrads untersuchen.

77.02

Ein Fahrer, der nicht, wie unten beschrieben, zur Abnahme erscheint, kann von der Veranstaltung ausgeschlossen werden. Der Fahrtleiter kann jeder Person, die nicht die Bestimmungen erfüllt oder jedem Fahrer, der eine Gefahr für andere Teilnehmer oder die Zuschauer darstellt, verbieten, am Training oder am Wettbewerb teilzunehmen.

77.02.1

Die Technische Abnahme findet in Übereinstimmung mit den in den Wettbewerbsbestimmungen für Trial und der Ausschreibung der Veranstaltung getroffenen Festlegungen und Zeiten statt. Bei Techn. Kontrollen dürfen nur der jeweilige Fahrer sowie zwei weitere Personen anwesend sein. Bei Mannschaftswettbewerben ist zusätzlich auch ein Team-Manager zugelassen.

77.02.2

Der Fahrer muss ein sauberes Motorrad vorführen, das den DMSB-Bestimmungen entspricht, sowie die korrekt ausgefüllte Seite des Nennformulars für die technischen Angaben des Motorrades vorlegen.

77.02.3

Der Fahrer muss seine Ausrüstung vorführen, d.h. Schutzhelm und Startnummern-Bib mit der vorgeschriebenen Startnummer;

77.02.4

Der Fahrer darf nur ein Motorrad vorführen.

77.02.5

Die Geräuschkontrolle muss zuerst durchgeführt werden. Der Auspuffschalldämpfer muss mit Farbe markiert werden. Der Geräuschwert wird im Nennformular eingetragen.

77.02.7

Es wird eine Gesamtkontrolle des Motorrades in Übereinstimmung mit den DMSB-Bestimmungen vorgenommen. Die akzeptierten Motorräder werden mit Farbe oder einem Aufkleber markiert.

77.05 Gefährliche Motorräder

Wenn ein Technischer Kommissar im Verlauf des Wettbewerbs zu der Überzeugung kommt, dass ein Motorrad defekt ist und dadurch eine Gefahr darstellen könnte, muss er sofort den Fahrleiter oder dessen Stellvertreter unterrichten. Deren Pflicht ist es, dieses Motorrad von der weiteren Teilnahme am Wettbewerb auszuschließen.

01.78 RICHTLINIEN FÜR TECHNISCHE KOMMISSARE UND ABNAHMEN

siehe FIM-Webseite www.fim-live.com

GERÄUSCHPEGELKONTROLLE

Eine Geräuschkontrolle kann bei der Technischen Abnahme durchgeführt werden. Unabhängig davon kann der Technische Kommissar bei Verdacht auf Unregelmäßigkeiten auf eigene Initiative oder auf Veranlassung durch den Fahrleiter eine Geräuschemessung durchführen. Der Fahrer hat dem Folge zu leisten. Für die ihm entstandenen zeitlichen Nachteile bekommt er eine Zeitgutschrift, die der Technische Kommissar und der Fahrleiter in Abstimmung festlegen.

ACHTUNG: Es kommt die 2m/Max Messmethode zum Einsatz. Siehe auch die Erklärungen der Messmethode sowie die Technischen Bestimmungen der FIM.

Das Geräuschlimit darf die in Art. 79.11 aufgeführten Werte nicht überschreiten.

01.79 GERÄUSCHKONTROLLE

- * Das Umgebungsgeräusch darf während der Kontrolle innerhalb eines Umkreises von 5 Metern ab Geräuschquelle 90 dB/A nicht überschreiten.
- * Für die ursprüngliche Geräuschkontrolle und technische Überprüfung darf ein Fahrer (oder sein Mechaniker) lediglich einen (1) Ersatzschalldämpfer je Maschine vorführen.
- * Weitere Ersatzschalldämpfer können vorgeführt werden, nachdem alle Teilnehmer ihre Motorräder vorgeführt haben oder an den Folgetagen der Veranstaltung.
- * Während des Geräuschkontrollvorgangs müssen Maschinen, die nicht mit einem Getriebeleerlauf ausgestattet sind, auf einem Ständer stehen.
- * Das Geräusch von Motoren mit mehr als einem Zylinder wird an jedem Schalldämpferende gemessen.

- * Während der Geräuschkontrolle darf lediglich ein Fahrer in normaler Fahrposition auf der Maschine sitzen. Kein anderes Teampersonal darf die Geräuschkontrolle beeinflussen.
- * Eine Maschine, die mit den Geräuschvorschriften nicht übereinstimmt, kann bei der Kontrolle vor der Veranstaltung mehrfach vorgeführt werden.
- * Die Schalldämpfer werden bei der Überprüfung markiert und dürfen nach Überprüfung nicht mehr ausgetauscht werden, es sei denn, es handelt sich um einen ebenfalls überprüften und markierten Ersatzschalldämpfer.
- * Alle Schalldämpfer werden geprüft und markiert, wenn sie die Geräuschkontrolle erfolgreich absolviert haben. Die Endöffnung des Schalldämpfers darf nach der Überprüfung und Markierung nicht mehr geändert werden.
- * Schalldämpfer, die zur Reduzierung des Geräuschpegels mit Adapter ausgestattet sind, müssen permanent befestigt sein.

79.11 Gültige Geräuschgrenzwerte

In Bezug auf die Präzision der Methode und der hinzuaddierten Werte (vormals bekannt als ‚Toleranz‘) sind die während aller Geräuschtests erzielten Geräuschwerte endgültig (es erfolgt keine Anwendung zusätzlicher Korrekturfaktoren).

79.11.1 Für Überprüfungen vor dem Rennen:

Für alle 2-Takt-Motortypen: 101 dB/A (+2 dB/A, zur Berücksichtigung der Genauigkeit der Methode)

Für alle 4-Takt-Motortypen: 103 dB/A (+2 dB/A, zur Berücksichtigung der Genauigkeit der Methode)

79.11.2 Für Überprüfungen während und nach dem Wettbewerb:

Für alle Motortypen: +1 dB/A (zur Berücksichtigung der Verschlechterung des Schalldämpfers)

Technische Bestimmungen für Enduro 2023

Stand: 21.12.2022 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

INHALT

- 01.01 EINFÜHRUNG
- 01.03 KONSTRUKTIONSFREIHEIT
- 01.05 MOTORRAD-KATEGORIEN UND -GRUPPEN
- 01.07 KLASSENEINTEILUNG
- 01.11 MESSEN DES HUBRAUMES
- 01.17 AUFLADUNG
- 01.18 TELEMETRIE (elektronische Datenübertragung)
- 01.19 GEWICHTE
- 01.21 MARKENBEZEICHNUNG
- 01.23 DEFINITION EINES PROTOTYPS
- 01.25 ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN
- 01.26 DEFINITION EINES RAHMENS BEI EINEM SOLOMOTORRAD
- 01.27 STARTVORRICHTUNGEN
- 01.29 SCHUTZ FÜR OFFENLIEGENDE ANTRIEBSTEILE
- 01.31 AUSPUFFROHRE / SCHALLDÄMPFER
- 01.33 LENKER
- 01.35 BEDIENUNGSHEBEL
- 01.37 GASSCHIEBER/DROSSELKLAPPE(N)
- 01.39 FUSSRASTEN
- 01.41 BREMSEN
- 01.43 KOTFLÜGEL U. RADABDECKUNGEN
- 01.45 VERKLEIDUNG
- 01.47 RÄDER, FELGEN UND REIFEN
- 01.50 ZUSÄTZLICHE BESTIMMUNGEN FÜR ELEKTRISCH ANGETRIEBENE MOTORRÄDER
- 01.51 ENDURO REIFEN
- 01.53 ZUSÄTZLICHE BESTIMMUNGEN FÜR GESPANNE
- 01.55 STARTNUMMERNSCHILD
- 01.56 BELEUCHTUNG, WARNEINRICHTUNGEN UND TACHOMETER
- 01.63 KRAFTSTOFF, KRAFTSTOFF-ÖLGEMISCH
- 01.65 AUSTRÜSTUNG UND SCHUTZKLEIDUNG WÄHREND DES TRAININGS UND RENNEN
- 01.67 TRAGEN VON SCHUTZHELMEN
- 01.69 HINWEISE FÜR DIE ABNAHME VON SCHUTZHELMEN
- 01.70 ANERKANNTE INTERNATIONALE PRÜFNORMEN FÜR SCHUTZHELME
- 01.71 AUGENSCHUTZ
- 01.73 NATIONALFARBEN FÜR SCHUTZHELME
- 01.75 FIM-EMBLEM
- 01.76 BRUST- UND RÜCKENNUMMERN (BIBS)
- 01.77 KONTROLLE
- 01.79 GERÄUSCHKONTROLLE
- 01.83 TECHNISCHE BESTIMMUNGEN FÜR QUADS

01.01 EINFÜHRUNG

Unter dem Begriff „Motorrad“ versteht man alle Fahrzeuge, die im Prinzip weniger als vier Räder haben, von einem Motor angetrieben werden und eine oder mehrere Personen, von denen eine das Fahrzeug führt, befördern.

Die Räder müssen normalerweise den Boden berühren, ausgenommen kurzzeitig oder in bestimmten außergewöhnlichen Situationen. Darüber hinaus darf ein Rad oder dürfen alle Räder durch Kufen, Rollen oder Ketten ersetzt werden, um sich auf bestimmten Streckenbelägen bewegen zu können.

01.03 KONSTRUKTIONSFREIHEIT

Ein Motorrad muss den Anforderungen der FIM Bestimmungen, der Ausschreibung wie auch den jeweiligen besonderen Bestimmungen, die die FIM für bestimmte Wettbewerbe erlassen kann. Es werden keinerlei weiteren Beschränkungen im Hinblick auf Marke, Konstruktion oder Typ des Motorrades auferlegt.

Alle Solomotorräder (Gruppe A) müssen so konstruiert sein, dass sie von einem Fahrer vollständig kontrolliert werden können. Motorräder mit Seitenwagen (Gruppe B) müssen so gebaut sein, dass ein Beifahrer Platz finden kann.

01.05 MOTORRAD-KATEGORIEN UND -GRUPPEN

Die Motorräder sind in Kategorien eingeteilt, die für alle Veranstaltungen eingehalten werden müssen.

Im Prinzip ist es untersagt, in einem Rennen verschiedene Kategorien, Gruppen und Klassen zusammen fahren zu lassen, sofern in der Ausschreibung nicht etwas anderes festgelegt ist.

Kategorie I

Motorräder, angetrieben durch die Wirkung eines Rades auf dem Boden.

Kategorie II

Motorräder, angetrieben durch die Wirkung von 2 oder mehreren Rädern auf dem Boden, die die Bedingungen von Kategorie I nicht erfüllen.

Gruppe A 1 – Solomotorräder

Zweirädrige Fahrzeuge, einspurig.

Gruppe B 1

Dreirädrige Fahrzeuge, zweispurig, bestehend aus einem einspurigen Motorrad und einem zur Beförderung eines Beifahrers bestimmten Seitenwagen, der die zweite Spur zieht.

Gruppe B 2

Dreirädrige Fahrzeuge, die in Geradeausfahrt zwei- oder dreispurig sind und mit einem fest angebauten Seitenwagen eine vollständige und integrale Einheit bilden. Bei drei Spuren dürfen die Mittellinien der beiden von den Rädern des Motorrades gebildeten Spuren um maximal 75 mm versetzt sein.

Eine Spur wird durch die Mittelachse jedes Fahrzeugrades in Geradeausfahrt bestimmt.

Kategorie II

Gruppe C – Spezialmotorräder mit zwei Rädern

Gruppe D – Spezialmotorräder mit drei Rädern

Gruppe E – Schneemobile

Gruppe F – Sprint- und Dragster- Motorräder

Gruppe G – Quads

Kategorie III

Gruppe J – Elektro-Fahrzeuge

01.07 KLASSENEINTEILUNG

Die Gruppen sind unter Beachtung nachstehend aufgeführter Hubräume in Klassen unterteilt.

Diese Klasseneinteilung muss im Allgemeinen bei allen Veranstaltungen eingehalten werden (s. jedoch auch Art. 061.41 u. 062.21 des DMSB-Enduro-Reglements: ISDE und Enduro-WM).

Kategorie I

Gruppe A 1 Motorräder

Klasse	über ccm	bis ccm
50	--	50
80	50	85
100	85	100
125	100	125
175	125	175
250	175	250
450	250	450
500	450	500
750	500	750
1000	750	1000
1300	1000	1300

Gruppen B 1, B 2 Seitenwagen

Wie für Gruppe A1 über 175 ccm.

Kategorie II

Gruppe C – 2-rädrige Spezial-Motorräder

Gruppe D – 3-rädrige Spezial-Motorräder

Gruppe E – Schneemobile

Gruppe F – Sprinter und Dragster

Gruppe G – Quads

Vierrädrige, mit Ballonreifen ausgerüstete Geländefahrzeuge mit je einem Rad an den äußersten diagonalen Enden. Ein Quad wird durch 2 Räder angetrieben.

Die Motor-Kurbelgehäuse dürfen nicht hinter dem Fahrer platziert sein.

Es darf nur ein Fahrer rittlings sitzen. Die Lenkung wird durch einen Lenker betätigt.

Die Klasseneinteilung ist die gleiche wie für Kategorie I, Gruppe A 1.

Gruppe H - Quads (ATV)

Wie Gruppe G jedoch mit (auch zuschaltbarem) Allradantrieb.

Kategorie III

Gruppe J – Elektro-Fahrzeuge

01.11 MESSEN DES HUBRAUMES

11.11 Hubkolben-Motor – „Otto“-Motor

Der Hubraum jedes Zylinders wird nach der geometrischen Formel berechnet, die das Volumen eines Zylinders angibt. Der Durchmesser ist gegeben durch die Bohrung und die Höhe durch die Strecke, die der Kolben von seinem höchsten zu seinem tiefsten Punkt zurücklegt:

$$\text{Hubraum} = \frac{d \times d \times 3,1416 \times C}{4}$$

wobei D = Bohrung in cm

und C = Hub in cm

Ist eine Zylinderbohrung nicht kreisförmig, so muss die Fläche des Querschnitts mit einer geeigneten geometrischen Formel berechnet und dann, zur Bestimmung des Hubraums, mit dem Kolbenhub multipliziert werden. Die Bohrung wird mit einer Toleranz von 1/10 mm gemessen. Wenn mit dieser Toleranz die Hubraumgrenze der Klasse überschritten wird, ist ein zweiter Messvorgang bei kaltem Motor und mit einer Toleranz von 1/100 mm erforderlich (Anm.: Toleranz = Messgenauigkeit).

11.13 Drehkolben-Motor

Der Hubraum eines Motors, der dafür entscheidend ist, in welcher Klasse ein Motorrad teilnehmen kann, wird wie folgt berechnet:

$$\text{Hubraum} = \frac{2 \times V}{N}$$

wobei V = Gesamtvolumen aller Kammern, die den Motor bilden

und N = Anzahl der für die Ausführung eines kompletten Zyklus in einer Kammer notwendigen Umdrehungen.

Einstufung erfolgt als Viertakt-Motor.

01.17 AUFLADUNG

Bei allen Veranstaltungen ist jegliche Aufladung verboten.

Ein 2- oder 4-Takt-Motor, der auf Grund des Hubvolumens seines Arbeitszylinders in eine der anerkannten Klassen einzustufen ist, wird nicht als aufgeladener Motor angesehen, wenn bei einem Arbeitstakt das geometrisch gemessene Gesamtvolumen der Kraftstoffzufuhreinrichtung(en) inkl. des Hubvolumens seines Arbeitszylinders, sofern dieser den Kraftstoff ansaugt, den zulässigen Hubraum der betreffenden Klasse nicht überschreitet.

01.18 TELEMETRIE (elektronische Datenübertragung)

Von bzw. zu einem sich bewegenden Motorrad dürfen keinerlei Informationen, auf welche Art auch immer, übertragen werden. Die Anbringung eines offiziellen Impulsgebers am Motorrad kann verlangt werden.

Einrichtungen zur automatischen Rundenzeitmessung werden nicht als Telemetrie angesehen, diese dürfen jedoch offizielle Zeitnahmemethoden bzw. –Ausrüstung nicht beeinträchtigen.

01.19 GEWICHTE

Derzeit gibt es keine Gewichts-Limits. Mindestgewichte können aber in der Zukunft eingeführt werden.

01.21 MARKENBEZEICHNUNG

Wenn zwei Konstrukteure am Bau eines Motorrads beteiligt sind, müssen deren Namen auf dem Motorrad in folgender Reihenfolge erscheinen:

1. Name des Fahrgestell-Konstrukteurs.
2. Name des Motor-Konstrukteurs.

01.23 DEFINITION EINES PROTOTYPS

Ein Prototyp ist ein Fahrzeug, das den Sicherheitsvorschriften des FIM-Sportgesetzes und dessen Anlagen für die Sportart, für die es vorgesehen ist, entsprechen muss.

01.25 ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Die nachstehenden Bestimmungen gelten für alle Motorräder der vorgenannten Gruppen und für alle Wettbewerbe, sofern in dem entsprechenden Anhang des FIM- Sportgesetzes nichts anderes festgelegt ist.

Sie sollten ebenfalls für alle nationalen Wettbewerbe Anwendung finden, sofern die FMNR (veranstaltende Nationale Föderation) nicht anders entschieden hat.

Für einzelne Wettbewerbe können weitergehende Festlegungen notwendig sein; diese werden im Einzelnen entweder in dem jeweiligen Anhang des FIM-Sportgesetzes oder in den Austragungsbedingungen für den betreffenden Wettbewerb aufgeführt.

25.01 Verwendung von Titan

Die Verwendung von Titan ist für Rahmenkonstruktion, Vorderradgabel, Lenker, Schwinge, Schwingenachsen und Radachsen verboten. Für Radachsen ist die Verwendung von Leichtmetall ebenfalls nicht gestattet. Die Verwendung von Muttern und Schrauben aus Titanlegierungen ist erlaubt.

Titan-Test an der Strecke:

25.01.1

Magnet-Test (Titan ist nicht magnetisch).

25.01.2

Test mit 3%iger Salpetersäure (Titan reagiert nicht; handelt es sich um Stahl, hinterlässt der Säure-Tropfen einen schwarzen Fleck).

25.01.3

Spezifisches Gewicht von Titan: 4,5 – 5, von Stahl: 7,5 – 8,7. Das spezifische Gewicht kann festgestellt werden, indem das betreffende Teil (z.B. Einlassventil, Kipphebel, Pleuel, etc.) gewogen und sein Volumen in einem geeichten, mit Wasser gefüllten Glas gemessen wird.

25.01.4

In Zweifelsfällen ist das betreffende Teil zur Prüfung an eine Materialprüfanstalt zu senden.

25.02 Aluminium

Aluminiumverbindungen können durch Sichtprüfung identifiziert werden.

25.03 Karbonfaser

Die Verwendung von Karbonfaser bei Enduro-Maschinen ist zulässig (mit Ausnahme von Lenkern und Felgen aus Carbon, Carbon-Kevlar und/oder anderen Verbundwerkstoffen).

25.04 Keramikmaterial

Die Verwendung von Keramikteilen ist verboten. Die Verwendung von Keramik beschichteten Teilen ist zulässig.

25.05 Andere Ausrüstung

Die Verwendung von Datenaufzeichnungsgeräten und automatischer elektronischer Zündung ist zulässig. Keine Art von Signal darf zwischen einem bewegten Motorrad und jemandem, der mit dem Bewerber oder Fahrer in Verbindung steht übertragen werden, mit Ausnahme des Signals vom Zeitnahmetransponder oder von einer zugelassenen OnBoard-Kamera (mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Meisterschafts-Promotors/der Sportkommissare).

25.06

Die Zylinderzahl des Motors wird durch die Anzahl der Verbrennungskammern bestimmt.

25.07

Sind getrennte Verbrennungsräume vorhanden, so müssen diese durch einen hindernisfreien Kanal verbunden sein, dessen Querschnitt mindestens 50 % des Einlasskanal-Querschnittes beträgt.

01.26 DEFINITION EINES RAHMENS BEI EINEM SOLOMOTORRAD

Die Struktur(en), die benutzt wird/werden, um die vorne am Motorrad befindlichen Steuermechanismen mit der Einheit Motor-/Getriebegehäuse und allen Komponenten der hinteren Aufhängung zu verbinden.

26.01

Jedes Motorrad im Parc Fermé muss mit einem Seitenständer ausgerüstet sein, der entweder am Rahmen oder der Schwinge montiert sein muss.

01.27 STARTVORRICHTUNGEN

Ein Anlass-System ist vorgeschrieben.

01.29 SCHUTZ FÜR OFFENLIEGENDE ANTRIEBSTEILE

29.01

Das Getriebeabtriebsritzel muss mit einem Schutz abgedeckt sein.

29.02

Ein Kettenschutz muss so angebracht sein, dass Körperteile nicht zwischen unterem Kettenlauf und hinterem Kettenrad eingeklemmt werden können.

01.31 AUSPUFFROHRE / SCHALLDÄMPFER

Auspuffrohre und Schalldämpfer müssen, den im Hinblick auf die Geräuschkontrolle erlassenen Vorschriften entsprechen.

31.01

NICHT ORIGINALE, an der Auspuffanlage angebrachte Ventilsysteme zur Beeinflussung (oder Änderung) der Geräuschpegelmessung sind verboten. Es sind ausschließlich solche Ventilsysteme für die Auspuffanlage zulässig, wie sie vom Hersteller am Krümmer vorgesehen sind. Die Einstellung ist freigestellt.

31.02

Auspuffgase müssen nach hinten abgeleitet werden, jedoch so, dass sie keinen Staub aufwirbeln, Reifen und Bremsen nicht verschmutzen und den Beifahrer, soweit vorhanden, sowie auch andere Fahrer in keiner Weise stören oder belästigen.

Gegen eventuellen Ölverlust müssen alle nur möglichen Maßnahmen getroffen werden, um nachfolgende Fahrer nicht zu gefährden.

31.03

Das Auspuffende darf bei einem Solomotorrad nicht über die am hinteren Rand des Hinterrades angelegte senkrechte Tangente (siehe Abb. S) hinausragen.

31.04

Bei einem Gespann müssen die Auspuffgase horizontal nach hinten in einem Winkel von max. 30° zur Mittellängsachse des Motorrades abgeleitet werden.

01.33 LENKER

33.01

Die Breite der Lenker beträgt mindestens 600 mm und höchstens 850 mm.

33.02

Bei Lenkern mit Querverbindung muss diese mit einem Schutzpolster versehen sein. Lenker ohne Querverbindung müssen in der Mitte ebenfalls ein Schutzpolster aufweisen, das die Lenkerschellen weiträumig abdeckt.

33.03

Ungeschützte Enden des Lenkers müssen mit einem festen Material verstopft oder mit Gummi überzogen sein.

33.04

Lenkerschellen müssen sehr sorgfältig abgerundet und so beschaffen sein, das Bruchstellen am Lenker nicht auftreten können.

33.05

Wenn Lenker aus Leichtmetall verwendet werden, darf der Abstand zwischen den äußeren Abmaßen des Klemmbereichs (oder zwischen den beiden Schellen) nicht weniger als 120 mm betragen.

33.06

Wird ein Handschutz benutzt, so muss dieser aus bruchfestem (nichtsplitterndem) Material sein und eine permanente Öffnung für die Hand aufweisen.

33.07

Reparaturschweißungen an Leichtmetall-Lenkern sind verboten.

33.08

Lenker aus Karbon, Kevlar oder anderen Verbundwerkstoffen sind verboten.

33.09

Das Anbringen von Lenkanschlägen (bei vollem Lenkeinschlag) ist vorgeschrieben. Lenkungsämpfer dürfen nicht als Lenkanschlag verwendet werden.

01.35 BEDIENUNGSHEBEL

35.01

Alle Handhebel (Kupplung, Bremse, etc.) müssen im Prinzip in einer Kugel enden (Minstdurchmesser dieser Kugel: 16 mm), die auch abgeflacht sein kann, jedoch müssen die Ränder in jedem Fall abgerundet sein (Mindeststärke dieses abgeflachten Teils: 14 mm). Diese Enden müssen fest angebracht sein und eine integrale Einheit mit dem Hebel bilden.

35.03

Jeder Bedienungshebel (Hand- und Fußhebel) muss auf einem eigenen Zapfen montiert sein.

35.04

Ist der Fußbremshebel auf der Achse der Fußraste gelagert, so muss er im Falle einer etwaigen Deformierung der Fußraste dennoch unter allen Umständen funktionsfähig bleiben.

01.37 GASSCHIEBER/DROSSELKLAPPE(N)

37.01

Gasschieber/Drosselklappe(n) müssen selbsttätig schließen, wenn der Fahrer den Griff loslässt. Die Betätigung (Öffnen und Schließen) darf nur mechanisch durch Bowdenzug vom Drehgriff direkt zum Gasschieber/zur Drosselklappe erfolgen. Alle Ansaugluft muss durch das Drosselklappengehäuse in

den Zylinder geleitet werden. Keinerlei andere Möglichkeiten um Umgebungsluft in den Einlasstrakt des Zylinderkopfes zu leiten sind zulässig.

37.02 Zündunterbrecher

37.03

Die Motorräder müssen mit einem am Lenker angebrachten, funktionierenden Zündunterbrecherschalter oder -knopf ausgerüstet sein, der leicht erreichbar ist, wenn die Hand am Lenkergriff anliegt und der in der Lage ist, den laufenden Motor abzustellen.

01.39 FUSSRASTEN

Fußrasten müssen mit einem Klapp-Mechanismus versehen sein, und müssen über eine Vorrichtung verfügen, die sie automatisch wieder in ihre Normalstellung zurückbringt. Die Fußrasten-Enden müssen mit einem integrierten Schutz ausgerüstet sein, der einen Radius von mindestens 8 mm hat.

01.41 BREMSEN

41.01

Alle Motorräder müssen mit mindestens zwei wirksamen Bremsen ausgestattet sein (eine an jedem Rad), die unabhängig voneinander betätigt werden.

41.02

Motorräder der Gruppe B müssen mit mindestens zwei wirksamen Bremsen ausgerüstet sein, die auf mindestens zwei der Räder wirken und unabhängig voneinander betätigt werden.

01.43 KOTFLÜGEL U. RADABDECKUNGEN

Die Motorräder müssen mit Kotflügeln ausgerüstet sein.

43.01

Sie müssen auf beiden Seiten über den Reifen hinausreichen.

43.02

Der vordere Kotflügel muss mindestens 100° des Radumfangs bedecken. Der Winkel zwischen einer vom vorderen Rand des Kotflügels zur Radmitte gezogenen Linie einerseits und einer durch die Radmitte verlaufenden horizontalen Linie andererseits muss zwischen 45° und 60° betragen.

43.03

Der hintere Kotflügel muss mind. 120° des Radumfangs bedecken. Der Winkel zwischen zwei Linien, von denen eine vom hinteren Rand des Kotflügels zur Radmitte gezogen wird und die andere horizontal durch die Radmitte verläuft, darf 20° nicht überschreiten (siehe Abb. S), wobei dieser Winkel gemessen wird, wenn der Fahrer auf dem Motorrad sitzt.

01.45 VERKLEIDUNG

Eine Vollverkleidung oder Karosserie ist nicht gestattet (s. Abb. S), mit Ausnahme von Motorrädern bei Cross-Country Rallyes.

Die Verkleidung des Kühlers muss aus flexiblem Material sein (z.B. Kunststoff).

01.47 RÄDER, FELGEN UND REIFEN

47.01

Alle Reifen werden auf der Felge montiert und bei einem Druck von 1 kg/cm² (1 bar) gemessen. Die Messung erfolgt an einem Reifenausschnitt, der 90° vom Boden entfernt ist.

47.02

Jede Änderung an der Felge bzw. den Speichen eines Integralrades (gegossen, geschweißt, genietet), wie es vom Hersteller geliefert wurde, oder an einer traditionellen zerlegbaren Felge ist verboten. Hiervon ausgenommen sind Änderungen an Speichen, Ventilen, Sicherheitsbolzen und Reifenniederhaltern, die Bewegungen des Reifens auf der Felge verhindern sollen. Wenn derartige Änderungen vorgenommen worden sind, müssen die Bolzen, Schrauben, etc. befestigt sein.

01.50 ZUSÄTZLICHE BESTIMMUNGEN FÜR ELEKTRISCH ANGETRIEBENE MOTORRÄDER

siehe FIM-Webseite www.fim-live.com

01.51 ENDURO REIFEN

51.01

Die Maße der Vorder- und Hinterreifen sind bezüglich Durchmesser und Breite freigestellt. Im DMSB Bereich gilt: Unter Beachtung der StVZO

51.03

Reifen mit Metallstiften, Spikes, Ketten oder anderen Gleitschutz-Vorrichtungen sind nicht gestattet. Reifen mit Schaufelstollen (radial Angeordnete, fortlaufende Rippen) sind verboten.

51.04

Nur Reifen, die im normalen Handel oder Großhandel erhältlich sind, dürfen benutzt werden. Das Modifizieren der Reifen ist nicht gestattet. Es ist verboten die Reifen mit Chemikalien zu behandeln, sie durch Schneiden und/oder profilieren zu verändern und/oder Reifenwärmer zu benutzen. Die Anwendung jeglicher anderer Mittel, welche die Charakteristik des Reifens, die minimale Shore-Härte, die Konstruktion oder andere Charakteristika verändern, ist ebenfalls verboten.

Sie müssen im Warenkatalog des Reifenherstellers bzw. in den Reifenbeschreibungslisten, die der Öffentlichkeit zugänglich sind, aufgeführt sein. Sie müssen so hergestellt sein, dass sie den Bestimmungen der Europäischen Technischen Organisation für Reifen und Felgen (ETRTO) in Bezug auf Last- und Geschwindigkeitsindex entsprechen, wobei sie eine Betriebskennung von mindestens 45 M (Anm.: mind. 165 kg, max. 130 km/h) haben müssen.

Die Reifen müssen eine „E“ und/oder eine DOT (American Department of Transportation) Kennzeichnung besitzen und die DOT Nummer auf der Reifenflanke tragen.

Im DMSB-Bereich gilt: Für Klassik Motorräder sind auch Reifen zugelassen, die keine solche Kennzeichnung besitzen aber in den Fahrzeugpapieren eingetragen sein müssen.

51.05 Reifenprofil

Für das Profilmuster des Hinterreifens gelten folgende Bestimmungen:
Profiltiefe, gemessen im rechten Winkel zur Lauffläche (alle Stollen müssen bis zur Lauffläche reichen):
max. 13 mm (s. Abb. S).

51.06 Reifen mit Spikes

Entfällt im DMSB-Bereich

01.53 ZUSÄTZLICHE BESTIMMUNGEN FÜR GESPANNE

53.02

Der Antrieb darf nur durch das Hinterrad auf den Boden übertragen werden.

53.06

Der Lenker muss an der Gabel fest angebracht sein und über dem Niveau der Sattelmittle liegen. Es muss ein Steuerkopf vorhanden sein, der – wie auch der Lenker – nicht am ungefederten Teil der Vorderradaufhängung befestigt sein darf.⁴

53.07

Um die Torsionskraft in der Lenkung zu reduzieren, ist es erlaubt, Vorder- und Hinterrad zu versetzen, wobei der Abstand zwischen den Spuren der Räder max. 75 mm betragen darf.

53.08

Der Kraftstofftank muss ausreichend und gesondert vor Bodenberührung geschützt sein.

53.09

Schwenk- oder Pendel-Seitenwagen sind streng verboten.

53.10

Der Seitenwagen muss an mindestens drei Stellen am Motorrad befestigt sein, wenn er nicht integraler Bestandteil des Chassis ist. An den Verbindungspunkten darf keine Bewegung möglich sein. Wenn der Neigungswinkel verstellbar ist, muss er so blockiert sein, dass er völlig gesichert und nicht nur festgeklemmt ist.

53.13

Zum Verschließen der Öffnung zwischen den Rädern und dem Seitenwagen müssen gekreuzte Gurte oder ein Metallgitter mit haltbaren Querverbindungen zum Innenrahmen vorhanden sein, um zu verhindern, dass die Füße des Fahrers ungewollt den Boden berühren.

53.14

Mindestabmessungen eines Seitenwagens für den Aufenthalt des Beifahrers:
Länge: 1000 mm
Breite: 400 mm
Höhe des Schutzschildes für den Beifahrer: 300 mm (s. Abb. F).

53.15

Die Bodenfreiheit eines beladenen Gespanns muss mindestens 175 mm betragen.

53.16

Hinterrad und Seitenwagenrad müssen mit einem festen Material abgedeckt bzw. geschützt sein.

53.20

Die Spurweite, die sich aus dem Abstand der Mittellinien des Hinterrades und des Seitenwagenrades ergibt, muss mindestens 800 mm und darf höchstens 1150 mm betragen.

53.21

Das Auspuffrohr darf auf der dem Seitenwagen gegenüberliegenden Seite nicht mehr als 330 mm von der Mittellängsachse des Motorrades entfernt sein. Auf der anderen Seite darf das Auspuffrohr nicht über die Breite des Seitenwagens hinausragen (s. Abb. F). Das Ende des Auspuffrohres darf nicht über die am hinteren Rand des Hinterrades angelegte senkrechte Tangente oder über die hintere Kante der Seitenwagen-Plattform (je nachdem, was kürzer ist) hinausragen.

01.55 STARTNUMMERNSCHILDER

Das Anbringen von Startnummernschildern ist vorgeschrieben. Sie müssen den nachstehenden Bestimmungen entsprechen:

55.03

Sie müssen rechteckig und aus steifem, solidem Material hergestellt sein. Mindestabmessungen: Breite 285 mm x Höhe 235 mm (s. Abb. O).

55.04

Die Schilder dürfen – im Verhältnis zu einer Ebene – nicht mehr als 50 mm gewölbt und auch sonst nicht gekrümmt oder verdeckt sein.

55.05 Vordere Startnummernschilder

Eines der drei Startnummernschilder ist vorn am Motorrad anzubringen. Es darf im Verhältnis zur Senkrechten um höchstens 30° nach hinten geneigt sein. Die beiden anderen müssen senkrecht und nach außen zeigend an jeder Seite des Motorrades befestigt werden. Sie müssen so montiert sein, dass sie gut sichtbar sind und von keinem Teil des Motorrades bzw. nicht von dem in Fahrposition auf dem Motorrad sitzenden Fahrer verdeckt werden.

55.06

Anstelle separater Startnummernschilder können auch Flächen von gleicher Größe in matter Farbe aufgemalt oder angebracht werden.

55.07

Die Ziffern müssen deutlich lesbar und wie der Hintergrund in matter Farbe aufgemalt sein, um Reflexion durch die Sonne zu vermeiden. Mindestabmessungen der Ziffern:

Höhe: 100 mm

Breite jeder Ziffer: 70 mm

Strichstärke: 25 mm

Zwischenraum zwischen zwei Ziffern: 15 mm.

55.08

Für die Ziffern muss eine der in Abbildung O dargestellten Typen verwendet werden.

55.09

Alle sonstigen Nummernschilder oder Aufschriften an den Motorrädern, die zur Verwechslung mit einer Startnummer führen können, müssen vor dem Start eines Wettbewerbes entfernt werden.

55.11 Seitliche Startnummernschilder

Die seitlichen Startnummernschilder müssen über einer horizontalen, durch die Hinterradachse verlaufenden Linie angebracht sein. Die Vorderkante der Startnummernschilder muss sich hinter einer vertikalen, 200 mm hinter den Fußrasten des Fahrers liegenden Linie befinden.

55.12 Farbe der Startnummernschilder

Siehe DMSB-Enduro-Reglement

In Bezug auf Rahmenrennen/-klassen:

Die Farbe der Startnummernschilder ist dem Ermessen des Veranstalters überlassen und wird in den Veranstaltungsausschreibungen festgelegt.

55.13

Bei Unstimmigkeit hinsichtlich der Lesbarkeit der Startnummern ist die Entscheidung des Technischen Kommissars bindend.

55.14

Ein Serienpromoter kann das Anbringen eines Logos auf den Startnummernschildern vorschreiben, dessen maximal zulässige Größe auf 8x3 cm begrenzt ist. Das Logo darf die Lesbarkeit der Startnummer nicht beeinträchtigen.

01.56 BELEUCHTUNG, WARNEINRICHTUNGEN UND TACHOMETER

Motorräder und deren Ausrüstung müssen der nationalen Straßenverkehrsgesetzgebung des Landes, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, und den anderen in der Ausschreibung aufgeführten Bestimmungen entsprechen.

Der elektrische Stromerzeuger muss während der Veranstaltung und bei der technischen Überprüfung nach der Veranstaltung im Hinblick auf die Erzeugung von Ladestrom und Spannung kontinuierlich und normal funktionieren, um Scheinwerfer und Rücklicht zu betreiben. Die elektrischen Anschlüsse müssen belassen werden.

Im DMSB-Bereich gilt: Der Strom für die Beleuchtung der Klassik Motorräder muss durch einen dem damaligen Auslieferungszustand des Motorrades entsprechende Lichtmaschine erzeugt werden. Eine Batterie entspricht nicht dem Sinn einer Erzeugung von Beleuchtungsenergie.

01.63 KRAFTSTOFF, KRAFTSTOFF-ÖLGEMISCH

Siehe Kraftstoffbestimmungen der FIM im blauen Teil dieses Handbuchs.

01.65 AUSRÜSTUNG UND SCHUTZKLEIDUNG WÄHREND DES TRAININGS UND RENNEN

Die FIM / der DMSB haften nicht für Verletzungen, die ein Fahrer oder Beifahrer durch die Verwendung eines bestimmten Ausrüstungsgegenstandes oder Schutzkleidung erleiden kann.

65.01 AUSRÜSTUNG UND SCHUTZKLEIDUNG

Kleidung und Schuhwerk

Für Fahrer/Beifahrer ist das Tragen von entweder einem Anzug oder Hosen und langärmeliges Hemd vorgeschrieben. Es wird empfohlen, Anzug, Hosen, langärmelige Hemden und Unterwäsche aus Textilien zu verwenden, die nicht vollständig aus Nylon oder Spandex (z. B. Lycra, Elastan) bestehen, um eine Verschlechterung bei Abrieb (Reibung) zu vermeiden.

Das Tragen von Brust- und Rückenprotektoren ist vorgeschrieben - das Tragen von Schulter-, Ellbogen- und Knieschützer wird dringend empfohlen.

Die Schutzeinrichtungen müssen eindeutig nach den folgenden Normen geprüft und gekennzeichnet sein:

EN 1621-1, Level 1 oder 2, für Schulter, Ellbogen, Hüfte und Knie

EN 1621-2, Level 1 oder 2, für den Rücken: CB (Central Back) und FB (Full Back)

EN 1621-3, Level 1 oder 2, für die Brust

65.02 SCHUHWERK

Es müssen Schuhe in gutem Zustand aus Leder oder aus einem anderen Material mit entsprechenden Eigenschaften und mit einer Mindesthöhe von 30 cm getragen werden.

65.03 Handschuhe

Fahrer/Beifahrer müssen Handschuhe aus Leder oder aus einem anderen Material mit entsprechenden Eigenschaften tragen.

65.04 Augenschutz

Die Fahrer/Beifahrer müssen Schutzbrillen tragen. Die Verwendung von Brillen, Helmvisieren und „roll offs“ ist ebenfalls erlaubt. Die Verwendung von „tear offs“ ist aus Umweltschutzgründen verboten. Die Brillen, Schutzbrillen und Visiere müssen aus nichtsplitterndem Material hergestellt sein. Helmvisiere dürfen kein integraler Bestandteil des Schutzhelms sein. Ein Augenschutz, der die Sicht beeinträchtigen könnte (z.B. durch Kratzer), darf nicht verwendet werden.

01.67 TRAGEN VON SCHUTZHELMEN

Beim Training und während der Rennen müssen alle Teilnehmer einen Schutzhelm tragen. Der Helm muss ordnungsgemäß geschlossen sein, gut sitzen, und in gutem Zustand sein. Er muss ein Kinnriemen-Verschluss-System aufweisen.

Eine schützende untere Gesichtsabdeckung muss vorhanden sein und darf nicht abnehmbar oder beweglich sein und muss aus demselben Material wie die Helmschale bestehen.

Schutzhelme, deren Außenschale aus mehr als einem Stück besteht, sind nicht gestattet (z.B. dürfen sie keine Naht enthalten).

Ein Verschluss-System mit einem Riemen und einem doppelten D-Ring Verschließsystem wird empfohlen.

Alle Schutzhelme müssen das Prüfzeichen einer der in Art. 01.70 aufgeführten internationalen Prüfnormen tragen.

Ein Schutzhelm dient dazu Schutz zu bieten. Ein Schutzhelm ist keine Plattform um fremde Gegenstände daran zu befestigen. Kameras und deren Halterung oder anderes Zubehör sind nicht gestattet und dürfen nicht am Helm des Fahrers/Beifahrers angebracht werden.

Lange Haare, egal ob von weiblichen oder männlichen Fahrern, dürfen nicht aus dem Helm herausragen. Lange Haare müssen vollständig im Helm enthalten sein.
Die Nichtbeachtung dieser Vorschriften wird mit Ausschluss bestraft.

01.69 HINWEISE FÜR DIE ABNAHME VON SCHUTZHELMEN

69.01

Die Technischen Kommissare müssen vor der Veranstaltung unter Aufsicht des Obmannes der Technischen Abnahme überprüfen, ob alle Schutzhelme den technischen Anforderungen genügen.

69.02

Entspricht ein Schutzhelm diesen Anforderungen nicht und/oder ist schadhaft, muss der Technische Kommissar den Helm bis zum Ende der Veranstaltung einbehalten. In diesem Fall muss der betr. Fahrer einen anderen Schutzhelm zur Technischen Abnahme vorführen. Nach einem Unfall muss der Schutzhelm dem Technischen Kommissar zur Prüfung vorgeführt werden.

69.03

Die Schutzhelme müssen intakt sein und dürfen in ihrer Konstruktion nicht modifiziert worden sein. Nach einem Unfall mit Stoß oder Einschlag muss der Helm dem Technischen Kommissar zur Untersuchung vorgeführt werden.

69.04

Der Obmann der Technischen Kommissare und/oder ein Technischer Kommissar können vor Zulassung eines Fahrers zum Training prüfen:

69.04.1

dass der Helm auf dem Kopf des Fahrers einen guten Sitz aufweist;

69.04.2

dass es nicht möglich ist, die Trageeinrichtung in geschlossenem Zustand über das Kinn des Fahrers zu streifen;

69.04.3

dass es nicht möglich ist, den Schutzhelm über den Hinterkopf des Fahrers zu ziehen (siehe Abbildung U).

01.70 ANERKANNTE INTERNATIONALE PRÜFNORMEN FÜR SCHUTZHELME

Helme müssen einer der anerkannten internationalen Normen entsprechen:

Europa: ECE 22-05 oder ECE 22-06, nur Typ P

Japan: JIS T 8133:2015, nur Typ 2

USA: SNELL M 2015, SNELL M 2020D oder SNELL M 2020R

Siehe auch blauer Teil dieses Handbuchs.

01.73 NATIONALFARBEN FÜR SCHUTZHELME

Anmerkung: Auflistung siehe blauer Teil dieses Handbuchs.

01.75 FIM-EMBLEM

In bestimmten Fällen kann die FIM die Verwendung des FIM-Emblems auf bestimmten Ausrüstungsgegenständen gestatten, um damit darauf hinzuweisen, dass diese Ausrüstung den Bestimmungen der FIM entspricht. Wurde diese Genehmigung erteilt und befindet sich der gekennzeichnete Ausrüstungsgegenstand in gutem Zustand, so ist das FIM-Emblem der Nachweis dafür, dass die bestehenden FIM-Vorschriften erfüllt sind.

01.76 BRUST- UND RÜCKENNUMMERN (BIBS)

Die Startnummer auf Bib oder Weste des Fahrers muss die gleiche wie die an seinem Motorrad sein. Die Brust- und/oder Rückennummern müssen nachstehende Bedingungen erfüllen:

76.01

Schwarze Ziffern auf weißem Grund

76.02

Fläche, auf der sich die Ziffern befinden: maximal 25 x 25 cm

76.03

Höhe der Ziffern: 15 cm

76.04

Breite der einzelnen Ziffern: 6 cm

76.05

Strichstärke: 2 cm

76.06

Lediglich außerhalb der 25 x 25 cm großen Fläche darf Werbung erscheinen.

76.07

Plastik-Bibs sind nicht gestattet.

01.77 KONTROLLE

77.01 Abnahme

Allgemeines

Der Fahrer ist zu jedem Zeitpunkt für seine Maschine verantwortlich.

77.01.1

Der Obmann der Technischen Abnahme muss eine Stunde vor Beginn der Techn. Abnahme anwesend sein. Er muss den Fahrleiter von seiner Ankunft unterrichten.

77.01.2

Er muss sicherstellen, dass alle für die Veranstaltung eingesetzten Technischen Kommissare ihre Aufgabe ordnungsgemäß erfüllen.

77.01.3

Er teilt die Technischen Kommissare für bestimmte Aufgaben während der Veranstaltung, des Trainings und der Abschlusskontrolle ein.

77.01.4

Die Technische Abnahme erfolgt nur, wenn die Abnahmekarte des Motorrads vom Veranstalter vorgelegt wurde.

77.01.5

Die Fahrer müssen mit dem Motorrad innerhalb des in der Ausschreibung festgelegten Zeitraumes zur Technischen Abnahme erscheinen.

77.01.6

Der Obmann der Technischen Abnahme muss den Fahrtleiter von den Ergebnissen der Technischen Abnahme unterrichten. Anschließend erstellt er eine Liste der akzeptierten Motorräder und legt diese dem Fahrtleiter vor.

77.01.7

Der Obmann der Technischen Abnahme kann zu jeder Zeit jegliche Teile des Motorrads untersuchen.

77.02

Ein Fahrer, der nicht, wie unten beschrieben, zur Abnahme erscheint, kann von der Veranstaltung ausgeschlossen werden. Der Fahrtleiter kann jeder Person, die nicht die Bestimmungen erfüllt oder jedem Fahrer, der eine Gefahr für andere Teilnehmer oder die Zuschauer darstellt, verbieten, am Training oder am Wettbewerb teilzunehmen.

77.02.1

entfällt

77.02.2

Die Technische Abnahme findet gemäß dem in der Ausschreibung festgelegten Zeitplan statt.

77.02.3

Der Fahrer muss persönlich ein sauberes Motorrad ohne alte Kennzeichnungen vorheriger Veranstaltungen vorführen sowie den vorgeschriebenen Schutzhelm, die vorgeschriebenen Protektoren und die korrekt ausgefüllte und abgezeichnete Abnahmekarte vorlegen.

77.02.4

Der Fahrer darf nur ein Motorrad vorführen.

77.02.5

Die Geräuschkontrolle muss zuerst durchgeführt werden. Der Schalldämpfer muss mit Farbe markiert werden. Der gemessene Geräuschwert wird in die Abnahmekarte eingetragen.

77.02.7

Es wird eine Gesamtkontrolle des Motorrads in Übereinstimmung mit den DMSB / FIM-Bestimmungen durchgeführt. Akzeptierte Motorräder werden gemäß den Wettbewerbsbestimmungen für Enduro markiert.

77.02.8

Die Fahrer müssen durch Unterzeichnen der Abnahmepapiere ihre Zustimmung erklären. Das Motorrad wird anschließend in den Parc Fermé gebracht.

77.02.9

Sofort nach der Technischen Abnahme muss der Obmann dem Fahrleiter die Liste mit den akzeptierten Fahrern und Motorrädern aushändigen.

77.02.10

Während der Veranstaltung muss der Techn. Kommissar in den Start- und Ziel-Bereichen die an den Motorrädern vorgenommenen Reparaturen und Änderungen kontrollieren. Er muss darüber wachen, dass keine fremde Hilfe geleistet wird. Er muss ebenfalls den Zustand der Motorräder überprüfen.

77.02.11

Bei den einzelnen Zeitkontrollen muss der Technische Kommissar Reparaturen und andere technische Hilfe überwachen. Er muss kontrollieren, dass keine fremde Hilfe gewährt wird. Er muss ebenfalls kontrollieren, dass die Motorräder markiert sind, um sicherzustellen, dass im Verlauf der Fahrt kein Motorradtausch vorgenommen worden ist.

77.02.12

Bei Ankunft am Ende jedes Tages muss der Technische Kommissar alle Teile und den Zustand des Motorrades überprüfen. Dem Fahrer stehen zusätzlich 30 Minuten zu, jedoch ausschließlich für die Reparatur oder den Austausch des Schalldämpfers (s. Art. 061.44.5 und 062.23.2) – gilt für Mehrtagesveranstaltungen.

Die Teilnehmer müssen ihr Motorrad innerhalb von 30 Minuten nach Aufhebung des Parc Fermé abholen, ausgenommen die Motorräder, die für eine Überprüfung ausgesucht wurden. Nach dieser Frist sind die Offiziellen des Parc Fermé nicht länger verantwortlich für die Motorräder.

77.02.13

Bei Ankunft am Ende der Veranstaltung müssen alle markierten Teile des Motorrades kontrolliert werden. Nach dieser Überprüfung werden für den Fall eventueller Proteste oder weiterer notwendiger Kontrollen alle Motorräder für 30 Minuten nach Erreichen des letzten Fahrers seiner Klasse in den Parc Fermé gebracht.

77.02.14

Wenn ein Motorrad bzw. ein Motorrad-Teil überprüft und komplett demontiert werden muss, muss das Motorrad bzw. das/die Motorrad-Teil(e) verplombt und an einen Ort gebracht werden, an dem die erforderlichen Werkzeuge für die betr. Arbeiten vorhanden sind. Für dieses Vorgehen ist von der Fahrleitung eine entsprechende Entscheidung zu fällen.

77.02.15

Die Demontage und Überprüfung des Motorrades bzw. der Teile muss in Anwesenheit des für diese Veranstaltung nominierten Technischen Pflichtkommissars erfolgen.

77.02.16

Der Veranstalter kommt für die im Zusammenhang mit dem Transport und der Überprüfung gem. Art. 77.02.14 und 77.02.15 anfallenden Kosten auf.

77.02.17

Wird die Demontage gem. Art. 77.02.14 und 77.02.15 infolge eines Protestes erforderlich und von der Fahrleitung / den Sportkommissaren angeordnet, kommt die unterlegene Partei für alle im Zusammenhang mit dem Transport und der Überprüfung anfallenden Kosten bzw. eines Teils dieser Kosten gem. Entscheid, auf.

77.05 Gefährliche Motorräder

Wenn ein Technischer Kommissar im Verlauf des Trainings oder des Wettbewerbs zu der Überzeugung kommt, dass ein Motorrad defekt ist und dadurch eine Gefahr für andere Fahrer darstellen könnte, muss er sofort den Fahrleiter oder dessen Stellvertreter unterrichten. Deren Pflicht ist es, dieses Motorrad von der weiteren Teilnahme am Training bzw. am Wettbewerb auszuschließen.

01.79 GERÄUSCHKONTROLLE

Zusätzlich gilt im DMSB-Bereich:

Sollten öffentlich-rechtliche Vorgaben eine Messung gemäß der unten beschriebenen „2 Meter max.“-Methode im Rahmen der Technischen Abnahme verhindern, so kann die erforderliche „Erstmessung“ auch im Laufe des Fahrtages durchgeführt werden – nur hier erfolgt eine Bestrafung bei Überschreitung der Grenzwerte erst ab der zweiten Messung.

Hinweis: Die Örtlichkeit der Geräuschkontrolle ist unabhängig vom Platz der weiteren Technischen Abnahme.

„2 Meter max.“-Methode

Anmerkungen:

Elektro-Fahrzeuge (Gruppe J) sind von der Geräuschkontrolle ausgenommen.

Alle Motorräder müssen während der Technischen Abnahme einer Geräuschkontrolle unterzogen werden.

Um die Maßnahmen zur Verringerung des Geräuschpegels zugunsten der Umwelt weiterzuführen, wird seit 2013 in allen Allterrain-Disziplinen eine neue Methode zur Messung des Geräuschpegels mit der Bezeichnung "2 Meter max." angewendet. Die technischen Spezifikationen und die Mittel für die Anwendung einer solchen Methode zur Verwendung der Technischen Kommissare und Offiziellen sind in diesem Artikel beschrieben. Die "2 Meter max."-Methode zeigt eine sehr gute Korrelation zwischen dem Schallleistungspegel (L_{WA}), der von Motorrädern bei Vollgas erzeugt wird, und den maximalen Schalldruckpegeln, die in der Nähe der gleichen Motorräder gemessen werden, wobei die Motoren im Leerlauf schnell auf maximale Drehzahl gebracht werden. Die "2 Meter max."-Methode besteht darin, nicht nur den Geräuschpegel zu messen, der vom Schalldämpfer des Auspuffs erzeugt wird, sondern auch den maximalen globalen Geräuschpegel, den das Motorrad bei Maximaldrehzahl erreicht, begrenzt durch natürliche Regulierung (bei Zweitaktmotoren) oder Drehzahlbegrenzer (bei Viertaktmotoren). Nur Geräuschpegel, die mit der "2 Meter max."-Methode gemessen werden, werden von den Technischen Kommissaren und der Fahrleitung der Veranstaltung beurteilt, um zu entscheiden, ob das Motorrad den zulässigen maximalen Geräuschpegeln entspricht.

79.01 Vorbereitung des Geräuschemessgeräts

Für alle FIM- und DMSB Meisterschaftsveranstaltungen ist ein Geräuschemessgerät mit einem Frequenzgang gem. IEC 61672 Abschnitt 11 mit einer max. Toleranz von plus / minus 2 dB (A) im Bereich von 125 bis 8.000 Hz bei 94, 104 und 114 dB (A) zu nutzen. Es kann grundsätzlich ein Gerät der Typenklasse 1 eingesetzt werden.

Geräuschemessgeräte müssen auch folgendes umfassen:

- einen kompatiblen Kalibrator, der unmittelbar vor dem Test und immer unmittelbar vor einem erneuten Test, der eine Bestrafung nach sich zieht, verwendet werden muss.
- ein Drehzahlmesser.

Für den Fall, dass Drehzahlmesser, Geräuschemessgerät oder Kalibrator während der technischen Überprüfung ausfallen, müssen zwei Sätze an Ausrüstung vorhanden sein.

Das Geräuschemessgerät ist nach folgendem Verfahren vorzubereiten:

- Bewertungskurve A einstellen
- Anzeigeschwindigkeit „schnell / fast“ einstellen
- den höchsten verfügbaren Bereich (z. B. 60 - 140 dB) einstellen.
- Geräuschemessgerät gemäß Bedienungsanleitung kalibrieren, berücksichtigen das die Windschaumkugel vorhanden ist
- Positionieren der Windschaumkugel auf dem Mikrofon
- Aktivieren der Funktion MAX MIN - eingestellt auf MAX
- Anzeige $L_{A, max}$

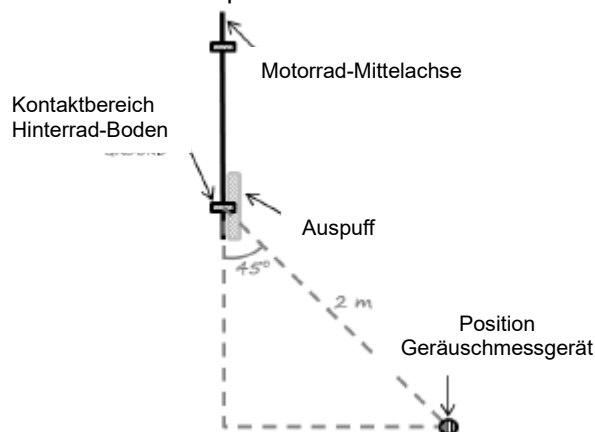
79.02 Einrichten des Geräuschemessgeräts und des Motorrads

Die Geräuschpegel werden mit dem auf einem Stativ befestigten Mikrofon in einer Höhe von 1,35 m über dem Boden in horizontaler (ebener) Position gemessen. Es ist hilfreich ein Mikrofon zu haben, das mit einem Verlängerungskabel zum Geräuschemessgerät ausgerüstet ist. Stellen Sie für den Ort und die Position des Motorrads sicher, dass innerhalb von 10 m um das Mikrofon keine festen Hindernisse vorhanden sind.

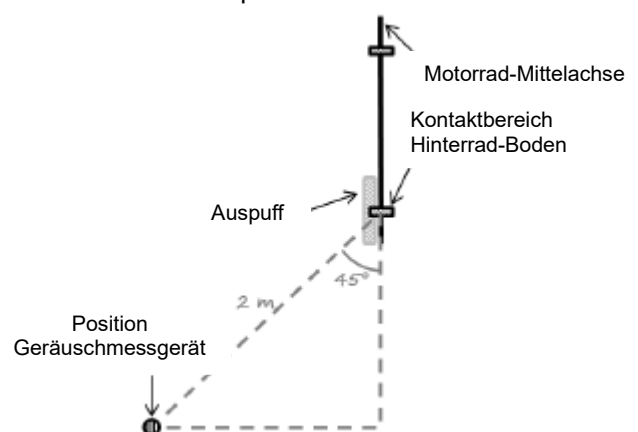
In Abhängigkeit vom Fahrzeug wird das Geräuschemessgerät wie folgt positioniert:

- Für Solo-Motorräder (außer für Schneemobile): Im Winkel von 45° zur Längsachse des Fahrzeugs auf der Auspuffseite in einem Abstand von 2 m hinter dem Fahrzeug (gemessen von dem Punkt, an dem die Mitte des Hinterradens den Boden berührt).
- Für Solo-Motorräder mit 2 Auspuffausgängen: Im Winkel von 45° zur Längsachse des Fahrzeugs auf der Seite des Lufteinlasses in einem Abstand von 2 m hinter dem Fahrzeug (gemessen von dem Punkt, an dem die Mitte des Hinterradens den Boden berührt). Hinweis: Wenn ein zentraler Lufteinlass verwendet wird, werden beide Seiten getestet.
- Für Schneemobile: In einem Winkel von 90° zur Längsachse des Fahrzeugs, auf der Seite des Schalldämpfers, in einem Abstand von 2 m neben dem Fahrzeug (gemessen vom Schalldämpferausgang). Verwenden Sie für die Kontinuität der Messung den Lenker als Referenz für die Ausrichtung der Maschine mit dem Mikrofon - das Auspuffrohr befindet sich normalerweise auf der rechten Seite der Maschine und direkt unter der Lenkerposition. Hinweis: Die Verwendung nur eines Schalldämpfers ist für Schneemobile zulässig.
- Für Sidecars: In einem Winkel von 45° zur Längsachse des Fahrzeugs auf der Seitenwagenseite, in einem Abstand von 2 m hinter dem Fahrzeug (gemessen vom Punkt wo der Reifen des Seitenwagens den Boden berührt). Wenn sich der Ausgang des Schalldämpfers näher am Hinterrad des Motorrads befindet, ist der Bezugspunkt der Kontaktpunkt des Motorrad-Hinterrades auf dem Boden (wie bei Solo-Motorrädern).
- Für Quads: In einem Winkel von 45° zur Längsmittelachse des Fahrzeugs, in einem Abstand von 2 m hinter dem Fahrzeug (gemessen von dem Punkt, an dem die Linie lotrecht zur Hinterachse gezogen den Boden berührt).
- Für Quads, bei denen sich der Auspuff außerhalb der Mittelachse befindet: In einem Winkel von 45° von der Auspuffachse auf der versetzten Seite in einem Abstand von 2 m hinter dem Fahrzeug (gemessen von dem Punkt, an dem die Linie lotrecht zur Hinterachse gezogen den Boden berührt).

Solomotorrad – Auspuff rechts - Draufsicht

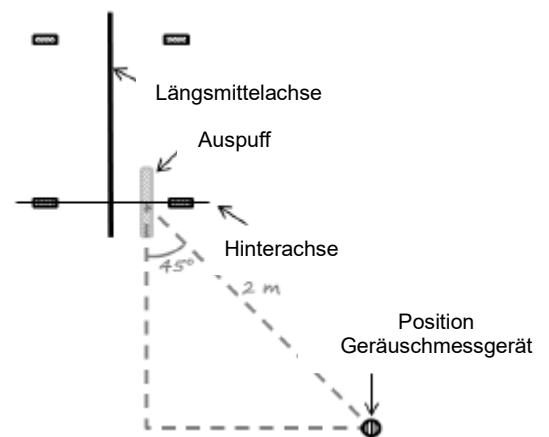
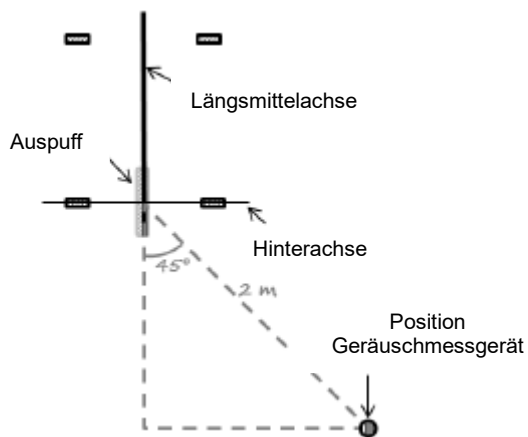


Solomotorrad – Auspuff links - Draufsicht

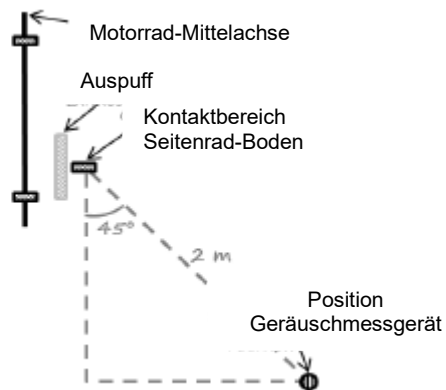


Quads - Auspuff auf Mittelachse - Draufsicht

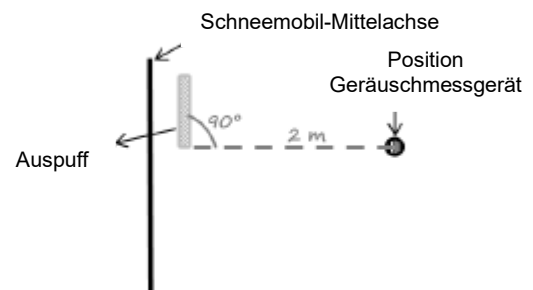
Quads - Auspuff außerhalb Mittelachse - Draufsicht



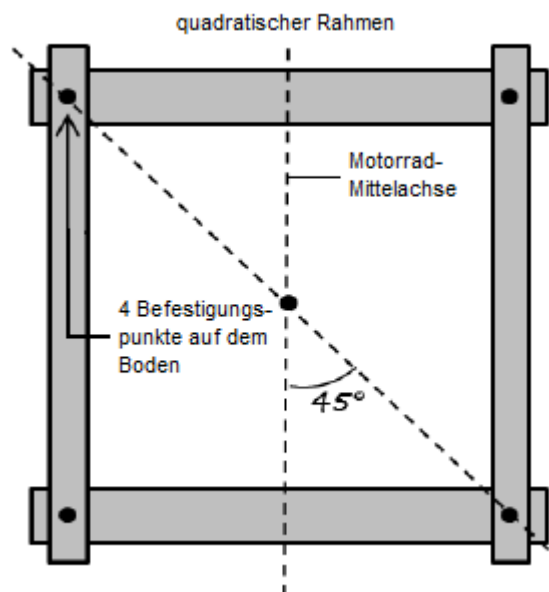
Sidecar - Draufsicht



Schneemobile - Draufsicht



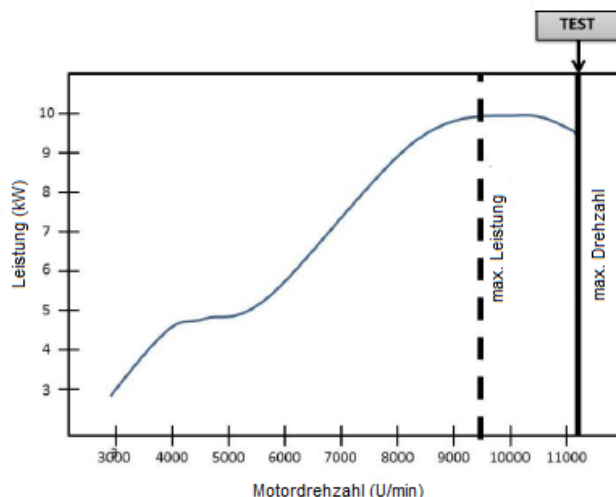
Bei Motoren mit mehr als einem Schalldämpfer wird der Geräuschpegel an jedem Auspuffende gemessen. Schalldämpfer mit Adaptern zur Reduzierung des Geräuschpegels müssen dauerhaft eingebaut sein. Für repräsentative Messungen können alle Motorräder in einem auf dem Boden befestigten Rahmen positioniert werden, um sicherzustellen, dass die 45° -Vorgabe eingehalten ist. Ein quadratischer Rahmen hilft bei der Positionierung des Motorrads.



Fahrzeuge mit Getrieben ohne Leerlauf müssen auf einem Ständer abgestellt werden. Es ist zu bevorzugen, die Geräuschemessung auf einem weichen Untergrund, nicht schallreflektierend, z.B. Gras oder feinem Schotter, durchzuführen. Bei übermäßigem Wind müssen die Maschinen gegen den Wind gerichtet sein. Das Umgebungsgeräusch in einem Radius von 5 m um das Antriebsaggregat darf während der Tests 90 dB (A) nicht überschreiten.

79.03 Das Testverfahren

Ein Technischer Kommissar positioniert sich neben dem Fahrzeug. Es ist darauf zu achten, dass sich keine Person zwischen Schalldämpfer und Mikrofon befindet. Es wird empfohlen, dass die eingesetzten Technischen Kommissare einen Gehörschutz tragen. Die Messung wird, mit auf den Rädern stehendem Motorrad und betriebswarmen Motor durchgeführt. Während der Messung kann der Fahrer in normaler Sitzposition auf dem Fahrzeug sitzen. Während des Messvorgangs hat der Fahrer die Kupplung zu trennen. Der Technische Kommissar (und niemand anderer) muss die Drosselklappe so schnell wie möglich vollständig öffnen (sofort, innerhalb von 0,3 Sekunden), um den maximalen Drehzahlwert zu erreichen. Im Zweifelsfall kann überprüft werden, ob der max. Drehzahlwert höher ist als der Drehzahlwert bei dem das Fahrzeug die max. Leistung (kW) liefert.



Der Technische Kommissar hält dann den Motor mindestens für 1 Sekunde (oder bis es ein akustisches Zeichen für ein Überdrehen des Motors gibt) bei maximaler Drehzahl, während die Messung vorgenommen wird. Um den Test abzuschließen lässt der Technische Kommissar den Gasgriff los. Der maximale Geräuschwert (dB(A)), welcher während des Messintervalls registriert wurde, wird dann am Geräuschemessgerät abgelesen und aufgezeichnet. Dieser Geräuschwert darf nicht auf die nächste volle Zahl abgerundet werden. Der Geräuschwert ist dann mit den Grenzwerten gemäß Artikel 79.04 zu vergleichen.

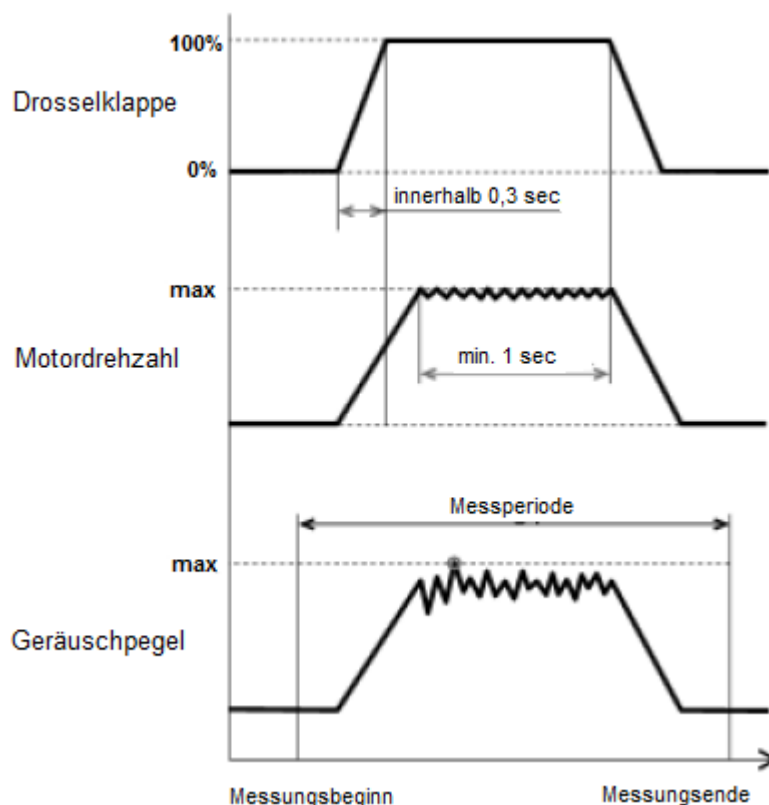
Die Geräuschemessung kann „BESTANDEN“ oder „NICHT BESTANDEN“ werden:

- „BESTANDEN“: Der Geräuschtest gilt als „BESTANDEN“, wenn der aufgezeichnete Geräuschwert niedriger oder gleich der Geräuschgrenzwerte des Artikel 79.04 ist. Am Ende des Tests wird der Schalldämpfer markiert. Nach der Überprüfung darf der Schalldämpfer nicht mehr ausgetauscht werden. Die Endöffnung des Schalldämpfers muss unverändert bleiben, nachdem dieser überprüft und markiert wurde.
- „NICHT BESTANDEN“: Der Geräuschtest gilt als „NICHT BESTANDEN“, wenn der aufgezeichnete Geräuschwert über den Geräuschgrenzwerten des Artikel 79.04 liegt. In diesem Fall kann das Fahrzeug innerhalb der Abnahmezeit nochmal vorgeführt werden. Falls der Test negativ ausfällt:
- kann der Fahrer einen anderen oder reparierten Schalldämpfer vorführen (falls die Geräuschemessung vor dem Rennen erfolgte).
- erhält der Fahrer eine Strafe (falls die Geräuschemessung während oder nach dem Rennen erfolgte).

Anmerkungen:

- Falls der Motor mit Fehlzündungen beginnt, Drosselklappe leicht schließen und erneut öffnen

- Falls Detonationen auftreten muss die Messung wiederholt werden. Der Fahrer ist für einen messbaren Motorlauf verantwortlich.
- Für Fahrzeuge ohne Drehzahlbegrenzer darf die Drosselklappe nicht länger als 2 Sekunden geöffnet sein oder bis es ein akustisches Anzeichen für ein Überdrehen des Motors gibt
- Auch wenn ein Fahrzeug die jeweilige Geräuschgrenze nicht überschritten hat, kann das Fahrzeug im Zweifelsfall nochmals überprüft werden.
- Wenn das Fahrzeug die Drehzahl für die maximale Leistung nicht erreichen kann, muss das Fahrzeug zurückgewiesen werden. Jeder Versuch eines Teilnehmers das Erreichen der Drehzahl für die maximale Leistung seines Motors zu verhindern, wird als Reglementverstoß betrachtet.
- Wenn der Technische Kommissar den Drehzahlwert für die maximale Leistung (wie vom Hersteller angegeben oder zuvor auf einem Leistungsprüfstand ermittelt) bezweifelt, muss die Drehzahl durch einen an die Zündung angeschlossenen Drehzahlmesser ermittelt werden.



1. Der Prüfer muss die Drosselklappe innerhalb von 0,3 Sekunden vollständig öffnen (Vollgas).
2. Und bei maximaler Drehzahl (am Drehzahlbegrenzer) mindestens 1 Sekunde halten. Dann den Gasgriff schnell loslassen.
3. Der Geräuschpegel wird in allen Perioden gemessen und der maximale Pegel ist in jedem Fall aufzuzeichnen (automatisch vom Geräuschmessgerät).

79.04 GERÄUSCHLIMITS

vor dem Rennen	während und nach dem Rennen
114 dB (A)	115 dB (A)

Anmerkungen:

- Die Werte, die nach dem Rennen eingehalten werden müssen, berücksichtigen die Verschlechterung des Schalldämpfers (d. h. der Grenzwert wird um 1 dB (A) angehoben).
- Die Werte berücksichtigen bereits die Genauigkeit der Methode, die unter Verwendung der aktuellen Geräuschmessgeräte ca. 2 dB (A) beträgt.
- Es sind keine Abzüge für Umgebungstemperatur, Druck oder Höhe zulässig.
-

01.83 TECHNISCHE BESTIMMUNGEN FÜR QUADS

83.01 Definition

Siehe hierzu Art. 01.07 (Klassen):

Gruppe G: Quads (max 2 Räder angetrieben)
Gruppe H: Quads (ATV) (Allradantrieb)

83.02 Motorrad

Hinsichtlich der Marke, der Konstruktion oder des Motorrad-Typs gibt es, außer den nachfolgend im Einzelnen aufgeführten Festlegungen, keine Einschränkungen.
Der Hubraum muss betragen:

- ab 250 ccm bis zu 350 ccm für 2-Zylinder, 2-Takt Motoren
 - bis zu 500 ccm für Einzylinder, 2-Takt-Motoren
 - bis zu 750 ccm für Ein- oder Zweizylinder, 4-Takt Motoren
 - bis zu 1000 ccm für Ein- oder Zweizylinder, 4-Takt Motoren für Quads und ATV
- Das Lenksystem muss durch die Vorderräder erfolgen.

83.03 Räder und Aufhängung

Bei Quads der Gruppen G + H darf der hintere Felgendurchmesser 12 Zoll nicht überschreiten. Speichenräder sind nicht zulässig.

Die Hinterräder müssen durch Kotflügel aus flexiblem Material geschützt sein, die jedes Rad über eine Mindestfläche von 30 Grad bedecken.

Jedes Rad muss mit einer einzigen funktionierenden Bremse versehen sein, die an jeder Achse angebracht ist. Die vorderen Bremsen müssen durch einen am Lenker befestigten Handhebel betätigt werden. Die hinteren Bremsen können durch Hand oder Fuß betätigt werden.

Alle Halterungen der vorderen und hinteren Aufhängungsteile, Aufhängungsarme und Lenkwellen müssen durch einen Sicherheitsdraht, durch einen Splint oder einer selbstsichernden Mutter gehalten werden.

83.04 Reifen

Reifen mit Metallnägeln, Spikes, Ketten oder einer anderen rutschhemmenden Vorrichtung sind nicht erlaubt.

Hutzen- oder Schaufelreifen (fortlaufende Radialstollen) sind verboten.

Im DMSB-Bereich darf die Profiltiefe 19mm nicht überschreiten. Es dürfen nur Reifen, die im normalen Handel erhältlich sind, benutzt werden. Die Maße der Vorder- und Hinterreifen sind freigestellt. Siehe auch Art. 54.04.

83.05 Abmessungen

Die Maximale Durchfahrtsbreite darf im mit dem Fahrer belasteten Zustand nicht mehr als 1300 mm betragen. Die maximale Höhe auf Ebene des Fahrersitzes beträgt 950 mm.

83.06 Schutz (Siehe Zeichnung Q)

Hinter dem Sitz muss eine Stoßstange angebracht sein. Die Stoßstange muss in ihrer Länge und Breite über dem hinteren Teil des Kettenrades enden.

Im DMSB-Bereich gilt: Sie muss mind. mit einer gedachten senkrechten Linie hinter den Antriebsrädern abschließen (Breite min. Sitzbankbreite Durchmesser min: 15 mm Material: Stahl) sofern nicht serienmäßig vorhanden. Sonst Serienausführung des Herstellers.

Vorne und hinten am Fahrzeug muss ein Stoßbügel (oder –stange) angebracht werden.

Der Rammschutz hinter dem Kettenblatt und der Brems Scheibe kann im DMSB-Bereich entfallen, sofern keine so genannte „Wave-Brems Scheibe“ montiert ist.

Ebenso ist der Schutz (Abb. Q3) im DMSB-Bereich nicht vorgeschrieben.

Auf jeder Seite des Fahrzeugs muss ein Schutzbügel (oder –stange) mit rundem Profil (Mindest-Durchmesser: 25mm oder 1 inch) angebracht sein. Dieser Schutzbügel (oder – stange) muss so ausgeführt sein, dass er außen mit den Rädern abschließt und ein Verhaken verhindert. Es dürfen keine (scharfen) Teile herausragen.

Zusatz-Kraftstofftanks müssen mindestens 25mm (1 inch) von den Schutzbügeln entfernt angebracht sein.

Zum Verschließen der Öffnung zwischen den Rädern und der Schutzvorrichtung müssen gekreuzte Gurte oder ein Metallgitter mit haltbaren Querverbindungen zum Innenrahmen vorhanden sein, um zu verhindern, dass die Füße des Fahrers durch Zufall den Boden berühren.

Eine Abdeckung des Abtriebsritzels ist vorgeschrieben. Dieser Schutz muss mindestens 30% des Abtriebsritzels bedecken und eine Verletzungsgefahr (Hände und Füße) wirkungsvoll verhindern.

83.07 Lenker

Lenker aus Carbon, Kevlar oder anderen Verbundwerkstoffen sind verboten.

83.07.1

Die Breite der Lenker beträgt: nicht weniger als 600 mm und nicht mehr als 850 mm.

83.07.2

Die Lenker müssen an der Querstrebe mit einem Schutzpolster versehen sein. Lenker ohne Querstrebe müssen in der Mitte des Lenkers ebenfalls ein Schutzpolster aufweisen, das die Lenkerschellen weitläufig abdeckt.

83.07.3

Ungeschützte Enden des Lenkers müssen mit einem festen Material verstopft oder mit Gummi überzogen sein.

83.07.4

Das Anbringen von Lenkanschlägen (Lenkungsdämpfer sind nicht als solche anzusehen) ist vorgeschrieben, um bei vollem Lenkereinschlag einen Mindestabstand von 30mm zwischen dem Lenker mit den Handhebeln und dem Kraftstofftank zu gewährleisten, damit der Fahrer sich die Finger nicht einklemmen kann.

83.07.5

Lenkerschellen müssen sehr sorgfältig abgerundet und so beschaffen sein, dass Bruchstellen am Lenker vermieden werden.

83.07.6

Wenn ein Handschutz benutzt wird, so muss dieser aus bruchfestem (nichtsplittendem) Material sein und eine permanente Öffnung für die Hand aufweisen.

83.07.7

Reparaturschweißungen an Leichtmetall-Lenkern sind verboten.

83.07.8 Bedienungshebel

Alle Handhebel (Kupplung, Bremse, usw.) müssen im Prinzip in einer Kugel enden (Minstdurchmesser dieser Kugel: 16 mm). Diese Kugel kann auch abgeflacht sein, jedoch müssen die Ränder in jedem Fall abgerundet sein (Mindeststärke dieses abgeflachten Teils: 14 mm). Diese Enden müssen fest angebracht sein und eine integrale Einheit mit dem Hebel bilden.

83.07.9

Jeder Bedienungshebel (Hand- und Fußhebel) muss auf einem eigenen Zapfen montiert sein.

83.07.10

Ist der Fußbremshebel auf der Achse der Fußraste gelagert, so muss er dennoch unter allen Umständen funktionsfähig bleiben, auch im Falle einer etwaigen Deformierung der Fußraste.

83.08 Gasschieber

Gasschieber müssen automatisch schließen, wenn der Fahrer den Griff loslässt.

Die Motorräder müssen mit einem entweder links oder rechts am Lenker angebrachten, funktionierenden Zündunterbrecherschalter oder –knopf ausgerüstet sein (er muss leicht erreichbar sein, wenn die Hand am Lenkergriff anliegt), der den Motor abschalten kann.

Im DMSB-Bereich gilt Artikel 01.37, zusätzlich muss ein Zündunterbrecher vorhanden sein, der in Funktion tritt, wenn der Fahrer das Fahrzeug verlässt. Der Zündunterbrecher wird durch ein nichtelastisches Kabel, welches über das Handgelenk des Fahrers gestreift oder an dessen Gürtel befestigt wird und nicht länger als 1m ist, ausgelöst.

83.09 Geräuschkontrolle

Der Schalldämpfer darf nicht über die hintersten Teile des Quads hinausragen. Das Abgasrohr des Schalldämpfers muss durch eine abgerundete Kante von mindestens 4mm geschützt sein.

83.10 Startnummernschilder

Es müssen vier Startnummernschilder angebracht werden.

Im DMSB-Bereich müssen nur 3 Startnummernschilder angebracht sein.

83.10.1

ein Startnummernschild vorne am Motorrad, in Höhe der Scheinwerfer, nach vorne zeigend.

Im DMSB-Bereich ein Startnummernschild vorn am Quad nach vorne zeigend.

83.10.2

ein Startnummernschild auf jeder Seite, auf dem hinteren Kotflügel befestigt.

Im DMSB-Bereich ein Startnummernschild hinten an der Stoßstange (Griff) vertikal von links und rechts lesbar.

Diese Startnummernfahne ist dauerhaft mit einem nicht mehr als 2 cm überstehenden und gerundeten Halter hinten an der Stoßstange zu befestigen.

83.10.3

ein Startnummernschild an der hinteren Stoßstange (DMSB: vertikal; s.o.).

83.10.4

Farbe der Startnummernschilder: gelber Grund mit schwarzen Zahlen. Sie müssen zentral und so vertikal wie möglich angebracht sein. Abmessungen: s. Art. 01.55.

83.10.5

Der Fahrer muss seine Startnummer auf seinem Shirt oder einem Bib tragen.

83.11 Schutzhelme und Schutzkleidung

Es gelten die Artikel 01.65 bis 01.71.

83.12 Allgemeines

Im DMSB-Bereich muss das Fahrzeug den EU-Richtlinien entsprechen und für den öffentlichen Straßenverkehr zugelassen sein.

Technische Bestimmungen für Bahnsport 2023

Stand: 23.12.2022 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

INHALT

01.01	EINLEITUNG
01.03	KONSTRUKTIONSFREIHEIT
01.05	KATEGORIEN UND GRUPPEN
01.07	KLASSEN
01.11	HUBRAUMMESSUNG
01.17	AUFLADUNG
01.18	TELEMETRIE
01.19	GEWICHT DER MOTORRÄDER
01.21	MARKENBEZEICHNUNG
01.23	DEFINITION EINES PROTOTYPEN
01.25	ALLGEMEINE SPEZIFIKATIONEN
01.26	DEFINITION EINES RAHMENS BEI EINEM SOLOMOTORRAD
01.27	ANLASSER
01.28	KRAFTSTOFFTANKS
01.29	SCHUTZ OFFENLIEGENDER ANTRIEBSTEILE
01.31	AUSPUFFROHRE UND SCHALLDÄMPFER
01.33	LENKER
01.35	BEDIENUNGSHEBEL
01.37	GASSCHIEBER
01.38	DREHZAHLBEGRENZER
01.39	FUSSRASTEN
01.41	BREMSEN
01.43	KOTFLÜGEL UND RADABDECKUNGEN
01.45	STROMLINIENFÖRMIGE VERKLEIDUNG
01.46	NEIGUNGSWINKEL UND FEDERUNG DER MOTORRÄDER
01.47	RÄDER, FELGEN, REIFEN
01.49	REIFEN FÜR SPEEDWAY-MOTORRÄDER UND BAHNSPORT-GESPANNE
01.50	REIFEN FÜR LANGBAHN-MOTORRÄDER
01.51	REIFEN FÜR ICE RACING-MOTORRÄDER
01.52	RÄDER, FELGEN UND REIFEN FÜR BAHNSPORT-GESPANNE
01.53	ZUSÄTZLICHE BESTIMMUNGEN FÜR GESPANNE
01.54	ERGÄNZENDE BESTIMMUNGEN FÜR 1000-CCM-BAHNGESPANNE
01.55	STARTNUMMERNSCHILD
01.56	ÖLAUFFANGBEHÄLTER
01.58	BESTIMMUNGEN FÜR BAHNMOTORRÄDER
01.59	BESTIMMUNGEN FÜR ICE SPEEDWAY-MOTORRÄDER
01.60	VERGASER FÜR BAHN-MOTORRÄDER
01.63	KRAFTSTOFF UND KRAFTSTOFF/ÖL-GEMISCHE
01.65	AUSRÜSTUNG UND SCHUTZKLEIDUNG
01.67	TRAGEN VON SCHUTZHELMEN
01.69	HINWEISE FÜR DIE ABNAHME VON SCHUTZHELMEN
01.70	ANERKANNTE INTERNATIONALE PRÜFZEICHEN FÜR SCHUTZHELME
01.71	AUGENSCHUTZ
01.75	FIM-EMBLEM
01.77	KONTROLLE
01.78	RICHTLINIEN FÜR TECHNISCHE KOMMISSARE UND ABNAHMEN
01.79	GERÄUSCHPEGELMESSUNG
01.80	RICHTLINIEN ZUM GEBRAUCH VON GERÄUSCHPEGEL-MESSGERÄTEN
01.83	ZUSÄTZLICHE BESTIMMUNGEN FÜR 85 CCM SPEEDWAY MOTORRÄDER
01.84	TECHNISCHE SPEZIFIKATIONEN FÜR 125 CCM BAHN-MOTORRÄDER
01.85	TECHNISCHE SPEZIFIKATIONEN FÜR FLATTRACK-MOTORRÄDER
Anhang 1:	Technische Bestimmungen des DMSB für die Jugend-Klassen
Anhang 2:	Technische Bestimmungen des DMSB für die Sonderklassen

Jegliche Bezugnahmen auf das männliche Geschlecht in diesem Dokument dienen ausschließlich zum Zweck der Einfachheit und beziehen sich auch auf das weibliche Geschlecht, sofern der Kontext nichts anderes erfordert.

01.01 Einleitung

Der Begriff „Motorrad“ umfasst alle Fahrzeuge, die grundsätzlich weniger als vier Räder haben, von einem Motor angetrieben werden und hauptsächlich für die Beförderung einer oder mehrerer Person/-en bestimmt sind, von denen einer der Fahrer des Fahrzeugs ist. Die Räder müssen normalerweise den Boden berühren, ausgenommen kurzzeitig oder in bestimmten außergewöhnlichen Situationen. Weiterhin kann ein Rad oder mehrere Räder durch Skier, Gleitrollen oder Ketten ersetzt werden, um bestimmte Oberflächen zu befahren.

01.03 KONSTRUKTIONSFREIHEIT

Ein Motorrad muss den FIM-Bestimmungen, der Veranstaltungsausschreibung wie auch den jeweiligen besonderen Bestimmungen, welche die FIM für bestimmte Wettbewerbe erlassen kann, entsprechen. Es gibt keinerlei Beschränkungen in Bezug auf Marke, Konstruktion oder Typ des Motorrads. Alle Solomotorräder (Gruppe A) müssen so konstruiert sein, dass sie vollständig durch den Fahrer kontrolliert werden. Motorräder mit Seitenwagen (Gruppe B) müssen zur Beförderung eines Beifahrers konstruiert sein.

01.05 KATEGORIEN UND GRUPPEN

Die Motorräder sind in Kategorien eingeteilt, die bei allen Veranstaltungen und Weltrekord-Versuchen beachtet werden müssen.

Die Teilnahme von Motorrädern verschiedener Kategorien, Gruppen und Klassen in demselben Wertungslauf ist grundsätzlich untersagt, sofern in der Ausschreibung nicht etwas anderes festgelegt ist.

Kategorie I

Motorräder, angetrieben durch die Wirkung eines Rades auf dem Boden.
Weitere Kategorien sind für Bahnsport nicht anwendbar.

Gruppe A 1 – Solomotorräder

2-Rad-Fahrzeuge, die eine Spur auf dem Boden bilden.

Gruppe B1

Fahrzeuge mit drei Rädern, welche 2 Spuren auf dem Boden bilden und aus einem Motorrad mit einer Spur und einem die andere Spur bildenden Seitenwagen für Beifahrer bestehen.

Gruppe B2

Fahrzeuge mit drei Rädern, die in Richtung der Vorwärtsbewegung 2 oder 3 Spuren auf dem Boden bilden, und einem permanent befestigten Seitenwagen, welche eine vollständig integrierte Einheit bilden.

Im Falle eines 3-spurigen Fahrzeugs dürfen die Mittellinien der beiden Spuren, die durch die Räder des Motorrads gebildet werden, nicht mehr als 75mm auseinander liegen. Eine Spur wird durch die Rad-Mittellinie in Längsrichtung der Vorwärtsbewegung definiert.

01.07 Klassen

Die Gruppen sind ihrerseits in Klassen gemäß Hubraum wie nachfolgend aufgeführt eingeteilt. Diese Klassen müssen bei allen Veranstaltungen beachtet werden.

Kategorie I

Gruppe A1 Motorräder

Klasse	Mehr als(ccm)	Bis zu (ccm)
50	--	50
85	50	85
100	85	100
125	100	125
175	125	175
250	175	250
350	250	350
500	350	500
750	500	750
1000	750	1000
1300	1000	1300

Für Speedway, Langbahn und Ice Speedway gilt:

250ccm Klasse: bis zu 250 ccm, 4-Takt Motoren mit 1 Zylinder

500ccm Klasse: bis zu 500 ccm, 4-Takt Motoren mit 1 Zylinder

Gruppen B1, B2 Seitenwagen

Identisch mit Gruppen A1 und A2 über 175 ccm.

01.11 Hubraummessung

01.11.1 Hubkolbenmotor, „Otto“-Motor

Der Hubraum eines jedes Zylinders wird nach der geometrischen Formel berechnet, die das Volumen eines Zylinders angibt; der Durchmesser wird angegeben durch die Bohrung und die Höhe durch die Strecke, die der Kolben von seinem höchsten zu seinem tiefsten Punkt zurücklegt:

$$\text{Hubraum} = \frac{D^2 \times 3,1416 \times C}{4}$$

wobei D = die Bohrung und C = der Hub ist.

Ist eine Zylinderbohrung nicht kreisförmig, so muss die Fläche des Querschnitts durch eine geeignete geometrische Methode oder Formel berechnet und dann, zur Bestimmung des Hubraums, mit dem Kolbenhub multipliziert werden.

Bei der Messung der Bohrung ist eine Toleranz von 1/10 mm zulässig. Wenn mit dieser Toleranz die Hubraumgrenze der betreffenden Klasse überschritten wird, ist ein zweiter Messvorgang bei kaltem Motor mit einer Messtoleranz von 1/100 mm erforderlich.

01.17 Aufladung

Bei allen Veranstaltungen ist eine Aufladung des Motors, durch welche Art auch immer, verboten. Ein 2- oder 4-Takt-Motor aus einer der oben genannten Klassen (basierend auf dem Hubvolumen des Arbeitszylinders) wird nicht als aufgeladener Motor angesehen, wenn bei einem Arbeitstakt das geometrisch gemessene Gesamtvolumen der Kraftstoffzufuhreinrichtung(en) einschließlich des Hubvolumens des Arbeitszylinders (sofern dieser den Kraftstoff ansaugt) den zulässigen Hubraum der betreffenden Klasse nicht überschreitet.

01.18 TELEMETRIE

Es dürfen keine Daten in irgendeiner Weise an oder von einem sich bewegenden Motorrad übertragen werden. Eine offizielle Signaleinrichtung darf angebracht werden. Automatische Rundenzeiten (Transponder) werden nicht als Telemetrie gewertet. Diese dürfen keine offiziellen Zeitmesseinrichtungen in irgendeiner Art stören.

01.19 Gewicht der Motorräder

Gewicht der Motorräder ohne Kraftstoff

Die Mindestgewichte der Motorräder betragen:

Für 85ccm Speedway	55 kg
für 250ccm Speedway	75 kg
für 500ccm Speedway	77 kg
für 125ccm Bahnrennen	60 kg
für 250ccm Langbahn	80 kg
für Langbahn	82 kg
für Ice Racing	110 kg
für Bahnsport-Gespanne	115 kg
für 1000ccm Bahnsport-Gespanne	180 kg

Dies sind absolute Grenzen und es wird keine Toleranz angewendet, wenn die Maschine vor dem Training oder Rennen geprüft wird.

Das Mindestgewicht des geprüften Motorrades darf zu keiner Zeit das erforderliche Mindestgewicht unterschreiten.

Es muss eine Waage mit einer Mindestaufteilung von 500 g verwendet werden (100 g Aufteilung wird empfohlen).

Während des Wettbewerbs werden die Motorräder in dem Zustand gewogen, in welchem sie die Strecke nach jedem Lauf verlassen (einschließlich Kraftstoff).

01.19.01 Nach dem Rennen ist eine Gewichtstoleranz von 1 % zulässig.

01.19.04

Verwendete Waagen müssen durch ein nationales Institut geeicht bzw. kalibriert werden. Die Gültigkeit beträgt 24 Monate ab Prüfdatum jahresübergreifend.

01.19.05

Für Gruppen B1 und B2: Bei allen Wettbewerben muss ein Beifahrer mitgeführt werden.

01.21 Markenbezeichnung

Wenn zwei Hersteller am Aufbau eines Motorrades beteiligt sind, müssen beide Namen auf dem Motorrad wie folgt angegeben werden:

1. Name des Fahrgestell-Herstellers.
2. Name des Motor-Herstellers.

01.23 Definition eines PrototypEN

Ein Prototyp-Motorrad ist ein Fahrzeug, das den Sicherheitsvorschriften gemäß dem FIM-Sporting Code und den wettbewerbsspezifischen Anhängen für die vorgesehene Sportart entsprechen muss.

01.25 ALLGEMEINE SPEZIFIKATIONEN

Die nachstehenden Bestimmungen gelten für alle Motorräder der entsprechenden Gruppen und für alle Wettbewerbsarten, sofern in dem entsprechenden Abschnitt des FIM-Sportgesetzes nichts anderes festgelegt ist.

Sie sollten ebenfalls für alle nationalen Wettbewerbe Anwendung finden, sofern die FMNR nichts anders festgelegt hat.

Für einzelne Wettbewerbe können weitergehende Festlegungen notwendig sein; diese werden im Einzelnen entweder in dem entsprechenden Anhang *FIM Track Racing* oder in der entsprechenden Veranstaltungsausschreibung aufgeführt.

01.25.01 Titan

Die Verwendung von Titan ist erlaubt, mit Ausnahme der Vordergabel, des Rahmens, des Lenkers, des Schwingarms und der Schwingarmspindel sowie der Vorder- und Hinterradspindel.

Die Verwendung von Titanbolzen in den „strukturellen“ Verbindungen zwischen Vordergabel, Mittelrahmen, Motorplatten, dem Motor und des Hinterrahmens ist verboten. Schraubverbindungen aus Titanlegierungen dürfen für „nicht-strukturelle Teile“ verwendet werden.

Die Verwendung von Leichtmetallen (Aluminium, Magnesium) als Radachsen ist nicht erlaubt.

Titan-Tests dürfen jederzeit durchgeführt werden.

Siehe auch Art. 54.07.5, 54.10 und 83.04.1.

01.25.01.1 Magnet Test (Titan ist nicht magnetisch)

01.25.01.2

Test mit 3%iger Salpetersäure. Einen Tropfen auf das Material geben. Titan reagiert nicht. Auf Stahl entsteht ein schwarzer Punkt auf der Prüfstelle.

01.25.01.3

Im Zweifelsfall sollte der Test in einem Labor für Materialprüfung durchgeführt werden.

01.25.02 Aluminium

Aluminiumlegierungen können visuell festgestellt werden.

01.25.03 Kohlefaser

Die Verwendung von Kohlefaser bei Bahnsportmaschinen ist zulässig (ausgenommen hiervon sind Lenker aus Karbon-Karbon, Karbon-Kevlar und/oder anderen Verbundmaterialien).

01.25.04 Keramikmaterialien

Die Verwendung von Keramikteilen ist verboten (mit Ausnahme von Kupplungsscheiben *und Kupplungslager*). Die Verwendung von Teilen mit Keramikbeschichtung ist zulässig.

01.25.05 Weitere Ausstattungsteile

Die Verwendung von Datenaufzeichnungsgeräten und einer automatischen, elektronischen Zündung ist zulässig. Die Verwendung von Komponenten oder Schaltern, die es einem Fahrer ermöglichen, die Zündeneinstellungen physisch oder manuell während des Rennens zu verändern, ist verboten.

Ein Signalaustausch, welcher Art auch immer, zwischen dem fahrenden Motorrad und irgendeiner, mit dem Bewerber des Motorrades oder dem Fahrer in Verbindung stehenden Person ist verboten. Ausgenommen hiervon ist nur das Signal eines Zeitnahme-Transponders oder einer Onboard Kamera (mit vorheriger schriftlicher Zustimmung des Veranstalters).

01.25.06

Bei allen Rennen (mit Ausnahme von 1000ccm Bahn-Gespannen) sind ausschließlich Einzylinder-Motoren zulässig.

01.25.08

Es dürfen nur Vergaser verwendet werden. Alle elektronischen Tuning-Geräte sind verboten.

01.26 DEFINITION EINES RAHMENS BEI EINEM SOLOMOTORRAD

Die Struktur(en), die benutzt wird/werden, um die vorne am Motorrad befindlichen Steuermechanismen mit der Motor-/Getriebeeinheit und allen Teilen der hinteren Aufhängung zu verbinden.

01.27 ANLASSER

Anlasser-Systeme sind nicht vorgeschrieben.

01.28 Kraftstofftanks

Kraftstofftanks und die verwendeten Verschlüsse müssen flüssigkeitsdicht sein.

01.29 SCHUTZ OFFENLIEGENDER ANTRIEBSTEILE

01.29.01

Der Primärtrieb muss aus Sicherheitsgründen durch eine Abdeckung geschützt sein, kleine Öffnungen (maximal 10mm) in der Abdeckung des Antriebs/der Kupplung zur zusätzlichen Kühlung sind gestattet.

Übermäßiges Beschneiden der Abdeckung ist nicht erlaubt. Das Ausschneiden der Abdeckung ist nur gestattet, um die Druckplatte der Kupplung offenzulegen und die Anpassung der Kupplungsfedern zu ermöglichen.

Die Abdeckung muss so beschaffen sein, dass Fahrer oder Beifahrer unter keinen Umständen versehentlich mit den Antriebs- bzw. Kupplungsteilen in Berührung kommen können. Sie muss so gestaltet sein, dass der Fahrer vor Verletzungen seiner Finger geschützt wird.

Ein zusätzlicher Schutz ist erforderlich, um das Hochschleudern einer gerissenen Kette zu verhindern. Dies kann entweder durch Verwendung eines völlig geschlossenen Stahlkettenschutzes oder, falls der Kettenschutz aus Kunststoff oder aus einem anderen Material gefertigt ist, durch zusätzliche Anbringung eines Stahlbolzens mit einem Mindestdurchmesser von 10 mm außerhalb des hinteren unteren Viertel des Kupplungsritzels erfolgen. Bei Beschädigung des Bolzens muss dieser immer vollständig ausgetauscht werden. Am Vorgelege-Kettenrad muss (sofern dieses freiliegt) ein Schutz/eine Abdeckung angebracht werden.

01.29.03

Ein Schutz muss auch dort angebracht sein, wo die Kette auf das Kettenrad des Hinterrads aufläuft.

01.31 Auspuffrohre und Schalldämpfer

Auspuffrohre und Schalldämpfer müssen den im Hinblick auf die Geräuschkontrolle erlassenen Vorschriften entsprechen. Auspuffgase müssen nach hinten abgeleitet werden, jedoch derart, dass sie keinen Staub aufwirbeln, Reifen oder Bremsen nicht anströmen und den Beifahrer, soweit vorhanden, sowie auch andere Fahrer nicht beeinträchtigen.

01.31.01 FIM homologierte Schalldämpfer

Bei allen Veranstaltungen sind für Speedway (500ccm und 250ccm), Ice Racing und Langbahn (500ccm und 250ccm) ausschließlich homologierte Schalldämpfer mit aufgestempeltem Herstellungsjahr zulässig (gilt nicht für die Klasse EVLS).

Im Regelungsbereich des DMSB sind nur FIM-homologierte Schalldämpfer zulässig.

Schalldämpfer für 500ccm und 250ccm Bahnsport-Motorräder müssen durch die FIM homologiert sein. Ab 2021 dürfen nur noch Schalldämpfer verwendet werden, die nicht älter als 4 Jahre sind.

Bei 250ccm und 500ccm Bahn-Motorrädern dürfen die homologierten Schalldämpfer nicht verändert werden. Die einzig zulässige Änderung zur Befestigung von Schalldämpfern bei 250ccm Bahnsport-Motorrädern ist die Reduzierung des Einlassdurchmessers des Schalldämpfers auf bis zu 40mm.

01.31.03 Konstruktionsvorschriften

Auspuffrohr:

Der Außendurchmesser des Auspuffeinzrohrs darf nicht größer sein als 50 mm für 500ccm und 40 mm für 250ccm und muss über seine konstante Länge konstant sein. Das Ende des Auspuffrohrs kann jedoch ausgepresst werden, um in den Schalldämpfer zu passen (max. Durchmesser 50 mm). Das Auspuffrohr kann sowohl interne als auch externe Geräuschunterdrückungssysteme enthalten. Das Material dazu ist freigestellt. (Die Anforderungen zur Befestigung des Auspuffrohrs bleiben unverändert).

Schalldämpfer-Konstruktion:

Der Schalldämpfer muss in einer für sich vollständigen, isolierten Einheit ohne jegliche abnehmbaren Teile ausgeführt sein.

Dämmmaterial, das nur den Zweck erfüllt, die Außentemperatur des Schalldämpferkörpers zu reduzieren, ist erlaubt. Es muss jedoch sichergestellt sein, dass sich dieses Material in einer abgeschlossenen Kammer befindet und keinerlei Kontakt mit den Abgasen oder der Umgebungsluft hat. Das Ende des Auspuffrohrs muss, wenn es am Motorrad montiert ist, über eine Mindestlänge von 20 mm horizontal und parallel zur Mittellängsachse des Solomotorrades (mit einer Toleranz von $\pm 10^\circ$) verlaufen und eine abgerundete Kante aufweisen. Der Innendurchmesser des Auslassrohrs darf maximal 45 mm betragen (+ Toleranz 2,0 mm). Das Ende des Schalldämpfers muss rechtwinklig abgeschnitten sein. Das Ende des Schalldämpfers muss eine abgerundete Kante (min. 5mm / max. 10mm) aufweisen.

Befestigungspunkte für ein Hitzeschild müssen vorgesehen sein.

Länge und Position des Schalldämpfers:

Die Position des Schalldämpfers wird durch folgende Bestimmungen festgelegt: Das Schalldämpfer-/Abgassystem soll innerhalb der vorderen Kante des Hinterrades enden (von der Seite betrachtet) und ausreichend Raum für den Fuß des Fahrers lassen. Der Auslass des Schalldämpfers muss sich hinter dem Fahrer und innerhalb der Konturlinie des Hinterrades befinden (von der Seite betrachtet).

Maximal zulässiges Geräuschlimit: 112 dB(A)

Alle zur Homologation einzureichenden neuen Schalldämpfer dürfen das maximal erlaubte Geräuschlimit von 112 dB(A) + 3 dB(A) nicht übersteigen (inkl. aller Messabweichung). Für die Schallpegelmessungen ist ein Schallpegelmessgerät der Klasse 1/Typ 1 zu verwenden. Die Messungen sind nach der „2-Meter-max“-Methode durchzuführen (siehe FIM Technical Rules Art. 01.79).

Motordrehzahl:

Alle Schalldämpfer für die Homologation werden mit 11000 1/min getestet, um das Geräuschlimit im Zusammenspiel von Abgas und Schalldämpfung zu prüfen.

Gültigkeit der Homologation:

Alle neuen FIM-homologierten Schalldämpfer sind ab 01.01.2015 einzusetzen. Die Gültigkeitsdauer der Homologation beträgt 5 Jahre (solange der Schalldämpfer dem Original entspricht). Alle neuen FIM-homologierten Schalldämpfer müssen nach diesen Vorgaben konstruiert werden und müssen innerhalb des maximal erlaubten Geräuschlimits liegen. Die Homologation ist kostenpflichtig.

01.31.03.1

Das Auspuffrohr muss mit mindestens 3 Klemmen am Zylinderkopf und dem Rahmen befestigt sein (der Befestigungspunkt am Zylinderkopf wird als eine Klemme angesehen). Der Schalldämpfer muss mit mindestens einer Klemme am Motorradrahmen befestigt sein.

Zusätzlich muss eine zweite flexible Befestigung zwischen dem ersten Drittel des Schalldämpfers und dem Rahmen angebracht sein. Diese zweite Befestigung sollte ein Stahldraht mit einem Mindestdurchmesser von 3 mm oder eine starke Stahlfeder sein.

01.31.03.2

Der Außendurchmesser des Auspuffeinzrohrs darf nicht größer sein als 50 mm für 500ccm und 40 mm für 250ccm und muss grundsätzlich über dessen gesamte Länge gleich bleiben.

Ein Schallunterdrückungs-System (max. Durchmesser 50 mm für 500ccm und 40 mm für 250ccm/ max. Länge 250 mm) kann zusätzlich verwendet werden; dieses muss oben am und parallel zum Auspuffrohr sicher angeschweißt werden.

01.31.03.3

Der Auslassbereich des Schalldämpfers muss über eine Mindestlänge von 50 mm konstant verlaufen. Der Innendurchmesser darf 45 mm oder eine entsprechend äquivalente Fläche nicht übersteigen und darf nicht perforiert sein (keine Spalten, Löcher, usw.).

01.31.03.4

Das Ende des Auspuffrohres muss über eine Mindestlänge von 30 mm horizontal und parallel zur Mittellängsachse des Solomotorrades (mit einer Toleranz von $\pm 10^\circ$) verlaufen.

01.31.03.5

Das Ende des Auspuffrohres muss rechtwinklig abgeschnitten sein. Das Ende des Schalldämpfers muss rechtwinklig abgeschnitten sein. Das Ende des Schalldämpfers muss eine abgerundete Kante mit einem Mindestdurchmesser von 5mm aufweisen.

01.31.03.6

Der Abstand zwischen Schalldämpfer und Reifen darf maximal 60 mm betragen (90 mm bei Ice-Speedway), mit einer Toleranz von ± 10 mm).

01.31.03.7

Ab 2016 müssen alle homologierten Schalldämpfer mit einem Hitzeschild (Schutz) versehen sein, das fest an der Außenseite des Schalldämpfers befestigt wird, um dem Fahrer bei Berührung zusätzlichen Schutz zu bieten (für Ice-Speedway empfohlen).

Alle von der FIM 2015/2016 neu homologierten Schalldämpfer müssen durch den Hersteller des Schalldämpfers oder dessen Lieferanten mit einem Hitzeschild (Schutz) versehen werden. Alle Hitzeschilder müssen eine FIM-Homologation vorweisen.

01.31.04

Das Auspuffsystem darf nicht über die Außenkante des Hinterreifens hinausragen und nicht vor der Mitte des Hinterrades enden.

01.31.05

Bei einem Gespann müssen die Auspuffgase horizontal nach hinten in einem Winkel von maximal 30° zur Mittellängsachse des Motorrades abgeleitet werden. Der Auspuff muss am Ende über eine Länge von 30 mm einen konstanten Durchmesser haben.

01.31.06

Wenn irgendein Teil der Auspuffanlage des Motorrads während des Rennens oder Trainings verschoben, abgelöst oder beschädigt wird oder auf andere Weise versagt, so dass nicht alle Abgase den Schalldämpfer richtig passieren, wird der betroffene Fahrer sofort vom Lauf oder vom Training ausgeschlossen.

01.33 Lenker

01.33.01

Die Breite der Lenker beträgt:

85/125 ccm:	mindestens 650 mm und höchstens 850 mm
250/500 ccm Bahnsport:	mindestens 700 mm und höchstens 900 mm
Ice Speedway:	mindestens 700 mm, maximale Breite: 800 mm.
Alle anderen:	mindestens 700 mm und höchstens 900 mm.

01.33.03

Freistehende Lenkerenden müssen mit einem festen Material verschlossen oder mit Gummi abgedeckt sein.

01.33.04

Lenkerschellen müssen sehr sorgfältig abgerundet und so ausgeführt sein, dass keine Risse am Lenker auftreten können.

01.33.05

Werden Leichtmetalllenker verwendet, so darf der Abstand zwischen den Außenrändern des Bereiches, in dem die Lenkerschellen angebracht sind (bzw. den Außenrändern der beiden Schellen), nicht weniger als 120 mm betragen.

01.33.06

Wird ein Handschutz benutzt, so muss dieser aus bruchfestem Material sein und eine permanente Öffnung für die Hand aufweisen.

01.33.07

Bei Ice Speedway-Motorrädern muss das linke Lenker-Ende mit einer integrierten Stahlkugel mit einem Mindestdurchmesser von 28 mm versehen sein. So genannte „anklemmbare“ Lenker, die aus zwei Teilen bestehen, sind verboten.

01.33.08

Bei Bahn-Gespannen muss der Einschlagwinkel des Lenkers nach jeder Seite, bezogen auf die Mittellängsachse bzw. Lenkermittelstellung, mindestens 40° betragen. Die Lenkung darf ausschließlich durch das Vorderrad des Motorrades und dessen Lenkgabel erfolgen. Ein lenkbares Seitenwagenrad ist verboten.

01.33.09

Lenkerschellen müssen sehr sorgfältig abgerundet und ausgeführt sein, so dass keine Bruchstellen am Lenker auftreten können.

01.33.10

Wird ein Handschutz benutzt, so muss dieser aus bruchfestem Material sein.

01.33.11

Reparaturschweißungen an Leichtmetall-Lenkern sind verboten.

01.33.12

Lenker aus Carbon-Carbon, Carbon-Kevlar und/oder anderen Verbundwerkstoffen sind verboten.

01.35 BEDIENUNGSHEBEL

01.35.01

Alle Handhebel (Kupplung, Bremse, etc.) müssen grundsätzlich in einer Kugel enden (Mindestdurchmesser dieser Kugel: 16 mm). Diese kann auch abgeflacht sein, jedoch müssen die Ränder in jedem Fall abgerundet sein (Mindeststärke dieses abgeflachten Teils: 14 mm). Diese Enden müssen fest angebracht sein und mit dem Hebel eine integrale Einheit bilden.

01.35.03

Jeder Bedienungshebel (Hand- und Fußhebel) muss auf einem eigenen Zapfen montiert sein.

01.35.03.1

Bei Ice Speedway-Motorrädern muss ein Anschlag einen Mindestabstand von 15 mm zwischen dem linken Handhebel und dem Lenkergriff gewährleisten.

01.35.03.2

Schalt- und Kupplungshebel müssen so angebracht sein, dass der Fahrer seine Position nicht verändern muss, um sie zu bedienen.

01.35.03.3

Die Hebel müssen drehbar montiert sein, so dass sich die Finger des Fahrers niemals zwischen Hebel und Lenker einklemmen können.

01.35.03.4

Die Enden der Hebel dürfen in gezogenem Zustand nicht über das äußerste Ende des Lenkers hinausragen. Bei Ice Speedway-Motorrädern dürfen die Enden der Hebel prinzipiell nicht über das Ende des Lenkers hinausragen.

01.35.04

Ist der Fußbremshebel auf der Achse der Fußraste gelagert, so muss er unter allen Umständen funktionsfähig bleiben, wenn die Fußraste zum Beispiel durchgebogen oder deformiert wird.

01.37 GASSCHIEBER

01.37.01

Gasschieber müssen automatisch schließen, wenn der Fahrer den Griff loslässt.

Das Öffnen und Schließen des Gasschiebers darf ausschließlich mechanisch per Drehgriff durch einen Bowdenzug durchgeführt werden. Elektronisch gesteuerte Drosselklappen sind verboten. Die komplette Ansaugluft muss durch den Drosselklappenstutzen geführt werden. Es darf keine andere Umgebungsluft in den Zylinderkopf gelangen.

01.37.02 Zündunterbrecher

Solo- und Seitenwagen-Motorräder (nicht zutreffend für Flat Track) müssen mit einem funktionstüchtigen Zündunterbrecher ausgestattet sein, der entweder auf der rechten oder der linken Seite des Lenkers befestigt ist (in Reichweite der Hände auf den Lenkergriffen) und der den laufenden Motor stoppen kann.

Der Zündunterbrecher kann auch auf der oberen Gabelbrücke so nahe wie möglich am Gasgriff angebracht sein.

Der Zündunterbrecher muss den Motor sofort stoppen. Dies muss durch einfaches Ziehen eines Bandes oder eines nicht elastisches Seils, das so kurz wie möglich sein muss und das am rechten Handgelenk des Fahrers angebracht ist, erfolgen. Der Zündunterbrecher (verbunden durch ein Band mit dem Handgelenk des Fahrers) muss mit dem Zündsystem des Motors verbunden sein.

Alle anderen Motor Management Schalter und elektrischen Anschlüsse müssen während des Rennens abgedeckt oder geschlossen sein.

Das Verbindungsseil muss am Handgelenk des Fahrers, Mechanikers oder Teammitgliedes befestigt sein, sobald der Motor läuft. Dies gilt auch zum Warmlaufen lassen im Fahrerlager als auch in öffentlichen Bereichen.

01.38 Drehzahlbegrenzer

Eine Zündanlage mit Drehzahlbegrenzer wird für 500 cm³ Motoren empfohlen. Diese Empfehlung bleibt bis auf weiteres bestehen.

Für 250cm³ Motoren ist ein Drehzahlbegrenzer verpflichtend zu verwenden. Dieser Drehzahlbegrenzer (Zündspule) muss unverändert wie vom Hersteller geliefert bleiben (einschließlich aller Änderungen der Zündspannung). Der Drehzahlbegrenzer muss die maximale Drehzahl des Motors auf 13.500 Umdrehungen begrenzen. Es wird empfohlen weiche Drehzahlbegrenzer zu verwenden.

01.39 FUSSRASTEN

01.39.02

Die Fußrasten von Motorrädern für Ice Speedway und allen Solo-Typen müssen auf der rechten Seite des Motorrades angebracht sein und dürfen, gemessen von der Mittellängsachse des Motorrades, nicht länger als 320 mm sein.

01.39.03

Bei Bahn-Gespannen muss die auf der dem Seitenwagen gegenüberliegenden Seite angebrachte Fußraste vorne durch einen am Rahmen befestigten Sturzbügel geschützt sein, damit Verletzungen anderer Teilnehmer bzw. Beschädigungen anderer Motorräder verhindert werden. Die Fußraste muss sich mindestens 150 mm über dem Boden befinden.

01.41 Bremsen

01.41.01

Für Bahnmotorräder sind Bremsen nicht gestattet.

01.43 KOTFLÜGEL UND RADABDECKUNGEN

Die Motorräder müssen mit Kotflügeln ausgestattet sein.

01.43.01

Kotflügel müssen über die Reifen auf jeder Seite seitlichen Schutz bieten. Die vorderen und hinteren Kotflügel müssen aus flexiblem Material bestehen (z.B. fester und harter Kunststoff, Verbundmaterialien) und dürfen bei Beschädigung keine Verletzungen verursachen.

01.43.03

Bei Motorrädern für Speedway und Langbahn muss der vordere Kotflügel der Kontur des Rades folgen um mindestens 5° nach vorne über die senkrechte, durch die Vorderachse verlaufende Linie und mindestens 200mm, vom gleichen Punkt gemessen, rückwärts Richtung Rahmen reichen. Der hintere Kotflügel muss um mindestens 5° nach hinten über die senkrechte Linie, die durch die Hinterradachse verläuft, hinausreichen.

Falls der Abstand zwischen der Reifenoberfläche des Hinterrades und dem hinteren Ende des hinteren Kotflügels größer als 35mm ist, muss ein zusätzlicher Radschutz montiert werden. Der Abstand zwischen dem Rad und dem Radschutz darf nicht größer sein als 35mm. Falls ein Anschubbügel verwendet wird, so muss er aus einem Teil gefertigt sein, aus festem Material bestehen, das bei einem Aufprall nicht bricht, und darf nicht höher als 35mm über den hinteren Kotflügel hinausragen.

01.43.04

Für Speedway: Hinterräder jeglicher Art müssen mit einer festen Scheibe auf der rechten Seite abgedeckt werden. Der Spalt zwischen Felge und Scheibe darf nicht größer als 10 mm sein. Gespanne müssen eine Scheibe im Vorderrad verwenden, wenn die Felge geschweißt oder gegossen ist. Für Long-Track wird die Abdeckscheibe empfohlen.

01.43.06

Bei Bahn-Gespannen müssen der Kotflügel des Hinterrades und der Kotflügel des Seitenwagens hinten so weit herunterreichen, dass zum Boden ein Abstand von maximal 200 mm vorhanden ist.

01.43.07 Kotflügel für Ice-SPEEDWAY

Kotflügel müssen auf jeder Seite über den Reifen seitlichen Schutz bieten und die obere Hälfte des Rades (im Umfang) muss vollständig abgedeckt sein

Der vordere Kotflügel muss aus Verbundmaterial gefertigt sein (z.B. Carbon/Kevlar® Verbund, Glasfaser). Das Material muss eine angemessene Stärke und Ausführung haben, so dass es bei einem Aufprall nicht bricht. Falls erforderlich kann dies durch die Einarbeitung einer Verstärkung (zum Beispiel einem durchgehend konstruierten Schutzrohr) erfolgen, die an der vorderen Aufhängung befestigt wird. Die Abdeckung muss ordentlich an der vorderen Aufhängung befestigt werden.

Der Kotflügel und/oder die damit zusammenhängende vorgeschriebene Abdeckung muss so ausgeführt werden, dass er am hinteren Rad bis maximal 250mm oberhalb der Eisoberfläche und an der Vorderseite bis zu maximal 200mm oberhalb der Eisoberfläche herunterreicht.

Der vordere Kotflügel muss auf beiden Seiten des Vorderrades auch bis zu den Radachsen herunterragen, so dass die obere Hälfte des Rades und des Reifens vollständig abgedeckt sind.

Der hintere Kotflügel sollte aus Verbundmaterial gefertigt sein (z.B. Carbon/Kevlar® Verbund, Glasfaser) und an der Rückseite des Rades bis zu maximal 250 mm oberhalb der Eisoberfläche hinunterreicht.

Der hintere Kotflügel muss auf beiden Seiten des Hinterrades bis zu maximal 100 mm über die Radachse hinunterragen, so dass die obere Hälfte des Rades und des Reifens vollständig abgedeckt sind.

Zusätzlich muss ein Schutz vor dem Hinterrad angebracht sein, um eine Verletzung des linken Beines durch die Spikes zu vermeiden.

01.43.10

Zum Schutz des Beifahrers müssen das Seitenwagenrad und das Hinterrad bis zur Ebene der Seitenwagen-Plattform abgedeckt werden.

01.43.11

Die Außenseite des Seitenwagenrades muss entweder vollkommen durch eine bis zur Radfelge reichende Scheibe abgedeckt sein oder der Seitenwagen-Kotflügel muss außen bis zur Mitte der Radachse herunterreichen.

01.45

Stromlinienförmige Verkleidungen sind erlaubt.

Die Verkleidung sollte aus flexiblen Materialien (z.B. festen und starren Kunststoffen, Verbundwerkstoffen) bestehen und darf beim Aufprall nicht brechen. Die Verkleidungen dürfen keine scharfen Ecken aufweisen und müssen ordnungsgemäß am Motorrad befestigt sein.

01.46 NEIGUNGSwinkel und Federung der Motorräder

Der Neigungswinkel bei Ice-Speedway-Motorrädern muss mindestens 68° betragen.

01.47 RÄDER, FELGEN, REIFEN

Alle Reifen werden auf der Felge montiert und bei einem Druck von 1 kg/cm² gemessen; die Messung erfolgt an einem Reifenausschnitt in einem Abstand von 90° vom Boden.

01.47.02

Die Felgengröße hinten ist 19“ und die maximale Breite ist 2,50“.

Jede Änderung an der Felge oder den Speichen eines Integralrades (gegossen, geschweißt, genietet), wie es vom Hersteller geliefert wurde, oder an einer traditionellen zerlegbaren Felge ist verboten (ausgenommen an Speichen, Ventilen oder Sicherheitsbolzen). Ausgenommen davon sind Reifensicherungsschrauben, die verwendet werden, um eine Bewegungen des Reifens auf der Felge zu verhindern. Wenn die Felge hierzu verändert wird, müssen die Bolzen, Schrauben usw. entsprechend befestigt sein.

01.47.03

Reifen dürfen nur mit Luft gefüllt werden und nicht mit irgendeiner anderen Substanz, um das Gesamtgewicht zu erhöhen. Es dürfen lediglich Ausgleichsgewichte auf der Felge oder den Speichen angebracht werden.

01.47.04

Die Verwendung von Reifen mit Traktorprofil ist verboten. Die Verwendung von Ketten und anderen rutschfesten Vorrichtungen sind verboten (außer bei Disziplinen auf dem Eis).

01.49 Reifen für 250ccm/500ccm Speedway und Bahnsport-Gespanne

01.49.01

Die Gesamtbreite des Hinterreifens darf 100 mm nicht überschreiten (O).

01.49.02

Die Profiltiefe (A) darf nicht mehr als 8 mm betragen, gemessen im rechten Winkel zur Profiloberfläche. Alle Profilstollen auf der gleichen Reifenumfangslinie müssen dieselbe Tiefe haben.

01.49.03

Der Abstand zwischen den Stollen darf nicht größer als 9,5 mm in der Reifenbreite (B) bzw. 13 mm in Längsrichtung (C) sein.

01.49.04

Der Abstand zwischen den Stollen entlang der Reifen-Schulter (D) darf nicht mehr als 22 mm betragen.

01.49.05

Es darf sich keine Profilhase (E) quer über die gesamte Reifenbreite erstrecken, gemessen im rechten Winkel zur Reifenwand, ohne von einem Stollen unterbrochen zu werden.

01.49.06

Das gesamte Stollenprofil (ausgenommen die Stollen auf der Reifenschulter) muss rechteckig sein mit Seiten, die parallel zur Mittellinie des Reifens oder im rechten Winkel dazu angeordnet sind (der Reifen muss das gleiche Erscheinungsbild aufweisen, wenn er umgedreht wird und grundsätzlich mit Abbildung G folgende übereinstimmen).

01.49.07

Die Reifenoberfläche darf nicht mit nachträglich montierten Elementen, wie zum Beispiel Gleitschutz-Spikes, Spezial-Ketten, usw. ausgestattet sein.

01.49.08

Alle Profilstollen (Haupt- und Schulterstollen) dürfen vom Hersteller in der Original-Form mit je maximal drei 0,5 mm breiten Rillen/Lamellen je Stollen versehen werden.

Nachträgliche Änderungen am Reifen welcher Art auch immer sind unter keinen Umständen gestattet (die Reifen dürfen weder chemisch noch durch Reifenwärmer oder irgendeine andere Methode behandelt werden, die das Aussehen, die Mindest-Shorehärte, die Konstruktion oder andere Eigenschaften verändern könnte).

01.49.09

Die einzige Einschränkung für den Vorderreifen bezieht sich auf die Gesamtbreite, die auf maximal 80 mm begrenzt ist.

01.49.10

Die in diesem Artikel beschriebenen Hinterreifen müssen durch den Hersteller über den TÜV oder ein ähnliches nationales Institut für Standardisierung zur Bestätigung der Abmessungen und zur Genehmigung der Zeichnung homologiert sein. Die Ergebnisse müssen zusammen mit einem Reifen-Ausschnitt an die FIM geschickt werden.

Nach Erhalt dieser Ergebnisse stellt die FIM eine Homologationsnummer aus, wobei diese Nummer in die Reifenform eingraviert werden muss. Die Homologationsblätter beinhalten den Hinweis auf den Mindest-Shore-Härtewert bei 20° und bei 100° C sowie die Markierungen zur Identifizierung der Konstruktion und der Mischung. Eine Kopie der Homologationsblätter muss an alle FMNs (Nationale Motorrad-Behörden) geschickt werden. Der Wert für die Mindest-Shore-Härte beträgt: 70 (±2) bei 20°C (Bezugstemperatur).

Der Hersteller muss folgendes in die Reifenform eingravieren: FIM/XX + Homologationsjahr (gefolgt von der FIM-Homologationsnummer). Auf jedem Reifen muss deutlich die Markierung zur Identifizierung der Konstruktion und der Mischung aufgeführt sein.

Die FIM behält sich das Recht vor, Reifenproben zu entnehmen und die Reifen in einem Labor überprüfen zu lassen, wobei die Testergebnisse mit dem Muster des zum Zeitpunkt der Homologation zur Verfügung gestellten, homologierten Reifens verglichen werden.

01.49.11

Der Hinterreifen muss bei der Messung auf einer Felge des Typs WM 3 – 2.15 x 19“ montiert sein.

01.50 REIFEN FÜR LANGBAHN-MOTORRÄDER mit 250ccm/500ccm

01.50.01

Der Felgendurchmesser des Hinterreifens von Langbahn-Motorrädern muss 22“ betragen und der Reifen darf nicht breiter als 100mm sein.

Die Profiltiefe (A) darf 11 mm nicht überschreiten, wobei im rechten Winkel zur Profiloberfläche gemessen wird. Alle Profilstollen auf der gleichen Reifenumfangslinie müssen die gleiche Tiefe aufweisen.

01.50.02

Hinsichtlich der Größe oder des Typs des Vorderreifens gibt es keine Einschränkungen.

01.50.03

Der vom Hersteller gelieferte Reifen darf nachträglich weder verändert noch nachgeschnitten werden.

01.51 REIFEN FÜR ICE SPEEDWAY-MOTORRÄDER

01.51.01

Der Reifen muss eine Spezialkonstruktion aufweisen.

01.51.02

Die Reifenoberfläche muss mit Spikes versehen sein. Diese Spikes müssen ein sicheres und kontrolliertes Fahren auf Eis gewährleisten.

01.51.03

Die Spikes müssen aus Stahl-Vollmaterial bestehen.

Die maximale Länge der Spikes darf, gemessen von der Oberfläche der Befestigungsplatte (Scheibe): 28 mm betragen.

Maximale Stärke der Befestigungsplatte (Scheibe): 6 mm.

Minimaler Durchmesser der Oberseite der Befestigungsplatte: 15mm, muss eben sein.

Maximaler Durchmesser des Bodens der Befestigungsplatte: Keine Beschränkungen.

Eine röhrenförmige Messlehre muss einen maximalen Innendurchmesser (ID) von 15mm aufweisen.

01.51.04

Keiner der Spikes darf über eine Linie hinausragen, die durch die senkrechte Tangente an der äußersten rechten Seite des Reifens gebildet wird.

01.51.05

Der Vorderreifen darf eine maximale Breite von 100 mm haben und er muss auf einer Felge mit einem maximalen Durchmesser von 23" montiert sein.

01.51.06

Der Hinterreifen darf eine maximale Breite von 100 mm haben und er muss auf eine Felge mit einem maximalen Durchmesser von 21" montiert sein.

01.52 RÄDER, FELGEN UND REIFEN FÜR BAHNGESPANNE

01.52.01

Vorderrad: Mindestfelgendurchmesser: 18"
Minstdurchmesser der Radachse: 15 mm. Es sind ausschließlich
Achsen aus massivem Stahl zulässig.
Minstdurchmesser der Speichen: 3,5 mm – M4, Stahl.
Die Speichen müssen sich zweimal kreuzen.

01.52.02

Hinterrad: Felgendurchmesser: mindestens 18", höchstens 22".
Minstdurchmesser der Radachse: 17 mm. Es sind ausschließlich
Achsen aus massivem Stahl zulässig.
Minstdurchmesser der Speichen: 4 mm – M4, Stahl.
Die Speichen müssen sich zweimal kreuzen.
Maximale Reifenbreite: 100 mm.

01.52.03

Die Spindelbuchsen müssen durch einen zusätzlichen Verschluss, z. B. durch Kronenmutter und Splint, gesichert sein.

01.52.04

Der Abstand zwischen den Speichenrändern an der Nabe muss mindestens 75 mm betragen. Die Speichenlöcher müssen an beiden Seiten ausgefräst sein. Plastiknaben sind verboten.

01.52.05 Seitenwagen-Rad

01.52.05.1

Maximaler Felgendurchmesser: 16".

01.52.05.2

Maximaler Neigungswinkel des Rades: 30°, gemessen von der Vertikalen zur Innenseite (mit Hilfe von Winkelmesser und Wasserwaage).

01.52.05.3

Position: Bei einseitiger Radaufhängung muss der Achsdurchmesser am Ort des höchsten Biegemoments 25 mm betragen; massiver Stahl. Oder ein Durchmesser von 15 mm bei beidseitiger Radaufhängung.

Die Radachse des Seitenwagens darf nicht festgeschweißt werden. Sie muss z. B. mit Hilfe einer Büchse oder einer Schelle mit mindestens drei M 8-Schrauben festgezogen sein.

Die Länge der Schelle muss mindestens 100 mm betragen. Konstruktionen, bei denen eine Schelle benutzt wird, müssen mit Sicherungen für den Fall ausgestattet sein, dass Einzelteile verloren gehen oder die Schelle beschädigt wird. Schellenkonstruktionen auf zwei Ebenen sind nicht erlaubt.

Radlager: Sicherung durch Kronenmutter und Splintstift.

01.52.09

Für die Größe oder den Typ des Vorderreifens gibt es keine Vorschriften. Der vom Hersteller gelieferte Reifen darf nachträglich nicht verändert werden.

01.53 ZUSÄTZLICHE BESTIMMUNGEN FÜR GESPANNE

01.53.02

Der Antrieb darf nur über das Hinterrad auf den Boden übertragen werden.

01.53.06

Der Lenker muss fest an der Gabel angebracht sein. Er muss über dem Niveau der Sattelmittle liegen. Das Motorrad muss einen Steuerkopf haben, der wie der Lenker befestigt werden muss, er darf nicht am ungefederten Teil der Vorderradaufhängung befestigt sein.

01.53.07

Um die Torsionskraft in der Lenkung zu reduzieren, ist es erlaubt, Vorder- und Hinterrad zu versetzen, wobei ein Abstand von maximal 75 mm zwischen den Rädern beachtet werden muss.

01.53.08

Kraftstoff- und Öltanks müssen sicher befestigt sein und hinter dem Steuerkopf liegen.

01.53.09

Schwenk- bzw. Pendel-Seitenwagen sind strengstens verboten.

01.53.10

Der Seitenwagen muss an mindestens drei Stellen am Motorrad befestigt sein, sofern er nicht integraler Bestandteil des Chassis ist.

An den Verbindungspunkten darf keine Bewegung möglich sein. Wenn der Neigungswinkel verstellbar ist, muss er so blockiert sein, dass die Befestigungsmethode vollkommen gesichert und nicht nur festgeklammert ist.

01.53.11

Die Lage des Motors ist freigestellt, jedoch muss er sich vor dem Hinterrad befinden.

Die Mittellinie des Motors wird bestimmt durch die Hälfte seiner über das Motorrad gemessenen Gesamtbreite und darf nicht um mehr als 160 mm außerhalb der Mittellinie des Hinterrades des Motorrads liegen.

Sind Motor und Getriebe auf Platten montiert, muss deren Mindeststärke 4 mm bei Stahlplatten bzw. 5 mm bei Leichtmetallplatten betragen.

01.53.14

Mindestabmessungen eines Seitenwagens für die Unterbringung eines Beifahrers:

Länge = 1000 mm

Breite = 400 mm.

01.53.15

Die Bodenfreiheit an der Vorderkante der Seitenwagen-Plattform muss mindestens 150 mm betragen. Die Bodenfreiheit eines beladenen Gespanns (mit Fahrer und Beifahrer) darf an keinem Punkt weniger als 100 mm betragen.

01.53.16

Die Lenkung des Vorderrades muss durch eine klassische Teleskopgabel oder eine Schwinggabel direkt und ohne dazwischenliegende, verstellbare Gelenkarme erfolgen, wobei das Rad auf beiden Seiten in gleicher Weise aufgehängt sein muss (Lang- oder Kurzschwingen). Alle sonstigen Arten einer Vorderradlenkung und Vorderradaufhängung sind verboten.

01.53.18

Die Mindesthöhe des Fahrersitzes, gemessen vom Boden bei voll beladenem Motorrad, muss 400 mm betragen.

01.53.20

Die Spurweite, die sich aus dem Abstand der Mittellinien des Hinterrades des Motorrades und des Seitenwagenrades ergibt, muss mindestens 800 mm und darf höchstens 1100 mm betragen.

01.53.21

Bei Bahn-Gespannen darf das Auspuffrohr auf der dem Seitenwagen gegenüber liegenden Seite nicht mehr 330 mm von der Mittellinie des Motorrades entfernt sein. Auf der anderen Seite darf das Auspuffrohr nicht über die Breite des Seitenwagens hinausragen.

Das äußerste Ende des Auspuffrohres darf nicht über die am hinteren Rand des Hinterrades angelegte Senkrechte oder über die hintere Kante der Seitenwagen-Plattform, je nachdem, was kürzer ist, hinausragen.

01.53.28

Die Außenseite des Seitenwagenrades muss mit einem horizontalen Schutzbügel (Minstdurchmesser des Bügels: 25mm) versehen werden, der in gleicher Höhe wie die Radspeiche des Seitenwagens befestigt wird. Kein Teil darf über diesen Schutz hinausragen.

01.53.29

Der Neigungswinkel des Chassis darf 15°, der des Seitenwagenrades 30° nicht überschreiten.

01.54 ERGÄNZENDE BESTIMMUNGEN FÜR 1000-CCM-BAHNGESPANNE

01.54.01 Definition

01.54.01.1

Um für Seitenwagenrennen auf Bahnen zulässig zu sein, muss das Gespann den nachfolgenden Bestimmungen entsprechen.

01.54.01.2

Das Motorrad muss drei sich drehende Räder haben. Das Seitenwagenrad muss auf der linken Seite des Motorrades befestigt sein. Der Antrieb muss über das Hinterrad des Motorrades auf die Bahn gebracht werden.

01.54.01.3

Zu jeder Zeit müssen sich ein Fahrer und ein Mitfahrer auf dem Motorrad befinden.

01.54.01.4

Bremsen sind nicht erlaubt.

01.54.01.5

Eine Hinterradfederung ist freigestellt.

01.54.01.6

Der Mitfahrer muss rittlings auf dem Motorrad sitzen.

01.54.01.7

Das Motorrad muss bei Rennen immer im Uhrzeigersinn fahren.

01.54.02 Abmessungen

01.54.02.1

Die Gesamtlänge darf, gemessen von der äußersten Kante des Vorderrades zur Außenseite des hinteren Kotflügels, 2600 mm nicht überschreiten.

01.54.02.2

Die Gesamtbreite darf nicht größer als 1500 mm sein.

01.54.02.3

Der Radstand muss, gemessen zwischen der Mitte der Vorderachse und der Mitte der Hinterachse, zwischen 1280 mm und 1800 mm liegen.

01.54.02.4

Die Spurweite muss, gemessen zwischen der Mittellinie des Hinterrades zur Mittellinie des Seitenwagengrades, zwischen 800 mm und 1100 mm liegen.

01.54.02.5

Das Vorder- und das Hinterrad müssen so angeordnet sein, dass deren Spurversatz maximal 75mm beträgt. Maßgebend hierbei sind die Mittelpunkte der Aufstandsfläche der Räder.

01.54.02.6

Das Trittbrett auf der rechten Seite des Motorrades darf nicht größer als 400 mm sein.

01.54.02.7

Der Neigungswinkel des Hauptaufbaus des Motorrades darf nicht mehr als 10 Grad zur Senkrechten betragen.

01.54.02.8

Die Bodenfreiheit muss in unbeladenem Zustand an jedem Punkt des Seitenwagens mindestens 75 mm betragen.

01.54.03 Motor

Der maximale Hubraum beträgt 1000 ccm. Motoren dürfen bis zu 1045 ccm aufgebohrt werden (ohne weitere Toleranz).

01.54.04

Mindestgewicht: 180 kg.

01.54.05 Kraftstoff, Öl und Kühlmittel

Als Kraftstoff ist ausschließlich Methanol oder unverbleiter Kraftstoff einer handelsüblichen Marke erlaubt. Die Verwendung von Mitteln zur Erhöhung der Oktanzahl ist verboten.

Bei wassergekühlten Motoren muss das Ventil des Überdrucksystems so gestaltet sein, dass das eventuell austretende Kühlwasser von Fahrer und Mitfahrer weg, direkt in einen Auffangbehälter abgeleitet wird.

Aus Umweltschutzgründen muss zu jeder Zeit während einer Veranstaltung, wenn im Boxenbereich gearbeitet wird, der Fahrer/das Team/ der Mechaniker eine Auffangwanne oder eine Umweltschutzmatte unter das Motorrad platzieren, um Altöl und Kühlmittel usw. aufzufangen.

01.54.05.1

Die Verwendung von Kraftstoffzusätzen ist verboten, mit der Ausnahme von Öl für 2-Takt-Motoren.

01.54.05.2

Einspritzanlagen sind zugelassen.

01.54.05.3

Kraftstofftanks müssen aus einem geeigneten, splitterfreien Material hergestellt sein. Der Kraftstofftank muss hinter dem Steuerkopf angebracht sein.

01.54.06 Auspuffanlage

01.54.06.1

Auspuff und Schalldämpfer können nach dem Reflexions- oder Absorptionsprinzip arbeiten. Die gültigen Geräuschvorschriften müssen eingehalten werden.

Durch die Position irgendeines konischen, kegelförmigen oder anders geformten Teils darf kein Abgas-Absaug-Effekt (Megafon-Effekt) verursacht werden.

01.54.06.2

Das Auspuffrohr muss mit mindestens drei (3) Klemmen am Zylinderkopf und dem Rahmen befestigt sein (der Befestigungspunkt am Zylinderkopf wird als eine Klemme angesehen). Der Schalldämpfer muss mit mindestens einer Klemme am Rahmen befestigt sein.

Zusätzlich muss eine zweite flexible Befestigung zwischen dem ersten Drittel des Schalldämpfers und dem Rahmen (aus Sicherheitsgründen ein Stahlseil mit einem Mindestdurchmesser von 3 mm oder eine feste Stahlfeder) angebracht sein.

01.54.06.3

Auspuffgase müssen nach hinten abgeleitet werden, jedoch so, dass sie keinen Staub aufwirbeln, die Reifen nicht verschmutzen und den Mitfahrer, soweit vorhanden, oder andere Fahrer nicht stören.

01.54.06.4

Das komplette Auspuffsystem muss sich innerhalb einer Verkleidung befinden, so dass das Auspuffsystem nicht mit einem anderen Fahrer, Mitfahrer oder Motorrad in Kontakt kommen kann.

01.54.07 Räder, Felgen und Reifen

01.54.07.1

Der Hinterradreifen muss ein FIM-homologierter Speedway-Reifen sein.

Das Hinterrad muss markiert sein (durch den Technischen Kommissar).

Der Vorderrad- und der Seitenwagenreifen muss ein Trial- oder Enduro-Reifen sein.

Die maximale Größe der Hinterradfelge ist: 5,00" x 19".

01.54.07.2

Der Durchmesser des Seitenwagenrades muss zwischen 16 und 19 Zoll betragen. Das Seitenwagenrad muss nach innen geneigt sein.

01.54.07.3

Die Innenseite von Speichen-, Guss oder geschweißten Rädern muss mit einer Scheibe oder einem Schutz abgedeckt sein.

01.54.07.4

Das Seitenwagenrad darf an beiden Radseiten mit Platten aufgehängt sein. Der Achsdurchmesser muss dann mindestens 12 mm betragen. Wenn das Rad nur auf einer Seite aufgehängt ist, muss der Achsdurchmesser 20 mm betragen.

01.54.07.5

Vorder- und Hinterrad müssen mit Achsen aus massivem Stahl befestigt sein. Leichtmetall oder Titan bei der Herstellung von Radachsen sind verboten.

01.54.08 Seitenwagen-Aufbau

01.54.08.1

Sollte der Seitenwagen-Aufbau kein fester Bestandteil des Rahmens sein, so muss er an mindestens 4 Punkten fest mit dem Rahmen verbunden sein.

01.54.08.2

Alle Lücken zwischen dem Seitenwagen-Aufbau und dem Hinterrad des Motorrades müssen verkleidet werden, so dass die Hände und Füße des Mitfahrers nicht in der Kette oder dem Hinterrad eingeklemmt werden können.

01.54.08.3

Das Seitenwagenrad muss sich in einem 25 mm starken, horizontal angebrachten Bügel befinden, der fest mit dem Seitenwagen-Aufbau in Bodenhöhe des Seitenwagens befestigt ist.

Alle offenen Stellen innerhalb des durchgängigen Bügels im Seitenwagenaufbau und auf dem daneben liegenden Trittbrettmüssen mit einem geeigneten Material ausgefüllt werden, so dass die Füße des Fahrers oder Mitfahrers nicht eingeklemmt werden können.

01.54.09 Deflektor, Kotflügel, Verkleidungen

01.54.09.1

Ein Dirt Deflektor ist vorgeschrieben und muss von der FIM [für Wettbewerbe zugelassen](#) sein, siehe Art. 01.58.03.1

01.54.09.2

Der Deflektorarm muss so angebracht sein, dass Deflektorblatt und –klappe korrekt hinter dem Hinterrad ausgerichtet sind.

01.54.09.3

Der hintere Kotflügel muss so befestigt sein, dass er bei Seitenwagen mit Mitfahrer oder mit Ballast vom Rücksitz eine Bodenfreiheit von mindestens 150mm aufweist.

01.54.09.4

Die Außenseite des Seitenwagenrades und -reifens muss mit einer nicht rotierenden Schutzschild oder Verkleidung abgedeckt sein. Diese Verkleidung muss sicher am Seitenwagen und außerhalb des Schutzbügels befestigt sein.

01.54.09.5

Jede Verkleidungen und jeder Bugkonus muss aus Fiberglas, Plastik oder gleichwertigem Material hergestellt sein. Sie müssen glatt und frei von scharfen oder hervorragenden Kanten sein. Die Verkleidungen dürfen keine Gefahr für Fahrer, Beifahrer oder andere Personen darstellen. Der Mindestabstand zwischen Verkleidung und den Lenkerenden oder deren Befestigung muss in jeder Position des Vorderrades 30mm betragen. Aerofolien oder ähnliche Vorrichtungen sind nicht erlaubt.

01.54.09.6

Kein Teil eines Bugkonus oder einer Verkleidung darf über eine durch die vorderste Kante des Vorderrades gezogene, senkrechte Linie hinausragen.

01.54.10 Rahmen

Der Einsatz von Titan oder Verbundwerkstoffen bei der Rahmenkonstruktion und des Schwingenarms ist strikt verboten.

01.55 STARTNUMMERNSCHILDER

01.55.01

Für Speedway und Ice Speedway sind keine Startnummernschilder erforderlich. Die Fahrer müssen ihre Startnummer selbsttragen.

01.55.01.1 Individual Speedway World Championship Grand Prix

Siehe FIM-Bestimmungen

01.55.01.2

Für alle anderen Individuellen Speedway oder Ice Speedway World Championship Veranstaltungen
Es sind keine Startnummern vorgeschrieben. Die Fahrer müssen ihre Startnummer auf der Fahrerjacke tragen.

01.55.01.3 Lang- und Grasbahn-Weltmeisterschaften

Für Lang- und Grasbahn-Motorräder sind drei Startnummernschilder vorgeschrieben. Eines muss vorne befestigt.

Zwei weitere Startnummernschilder müssen vertikal an jeder Seite des Motorrads, nach außen zeigend, angebracht werden. Sie müssen so befestigt sein, dass sie gut sichtbar sind und von keinem Teil des Motorrads oder dem in Fahrposition auf dem Motorrad sitzenden Fahrer verdeckt werden.

Die Ziffern müssen gut lesbar sein und ebenso wie der Hintergrund matt sein um Lichtreflexionen zu vermeiden. Die Mindesthöhe der Ziffern beträgt 120 mm.

01.55.02 Gespanne

Für Gespanne sind drei Startnummernschilder vorgeschrieben. Sie müssen so angebracht sein, dass sie von keinem Teil des Motorrads oder dem Fahrer und/oder dem Beifahrer verdeckt werden. Das Startnummernschild des Seitenwagens muss parallel zum Seitenwagenrad befestigt sein.

01.55.03

Sie müssen rechteckig und aus festem und solidem Material hergestellt sein. Mindestabmessungen: 285 mm x 235 mm.

01.55.04

Sie dürfen – im Verhältnis zu einer Ebene – um nicht mehr als 50 mm gewölbt und auch sonst nicht gekrümmt oder verdeckt sein.

01.55.05

Eines der Startnummernschilder muss vorne am Motorrad befestigt werden. Es darf im Verhältnis zur Senkrechten um höchstens 30° nach hinten geneigt sein. Die beiden anderen müssen senkrecht an jeder Seite des Motorrads, nach außen zeigend, befestigt werden. Sie müssen so befestigt sein, dass sie gut sichtbar sind und von keinem Teil des Motorrads oder dem in Fahrposition auf dem Motorrad sitzenden Fahrer verdeckt werden.

01.55.06

Anstelle der separaten Schilder kann eine Fläche in entsprechender Größe (in matten Farben) auf der Karosserie aufgemalt oder an ihr befestigt werden.

01.55.07

Die Ziffern müssen gut leserlich und wie der Hintergrund in einer matten Farbe gehalten sein, um Reflexionen im Sonnenlicht zu vermeiden. Mindestabmessungen der Ziffern betragen:

Höhe der Ziffern:	150 mm
Breite der Ziffern:	80 mm
Strichstärke:	25 mm
Zwischenraum zwischen zwei Ziffern:	15 mm

01.55.08

Für die Ziffern muss die englische Variante gewählt werden. Dies ist ein einzelner senkrechter Strich für die „eins“ und eine einfache geneigte Linie mit einem horizontalen Strich für die „sieben“.

01.55.09

Alle weiteren Nummernschilder oder Aufschriften an den Motorrädern, die zur Verwechslung mit einer Startnummer führen können, sind verboten und müssen vor dem Start eines Wettbewerbes entfernt werden.

01.55.12 Farbe der Startnummernschilder

Nachstehende Farben müssen verwendet werden; dabei muss es sich um matte Farben gemäß der RAL Farbskala handeln, d. h.:

schwarz:	9005
blau:	5010
gelb:	1003
rot:	3020
grün:	6002
weiß:	9010

01.55.12.1

Für Lang- und Grasbahn: gelber Grund / schwarze Ziffern.

01.55.12.2

Für 1000ccm-Gespanne: schwarzer Grund / weiße Ziffern.

01.55.12.3

Für 125ccm Grasbahn-Motorräder: grüner Grund / weiße Ziffern.

01.55.12.4

Für 250ccm Langbahn und Grasbahn: blauer Grund / weiße Ziffern.

01.55.12.5

Für 500ccm B-Lizenz: weißer Grund / schwarze Ziffern

01.55.13

Bei Unstimmigkeit hinsichtlich der Lesbarkeit der Startnummern ist die Entscheidung des Technischen Kommissars bindend.

01.56 ÖLAUFFANGBEHÄLTER

Alle Motorräder mit einem geschlossenen Ölsystem müssen mit einem Ölauffangbehälter mit einem Mindestauffangvermögen von 300ccm ausgestattet sein, der an der Motorentlüftung angebracht ist. Alle Motorräder mit einem Verbrauchsölsystem müssen mit einem Ölauffangbehälter mit einem Mindestauffangvermögen von 300ccm ausgestattet sein, der nach jedem Lauf oder Rennen entleert werden muss.

Bei laufendem Motor muss der Boden des Ölauffangbehälters geschlossen sein.

01.57 UMWELTSCHUTZMATTE

Beim Abstellen von Motorrädern in den Boxen, Parc Fermé oder anderen Plätzen ist die Verwendung einer Umweltschutzmatte für alle Fahrer und alle ihre Motorräder notwendig. Sie muss beim Arbeiten oder Abstellen der Motorräder, beim Training und während des Rennens verwendet werden.

01.58 BESTIMMUNGEN FÜR BAHNMOTORRÄDER

01.58.01 Allgemeines

Die Motorräder müssen mit einem 4-Takt-Einzylinder-Motor mit einem maximalen Hubraum von 250ccm oder 500ccm und mit max. 4 Ventilen, mit einem (1) Vergaser mit einem maximalen Durchmesser von 34 mm und einer Zündkerze ausgerüstet sein.

Für Seitenwagen 500 ccm ist ein Vergaser-Durchmesser max. von 38 mm vorgeschrieben.

01.58.02 Vergaserinstrumente

Der Bereich des Vergaseransaugtraktes muss durchgehend rund sein und einen Durchmesser von 34,00 mm (+ 0,1 mm) aufweisen. Für Seitenwagen 500 ccm beträgt dieser Querschnitt Ø 38 mm (+ 0,1 mm). Es ist lediglich eine (1) einzige Kraftstoffdüse erlaubt. Im Luft-Ansaugtrakt (innerhalb des kreisrunden Bereichs über eine Länge von 5 mm gemessen vom Rand des Schieberventils/Drosselventils) sind keine weiteren Einrichtungen erlaubt.

Auf der Luft-Einlassseite muss sich der kreisrunde Bereich über eine Mindestlänge von 5mm gemessen vom Rand des Schieberventils/ Drosselventils erstrecken.

Auf der Motorseite muss sich der kreisrunde Bereich über eine Mindestlänge von 25mm gemessen vom Rand des Schieberventils/ Drosselventils erstrecken.

Auf der Motorseite ist eine zusätzliche Bohrung (maximaler Durchmesser 6mm) zur Verwendung während des Motorstartens (Choke) erlaubt.

Für Zweiventilmotoren:

Auf der Motorseite ist eine zusätzliche Düse und/oder eine zusätzliche Bohrung (maximaler Durchmesser 2 mm) zulässig, um das Ansprechverhalten des Motors bei niedrigeren Umdrehungen zu verbessern.

01.58.03 Dirt-Deflektoren

Deflektoren sind für 250ccm/500ccm-Solo Speedway, Langbahn, Grasbahn und 1000ccm Gespanne vorgeschrieben (gilt nicht für die Klasse EVLS). Alle Deflektoren müssen von der FIM [für Wettbewerbe zugelassen](#) sein.

01.58.03.1

Spezifikationen für Deflektoren

Die Deflektoren müssen den nachstehenden Bestimmungen entsprechen, am Motorrad befestigt sein und bei der Technischen Abnahme vorgeführt werden.

01.58.03.2

Arme und Umlenkhebelsystem des Deflektors müssen aus hochwertigstem Material gefertigt sein, das zu jedem Zeitpunkt des Wettbewerbs möglichst geringe Verwindungen und maximale Haltbarkeit garantiert.

01.58.03.3

Der Halter des Dirt-Deflektors muss aus nicht-metallischem Material konstruiert sein (außer für Langbahn und 1000ccm-Seitenwagen). Das Deflektorblatt muss leicht austauschbar und aus elastischem, nicht-metallischem Material bestehen. Das Deflektorblatt muss unter allen Strecken- und Windbedingungen wirksam bleiben.

Das Deflektorblatt muss so geformt und angebracht sein, dass der Abstand seines oberen Randes zum vollständigen Reifenprofil 18 mm ($\pm$ 5 mm) beträgt. Der gegenüberliegende untere Rand darf maximal 35mm Abstand zur Bahnoberfläche aufweisen.

Außerhalb dieses zentralen Bereiches darf der untere Rand des Deflektorblattes bis max. 50 mm über die Bahnoberfläche ansteigen.

01.58.03.4

Der Winkel des Deflektorblattes zur Bahnoberfläche, gemessen an der Längsachse des Motorrades, muss zwischen 30° und 50° betragen (je nach Modell, das von der FIM homologiert wurde). Hersteller müssen den vorgesehenen Winkel in einer veröffentlichten Montageanleitung abbilden. Die hinsichtlich dieses Winkels erlaubte Montagetoleranz beträgt $\pm 5^\circ$ (Grad).

01.58.03.5

Das Deflektorblatt muss eine Gesamtbreite von 250mm bis zu 300mm aufweisen. Die Mitte des Blattes muss bis zu 10 mm nach links zur Reifenmittelachse versetzt sein in normaler Fahrposition. Die Blatthalterung muss eine Gesamtbreite von 100mm bis zu 160mm aufweisen.

01.58.03.6

Kein Teil des Deflektors, montiert in der zum Gebrauch vorgesehenen Position, darf mehr als 75 mm über die vertikale Tangente des hintersten Teils des Hinterreifens hinausragen.

01.58.03.7

Die Arme des Deflektors müssen in der Lage sein, sich um mindestens 25° (Grad) nach oben zu bewegen, um bei aufsteigendem Vorderrad eine sichere Funktion zu gewährleisten.

01.58.03.8

Alle beweglichen Teile müssen ihren Drehpunkt maximal 70 mm von der Hinterachse entfernt haben.

01.58.03.9

Es muss ein Mechanismus vorhanden sein, der die konstante Funktion der Deflektordrehpunkte gewährleistet und sicherstellt, dass das Deflektorblatt mit minimaler Verzögerung in seine Normalposition zurückkehrt.

Um die Spannung des Deflektor-Mechanismus zu messen wird eine Federwaage zur Messung der entsprechenden Mindestvorspannung von 2,5 kg bei Speedway- Deflektoren und 8 kg 4 kg bei Langbahn Grasbahn- und 1000 ccm Gespann-Deflektoren verwendet.

Die Federwaage muss am äußeren Rand des Deflektorblattes in einer Linie mit der Mitte des Hinterrades angebracht werden.

01.58.03.10

Alle Werte werden bei senkrecht gestelltem Motorrad und mit normalem Reifendruck, ohne Fahrer, gemessen.

01.58.03.11

Der gesamte Deflektor muss von der FIM *für Wettbewerbe zugelassen* sein. Der Hersteller muss zum Zeitpunkt der Homologation Zeichnungen und Fotos des Deflektors einreichen. Der Hersteller muss in jeden Deflektor nachstehende Angaben eingravieren: FIM DD/Jahr/Homologationsnummer (wird von der FIM vergeben).

Die FIM behält sich das Recht vor, zu jeder Zeit Muster-Deflektoren einzuziehen, um diese mit den ursprünglich homologierten Deflektoren zu vergleichen.

Um eine korrekte Montage an bestimmten Rahmenkonstruktionen zu ermöglichen, können die Montagepunkte des Deflektors geändert werden, jedoch muss der Deflektor seine normale Funktion beibehalten.

Nach der Homologation durch die FIM darf das Aussehen des Deflektors (d. h. Deflektorblatt, Deflektorblatthalterung, Arm(e), Umlenkpunkt) in keiner Weise geändert werden. Die einzigen erlaubten Änderungen sind Konstruktions- und/oder Produktionsverbesserungen, die der FIM per schriftlicher Dokumentation angezeigt werden müssen.

01.59 BESTIMMUNGEN FÜR ICE SPEEDWAY-MOTORRÄDER

Für Ice Speedway sind nur 2-Ventil-Motoren erlaubt.

01.60 VERGASER FÜR BAHN-MOTORRÄDER

Der Vergaser muss mit einem wirksamen Luftfilter ausgerüstet sein.

01.63 KRAFTSTOFF und Öl

Alle 4-Takt 1-Zylinder Motorräder müssen reines Methanol verwenden, mit Ausnahme der ‚Flattrack‘ Motorräder, 85ccm, 125ccm und 1000ccm Seitenwagen. Alle anderen Motorräder müssen unverbleiten Kraftstoff gemäß Bestimmungen des Art. 01.63.01 verwenden.

Der Technische Kommissar kann bei der ersten technischen Kontrolle der Motorräder alle Fahrer/Teams bitten, den Hersteller und Typ des Kraftstoffs anzugeben, der während des Trainings und des Rennens verwendet wird.

siehe auch Art. 63.04.2

01.63.01

Physikalische Eigenschaften von unverbleitem Kraftstoff

01.63.01.1

Unverbleiter Kraftstoff muss den FIM-Bestimmungen entsprechen.

01.63.01.2

Unverbleiter Kraftstoff (inkl. E10) entspricht den FIM-Bestimmungen, wenn:

(a) er nachfolgend aufgeführte Eigenschaften aufweist

Eigenschaft	Einheiten	Mind.	Max.	Testmethode
RON im FIM-Bereich		95,0	102,0	EN ISO 5164 oder ASTM D2699
RON im DMSB-Bereich		95	103,0	EN ISO 5164 oder ASTM D2699
MON		85,0	90,0	EN ISO 5163 oder ASTM D2700
Sauerstoff (schließt 10% Ethanol-Zulässigkeit ein)	% (m/m)		3,7	EN ISO 228541 oder EN 13132 oder elementare Analyse
Stickstoff	% (m/m)		0,2	ASTM D 4629 oder ASTM 5762
Benzol	% (V/V)		1,0	EN ISO 22854 oder ASTM D6839 oder ASTM D5580
Dampfdruck (DVPE)	kPA		100	EN 13016-1 oder ASTM D 5191
Blei	mg/l		5,0	EN 237 oder ICP-OES oder AAS
Mangan	mg/l		2,0	EN16136 oder ICP-OEs oder AAS
Dichte bei 15°	kg/m³	720,0	785,0	EN ISO 12185 oder ASTM D4052
Oxidationsstabilität	Minuten	360		EN ISO 7536 oder ASTM D525
Abdampfdruckstand	mg/100ml		5,0	EN ISO 6246
Schwefel	mg/kg		10,0	EN ISO 20846 oder ASTM D5453
Siedeverlauf Bei 70°C Bei 100°C Bei 150°C	% (V/V) % (V/V) % (V/V)	24,0 46,0 75,0	52,0 72,0	EN ISO 3405 oder ASTM D86
Siede-Endpunkt	°C		210	ISO 3405
Rückstand	% (V/V)		2,0	ISO 3405

Erscheinungsbild	Klar, hell und visuell frei-von Feststoffen und ungelöstem Wasser.			Sichtprüfung
Olefine	% (V/V)		18,0	EN ISO 22854 oder ASTM D6839
Aromate	% (V/V)		35,0	EN ISO 22854 oder ASTM D6839
Gesamt Di-Olefine	% (m/m)		1,0	GCMS oder HPLC

Alle Methoden beinhalten eine Genauigkeitsangabe. Bei Unstimmigkeiten zur Ergebnisinterpretation, die auf Fragen der Messgenauigkeit beruhen, ist EN ISO 22854 entsprechend heranzuziehen.

- (b) Die Gesamtkonzentration der durch die Carbonzahl klassifizierten Naphtene, Olefine und Aromate darf folgende Grenzwerte nicht überschreiten:

%	C4	C5	C6	C7	C8	C9+
Naphtene	0	5	10	10	10	10
Olefine	5	20	20	15	10	10
Aromate	--	--	1,2	35	35	30

Die Gesamtkonzentration bizyklischer Naphtene und bizyklischer Olefine darf nicht höher als 1% (m/m) sein. Die verwendete Testmethode ist die Gas-Chromathographie.

- (c) Es sind nur die folgenden sauerstoffhaltigen Verbindungen erlaubt:

Methanol, Ethanol, Iso-Propyl Alkohol, Iso-Butyl Alkohol, Methyl Tertiär Butyl Äther, Ethyl Tertiär Butyl Äther, Tertiär Amyl Methyl Äther, Di-Iso-Propyl Äther, N-Propyl Alkohol, Tertiär-Butyl Alkohol, N-Butyl Alkohol, 2-Butyl Alkohol.

- (d) Mangan in einer Konzentration von mehr als 0,002g/l ist nicht zulässig. Diese Menge ist ausschließlich deshalb freigegeben, um mögliche kleinere Verschmutzungen durch andere Kraftstoffe abzudecken. Der Kraftstoff darf keine Substanzen enthalten, die zu einer exothermen Reaktion unter Abschluss von Luft fähig sind.

Blei-Ersatzkraftstoffe, obwohl im Grundsatz bleifrei, sind keine Alternative zur Verwendung von bleifreiem Kraftstoff. Diese Kraftstoffe können inakzeptable Additive enthalten, die nicht mit den FIM-Kraftstoffbestimmungen übereinstimmen.

01.63.01.3

Ethanol E85 entspricht den FIM-Bestimmungen, wenn:

- (a) er nachfolgend aufgeführte Eigenschaften aufweist:

Eigenschaft	Einheiten	Mind.	Max.	Testmethode
RON		95,0	110	EN ISO 5164
MON		85,0	100	EN ISO 5163
Dampfdruck (DVPE)	kPA	35,0	100	EN 13016-1
Blei	mg/L		1	ICP-OES
Mangan	mg/L		1	ICP-OES
Oxidationsstabilität	Minuten	360		EN ISO 7536
Schwefel	mg/kg		10,0	EN ISO 20846 oder 20884
Ethanol und höhere Alkohole	% (V/V)	75		EN 13132 oder 14517 oder EN ISO 22854
höhere Alkohole (C3 – C8)	% (V/V)		2,0	EN 13132 oder 14517
Methanol	% (V/V)		1,0	EN 13132 oder 14517
Äther (5 oder mehr C-Atome)	% (V/V)		5,2	EN 13132 oder 14517

01.63.02 Öl / Mischungen

Für Öl, das in 2-Takt Mischungen verwendet wird, sind folgende Toleranzen der Kraftstoff-Spezifikationen zulässig:

Dichte bei 15°C	+/- 30 kg/m ³
Destillationsrückstand	Nicht untersucht

Jeder Verstoß gegen die Kraftstoff-Spezifikationen führt automatisch zum Ausschluss des Bewerbers von der gesamten Veranstaltung (siehe auch FIM-Sportgesetz Art. 140.1). Das für den Wettbewerber günstigere Ergebnis der Kraftstoff-Analyse (A- oder B-Probe) wird dazu in Betracht gezogen (siehe auch Art. 01.63.05.3).

Falls die Qualität des lokal für die Veranstaltung verfügbaren Kraftstoffs für die Verwendung durch die Teilnehmer nicht ausreichend ist, muss die FMN des veranstaltenden Landes bei der FIM eine Ausnahmegenehmigung beantragen, um Kraftstoff verwenden zu dürfen, der den vorstehend beschriebenen Eigenschaften nicht entspricht.

01.63.03 Luft

Als Oxidationsmittel darf nur normale Umgebungsluft zugesetzt werden.

01.63.04 Kraftstoff-Überprüfungen im Vorfeld einer Veranstaltung

01.63.04.1

Die FIM kann verlangen, dass vor oder zum Zeitpunkt der Anlieferung des bei der betreffenden Veranstaltung benutzten Kraftstoffs seine Kraftstoffanalyse durchgeführt wird.

01.63.04.2

Kraftstoff-Unternehmen, die Rennkraftstoffe (ausgenommen solche Kraftstoffe, die an öffentlichen Tankstellen erhältlich sind) an die Teilnehmer liefern, müssen zehn Liter (2 x 5 L) an das von der FIM/DWO bestimmte Labor liefern, um die Übereinstimmung mit der Spezifikation überprüfen zu lassen. Falls der Kraftstoff der Spezifikation entspricht, wird ein Zertifikat mit dem Testergebnis (incl. Prüfnummer) dem Lieferanten zur Verfügung gestellt. Das Kraftstoffunternehmen muss eine Kopie des Prüfberichtes ihren Kunden zur Verfügung stellen, bevor diese an einem Rennen teilnehmen.

Kontakt für die Kraftstoffanalyse: fimfuels@intertek.com

01.63.05 Kraftstoff Entnahme- und Prüfung

- 1) Der von der FIM nominierte Offizielle hat die alleinige Verantwortung für die Verwaltung und Überwachung während der Kraftstoffproben.
- 2) Die bevorzugte Methode in einem ersten Schritt für die Kraftstoffanalyse ist die Gas-Chromatographie oder die GC Fingerprint-Methode.
Die Gas-Chromatographie (GC) ist ein Analyseverfahren zur Trennung von Verbindungen auf Basis ihrer Flüchtigkeit und ihre Polarität. Die Gas-Chromatographie liefert sowohl qualitative als auch quantitative Informationen für einzelne in einer Probe vorhandene Verbindungen. Die Gas-Chromatographie ist weit verbreitet für die Analyse von Kraftstoffen.
- 3) Wenn andere Testmethoden erforderlich sind, werden die Kraftstoffproben in den vorgeschriebenen und beschrifteten Behältern durch einen benannten Kurier in das beauftragte Institut verschickt.
- 4) Fahrer, die für eine Kraftstoffprobe ausgewählt wurden, müssen ihre Motorräder unverzüglich zum Ort der Überprüfung bringen.
- 5) Es dürfen nur neue Probenflaschen für Kraftstoffproben verwendet werden.
- 6) Der zu testende Kraftstoff wird direkt aus dem ausgewählten Kraftstofftank in drei Behälter (3 kleine Probebehälter) gefüllt, die mit A, B und C beschriftet sind und über eine Referenz den Rückschluss auf das beprobte Motorrad erlaubt. Die Behälter werden von dem durch die FIM benannten Offiziellen verschlossen, versiegelt und wie vorgeschrieben beschriftet.
- 7) Das Kraftstoff-Proben Entnahmeprotokoll ist sofort auszufüllen. Ein Team-Verantwortlicher muss das Protokoll nach Überprüfung aller Angaben unterzeichnen.
- 8) Die Proben A und B werden dem beauftragten Labor-Mitarbeiter, der zur Analyse bei der Veranstaltung anwesend ist, übergeben oder durch einen beauftragten Kurier an das benannte

Labor transportiert. Die B-Probe wird vom Laborpersonal als Rückstellprobe gehalten um, falls erforderlich, für eine zweite Analyse verwendet zu werden. Allen Proben ist eine Kopie des Kraftstoff-Entnahmeprotokolls beizufügen. Die Kosten für die Analyse der Proben A und B werden durch die FIM übernommen.

- 9) Die C-Probe wird zur Verwahrung zusammen mit einer Kopie des Kraftstoff-Entnahmeprotokolls für eine evtl. Protestverhandlung oder eine zusätzliche Analyse durch das von der FIM benannte Labor der FIM übergeben. Die Kosten für eine evtl. Analyse der C-Probe werden vom betroffenen Team übernommen.
- 10) So schnell wie möglich nach Abschluss der Tests übergibt der Techniker des Labors die Analyseergebnisse der Kraftstoffprobe direkt an den von der FIM benannten Offiziellen, mit einer Kopie an den Fahrer, den Vorsitzenden der entsprechenden Kommission und an das CTI Sekretariat (über ccp@fim.ch und cti@fim.ch).
- 11) Falls der Kraftstoff nicht übereinstimmt, muss der von der FIM benannte Offizielle die FIM, die Rennleitung (oder Internationale Jury) und den entsprechenden Fahrer/ das entsprechende Team über die Ergebnisse informieren.
- 12) Falls die Probe nicht mit den Kraftstoff-Spezifikationen der FIM übereinstimmt, führt dies zur Disqualifikation des Bewerbers. Das Ergebnis der für den Bewerber günstigeren Kraftstoff-Probenanalyse ("A" oder "B"- Probe) wird hierbei berücksichtigt.
- 13) Innerhalb von 48 Stunden nach Erhalt der Ergebnisse aus der Analyse der A- und/oder B-Probe muss das Team die FIM und den von der FIM benannten Offiziellen mitteilen, ob eine Gegenanalyse aus der C-Probe gefordert wird.
- 14) Die Rennleitung (oder die Internationale Jury) trifft eine Entscheidung unmittelbar nach Bekanntgabe der Ergebnisseder endgültigen Kraftstoff-Analyse.
- 15) Ein Protestgegen die Entscheidung der Rennleitung (oder der Internationalen Jury) wird von den für die Veranstaltung benannten FIM-Sportkommissaren verhandelt. Diese Verhandlung findet nach Analyse der C-Probe statt. Bei Veranstaltungen ohne ein Gremium der Sportkommissare muss der Protest beim CDI eingelegt werden.

01.65 AUSRÜSTUNG UND SCHUTZKLEIDUNG

Der DMSB bzw. die FIM kann nicht für Verletzungen haftbar gemacht werden, die ein Fahrer/ Beifahrer durch die Verwendung eines bestimmten Ausrüstungsgegenstandes oder einer Schutzkleidung erleiden könnte.

01.65.01 Kleidung und Protektoren

Während Training und Rennen

Alle Fahrer/Beifahrer müssen Schutzbekleidung tragen, hergestellt aus Materialien, die ausreichenden Schutz gewährleisten. Die Schutzbekleidung sollte mindestens aus einem einteiligen Overall (wie im Straßenrennsport verwendet) und Stiefeln bestehen. Der Overall kann dabei aus einem Ober- und Unterteil bestehen, die über einen Reißverschluss oder ähnlichen Mechanismus miteinander verbunden werden. Die Verwendung von elastischen Einsätzen für mehr Bewegungsfreiheit ist unter den Achseln, hinter den Knien und in der Beuge erlaubt. Der Overall kann aus Leder- oder Nicht-Leder-Material mit einer Materialdicke von 1,0 mm hergestellt werden. Bei Verwendung von Nicht-Leder-Material muss dieses aber Schutzeigenschaften vergleichbar zu Leder aufweisen. Die Verwendung von Nylon/Lycra ist verboten (Nylon/Lycra ist nur für aufgenähte Ornamente zulässig, z.B. Sponsorennamen, etc.). Reparierte Overalls können akzeptiert werden solange sichergestellt ist, dass die Schutzwirkung vergleichbar der der Originalbekleidung ist. Der Obmann der Technischen Abnahme ist berechtigt, Schutzbekleidung mit provisorischen Reparaturen abzuweisen sofern davon auszugehen ist, dass eine Schutzwirkung wie die der Originalbekleidung nicht gewährleistet ist.

Es wird empfohlen das der Rennanzug der Norm EN 13595-1,2,3,4 entspricht. Dies bedeutet eine signifikante Schlagabriebfestigkeit, Nahtberstbestigkeit, Schlagzähigkeit, einen hohen Schmelzpunkt und eine geringe Wärmeleitfähigkeit.

Ein zertifizierter Rücken- und Oberkörperschutz aus Verbundmaterial sollte jederzeit getragen werden und wird dringend empfohlen. Die Standardnorm für Brust-, Schulter- und Rückenprotektoren ist EN1621-1/2. Zusätzlicher Körperschutz muss getragen werden, der entweder in der Schutzbekleidung integriert ist oder separat über geeigneter Unterwäsche zu tragen ist.

Für die Jugendklasse Junior A gilt folgendes:

Motocross-Hose und Langarmhemden sind alternativ zum Overall/Anzug erlaubt. Unterwäsche aus Textilien, die nicht vollständig aus Nylon oder Elasthan bestehen (z. B. Lycra, Elasthan), um eine Verschlechterung im Falle eines Abriebs (Reibung) zu vermeiden wird empfohlen. Das Hemd muss in der Hose getragen werden. Protektoren für Schultern, Ellbogen und Knie und ein professionell hergestellter handelsüblicher Brust- und Rückenschutz, der in seiner Ausführung nicht verändert werden darf, ist vorgeschrieben. Sie sollten EN 1621-1, Stufe 1 oder 2 einhalten. Sämtliche Körperteile mit Ausnahme des Halses im Bereich zwischen Helm und Fahrerhemd müssen vollständig bedeckt sein.

01.65.01.1

Falls der Schutz in die Kleidung integriert ist, so muss die Verwendung einer Leder-Polsterung oder Kunststoffschaum mit einer Stärke von mindestens 8 mm eingearbeitet sein, wobei die folgenden Bereiche bedeckt werden müssen: Schultern, Ellbogen, Brust und Rücken, Hüftgelenk und Knie.

01.65.01.2

Falls der Schutz nicht in die Kleidung integriert ist, kann alternativ eine „Körper-Rüstung“ verwendet werden. Diese sollte als Mindestanforderung Rippelemente aus gegossenem Kunststoff, die nicht zwingendermaßen dem Artikel 01.65.07 entsprechen müssen, mit einer Mindeststärke von 2 mm enthalten, welche die folgenden Bereiche bedecken: Schultern, Ellbogen, beide Seiten des Rumpfes (Brust und Rücken), Hüftgelenk und Knie.

01.65.02

Unterkleidung, falls verwendet, kann entweder aus Nomex, Seide oder Baumwolle bestehen. Synthetisches Material, das bei einem Unfall schmelzen und die Haut des Fahrers verletzen kann, ist nicht erlaubt.

01.65.03

Die Stiefel des Fahrers als auch des Beifahrers müssen aus Leder oder einem zugelassenen Ersatzmaterial bestehen und mindestens 30 cm hoch sein, um zusammen mit dem Overall einen kompletten Schutz bis zum Nacken zu gewährleisten.

01.65.04

Sowohl Fahrer als auch Beifahrer müssen Schutzhandschuhe aus Leder oder aus einem Material mit gleichen Schutzqualitäten gem. Art. 01.65.07 tragen.

01.65.05

Fahrer und Beifahrer müssen einen Gesichtsschutz oder eine Schutzbrille tragen, der/die nicht zersplittern kann.

01.65.06 Ice Speedway

01.65.06.1

Das Tragen eines geprüften/zertifizierten Rücken- und Oberkörperschutzes aus Verbundmaterial ist vorgeschrieben. Die Schutzkleidung muss Art. 01.65.07 erfüllen, unabhängig davon ob aus Leder- oder Nichtleder-Material hergestellt, und muss über den Schutz von Schultern, Ellbogen, beiden Seiten des Oberkörpers (Brust und Rücken), Hüftgelenken und Knien hinaus zusätzlichen Körperschutz für Schlüsselbeine und Oberarme unter Beachtung von Art. 01.65.01.1 gewährleisten.

01.65.06.2

Es darf ausschließlich Unterkleidung aus Baumwolle getragen werden. Alle andere Kleidung, die unter oder über dem Rennanzug getragen wird, muss immer aus Baumwolle sein. Kleidung aus Wolle oder synthetischen Fasern ist verboten.

01.65.06.3

An der Sohle des rechten Fahrerschuhs müssen mindestens 3 Spikes angebracht sein.

01.65.07 Leder-Ersatzmaterial

Die folgenden Material-Eigenschaften müssen mindestens 1,0 mm dickem Rindsleder (kein Spaltleder!) entsprechen:

01.65.07.1

Feuerabweisende Eigenschaft

01.65.07.2

Widerstandsfähig gegen Abrieb

01.65.07.3

Reibungskoeffizient gegen alle Arten von Streckenbelag

01.65.07.4

Schweißaufsaugend

01.65.07.5

Medizinische Prüfung - ungiftig, keine Allergie auslösend

01.65.07.6

Nichtschmelzende Qualität.

01.65.07.7

Kleidung aus einem anderen Material als Leder muss einen Hinweis oder Aufnäher mit dem Hinweis „in Übereinstimmung mit den FIM-Bestimmungen“ aufweisen. Dieser Aufnäher muss dauerhaft auf die Kleidung eingenäht oder an ihr befestigt sein.

01.65.08 Genehmigung

Der Hersteller der Kleidung ist dafür verantwortlich, dass die Produkte und Materialien, die seinen Namen tragen, mit diesen Bestimmungen übereinstimmen. Die FIM (der DMSB) kann für Verletzungen, die ein Fahrer oder Mitfahrer aufgrund der Verwendung erleidet, nicht haftbar gemacht werden.

01.67 TRAGEN VON SCHUTZHELMEN

Während des Trainings und Rennens müssen alle Teilnehmer einen Schutzhelm tragen. Dieser Schutzhelm muss ordnungsgemäß geschlossen sein, gut sitzen und in gutem Zustand sein. Der Schutzhelm muss über ein Kinnriemen-Verschluss-System verfügen.

Schutzhelme, deren Außenschale aus mehr als einem Stück besteht, sind zulässig, sofern sie im Notfall schnell und einfach nur durch Lösen oder Durchtrennen des Kinnriemens vom Kopf des Fahrers abgenommen werden können.

Alle Schutzhelme müssen eines der offiziellen internationalen Standard-Prüfzeichen wie in Art. 01.70 aufgeführt oder ein Genehmigungszeichen (Stempel) der FMN des Fahrers aufweisen. Schutzhelme, die durch eine FMN anerkannt werden, müssen mit einem der internationalen Standards wie in Art. 01.70 übereinstimmen.

Ein Helm ist eine Schutzvorrichtung. Er ist keine Plattform um irgendwelche Dinge daran anzubringen. Es ist nicht erlaubt Kameras oder andere Vorrichtungen jeglicher Art daran anzubringen. Die Nichtbeachtung der vorgenannten Bestimmungen führt zum Ausschluss.

01.69 HINWEISE FÜR DIE ABNAHME VON SCHUTZHELMEN

01.69.01

Die Technischen Kommissare können vor dem Training und vor den Rennen unter Aufsicht des Obmannes der Technischen Kommissare überprüfen, ob alle Schutzhelme den technischen Anforderungen entsprechen.

01.69.02

Wenn ein Schutzhelm diesen Anforderungen nicht entspricht oder schadhaft ist, muss der Technische Kommissar alle Genehmigungsvermerke entfernen und den Helm bis zum Ende der Veranstaltung einbehalten. Der Fahrer muss dann dem Technischen Kommissar einen anderen Schutzhelm zur Abnahme vorlegen. Nach einem Aufprall infolge eines Unfalles muss der Helm dem Obmann der Technischen Kommissare zur Überprüfung vorgelegt werden (siehe auch Art. 77.02.14).

01.69.03

Alle Schutzhelme müssen intakt sein und sie dürfen in ihrer Konstruktion nicht modifiziert worden sein. Nach einem Aufprall infolge eines Unfalles muss der Helm dem Obmann der Technischen Kommissare zur Überprüfung vorgelegt werden.

01.69.04

Der Technische Kommissar und/oder einer seiner Helfer können folgende Überprüfungen vor Zulassung eines Fahrers zum Training oder zum Rennen durchführen:

01.69.04.1

ob der Helm gut auf dem Kopf des Fahrers sitzt;

01.69.04.2

dass es nicht möglich ist, das Haltsystem in geschlossenem Zustand über das Kinn des Fahrers zu streifen;

01.69.04.3

dass es nicht möglich ist, den Schutzhelm über den Hinterkopf des Fahrers abzuziehen.

01.70 ANERKANNTE INTERNATIONALE PRÜFzeichen FÜR SCHUTZHELM

Europa: ECE 22-05 Typ P oder ECE 22-06 Typ P

Japan: JIS T 8133:2015 Typ 2

USA: SNELL M 2015 oder Snell 2020D und Snell 2020R

01.71 AUGENSCHUTZ

Die Verwendung von Brillen, Schutzbrillen sowie von Visieren und Abriss-Visieren („Tearoffs“) ist zulässig. Das für den Augenschutz und die Brillen verwendete Glass muss aus nichtsplitterndem Material bestehen. Helmvisiere dürfen kein integraler Bestandteil des Schutzhelmes sein. Augenschutz, der die Sicht beeinträchtigt (z. B. durch Kratzer) darf nicht benutzt werden.

01.75 FIM-EMBLEM

In bestimmten Fällen kann die FIM die Verwendung des FIM-Emblems auf bestimmten Ausrüstungsgegenständen gestatten, um damit darauf hinzuweisen, dass diese Ausrüstung den Bestimmungen der FIM entspricht. Wurde diese Genehmigung erteilt und befindet sich der

gekennzeichnete Ausrüstungsgegenstand in gutem Zustand, so ist das FIM-Emblem der Nachweis dafür, dass die bestehenden FIM-Vorschriften erfüllt sind.

01.77 KONTROLLE

siehe FIM- Bestimmungen

01.78 RICHTLINIEN FÜR TECHNISCHE KOMMISSARE UND ABNAHMEN

siehe FIM- Bestimmungen

01.79 GERÄUSCHKONTROLLE

siehe FIM- Bestimmungen

01.80 RICHTLINIEN FÜR DIE BENUTZUNG VON GERÄUSCHMESSGERÄTEN

siehe FIM- Bestimmungen

01.83 ZUSÄTZLICHE BESTIMMUNGEN FÜR 85 CCM SPEEDWAY MOTORRÄDER

Grundsätzlich müssen die Motorräder den Technischen Bestimmungen für Bahnsport entsprechen. Im Falle eines Widerspruchs haben diese „Zusätzliche Bestimmungen für 85 ccm Speedway Motorräder“ Vorrang.

Unter der Voraussetzung, dass ein Motorrad mit den Anforderungen der FIM-Bestimmungen für Bahnsport sowie mit den besonderen Bestimmungen, welche die FIM erlassen kann, übereinstimmt, gibt es keine Einschränkungen hinsichtlich der Marke, der Konstruktion oder des Typs des verwendeten Motorrades.

01.83.01 Klassen

Die Motorräder dürfen ausschließlich mit einem 2-Takt Serienmotor mit 1 Zylinder, der in Massenproduktion hergestellt wurde und über den normalen Handelsweg des ursprünglichen Motorherstellers erhältlich ist, ausgestattet sein.

Der Hubraum darf 50ccm bis zu 85ccm betragen, wie ursprünglich vom Hersteller produziert.

01.83.01

Mindestgewicht: 55 kg.

01.83.02 Kraftstoff, Öl und Kühlmittel

Alle Motorräder für 85 ccm Speedway müssen mit unverbleitem Kraftstoff mit einem maximalen Bleigehalt von 0,005 g/l und mit maximal 90Oktan betrieben werden (siehe auch Art. 01.63 für vollständige Spezifikation).

Wassergekühlte Motoren müssen einen geschlossenen Kühlkreislauf haben. Kühlmittel darf im Rahmen mitgeführt werden.

Die Verwendung von Produkten zur Erhöhung der Oktanzahl ist verboten.

Aus Umweltschutzgründen muss durch den Fahrer/das Team/den Mechaniker zu jeder Zeit während einer Veranstaltung, wenn im Boxenbereich gearbeitet wird, eine Auffangwanne unter das Motorrad gestellt werden, um Altöl und Kühlmittel usw. aufzufangen.

01.83.03 Spezifikationen der Motorräder

01.83.03.1 Motor

Ein defektes oder beschädigtes Teil darf nur durch ein Original-Ersatzteil ausgetauscht werden, wie es durch den Handelsweg des betreffenden Herstellers erhältlich ist und verkauft wird.

01.83.03.2 Vergaserinstrumente

Es muss der ursprünglich eingebaute Vergaser benutzt werden. Die einzig erlaubten Änderungen sind der Austausch von Düsen.

01.83.03.3 Auspuffrohr, Schalldämpfer

Das Auspuffrohr und der Schalldämpfer müssen ordnungsgemäß angebracht und an mindestens 3 unterschiedlichen Stellen am Motorrad befestigt werden.

Maximaler Geräuschpegel: 98 dB(A) bei 8000 1/min

01.83.04 Rahmen

01.83.04.1 Spezifikationen

Der maximale Radstand beträgt 1325 mm.

Bei der Konstruktion des Rahmens und des Schwingenarms ist die Verwendung von Titan und Verbundmaterialien strikt verboten.

01.83.04.2 Bremsen

Bremsen sind verboten.

01.83.04.3 Räder-, Felgen- und Reifengrößen

Felgengröße vorne: maximal 3,00" (der Durchmesser ist freigestellt)

Reifen vorne,

maximale Breite: Keine Beschränkungen

Reifenprofil vorne: Freigestellt

Felgengröße hinten: maximal 1,85" x 17"

Reifengröße hinten: maximal 3,00 x 17"

Reifenprofil hinten: muss vom Typ 'Trial' oder 'Bahn' sein.

01.83.04.4 Lenker

Lenkerbreite: mindestens 650 mm, höchstens 850 mm.

01.83.04.5 Fußrasten

Siehe Art. 01.39.

01.84 TECHNISCHE SPEZIFIKATIONEN FÜR 125 CCM BAHN-MOTORRÄDER

- Im DMSB-Bereich gilt der Anhang 1 / Junior B vorrangig! -

Grundsätzlich müssen die Motorräder den Technischen Bestimmungen für Bahnsport entsprechen. Im Falle eines Widerspruchs haben diese „Zusätzlichen Bestimmungen für 125 ccm Grasbahn-Motorräder“ Vorrang.

Unter der Voraussetzung, dass ein Motorrad mit den Anforderungen der FIM-Bestimmungen für Bahnsport sowie mit den besonderen Bestimmungen, welche die FIM erlassen kann, übereinstimmt, gibt es keine Einschränkungen hinsichtlich der Marke, der Konstruktion oder des Typs des verwendeten Motorrades.

01.84.01 Klassen

Die Motorräder müssen mit einem 4-Takt Motor mit 1 Zylinder und mit einem Hubraum von 100 ccm bis zu 125 ccm ausgestattet sein (mit einem Maximallimit von 129 ccm, um Reparaturen zu ermöglichen).

01.84.01.1

Mindestgewicht: 60 kg.

01.84.02 Kraftstoff, Öl und Kühlmittel

Alle Motorräder müssen mit reinem Methanol oder unverbleitem Kraftstoff mit einem maximalen Bleigehalt von 0,005 g/l und mit maximal 90 Oktan betrieben werden (siehe auch Art. 01.63 für vollständige Spezifikation).

Die Verwendung von Produkten zur Erhöhung der Oktanzahl ist verboten.

Wassergekühlte Motoren müssen einen geschlossenen Kühlkreislauf haben. Kühlmittel darf im Rahmen mitgeführt werden.

Aus Umweltschutzgründen muss durch den Fahrer/das Team/den Mechaniker zu jeder Zeit während einer Veranstaltung, wenn im Boxenbereich gearbeitet wird, eine Auffangwanne unter das Motorrad gestellt werden, um Altöl und Kühlmittel usw. aufzufangen.

01.84.03 Spezifikationen der Motorräder

01.84.03.1 Motor

Ein defektes oder beschädigtes Teil darf nur durch ein Original-Ersatzteil ausgetauscht werden, wie es durch den Handelsweg des betreffenden Herstellers erhältlich ist und verkauft wird.

01.84.03.2 Vergaserinstrumente

Maximaler Durchmesser: 29 mm. Die Messung erfolgt auf der Motorseite ab Kante Schieberventil/Drosselklappe.

Kraftstoff-Einspritzsysteme sind verboten.

01.84.03.3 Auspuffrohr, Schalldämpfer

Das Auspuffrohr und der Schalldämpfer müssen ordnungsgemäß angebracht und an mindestens 3 unterschiedlichen Stellen am Motorrad befestigt werden.

Maximaler Geräuschpegel: 98 dB(A) bei 8000 1/min.

01.84.04 Rahmen

01.84.04.1 Spezifikationen

Bei der Konstruktion des Rahmens ist die Verwendung von Titan und Verbundmaterialien strikt verboten.

Der Rahmen muss mit einer vorderen und einer hinteren Federung versehen sein.

Es dürfen speziell anfertigte Speedway- und Grasbahn-Rahmen verwendet werden (Grasbahn-Rahmen haben eine hintere Federung).

01.84.04.2 Bremsen

Bremsen sind verboten.

01.84.05 Räder, Felgen, Reifen

Vorne: mindestens 1" mehr als die Größe des montierten Hinterrads.

Hinten: mindestens 17" – höchstens 22"

Maximale Reifenbreite des Hinterrades: 100 mm.

Es dürfen ausschließlich Reifen verwendet werden, die dem Profil für Bahnsport entsprechen (universelles Typenmuster für Trial / Bahnprofil).

01.84.06 Lenker

Lenkerbreite: mindestens 650 mm, höchstens 850 mm.

01.84.07 Fußrasten

Siehe Art. 01.39.

01.85 TECHNISCHE SPEZIFIKATIONEN FÜR FLATTRACK-MOTORRÄDER

- Im DMSB-Bereich gilt der Anhang 2 / Flat Track vorrangig! -

85.01 Allgemeines

Das Konzept der Technischen Bestimmungen für Flattrack-Motorräder gründet sich auf die Technischen Spezifikationen für Motocross-/Enduro-/Supersmoto-Motorräder. Die Verwendung von Titan ist mit Ausnahme des Rahmens, des Schwingarms und der Radspindeln nicht verboten.
Für all diese Klassen finden die Technischen Bestimmungen für Bahnsport mit den folgenden Ergänzungen Anwendung:

85.02 Hubraum

Die folgenden Motorkapazitäten sind für Flattrack-Veranstaltungen der FIM zulässig:
2-Takt: über 250ccm bis zu 500ccm, Einzylinder-Motoren
4-Takt: über 250ccm bis zu 450ccm, Einzylinder-Motoren

85.03 Spezifikationen

Vorbehaltlich der Beachtung der in diesem Reglement vorgeschriebenen Bestimmungen sind Anpassungen, Änderungen am Rahmen und am Design des Motorrades erlaubt.

85.04 Federgabel

Die Standrohre der Federgabel dürfen nicht um mehr als 5 cm über die oberen dreifachen Schellen hinausragen.

85.05 Bremsen

Vorderbremsen sind ausschließlich für TT-Veranstaltung zulässig.
In allen anderen Flattrack-Klassen bei Wettbewerben sind Vorderbremsen verboten und alle mit der Vorderbremse zusammenhängenden Teile müssen entfernt werden.
Das Hinterrad muss ein wirksames Bremssystem haben.

85.06 Räder und Reifen

Die Dimensionen für Vorder- und Hinterräder sind wie folgt: mindestens 16“, maximal 19“.
Das ursprüngliche (gegossene) Reifenprofilmuster darf nicht nachgeschnitten oder verändert werden.
Vorgabe für die Profiltiefe: mindestens 2 mm, maximal 8 mm.
MX-, Trial-, Enduro- und/oder Bahnsport-Reifen sind nicht zulässig.

85.07 Startnummern sowie Brust- und Rückennummern (Bibs)

Startnummern sind wie folgt vorgeschrieben:
Ein vorderes, im oberen Bereich der Frontgabel angebrachtes Startnummernschild und eine Rückennummer am Fahrer,
Jeweils ein Startnummernschild auf jeder Seite des Motorrades hinter dem Fahrer,
Größe der Startnummernschilder: 25cm x 30cm (Höhe x Länge),
Farben: schwarze Ziffern auf gelbem Hintergrund,
Die Ziffern müssen mindestens die Abmessungen 20mm x 12mm mit einer Strichstärke von mindestens 30mm aufweisen.

85.08 Kraftstoff

Alle Motorräder müssen mit unverbleitem Kraftstoff betankt werden; die Verwendung von Methanol oder anderen Zusatzstoffen ist strikt verboten.

85.09 Öl und Kühlmittel

Öl: Siehe Art. 63.02

Kühlmittel: Zusätzlich zu Schmieröl ist das einzig erlaubte flüssige Kühlmittel für den Motor Wasser oder mit Äthanol vermisches Wasser.

85.10 Vergasersysteme

Jegliche Kraftstoffeinspritz- oder vergasersysteme sind erlaubt.

Die ECU kann modifiziert oder ersetzt werden durch ein Aftermarket-Modell, jedoch nur zum Zwecke der Änderung des Kraftstoff-Mapping und der Zündungseinstellung. Kabelbäume, Zündkerzen, Zündkabel und Zündkerzenabdeckungen dürfen ersetzt werden.

85.11 Fußrasten

Die Fußrasten müssen den nachfolgenden Bestimmungen entsprechen:

- a) Sie müssen an dem ursprünglichen Befestigungspunkt am Rahmen wie vom Hersteller geliefert befestigt sein.
- b) Sie dürfen nicht tiefer liegen als der Rahmen oder das niedrigste Teil des Motors.
- c) Fußrasten des Typs ‚Speedway‘ oder ‚Langbahn‘ sind nicht erlaubt.

85.12 Motorsteuerung und Gasschieber

Nur der Zündunterbrecher darf auf der linken Seite des Lenkers (Standardposition) montiert werden. Der Zündunterbrecher muss mit dem Zündungssystem verbunden sein und den Motor sofort stoppen. Alle anderen Motor Management Schalter und elektrischen Anschlüsse müssen während des Wettbewerbs abgedeckt oder geschlossen sein.

86.13 Geräuschpegel und Auspuffrohr(e)

Der Geräuschpegel eines jeden Motorrades muss mit den gültigen FIM-Bestimmungen für Bahnsport-Motorräder übereinstimmen: höchstens 115 dB(A) (gemessen durch die 2 Meter Max-Methode).

85.14 Mindesthöhe

In vollständig aufrechter Position und ohne Fahrer darf der Abstand zwischen dem niedrigsten Teil des Rahmens (unter Ausschluss des Auspuffrohrs und Schalldämpfers) zum Boden nicht weniger betragen als:

20cm für ‚TT‘, ‚Kurzbahn‘ und ‚Half Miles‘ Rennen,
18cm für ‚Mile‘ Rennen.

85.15 Getriebe

Das Getriebe selbst muss vollständig in den Motor integriert sein.

Ein separates Getriebe (ähnlich dem, wie es in Langbahn- oder Ice-Racing-Disziplinen verwendet wird) ist nicht zulässig.

Nur Getriebe mit Fuß-Schaltung sind erlaubt. Elektrisch oder elektronisch unterstützte Getriebe oder Gangwechselsysteme sind nicht erlaubt.

85.16 Helme

Die Helme müssen den Allgemeinen Technischen Bestimmungen der FIM entsprechen – siehe Allgemeiner Bereich, Art. 01.67.

85.17 Technische Überprüfungen

Vor jedem Training und Rennen werden alle Motorräder überprüft um sicherzustellen, dass sie mit den technischen Bestimmungen übereinstimmen.

Alle für die Veranstaltung genannten Motorräder müssen mit diesen Bestimmungen sowie der Veranstaltungsausschreibung übereinstimmen, egal ob das Motorrad verwendet werden soll oder nicht. Jeder Fahrer, der mit diesen Bestimmungen nicht übereinstimmt, wird vom Rennen ausgeschlossen und sein Motorrad aus den Boxen entfernt.

Anhang1: Technische Bestimmungen des DMSB für die Jugend-Klassen

Junior A

- A.1 Zugelassen sind Serien-Motorräder mit, membran- oder schlitzzesteuerten Einzylinder-Motoren bis maximal 50 ccm und Automatikgetriebe.
- A.2 Der Einsatz von Spezial-Bahn-Motorrädern im Sinne der Techn. Bestimmungen der FIM ist verboten.
- A.3 Kettengetriebene Motorräder müssen über einen geeigneten Kettenschutz verfügen.
- A.4 Es sind nur serienmäßige Vergaser mit einem max. Durchmesser von 19 mm zulässig.
- A.5 Es sind nur serienmäßige Auspuffanlagen zulässig, es dürfen keine Eigenbauten verwendet werden.
- A.6 Die Flanschanschlüsse und Steckverbindungen der Auspuffanlage müssen gasdicht sein.
- A.7 Radgröße: maximal 12"
- A.8 Die Motorräder müssen vorne und hinten gefedert sein.
- A.9 Es darf ein anderer als der Serien Lenker verwendet werden. Bei Lenkern mit Querstrebe muss ein Lenkerpolster montiert sein.
Eine bewegliche Fußraste auf der rechten Seite ist zulässig.
- A.10 Eine auf das Hinterrad wirkende Bremse ist vorgeschrieben. Eine Vorderradbremse ist nicht zulässig.
- A.11 Startnummern: Weißer Grund / schwarze Zahlen.
- A.12 Ein Zündunterbrecher gem. 01.37.02 ist vorgeschrieben.
- A.13 Für Motorräder mit der Modellbezeichnung „YAMAHA PW 50“ gelten abweichend nachfolgende

Bestimmungen:

Das einlassseitige Reduzierstück darf max. 12 mm, der Auspuff- Endrohr- Durchlass darf maximal 13 mm betragen. Die Motorräder dürfen nur auf Speedwaybahnen verwendet werden. Auf eine Hinterradfederung kann verzichtet werden. Die originale Übersetzung im Kardantrieb darf nicht verändert werden.
Das Hinterrad muss beidseitig vollständig mit einer geschlossenen Scheibe (Plastik oder GFK) abgedeckt sein. Das Ventil darf zugänglich bleiben.

Junior B

Im allgemeinen müssen die Motorräder mit den technischen Bestimmungen der FIM Europe / FIM übereinstimmen.

- B.1 Zugelassen sind Motorräder mit Luft- und wassergekühlten Einzylinder-Viertaktmotoren über 100 bis max. 129 ccm Vergaser- Durchlass maximal 29 mm. Wenn der Originalvergaser einen größeren Durchlass hat, dann muss zwischen Gasschieber und Motoreinlass ein zylindrisches Reduzierstück fest eingebaut sein, das auf einer Länge von 25 mm einen Durchlass von maximal 29 mm hat.
- B.2 Auf Speedway-Bahnen muss ohne Hinterradfederung und ohne Bremse gefahren werden. Auf Langbahnen ist eine Hinterradfederung vorgeschrieben. Es gelten im Grundsatz die Bestimmungen der FIM für Speedway- bzw. Langbahn-Motorräder, wobei jedoch nachstehende abweichende Festlegungen zu beachten sind.
- B.3 Schalldämpfer: Freigestellt, jedoch gilt ein max. Geräuschlimit von 98 dB(A) bei 8000 1/min.
- B.4 Auspuffrohr: Der äußere und innere Durchmesser des Auspuffrohres muss im Grundsatz über dessen gesamte Länge gleich bleiben. Am Auspuffrohrende kann ein max. 50 mm langer Flansch angesetzt werden um den Schalldämpfer zu befestigen.
- B.5 Radgrößen: vorne: min. 1" mehr als das Hinterrad
hinten: min. 17 " - max. 22 "
Maximale Reifenbreite 100 mm.
Es dürfen nur Reifen eingesetzt werden, die den Bestimmungen der FIM für Bahnsport- Reifen entsprechen.
- B.6 Mindestgewicht: Speedway Motorrad 60 kg - Langbahn Motorrad 60 kg
- B.7 Alle 125-ccm-Motoren müssen mit bleifreiem Kraftstoff oder Methanol betrieben werden. Die Kraftstoffbestimmungen der FIM sind zu beachten. Wassergekühlte Motoren müssen über ein geschlossenes Kühlsystem verfügen. Kühlwasser darf im Rahmen transportiert werden.
Die Verwendung von Oktan-Booster ist nicht gestattet.
- B.8 Lenkerbreite: mind. 650 mm, max. 850 mm.

- B.9 Titan, sowie Verbund-Materialien sind bei der Rahmenkonstruktion komplett verboten.
- B.10 Startnummern: Grüner Grund/weiße Zahlen.
- B.11 Falls der Abstand zwischen der Reifenoberfläche des Hinterrades und dem hinteren Ende des hinteren Kotflügels größer als 35mm ist, muss ein zusätzlicher Radschutz montiert werden. Der Abstand zwischen dem Rad und dem Radschutz darf nicht größer sein als 35mm (30 mm + 5 mm Toleranz).
Falls ein Anschubbügel verwendet wird, so muss er aus einem Teil gefertigt sein, aus festem Material bestehen, das bei einem Aufprall nicht bricht, und darf nicht höher als 35mm über den hinteren Kotflügel hinausragen.

Junior C

- C.1 Es gelten im Grundsatz die Bestimmungen der FIM für Speedway- bzw. Langbahn-Motorräder, wobei jedoch nachstehende, abweichende Festlegungen zu beachten sind:
- C.2 Startnummern: Blauer Grund/Weiße Zahlen
- C.3 Falls der Abstand zwischen der Reifenoberfläche des Hinterrades und dem hinteren Ende des hinteren Kotflügels größer als 35 mm ist, muss ein zusätzlicher Radschutz montiert werden. Der Abstand zwischen dem Rad und dem Radschutz darf nicht größer sein als 35 mm (30 mm + 5 mm Toleranz).
Falls ein Anschubbügel verwendet wird, so muss er aus einem Teil gefertigt sein, aus festem Material bestehen, das bei einem Aufprall nicht bricht, und darf nicht höher als 35mm über den hinteren Kotflügel hinausragen.

Anhang 2: Technische Bestimmungen des DMSB für die Sonderklassen

Allgemein:

Für alle Motorräder dieser Klassen gelten folgende Bestimmungen:

- 1.1. Evtl. vorhandene Beleuchtungseinrichtungen, Spiegel, Fahrtrichtungsanzeiger sowie Seiten- und/oder Mittelständer müssen demontiert werden. Die Verwendung von Straßenreifen ist verboten. Tiefergelegte Fußrasten müssen beweglich sein.
- 1.2. Bei wassergekühlten Motoren dürfen nur Kühler aus Metall verwendet werden.
- 1.3. Die Fußrasten dürfen seitlich maximal 180 mm über den äußersten Rand des Motors hinausragen. Die Abdeckung des vorderen Kettenrades muss mindestens 50 mm nach hinten reichen.
- 1.4. Alle Motorräder müssen mit einem Zündunterbrecher ausgerüstet sein, der den Primärstromkreis unterbricht und über ein nichtelastisches Verbindungskabel ausgelöst wird, das über das rechte Handgelenk des Fahrers gestreift wird.
- 1.5. Ein Spiralkabel, das im ausgezogenen Zustand nicht länger als 60 cm ist, darf verwendet werden.
- 1.6. Unabhängig von der Techn. Abnahme und stichprobenartigen Überprüfungen der Durchlass-Begrenzungen nach den Vorläufen werden nach dem Endlauf mindestens 5 vom Obmann der Techn. Abnahme bestimmte Motorräder einer eingehenden Technischen Überprüfung unterzogen, die in jedem Fall die Kontrolle der Auspuff- und der Vergaserbegrenzung und evtl. des Hubraumes beinhaltet. Über diese Kontrollen ist ein Bericht zu erstellen und den dem DMSB einzureichenden Veranstaltungsunterlagen beizufügen.
- 1.7. Ein Fahrer kann bei einer Veranstaltung nur max. zwei Motorräder zur Techn. Abnahme vorführen.
- 1.8. Vorgeschrieben ist unverbleiter Kraftstoff von öffentlichen Tankstellen gemäß DIN/EN 228 ohne jegliche Zusätze, mit Ausnahme handelsüblicher Schmiermittel.
- 1.9. Für Motorräder mit Viertakt-Motoren ist auch reines Methanol als Kraftstoff erlaubt. Es gelten die Kraftstoffbestimmungen der FIM.

Technische Bestimmungen des DMSB für Shorttrack

2.1 Zusätzliche Technische Bestimmungen für die Klasse 1: Solo

2.1.1

Die Radgröße darf für Vorder- und Hinterrad minimal 16,5 Zoll und maximal 21 Zoll betragen. Reifen müssen im normalen Handel oder Großhandel erhältlich sein, im Warenhandelskatalog des Reifenherstellers bzw. in den Reifenbeschreibungslisten die der Öffentlichkeit zugänglich ist, aufgeführt sein. Die Profiltiefe darf max. 10 mm betragen. Beim Nachschneiden darf das Gewebe nicht beschädigt werden.

2.1.2

Vorderradbremse oder der Bremshebel zur Betätigung der Vorderradbremse muss entfernt werden.

2.1.3

Speichen von Guss- oder Verbundrädern müssen mit festen Scheiben abgedeckt sein.

2.1.4

Es muss ein funktionsfähiger, den Primärstromkreis unterbrechender Zündunterbrecher am Motorrad angebracht sein.

2.1.5

Die werkseitig montierte Fußrastenanlage darf nicht verändert werden. Die zusätzliche Anbringung von Fußrasten ist nicht erlaubt.

2.1.6

Der vordere Kotflügel darf gekürzt werden. Dabei muss das vordere Ende vertikal mindestens bis über die Vorderachse reichen. Die Kotflügelenden müssen abgerundet sein.

2.1.7

Motor- und Getriebeentlüftung sowie Vergaserüberlauf müssen in einen kraftstoffbeständigen, geschlossenen, leicht zugänglichen Sammelbehälter mit einem Volumen von mindestens 250 ccm münden. Das Ende des Entlüftungsschlauches des Sammelbehälters muss mindestens 30 cm über dem Behälter befestigt sein. Die Entlüftungsleitungen des Kraftstofftanks müssen mit rücklaufsicheren Ventilen versehen sein. Der Sammelbehälter muss vor jedem Training/Rennen entleert werden. Kraftstoff- und Öltankverschlüsse müssen im geschlossenen Zustand auslaufsicher sein. Sie müssen außerdem mit einer Sicherung versehen sein, die ein versehentliches Öffnen jederzeit verhindert. Alle Ölablassschrauben müssen fest angezogen, durchbohrt und mit Draht gesichert sein. Außenliegende

Ölfilter sowie Schrauben und Bolzen, die im Bereich des Ölstromes liegen, müssen mit Draht gesichert sein.

3.2 Zusätzliche Bestimmungen für Quads

3.2.1

Der Felgendurchmesser darf maximal 12 Zoll betragen. Auf Speedway-/Sandbahnen dürfen nur Reifen mit Straßenprofil verwendet werden. Auf Grasbahnen ist die Reifenwahl freigestellt.

3.2.2

Es dürfen keine Speichenräder verwendet werden. Im DMSB-Bereich müssen keine Kotflügel / Radabdeckungen vorhanden sein.

3.2.3

Jedes Vorderrad muss über eine eigene Bremse verfügen, die durch einen gemeinsamen Handhebel am Lenker betätigt wird.

3.2.4

Jedes Hinterrad muss über eine eigene Bremse oder über eine an einer Starrachse befestigte Bremse verfügen, die über ein Fußpedal oder einen am Lenker befestigten Handhebel betätigt wird.

3.2.5

Die Gesamtbreite darf maximal 1350 mm betragen.

3.2.6

Hinter dem Sitz muss eine Stoßstange angebracht sein, diese muss in ihrer Länge und Breite über dem hinteren Teil des Kettenrades enden.

3.2.7

Vorne und hinten am Fahrzeug muss ein Stoßbügel (oder -stange) angebracht werden.

3.2.8

Auf jeder Seite des Fahrzeuges muss ein Schutzbügel (oder -stange) mit rundem Profil angebracht sein.

3.2.9

Zum Verschließen der Öffnung zwischen den Rädern und der Schutzvorrichtung müssen gekreuzte Gurte, ein Metallgitter oder ein Geflecht aus Draht bzw. ein starkes Netz angebracht sein, um zu verhindern, dass die Füße des Fahrers durch Zufall den Boden berühren.

3.3.10

Der Zündunterbrecher muss sich so nahe wie möglich an der Lenkermittle befinden und wird über ein nicht elastisches Verbindungskabel von angemessener Länge und Stärke ausgelöst, das über das rechte Handgelenk des Fahrers gestreift wird. Ein Spiralkabel von max. 1 m Länge ist gestattet.

3.3.11

Es müssen vier Startnummernfelder angebracht werden.

3.3.12

Die Startnummern müssen eindeutig lesbar angebracht sein. Reflektierende, spiegelnde sowie schattierte Zahlen sind nicht erlaubt. Das Schriftbild kann frei gewählt werden, es sind matte Farben zu verwenden. Die Startnummer muss für die Zeitnahme sichtbar und lesbar sein. Der Fahrer muss bei schlechten Witterungsbedingungen seine Startnummer auf einem Shirt oder einem Bib tragen.

3.3.13

Für Quads muss eine Kettenabdeckung vorhanden sein.

4. Kraftstoff / Schmiermittel / Kühlmittel

Zulässig ist unter Beachtung der Kraftstoffbestimmungen der FIM, Art. 63.01 und 63.03, nur unverbleiter Kraftstoff gemäß DIN/EN 228 ohne jegliche Zusätze, ausgenommen handelsübliche Schmiermittel. Im übrigen gelten die Kraftstoffbestimmungen der FIM. Als Kühlmittel darf ausschließlich Wasser ohne Zusätze verwendet werden.

5. Kennzeichnung der Motorräder

Form, Größe, Anzahl und Anbringung der Startnummernschilder und deren Beschriftung müssen – ausgenommen Farbe der Startnummernschilder der Fahrer mit B-/ V-Lizenz bzw. C -Lizenz – den Techn. Bestimmungen der FIM entsprechen. Für die Startnummernschilder sind matte Farben mit den folgenden RAL-Bezeichnungen zu verwenden:

a) Klasse 1	gelber Grund (wie RAL 1003)	schwarze Ziffern (wie RAL 9005)
b) Klasse 2	gelber Grund (wie RAL 1003)	schwarze Ziffern (wie RAL 9005)
c) Klasse 3	weißer Grund (wie RAL 9010)	schwarze Ziffern (wie RAL 9005)

6. Fahrerausrüstung

Die Benutzung von disziplingerechter Schutzkleidung inkl. Brust-, Rücken-, Ellenbogen- und Knieschutz, ferner Handschuhe, Schutzbrille und kniehocher Stiefel wird dringend empfohlen. Es dürfen nur Schutzhelme benutzt werden, die den DMSB- Schutzhelm- Bestimmungen entsprechen und bei der Techn. Abnahme vorgeführt und markiert worden sind. Die Fahrer sind für das Vorhandensein der Markierung verantwortlich. Das Tragen von Rückennummern ist Pflicht.

7. Geräuschkontrolle

Im Rahmen der Technischen . Abnahme wird jedes Motorrad einer Geräuschkontrolle unterzogen. Der maximal zulässige Geräuschpegel beträgt für alle Klassen 96 dB(A) und 94 dB(A) für 4-Takt-Motoren unter Anwendung der für Motocross gültigen Messmethode mit festen Drehzahlen (s. Techn. Reglement der FIM für Motocross, Art. 79.06 oder Tech. Bestimmungen des DMSB für Supermoto Teil 3 Pkt. 18.2) Nach den Rennen wird eine Toleranz von 2 dB(A) zugestanden. Vor der Techn. Abnahme ihres Motorrades müssen die Fahrer dafür Sorge tragen, dass das Zündkabel zum Anklemmen des für die Geräuschemessung erforderlichen Drehzahlmessers problemlos zugänglich ist, da ansonsten keine Abnahme erfolgt. Motorräder, die das festgelegte Geräuschlimit überschreiten, werden nicht zugelassen. Falsche Angaben werden als Betrugsversuch angesehen und entsprechend geahndet.

Technische Bestimmungen des DMSB für Flattrack

8.1

Erlaubt sind nur 19“ DTR Reifen

8.2

keine Vorderbremse

8.3

Minimale Grösse des Starnummernschilds vorne beträgt 305 x 255mm, Ecken gerundet (R=10-50mm) Es wird flach und parallel zur Gabel montiert. Die Ziffern müssen einfarbig und gut lesbar sein.

8.4

funktionsfähiger Abreissnotschalter

8.5

Fussrasten dürfen nicht tiefer sein als der unterste Teil des Rahmens oder des Motors (ohne Auspuff)

8.6

Wird ein Stahlschuh verwendet, sollte die Fussraste mit Gummi überzogen sein.

8.7

Motorräder mit maximal 2 Zylinder

8.8

Verschaltungen oder andere Hilfen, um denn Luftwiderstand zu reduzieren, sind nicht erlaubt.

8.9

Es gelten die Geräuschemissionsfestlegungen des Veranstalters

8.10

Ein wirksamer Kettenschutz muss vorhanden sein

8.11

Die Fahrer tragen ihre Startnummer deutlich lesbar auf dem Rücken.

8.12

Die zulässigen Geräuschemissionen für Flattrack werden je nach Veranstaltung in der Ausschreibung Teil B festgelegt (falls abweichend von Punkt 10).

8.13

Klasseneinteilung

Experten:

Starnummernschilder mit weißer Grund (wie RAL 9010), schwarze Ziffern (wie RAL 9005)

Gentlemen:

abweichend von o. g. Festlegungen: alle Reifen mit max. 6 mm Profiltiefe

Supermoto:

abweichend von o. g. Festlegungen: nur 16“ oder 17“ Regenreifen zugelassen, originale Kennzeichenschilder,

Junioren

Fahrer von 12 bis 16 Jahre, maximal 250 ccm 4-Takt oder 125 ccm 2-Takt Motoren, 17“ oder 19“ DTR Reifen

Technische Bestimmungen des DMSB für Speedkarts

9.1 Fahrerausrüstung

Jeder Fahrer muss zweckentsprechende Kleidung tragen. Festes Schuhwerk, geschlossene, den ganzen Körper bedeckende Kleidung, feste Handschuhe und Schutzhelme mit geschlossenen Visier oder Crosshelme mit Brille sind vorgeschrieben. Nackenstützen (Polster zwischen Schultern und Helmunterkante) und Protektorwesten sind ebenfalls vorgeschrieben.

9.2 Rahmen

Der Rahmen muss grundsätzlich von einem anerkannten Chassis-Hersteller gebaut worden sein. Eigenbauten sind nicht zugelassen. Bei Mehrzylindermotoren darf der Rahmen unterhalb des Motors verlängert und verbreitert werden. Es ist aus Gründen der Stabilität darauf zu Achten, dass die Verlängerung aus Vollmaterial oder dickwandigen Rohr besteht. Auch muss die Verlängerung einige Zentimeter in das Rahmenrohr eingesteckt werden. Die Ausführung der Verlängerung muss an Stabilität der Motorleistung angepasst sein. An dem Rahmen müssen ein Frontspoiler, ein rechtes und ein linkes Seitenteil aus Kunststoff fest montiert sein. Hinten muss der Rahmen mit einer Stoßstange oder einem Unterfahrschutz aus Metall versehen sein.

9.3 Bremsen

Mechanisches oder hydraulisches Funktionsprinzip, wobei mindestens eine funktionsfähige Bremse auf der Hinterachse wirken muss. Zusätzlich sollte die Bremse durch ein Stahlseil gesichert sein. Darüber hinaus ist die Art der Bremse freigestellt.

9.4 Auffahrschutz

In allen Klassen ist ein Auffahrschutz hinten vorgeschrieben. Die max. Breite des Schutzes darf die Breite des Karts an der Hinterachse nicht überschreiten. Der Auffahrschutz kann aus Metallrohr oder aus einem, im Kartsport üblichen, hinteren Kunststoff-Auffahrschutz bestehen. Der Auffahrschutz muss mind. 12 cm hoch sein. Bei Metallrohr dürfen keine offenen Rohrenden oder scharfe Kanten vorhanden sein. Der Auffahrschutz muss eine sichere Befestigung an der Rechten und linken Seite am Rahmen aufweisen. Ziel des hinteren Auffahrschutzes ist es, bei Auffahrunfällen ein über einander fahren der Räder zu vermeiden. Die Stabilität des Auffahrschutzes muss dementsprechend ausgelegt sein.

9.5 Kettenschutz

In allen Klassen ist ein Kettenschutz vorgeschrieben.

9.6 Abmessungen

Folgende Gesamtbreiten dürfen nicht überschritten werden:

Hinterachse 140 cm / Vorderachse 127 cm

9.7 Reifen

In den Klassen V1 bis V3 ist die Wahl der Reifen freigestellt. In den übrigen Klassen sind ausschließlich Regenreifen oder geeignete Profilreifen zugelassen. Der Reifendurchmesser und die Reifenbreite sind freigestellt.

9.7.1 Es sind auf Speedway- und Sandbahnen 5 Zoll- und 6 Zoll-Kartregenreifen zu verwenden.

Es dürfen auf der Vorderachse auch 5 Zoll Eirace verwendet werden. Auf Grasbahn dürfen auf der Hinterachse 5 Zoll Eirace-Zwillinge verwendet werden. Es sind keine im Durchmesser größeren Reifen als der 5 Zoll Eirace zugelassen. Außerdem sind Ballonreifen nicht zulässig.

9.8 Schmutzfänger

Bei allen Karts mit einer Motorleistung über 10 PS müssen hinter den Hinterrädern Schmutzfänger montiert sein, die den von den Hinterrädern hochgewirbelten Bahnbelag auffangen bzw. den entsprechenden Belagstrahl möglichst niedrig halten. Das Funktionsprinzip ist das der Dirt- Deflektoren im Bahnsport.

9.9 Startnummer und Startnummerntafel

Es müssen auf dem Frontschild und auf dem rechten Seitenkasten Startnummern angebracht werden.

9.10 Notausschalter

In allen Klassen ist ein sog. Notausschalter für den Motor mit Abreißeleine am Handgelenk vorgeschrieben. Dieser Notausschalter kann als alleiniger Motoraussschalter oder in Verbindung mit anderen Motoraussschaltern wirken. Das Abreisband muss am Handgelenk des Fahrers befestigt sein.

9.11 Die gemessene Lautstärke am Auspuff darf nicht mehr als 112 dB (A) betragen.

9.12 Ein Speedkart darf das Mindestgewicht von 170 kg nicht unterschreiten.

Technische Bestimmungen für Motoball 2023

Stand: 23.11.2022 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

INHALT

- 01.01 EINFÜHRUNG
- 01.03 KONSTRUKTIONSFREIHEIT
- 01.11 MESSEN DES HUBRAUMES
- 01.21 MARKENBEZEICHNUNG
- 01.25 ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN
- 01.27 STARTVORRICHTUNGEN
- 01.29 SCHUTZVORRICHTUNGEN FÜR OFFENLIEGENDE ANTRIEBSTEILE
- 01.31 AUSPUFFROHRE / SCHALLDÄMPFER
- 01.33 LENKER
- 01.35 BEDIENUNGSHEBEL
- 01.37 GASSCHIEBER – ZÜNDUNTERBRECHER
- 01.41 BREMSEN
- 01.43 KOTFLÜGEL UND RADABDECKUNGEN
- 01.47 RÄDER, FELGEN, REIFEN
- 01.63 KRAFTSTOFF, KRAFTSTOFF-ÖL-GEMISCH
- 01.65 AUSRÜSTUNG UND SCHUTZKLEIDUNG
- 01.67 TRAGEN VON SCHUTZHELMEN
- 01.69 HINWEISE FÜR DIE ABNAHME VON SCHUTZHELMEN
- 01.70 ANERKANNTE INTERNATIONALE PRÜFNORMEN FÜR SCHUTZHELME
- 01.71 AUGENSCHUTZ
- 01.77 KONTROLLE
- 01.79 GERÄUSCHKONTROLLE
- 01.80 RICHTLINIEN FÜR DIE BENUTZUNG VON GERÄUSCHMESSGERÄTEN

ANHANG FÜR JUGEND-MOTOBALL-MOTORRÄDER

01.01 EINFÜHRUNG

Unter dem Begriff „Motorrad“ versteht man alle Fahrzeuge, die im Prinzip weniger als vier Räder haben, von einem Motor angetrieben werden und eine oder mehrere Personen, von denen eine das Fahrzeug führt, befördern.

Die Räder müssen normalerweise den Boden berühren, ausgenommen kurzzeitig oder in bestimmten außergewöhnlichen Situationen.

01.03 KONSTRUKTIONSFREIHEIT

Ein Motorrad muss den FIM-Bestimmungen, der Ausschreibung wie auch den jeweiligen besonderen Bestimmungen, die die FIM für bestimmte Wettbewerbe erlassen kann, entsprechen. Es werden keinerlei Beschränkungen im Hinblick auf Marke, Konstruktion oder Typ des Motorrades auferlegt.

Alle Solomotorräder (Gruppe A) müssen so konstruiert sein, dass sie von einem Fahrer vollständig kontrolliert werden können.

Motoballmotorräder

Die Motorräder im Seniorenbereich dürfen einen Hubraum von max. 250 cm³ (2- oder 4-Takt) nicht überschreiten.

Die Motoren der Jugendmannschaften dürfen den in den dmsj-Wettbewerbsbestimmungen festgelegte Leistung/Hubraum nicht überschreiten und müssen homologiert sein. (siehe auch Anhang zu diesen Technischen Bestimmungen). Zurzeit gelten 85ccm, sowie 100ccm des Herstellers Mallon. Die Leistungshöchstgrenze ist auf 11kw (gerundet 15 PS) beschränkt.)

01.11 MESSEN DES HUBRAUMES

11.11 Hubkolben-Motor – „Otto“-Motor

Der Hubraum jedes Zylinders wird nach der geometrischen Formel berechnet, die das Volumen eines Zylinders angibt. Der Durchmesser ist gegeben durch die Bohrung und die Höhe durch die Strecke, die der Kolben von seinem höchsten zu seinem tiefsten Punkt zurücklegt:

$$\text{Hubraum} = \frac{D \times D \times 3,1416 \times C}{4}$$

D = Bohrung in cm

C = Hub in cm

Ist eine Zylinderbohrung nicht kreisförmig, so muss die Fläche des Querschnitts mit einer geeigneten geometrischen Formel berechnet und dann, zur Bestimmung des Hubraums, mit dem Kolbenhub multipliziert werden.

Die Bohrung wird mit einer Toleranz von 1/10 mm gemessen. Wenn mit dieser Toleranz die Hubraumgrenze der Klasse überschritten wird, ist ein zweiter Messvorgang bei kaltem Motor und mit einer Toleranz von 1/100 mm erforderlich (Anm.: Toleranz = Messgenauigkeit).

01.21 MARKENBEZEICHNUNG

Wenn zwei Konstrukteure am Bau eines Motorrades beteiligt sind, müssen deren Namen auf dem Motorrad in folgender Reihenfolge erscheinen:

1. Name des Fahrgestell-Konstrukteurs.
2. Name des Motor-Konstrukteurs.

Dies gilt dann, wenn keine kommerziellen Interessen berührt werden.

01.25 ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Die nachstehenden Bestimmungen gelten für alle bei einer Motoballveranstaltung eingesetzten Motorräder, sofern in dem entsprechenden Anhang des FIM-Sportgesetzes nichts anderes festgelegt ist.

Sie sollten ebenfalls für alle nationalen Wettbewerbe Anwendung finden, sofern die FMNR (veranstaltende Nationale Föderation) nicht anders entschieden hat.

Für einzelne Wettbewerbe können weitergehende Festlegungen notwendig sein; diese werden im Einzelnen entweder in dem jeweiligen Anhang des FIM-Sportgesetzes oder im Wettbewerbsreglement für Motoball aufgeführt.

01.27 STARTVORRICHTUNGEN

Ein Anlass-System ist vorgeschrieben.

01.29 SCHUTZVORRICHTUNGEN FÜR OFFENLIEGENDE ANTRIEBSTEILE

29.02

Das Getriebeabtriebsritzel muss mit einem Schutz versehen sein.

29.03

Ein Schutz muss auch dort angebracht sein, wo die Kette auf das hintere Kettenrad aufläuft. Dieser muss so angebracht sein, dass Körperteile nicht zwischen unterem Kettenlauf und hinterem Kettenrad eingeklemmt werden können.

01.31 AUSPUFFROHRE / SCHALLDÄMPFER

31.01

Auspuffrohre und Schalldämpfer müssen den im Hinblick auf die Geräuschkontrolle erlassenen Vorschriften entsprechen. Das Ende des Auspuffrohres muss über eine Mindestlänge von 30 mm horizontal und parallel zur Mittellängsachse des Solomotorrades (mit einer Toleranz von $\pm 10^\circ$) verlaufen.

31.02

Auspuffgase müssen nach hinten abgeleitet werden, jedoch so, dass sie keinen Staub aufwirbeln, Reifen und Bremsen nicht verschmutzen und andere Fahrer nicht stören oder belästigen.

01.33 LENKER

Lenker aus Carbon, Kevlar oder anderen Kompositstoffen sind verboten.

Die Breite der Lenker darf max. 720 mm (incl. Handschutz) betragen. An den Gabelholmen angeklebte Lenker sind verboten. Die Enden der Brems- und Kupplungshebel müssen 20 mm von den Lenkerenden entfernt sein und in einer Kugel enden, die auch abgeflacht sein kann; jedoch müssen die Ränder in jedem Fall abgerundet sein.

33.02

Bei Lenkern mit Querverbindung muss diese mit einem Schutzpolster versehen sein. Lenker ohne Querverbindung müssen in der Mitte ebenfalls ein Schutzpolster aufweisen, das die Lenkerschellen weiträumig abdeckt.

33.03

Ungeschützte Enden des Lenkers müssen mit einem festen Material verstopft oder mit Gummi überzogen sein.

33.04

Lenkerschellen müssen sehr sorgfältig abgerundet und so beschaffen sein, dass Bruchstellen am Lenker nicht auftreten können.

33.06

Wird ein Handschutz benutzt, so muss dieser aus bruchfestem (nichtsplitterndem) Material sein.

33.11

Reparaturschweißungen an Lenkern sind verboten.

01.35 BEDIENUNGSHEBEL

35.01

Die Enden der Brems- und Kupplungshebel dürfen nicht über die Lenkerenden hinausragen, sie müssen abgeflacht sein (Gummischutz). Bei montiertem Handschutz sind die Hebelenden freigestellt, sofern diese vollständig durch den Handschutz abgedeckt sind.

35.03

Jeder Bedienungshebel (Hand- und Fußhebel) muss auf einem eigenen Zapfen montiert sein.

01.37 GASSCHIEBER – ZÜNDUNTERBRECHER

37.01

Gasschieber müssen automatisch schließen, wenn der Fahrer den Griff loslässt.

01.41 BREMSSEN

Die Motorräder müssen mit einem am Lenker angebrachten Handhebel zum betätigenden Vorderradbremse ausgerüstet sein.

Die Hinterradbremse muss über 2 Pedale (je eines rechts und links) zu betätigen sein.

01.43 KOTFLÜGEL UND RADABDECKUNGEN

43.01

Das Vorderrad muss mit einem Schutzblech versehen sein. Der Abstand zwischen Kotflügel und Reifen darf nicht mehr als 100 mm betragen.

43.04

Es sind nur Speichenräder zulässig.

43.05

Die Kotflügel dürfen nur aus Kunststoff (Plastik) bestehen und dürfen keine scharfen Kanten aufweisen.

01.47 RÄDER, FELGEN, REIFEN

Der Felgendurchmesser des Vorder- und des Hinterrades muss zwischen 16" und 19" betragen.

Die Vorderradreifen sind freigestellt.

Die Hinterradreifen dürfen eine Stollenhöhe von 13 mm nicht überschreiten (alle Maße bei Neureifen, im Zweifel Hersteller Datenblatt beachten).

47.01

Alle Reifen werden auf der Felge montiert und bei einem Druck von 1 kg/cm² (1 bar) gemessen. Die Messung erfolgt an einem Reifenausschnitt, der 90° vom Boden entfernt ist.

47.03

Reifen dürfen nur mit Luft gefüllt werden.

54.10 Rahmen/Ballführung

Der Einsatz von Titan oder Verbundwerkstoffen ist bei der Rahmenkonstruktion verboten.

Die Motorräder müssen mit einer Ballführung ausgerüstet sein, um zu verhindern, dass der Ball zwischen Vorderrad und Motorblock eingeklemmt wird.

Fußrasten müssen abklappbar sein. Die Fußrasten Enden müssen mit einem Radius von mindestens 8 mm abgerundet sein. Der Motorradrahmen inkl. montierter ausgeklappter Fußrasten darf die max. Breite von 500 mm nicht überschreiten.

Bei montierten Ballführungssystemen beträgt die maximale Breite der Systeme 440 mm.

01.63 KRAFTSTOFF, KRAFTSTOFF-ÖL-GEMISCH

Siehe Kraftstoffbestimmungen im blauen Teil dieses Handbuches.

01.65 AUSRÜSTUNG UND SCHUTZKLEIDUNG

Kleidung und Schuhe

Die Feldspieler einer Mannschaft müssen mindestens knöchelhohe, stabile Schuhe, festen Schienbeinschutz und Handschuhe aus schwer entflammbarem Material tragen. Schuhe und Schienbeinschutz dürfen keine Teile aufweisen, die eine Gefahr für Mit- oder Gegenspieler darstellen. Zusätzliche Metallteile jeglicher Art, außen am Schuh, sind verboten. Torhütern haben Schienbeinschoner zu tragen. Handelsüblichen Turn- und Fußballschuhen sind gestattet.

Die Spieler müssen eine zweckmäßige Schutzkleidung tragen, die Schutz gegen Kälte und Verletzungen bietet.

01.67 TRAGEN VON SCHUTZHELMEN

Beim Training, während der Begrüßungs- und Verabschiedungsrunde sowie während des Spiels müssen die Spieler einen Schutzhelm tragen, der gut sitzt, in gutem Zustand ist und dessen Trageeinrichtung korrekt geschlossen ist. Der Schutzhelm muss über ein Kinnriemen- Verschluss-System verfügen.

Schutzhelme, deren Außenschale aus mehr als einem Stück besteht, sind gestattet, sofern sie im Notfall schnell und einfach, d. h. durch Lösen oder Durchtrennen lediglich des Kinnriemens, vom Kopf des Fahrers abgenommen werden können.

Alle Schutzhelme müssen das Prüfzeichen einer der in Art. 01.70 aufgeführten Prüfnormen oder das Genehmigungszeichen der FMN des betreffenden Fahrers tragen.

Die Nichtbeachtung dieser Vorschriften wird mit Ausschluss bestraft.

Schutzhelme, die von den FMNs homologiert werden, müssen einer der in Art. 01.70 aufgeführten Normen entsprechen.

01.69 HINWEISE FÜR DIE ABNAHME VON SCHUTZHELMEN

Anm.: Im DMSB-Bereich gelten die DMSB-Schutzhelm-Bestimmungen (s. brauner Teil dieses Handbuches).

69.01

Die Schiedsrichter / Technischen Kommissare müssen vor dem Training und vor dem Spiel unter Aufsicht des Obmannes der Techn. Abnahme überprüfen, ob alle Schutzhelme den technischen Anforderungen genügen.

69.02

Entspricht ein Schutzhelm diesen Anforderungen nicht und ist schadhaft, muss der Technische Kommissar alle Genehmigungszeichen entfernen und den Helm bis zum Ende der Veranstaltung einbehalten. In diesem Fall muss der betreffende Spieler einen anderen Schutzhelm zur Technischen Abnahme vorführen. Weiterhin werden bei den Helmen die einen Schaden aufweisen, der auf eine Beschädigung der Außenschale hinweist, die auf dem Label angebrachten Genehmigungsnummern mittels Farbstiftes unkenntlich gemacht. Nach einem Aufschlag infolge eines Unfalles muss der Schutzhelm dem Obmann der Technischen Abnahme zur Überprüfung vorgelegt werden (s. auch Art. 77.02.14).

69.03

Alle Schutzhelme müssen intakt sein und dürfen in ihrer Konstruktion nicht modifiziert worden sein. Ein Schutzhelm dient dazu Schutz zu bieten. Ein Schutzhelm ist keine Plattform um fremde Gegenstände daran zu befestigen. Kameras oder anderes Zubehör sind nicht gestattet und dürfen nicht am Helm des Fahrers angebracht werden.

69.04

Der Obmann der Techn. Abnahme und/oder ein Techn. Kommissar können vor Zulassung eines Spielers zum Training prüfen:

69.04.1

dass der Helm auf dem Kopf des Fahrers einen guten Sitz aufweist;

69.04.2

dass es nicht möglich ist, die Trageeinrichtung in geschlossenem Zustand über das Kinn des Fahrers zu streifen;

69.04.3

dass es nicht möglich ist, den Schutzhelm über den Hinterkopf des Fahrers zu ziehen (s. Abb. U).

01.70 ANERKANNTE INTERNATIONALE PRÜFNORMEN FÜR SCHUTZHELME

Europa: ECE 22-05 Ausführung „P“, „NP“, „J“ *oder ECE 22-06 „P“, „NP“, „J“*

Japan: JIS T 8133:2015

USA: SNELL M 2015 *oder SNELL M2020R oder SNELL M2020D*

Siehe auch blauer Teil dieses Handbuchs.

01.71 AUGENSCHUTZ

Das Tragen von Brillen, Schutzbrillen sowie von Visieren und Abreiss-Visieren („Tear offs“) aus nichtsplittendem Material ist zulässig, jedoch dürfen Visiere unter keinen Umständen integraler Bestandteil des Schutzhelmes sein.

Augenschutz, der die Sicht beeinträchtigt (z.B. Kratzer), darf nicht benutzt werden.

01.77 KONTROLLE

77.01 Abnahme Allgemeines

Der Fahrer ist zu jeder Zeit für sein Motorrad verantwortlich.

77.01.1

Der Obmann der Techn. Abnahme muss eine Stunde vor Beginn der Technischen Abnahme anwesend sein und die Schiedsrichter von seiner Ankunft unterrichten.

77.01.2

Er muss sicherstellen, dass alle für die Veranstaltung nominierten Technischen Kommissare ihre Aufgabe ordnungsgemäß erfüllen.

77.01.3

Der Obmann der Techn. Abnahme teilt die Technischen Kommissare für bestimmte Aufgaben während des Spiels, des Trainings und der Abschlusskontrolle ein.

77.01.4

Die Technische Abnahme erfolgt nur, wenn die Abnahmekarte des Motorrades vom Veranstalter (Dokumentenabnahme) vorgelegt wurde.

77.01.5

Die Fahrer oder ihre Mechaniker müssen mit den Motorrädern innerhalb des in der Ausschreibung festgelegten Zeitraumes zur Technischen Abnahme erscheinen.

77.01.6

Der Obmann der Technischen Abnahme muss den Schiedsrichtern von den Ergebnissen der Technischen Abnahme unterrichten. Anschließend erstellt er eine Liste der akzeptierten Motorräder und legt diese den Schiedsrichtern vor.

77.01.7

Der Obmann der Techn. Abnahme kann zu jeder Zeit jedes Teil des Motorrades überprüfen.

77.02

Ein Fahrer, der nicht, wie unten beschrieben, zur Abnahme erscheint, kann von der Veranstaltung ausgeschlossen werden.

Der Schiedsrichter kann jeder Person, die nicht die Bestimmungen erfüllt, oder jedem Fahrer, der eine Gefahr für andere Teilnehmer oder die Zuschauer darstellt, verbieten am Training oder am Rennen teilzunehmen.

77.02.1

Die Technische Abnahme findet in Übereinstimmung mit den in der Veranstaltungsausschreibung getroffenen Festlegungen und Zeiten statt. Bei technischen Kontrollen dürfen nur der jeweilige Fahrer sowie zwei weitere Personen anwesend sein. Bei Mannschaftswettbewerben ist zusätzlich auch der Team-Manager zugelassen.

77.02.2

Fahrer oder Mechaniker müssen saubere Motorräder vorführen, die diesen Bestimmungen entsprechen, sowie die korrekt ausgefüllte und abgezeichnete Abnahmekarte vorlegen; der Kraftstofftank muss leer sein.

77.02.3

Der Fahrer muss seine Ausrüstung vorführen. Der Schutzhelm muss markiert werden.

77.02.5

Der Schalldämpfer muss mit Farbe markiert werden. Der gemessene Geräuschwert wird in die Abnahmekarte eingetragen.

77.02.6

Die Motorräder werden gewogen, das Gewicht in die Abnahmekarte eingetragen.

77.02.7

Es wird eine Gesamtkontrolle der Motorräder in Übereinstimmung mit diesen Bestimmungen durchgeführt. Die akzeptierten Motorräder werden mit Farbe oder einem Aufkleber markiert.

77.02.8

Der Spieler darf eines der akzeptierten Motorräder nach Wahl wie auch das Motorrad eines anderen Fahrers benutzen.

77.02.11

Im Verlauf der Veranstaltung muss der Technische Kommissar alle Motorräder und die gesamte Ausrüstung überprüfen. Diese Kontrolle muss vor dem Einfahren der Motorräder auf die Bahn erfolgen.

77.02.13

Sofort nach der Technischen Abnahme muss der Obmann dem Schiedsrichter eine Liste der akzeptierten Motorräder übergeben.

77.02.14

Wurde ein Motorrad in einen Unfall verwickelt, muss es vom Technischen Kommissar überprüft werden, um sicherzustellen, dass kein technischer Defekt eingetreten ist. Ist der Schutzhelm eindeutig

beschädigt, muss der Obmann der Techn. Abnahme ihn einbehalten. Der Veranstalter muss diesen Schutzhelm, zusammen mit dem Unfallbericht und dem medizinischen Bericht (sowie Fotos und Videoaufnahmen, soweit vorhanden) an die Föderation des Fahrers senden. Sind im medizinischen Bericht Kopfverletzungen aufgeführt, muss der Schutzhelm anschließend zur Überprüfung an ein neutrales Prüfinstitut gesandt werden.

77.05 Gefährliche Motorräder

Wenn ein Technischer Kommissar im Verlauf des Trainings oder des Spiels zu der Überzeugung kommt, dass ein Motorrad defekt ist und dadurch eine Gefahr für andere Fahrer darstellen könnte, muss er sofort den Schiedsrichter unterrichten.

Deren Pflicht ist es, dieses Motorrad von der weiteren Teilnahme am Training oder Spiel auszuschließen.

01.79 GERÄUSCHKONTROLLE

Das Geräuschlinit darf die in Art. 79.11 aufgeführten Werte nicht überschreiten.

79.01

Die Messung erfolgt bei einem Abstand des Mikrophons von 0,5 m vom Auspuffende unter einem Winkel von 45° zur Längsachse des Auspuffendes und in Höhe des Auspuffrohres, mindestens jedoch 20 cm über dem Boden. Ist dies nicht möglich, so kann die Messung auch unter einem Winkel von 45° nach oben durchgeführt werden.

79.02

Für die Geräuschkontrolle müssen Motorräder, die nicht mit einem Leerlaufgetriebe ausgestattet sind, auf einen Ständer gestellt werden.

79.03

Die Schalldämpfer werden bei der Abnahme markiert und dürfen danach nicht mehr ausgewechselt werden. Es ist lediglich erlaubt, einen ebenfalls abgenommenen und markierten Ersatzschalldämpfer zu montieren.

79.04

Der Fahrer lässt den Motor im Leerlauf drehen und beschleunigt ihn, bis die vorgeschriebene Drehzahl (U/min.) erreicht ist. Die Messung muss in diesem Augenblick erfolgen.

79.05

Die Drehzahl hängt ab von der dem Kolbenhub des Motors entsprechenden, mittleren Kolbengeschwindigkeit.

Die Drehzahlen errechnen sich wie folgt:

$$N = \frac{30.000 \times C_m}{L}$$

N	=	Vorgeschriebene Drehzahl des Motors pro Min.
C _m	=	Mittlere Kolbengeschwindigkeit in m/s
L	=	Hub in mm

79.06 Geräuschkontrolle – Drehzahlen

79.07

Bei Motoren mit mehr als einem Zylinder wird der Geräuschpegel an jedem Auspuffende gemessen.

79.08

Ein Motorrad, das die vorgeschriebenen Geräuschwerte überschreitet, darf mehrmals vorgeführt werden.

79.09

Bei der Vorführung zur Geräuschkontrolle muss die korrekte Hubangabe auf dem Kurbelgehäuse gut lesbar eingeschlagen sein.

79.11 Gültiges Geräuschlimit

Maximal 96 dB(A)

Die Geräuschkontrolle wird bei den nachstehend aufgeführten, festen Drehzahlen vorgenommen:

bis 85 cm ³ / 2-Takt:	8000 U/min
über 85 cm ³ bis 125 cm ³ / 2-Takt:	7000 U/min
über 125 cm ³ bis 250 cm ³ / 2-Takt:	5000 U/min

79.12

Während der Kontrolle darf das Umgebungsgeräusch den Wert von 90 dB(A) innerhalb eines Radius von 5 m um die Geräuschquelle nicht übersteigen.

79.13

Die verwendeten Geräuschemessgeräte müssen der Europa-Norm IEC 651 Stufe 1 entsprechen. Im DMSB-Bereich gilt: Die verwendeten Geräuschemessgeräte müssen der Europa-Normen IEC 651; 60551 oder 61672, Stufe 1 oder 2, entsprechen. Das Messgerät muss mit einer Eich-Schallquelle (Kalibrator) für die Kontrolle und Justierung des Gerätes während der Nutzungsdauer ausgerüstet sein.

79.14

Der Schnell-/Langsam-Schalter muss auf der Position „Langsam“ stehen.

79.15

Im Hinblick auf die Tatsache, dass die jeweils herrschende Temperatur das Ergebnis von Geräuschemessungen beeinflusst, sind die Messwerte bei + 20° C als korrekt anzusehen. Bei Temperaturen unter 10° C wird eine Toleranz von + 1 dB(A) und bei Temperaturen unter 0° C eine Toleranz von + 2 dB(A) gewährt.

79.16 Geräuschkontrolle nach einer Veranstaltung

Ist bei einem Wettbewerb eine Technische Schlussabnahme vor der Veröffentlichung der Ergebnisse vorgeschrieben, so muss diese Prüfung eine Geräuschkontrolle zumindest der drei erstplatzierten Motorräder der Endwertung einschließen.

Bei dieser Schlussabnahme wird eine Toleranz von + 1 dB(A) gewährt.

79.17 Geräuschkontrolle während einer Veranstaltung

Bei Wettbewerben, die Geräuschkontrollen während der Veranstaltung vorschreiben, müssen die Motorräder den Geräuschvorschriften ohne Gewährung der in Art. 79.16 aufgeführten Toleranz entsprechen.

01.80 RICHTLINIEN FÜR DIE BENUTZUNG VON GERÄUSCHEMESSGERÄTEN

80.01

Der für die Geräuschemessung verantwortliche Technische Kommissar (Obmann der Geräuschemessung) muss rechtzeitig vor Ort sein, um mit dem Schiedsrichter und den anderen

Technischen Kommissaren Absprachen im Hinblick auf einen geeigneten Messplatz und das anzuwendende Verfahren treffen zu können.

80.02

Zur Geräuschmessausrüstung muss eine passende Eich-Schallquelle (Kalibrator) gehören, die unmittelbar vor Beginn der Messungen und vor jeder Nachmessung, die eine Bestrafung zur Folge haben könnte, eingesetzt werden muss. Für den Fall, dass Drehzahlmesser, Geräuschmessgerät oder Kalibrator bei der Technischen Abnahme ausfallen, müssen zwei Sets der jeweiligen Ausrüstung bereitstehen.

80.04

Geräuschmessungen sollten nicht durchgeführt werden bei Regen und Feuchtigkeit. Motorräder, die als extrem laut angesehen werden, müssen einzeln überprüft werden, wenn die Umstände es gestatten.

80.05

Bei stärkerem Wind sollten die Motorräder in Windrichtung stehen, so dass die mechanischen Geräusche nach vorne, weg vom Mikrophon, getragen werden.

80.06

Der Schnell-/Langsam-Schalter des Messgerätes muss auf der Position „Langsam“ stehen.

80.07

Bei entsprechend einstellbaren Geräten (Anm.: nicht Rhode & Schwarz) ist der A-Wert für Geräuschanzeige einzustellen.

80.08

Der Messwert ist stets abzurunden, d.h. 98,9 = 98 dB(A).

80.09 Bei Geräuschmessgeräten des Typs 1 wird der abgelesene Wert um 1 dB(A), bei Geräten des Typs 2 um 2 dB(A) reduziert.

80.10 Außentemperatur

Beträgt die Außentemperatur weniger als 10° C, wird von dem abgelesenen Wert 1 dB(A), bei weniger als 0° C werden 2 dB(A) in Abzug gebracht. Die o.g. Toleranzen addieren sich. Die zu ergreifenden Maßnahmen richten sich nach der jeweiligen Disziplin und den während der vorherigen Diskussionen mit dem Rennleiter getroffenen Entscheidungen.

Anhang für Jugend-Motoball-Motorräder:

Die Motoren der Jugend-Motoball Motorräder müssen vor der Inbetriebnahme von einem unabhängigen Händler oder Prüfinstitut auf ihre Leistung hin überprüft werden.

Ein Start mit nicht homologiertem Motor ist nicht möglich.

Pro Motortyp mit gleicher Konfiguration (identischer Vergaser) ist nur eine Prüfung erforderlich.

Hierzu ist ein Prüflauf auf einem Leistungsprüfstand erforderlich. Das erstellte Leistungsdiagramm wird zusammen mit dem Homologationsblatt (www.dmsb.de) beim DMSB eingereicht, der bei bestandener Prüfung und festgestellter Zulässigkeit, die Homologation für diesen Motor in der vorliegenden Konfiguration auf der DMSJ-Webseite veröffentlicht.

Auf dem Homologationsblatt werden Abbildungen des Motors von rechts und links, bei der der Vergaser deutlich erkennbar ist eingefügt.

Bei gedrosselten Motoren ist das Zusatzblatt zur Homologation mit der Beschreibung der Drosselung und Abbildungen evtl. verbauter Teile hinzuzufügen.

Jede Technische Änderung des Motors bzw. seiner Konfiguration (z.B. anderer Vergaser) führt zum Erlöschen der Homologation, der Motor muss neu homologiert werden.

Reine Instandsetzungsarbeiten sowie Revisionen sind keine Änderung in diesem Sinne.

Handbuch MOTORRADSPORT 2023 – Brauner Teil

DMSB-Technik-Bestimmungen

INHALT

IDM - Internationale Deutsche Motorradmeisterschaft	Brauner Teil Seite
DMSB-Langstrecken-Cup	Brauner Teil Seite
SuperMoto	Brauner Teil Seite
Minimoto	Brauner Teil Seite
Historische Renn- und Supersportmotorräder	Brauner Teil Seite

**Technische Bestimmungen IDM –
Internationale Deutsche Motorradmeisterschaft 2023**

Stand: [22.11.2022](#)

Die Technischen Bestimmungen für die Klassen der IDM 2023 werden auf www.dmsb.de veröffentlicht.

Technische Bestimmungen des DMSB für den **DMSB Langstrecken Cup 2023**

Stand: **04.11.2022** – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

1. Kennzeichnung der Motorräder

Alle Startnummern müssen an der Front (1 x mittig oder jeweils 1 x pro Seite) und auf jeder Seite am Motorrad deutlich lesbar angebracht sein. Das Startnummernfeld hat die Maße 230 mm Breite und 190 mm Höhe zu erfüllen.

Ziffernhöhe vorne: 160 mm

Ziffernhöhe hinten/seitlich: 160 mm

Die Beurteilung über Einhaltung und Richtigkeit vorstehender Festlegungen obliegt dem Technischen Kommissar.

2. Techn. Bestimmungen

2.1 Geräuschbestimmungen

Grundsätzlich gültig sind max. 103 dB(A). Ein abweichendes Geräuschlimit kann in der Veranstaltungsausschreibung festgelegt werden. Nach Ende der Veranstaltung sind + 2 dB(A) zulässig. Gemessen wird nach FIM-Messmethode, Technische Bestimmungen für Straßensport, Art. 01.79, orangefarbener Teil im Handbuch.

Auspuffanlagen werden markiert und nur solche sind im Wettbewerb zugelassen. Änderungen können in der Veranstaltungsausschreibung geregelt werden.

Fahrzeuge die schon ab Werk mit einem höheren dB(A) Wert homologiert wurden sind zum Start zugelassen. Hier gilt aber keine weitere Lautstärkentoleranz. Fahrzeuge die den zulässigen Lärmpegel auf der Strecke überschreiten werden umgehend mit der schwarzen Flagge mit Startnummer aus dem laufenden Training oder Rennen geholt. Wiederaufnahme des Trainings oder Rennen für dieses Team nur nach bestandener Geräuschüberprüfung.

2.2 Luftfilter

Alle Motorräder müssen mit einem Luftfiltergehäuse oder einer Airbox ausgerüstet sein. Das geschlossene System für die Triebraumentlüftung muss beibehalten werden. Der Einsatz darf geändert oder entfernt werden.

2.3 Räder, Reifen und Bremsen

Die Radachsen müssen aus Eisenmaterial hergestellt sein. Räder aus Verbundmaterial (z.B. Carbon oder Kohlefaser) sind nicht zulässig, es sei denn diese verfügen über eine FIM-Homologation, Allgemeine Betriebserlaubnis (ABE), Allgemeine Bauartgenehmigung (ABG) oder Systemgenehmigung nach UN-ECE/EWG.

Bremsscheiben und deren Befestigungen am Rad müssen aus Eisenmaterial sein.

Die Wahl der Reifen, Mischung und Beschaffenheit sind freigestellt.

2.4 Verkleidung

Die Verwendung eines geschlossenen Verkleidungskiels ist empfohlen.

2.5 Modifizierung von Motorradteilen

Grundsätzlich dürfen sämtliche Teile modifiziert oder ausgetauscht werden, müssen allerdings für Jedermann käuflich zu erwerben sein.

Nicht ausgetauscht werden dürfen: Rahmen, Motorgehäuse inkl. Zylinder und Zylinderkopf.

Schrauben und Bolzen an hochbelastbaren Teilen dürfen weder modifiziert noch ausgetauscht werden. In den Klassen 1, 2 und 3 muss das serienmäßige Tankvolumen beibehalten werden. In der Klasse 4 beträgt das max. zulässige Tankvolumen 24 Liter.

2.6 Kühlmittel

Als Motorkühflüssigkeit muss reines Wasser verwendet werden.

2.7 Sicherheitsrücklicht

Motorräder müssen mit einer funktionsfähigen roten Rückleuchte versehen sein, die über LED's verfügt. Diese muss an der Fahrzeugverkleidung hinten, mindestens 600 mm über dem Boden und im Bereich zwischen Hinterrad und Höcker angebracht sein. Es muss sichergestellt sein, dass sie nicht von Teilen und/oder dem Fahrer verdeckt wird und mit max. 5° Abweichung zur Fahrzeuglängsachse nach hinten leuchtet. Eine Blendwirkung muss ausgeschlossen sein.

2.8 Kettenschutz

Ein Kettenschutz muss so angebracht sein, dass Körperteile nicht zwischen unterem Kettenlauf und hinterem Kettenrad eingeklemmt werden können.

Technische Bestimmungen des DMSB für SuperMoto 2023

Stand: 03.11.2022 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

INHALTSVERZEICHNIS

- 01.01 Allgemeine Bestimmungen
- 01.18 Telemetrie
- 01.19 Gewicht der Motorräder
- 01.27 Startvorrichtung
- 01.29 Schutzvorrichtung für offen liegende Antriebsteile
- 01.31 Auspuffrohre / Schalldämpfer
- 01.33 Lenker
- 01.35 Bedienungshebel/Gasschieber/Zündunterbrecher
- 01.39 Fußrasten
- 01.41 Bremsen
- 01.43 Radabdeckungen
- 01.47 Räder, Felgen, Reifen
- 01.53 Zusätzliche technische Bestimmungen
- 01.55 Startnummern
- 01.63 Kraftstoff / Kühlmittel
- 01.65 Ausrüstung, Schutzbekleidung
- 01.67 Tragen von Schutzhelmen
- 01.70 Anerkannte internationale Prüfnormen für Schutzhelme
- 01.79 Technische Abnahme/Geräuschkontrolle/Parc Fermé
- 01.83 Zusätzliche Technische Bestimmungen für Quads

01.01 Allgemeine Bestimmungen

01.1

Wenn in diesen technischen Bestimmungen des DMSB für SuperMoto Dinge nicht geregelt sind, werden in diesem Fall die betreffenden FIM- Bestimmungen wirksam.

01.2

Was nicht als erlaubt aufgeführt ist, ist verboten.

Eine erlaubte Änderung darf eine verbotene nicht nach sich ziehen.

Bei allen Motorrädern ist die Verwendung von Titan für Rahmenkonstruktion, Vordergabel, Lenker, Schwinge, Schwingen- und Radachsen verboten. Für Radachsen ist die Verwendung von Leichtmetall ebenfalls nicht gestattet. Die Verwendung von Schrauben und Muttern aus Titan ist erlaubt.

01.3

Für einzelne Wettbewerbe können weitergehende Festlegungen notwendig sein; diese werden im Einzelnen entweder im FIM-Sporting-Code oder den Wettbewerbsbestimmungen für den betreffenden Wettbewerb aufgeführt.

01.4

Die Beurteilung über Einhaltung und Richtigkeit nachfolgender Festlegungen obliegt den Technischen Kommissaren.

01.18 Telemetrie (elektronische Datenübertragung)

Von bzw. zu einem sich bewegenden Motorrad / Fahrer dürfen keinerlei Informationen, auf welche Art auch immer, übertragen werden (Ausnahme: Transpondersignale zur Zeit- oder Rundenmessung).

01.19 Gewicht der Motorräder

Das Gewicht der Motorräder wird ohne Kraftstoff gemessen.

Sofern in den Prädikatsbestimmungen nicht anders geregelt, betragen die Mindestgewichte:

Motorräder bis 250 cm³: 98 kg

Motorräder über 250 cm³: 102 kg

Eine Gewichtstoleranz von 1,0 % nach dem Rennen ist gestattet.

01.27 Startvorrichtung

Ein Anlass-System ist vorgeschrieben.

01.29 Schutzvorrichtung für offen liegende Antriebsteile

29.1

Das Getrieberitzel muss mit einem Schutz abgedeckt sein.

29.2

Ein Kettenschutz muss so angebracht sein, dass Körperteile nicht zwischen unterem Kettenlauf und hinterem Kettenrad eingeklemmt werden können.

01.31 Auspuffrohre/Schalldämpfer

31.1

Das Endstück muss über eine Mindestlänge von 30 mm horizontal und parallel zur Mittellängsachse des Solomotorrades (mit einer Toleranz von +/- 10°) verlaufen und darf das Ende des Auspuffs um nicht mehr als 5 mm überragen. Alle scharfen Ecken müssen mit einem Mindestradius von 2 mm abgerundet werden (siehe Abbildung E).

31.2

Auspuffgase müssen nach hinten abgeleitet werden, jedoch so, dass sie keinen Staub aufwirbeln, Reifen und Bremsen nicht verschmutzen sowie auch andere Fahrer in keiner Weise stören oder belästigen. Gegen evtl. Ölverlust müssen Maßnahmen getroffen werden, um nachfolgende Fahrer nicht zu gefährden.

31.3

Das Auspuffende darf bei einem Solomotorrad nicht über die am hinteren Rand des Hinterrades angelegte senkrechte Tangente (Siehe Abb. E) hinausragen.

01.33 Lenker

33.1

Die Breite der Lenker beträgt für Solomotorräder mindestens 600 mm und höchstens 850 mm.

33.2

Bei Lenkern mit Querverbindung muss diese mit einem Schutzpolster versehen sein. Bei Lenkern ohne Querstreben müssen die Lenkerschellen mit einem Schutzpolster versehen sein.

33.3

Ungeschützte Enden des Lenkers müssen mit einem festen Material verstopft oder mit geeignetem Material (z. B. Gummi) überzogen sein.

33.4

Lenkerschellen müssen abgerundet und so beschaffen sein, dass Bruchstellen am Lenker nicht auftreten können.

33.5

Wird ein Handschutz benutzt, so muss dieser aus bruchfestem (nicht splitternden) Material bestehen.

33.6

Reparaturschweißungen an Leichtmetall-Lenkern sind verboten.

33.7

Lenker aus Karbon / Kohlefasermaterial sind verboten.

01.35 Bedienungshebel/Gasschieber/Zündunterbrecher

35.1

Alle Handhebel (Kupplung, Bremse etc.) müssen am äußeren Ende in einer Kugel enden, die auch abgeflacht sein kann.

35.2

Ist der Fußbremshebel auf der Achse mit Fußraste gelagert, so muss er im Falle einer etwaigen Deformierung der Fußraste dennoch unter allen Umständen funktionsfähig bleiben.

35.3

Gasschieber müssen sich automatisch schließen, wenn der Fahrer den Griff loslässt.

35.4

Alle Solomotorräder müssen mit einem am Lenker angebrachten, in Reichweite der an den Handgriffen liegenden Hand befindlichen Zündunterbrechungsschalter oder -knopf ausgerüstet sein, dieser muss rot sein.

35.5

Alle sonstigen am Lenker angebrachten Schalter oder Knöpfe dürfen nicht rot sein.

01.39 Fußrasten

39.1

Fußrasten können mit einem Klappmechanismus versehen sein, müssen dann aber über eine Vorrichtung verfügen, die sie automatisch wieder in ihre Normalstellung zurückbringt.

39.2

Die Fußrastenenden müssen geschlossen, die Ränder in jedem Fall abgerundet sein.

39.3

Reparaturen an Fußrasten dürfen ausschließlich durch Schweißen erfolgen.

39.4

Wenn erforderlich (Vorgabe des Streckenbetreibers) müssen an den Fußrasten sogenannte Rasten-Schleifer angebracht werden.

01.41 Bremsen

Alle Fahrzeuge müssen mit mindestens zwei wirksamen Bremsen ausgerüstet sein, die unabhängig voneinander betätigt werden und konzentrisch wirken.

Die Schrauben zur Befestigung der Vorderrad-Bremse an der Gabel oder am Adapter müssen gebohrt und mit Draht gesichert sein.

01.43 Radabdeckungen

Die vordere Radabdeckung darf gekürzt werden. Dabei muss das vordere Ende vertikal mindestens bis über die Vorderachse reichen.

01.47 Räder, Felgen, Reifen

47.1

Jede Änderung an der Felge bzw. den Speichen eines Integralrades (gegossen, geschweißt, genietet), wie es vom Hersteller geliefert wurde, oder an einer zerlegbaren Felge ist verboten.

Es ist im DMSB-Bereich nicht erforderlich, Integralfelgen mit Kunststoffscheiben abzudecken.

47.2

Die Reifenoberfläche kann glatt (d.h. ohne Profilrillen/Slicks) oder profiliert sein. Zusätzliche Profilrillen, Schnitte usw. an den vorderen und hinteren Reifen sind zulässig. Die höchst zulässige Profiltiefe an der Mitte der vorderen und/oder hinteren Reifen beträgt 10 mm. Beim Nachschneiden darf das Gewebe nicht beschädigt werden.

47.3

Sofern in den Prädikatsbestimmungen nicht anders geregelt, darf die Felgen- Mindestgröße von 16“ Zoll nicht unterschritten werden.

01.53 Zusätzliche technische Bestimmungen

53.1

Motor- und Getriebeentlüftung sowie Vergaserüberlauf müssen in einen geschlossenen, leicht zugänglichen Sammelbehälter aus öl- und kraftstoffresistentem Material mit einem Volumen von mindestens 250 cm³ münden.

53.2

Das Ende des Entlüftungsschlauches des Sammelbehälters muss mindestens 30 cm über dem Behälter befestigt sein, er kann auch im Luftfilterkasten enden.

53.3

Dem Niveau einer motorsportlichen Disziplin nicht angepasste Behälter (Getränkedosen, Shampoo Flaschen o. ä.) sind nicht gestattet.

53.4

Der Sammelbehälter muss vor jedem Training/ Rennen entleert werden.

53.5

Die Entlüftungsleitungen des Kraftstofftanks müssen mit rücklaufsicheren Ventilen versehen sein.

53.6

Kraftstoff- und Öltankverschlüsse müssen im geschlossenen Zustand auslaufsicher sein. Öltankverschlüsse müssen außerdem durchbohrt und mit Draht gesichert sein.

53.7

Alle Öleinfüll- und Ölablassschrauben müssen gegen unbeabsichtigtes Lösen durchbohrt und mit Draht gesichert sein.

53.8

Außenliegende Ölfilter sowie Schrauben und Bolzen, die im Bereich des Ölstromes liegen, müssen gebohrt und mit Draht gesichert sein. Bei innen liegenden Ölfiltern müssen die Schrauben der Deckel gebohrt und mit Draht gesichert sein.

53.9

Elektronisch gesteuerte Feder / Dämpfer Systeme sind verboten.

01.55 Startnummern

55.1

Es sind drei Startnummernschilder anzubringen. Eins vorn am Motorrad, die beiden anderen müssen an jeder Seite des Fahrzeuges gut sichtbar montiert sein. Die Startnummern müssen eindeutig lesbar angebracht sein. Reflektierende und spiegelnde Zahlen sind verboten.

Das Schriftbild kann frei gewählt werden, es sind matte Farben zu verwenden.

55.2

Sofern in den Prädikatsbestimmungen nicht anders geregelt, gilt für die Farbe der Startnummernfelder und Startnummern:

weißer (wie RAL 9010) Grund,

schwarze (wie RAL 9005) Ziffern

01.63 Kraftstoff / Kühlmittel

63.1

Es gelten die Kraftstoff-Bestimmungen der FIM (siehe DMSB Handbuch blauer Teil).

63.2

Als Kühlmittel muss Wasser verwendet werden.

Zur Verhinderung von Korrosion, Kavitation und Verschleiß ist eine Beimischung von Zusätzen nur erlaubt, wenn diese kein MEG (Monoethylenglykol) enthalten.

01.65 Ausrüstung, Schutzbekleidung, allgemeine Sicherheit

65.1

Als Schutzbekleidung ist eine ein- oder zweiteilige (mit einem Reißverschluss verbundene) Fahrerkombi aus Leder oder entsprechende SuperMoto- Funktionskleidung vorgeschrieben. Besteht diese aus mehreren Teilen, so müssen die Teile durch einen Reißverschluss verbunden sein oder sich ausreichend überlappen. Das Fahren mit stark beschädigter Schutzkleidung ist nicht erlaubt.

65.2

Vorgeschrieben ist außerdem die Benutzung von Handschuhen aus strapazierfähigem Material sowie kniehohen Stiefeln aus dem Off-Road-Bereich, oder spezielle SuperMoto-Stiefel aus Leder oder einem gleichwertigen Material.

65.3

Das Tragen von Brillen, Schutzbrillen sowie Visieren und Abreiß-Visieren („Tear offs“) aus nicht splitterndem Material ist zulässig. Ein Augenschutz, der die Sicht beeinträchtigt, (z.B. durch Kratzer), darf nicht benutzt werden.

65.4

Brillen und Handschuhe müssen bei Beginn der Trainings / Rennstart getragen werden.

65.5

Ragen die Haare (auch Bärte) mehr als eine Handbreite aus dem unteren Bereich des Helmes heraus, sind sie als Zopf oder ähnlich zusammen zu binden. Dieser Zopf/ Bund ist beim Start in der Bekleidung (Lederkombi, Neckbrace o. ä.) so weit wie möglich zu verstauen.

01.67 Tragen von Schutzhelmen

67.1

Alle Fahrer müssen einen Schutzhelm tragen. Schutzhelme, deren Außenschale aus mehr als einem Stück besteht, sind gestattet, sofern sie im Notfall schnell und einfach, d.h. durch Lösen oder Durchtrennen des Kinnriemens, vom Kopf des Fahrers genommen werden können.

67.2

Alle Schutzhelme müssen das Prüfzeichen einer der in Art 01.70 aufgeführten Prüfnormen oder das entsprechende Genehmigungszeichen tragen.

67.3

Der Fahrer muss den Schutzhelm vorführen. Es können mehrere Helme vorgeführt werden.

67.4

Der Helm wird markiert.

67.5

Alle der technischen Abnahme vorgeführten Schutzhelme müssen den DMSB – Schutzhelmbestimmungen (siehe blauer Teil) entsprechen.

01.70 Anerkannte internationale Prüfnormen für Schutzhelme

Europa: ECE 22-05 Typ P *oder ECE 22-06 Typ P*

Japan: JIS T 8133:2015 Typ 2

USA: SNELL M 2015 *oder SNELL M2020D oder SNELL M2020R*

01.79 Technische Abnahme/Geräuschkontrolle/Parc Fermé

79.1

Im Rahmen der Veranstaltung sollten mindestens 50 % der Fahrzeuge einer Geräuschkontrolle unterzogen. In der Regel erfolgt die Messung gemäß 01.79.3.

Achtung: Sollte die FIM / FIM Europe die Geräuschgrenzwerte ändern, werden die Werte im DMSB-Bereich jeweils für die übernächste Saison entsprechend angepasst.

79.2

Messung im Stand

Der maximal zulässige Geräuschpegel beträgt für alle Klassen 94 dB(A) für 4-Takt-Motoren bzw. 96 dB(A) für 2-Takt-Motoren. Die Messung erfolgt in einem Abstand des Mikrofons von 0,5 m vom Auspuffende unter einem Winkel von 45° zur Längsachse des Auspuffendes und in Höhe des Auspuffrohres. Die Schalldämpfer werden bei der Abnahme markiert und dürfen danach nicht mehr ausgewechselt werden. Es ist lediglich erlaubt, einen ebenfalls abgenommenen und markierten Ersatzschalldämpfer zu montieren.

Die Messungen werden bei folgenden Drehzahlen vorgenommen:

	Bis 85 cm ³	8.000 U/min
Über 85 cm ³	bis 125 cm ³	7.000 U/min
Über 125 cm ³	bis 250 cm ³	5.000 U/min
Über 250 cm ³	bis 500 cm ³	4.500 U/min
Über 500 cm ³		4.000 U/min

Bei Verlust oder Beschädigung der Auspuffanlage während der Trainings/Läufe ist der Fahrer verpflichtet, diese in der Reparaturzone zu ersetzen bzw. zu reparieren. Erfolgt dies nicht und wird bei der anschließend durchgeführten Geräuschkontrolle eine Überschreitung des Geräuschlimits um mehr als 2 dB(A) festgestellt, so wird der Fahrer um fünf Plätze in der Startaufstellung zurückversetzt (Vorfall während eines Trainings) bzw. erhält eine Zeitstrafe von 1 Minute (Vorfall während des Rennens).

Davon unbenommen ist die Möglichkeit, den Teilnehmer aufgrund der Geräuscentwicklung sowie einer von der schadhafte Auspuffanlage ausgehenden Gefahr für andere Fahrer umgehend – mittels schwarzer Flagge in Verbindung mit angezeigter Startnummer – aus dem laufenden Training oder Rennen zu holen.

79.3

Messung in der Vorbeifahrt

Der maximal zulässige Geräuschpegel beträgt für alle Klassen 101 dB(A). Die Messung erfolgt in einem Abstand des Mikrofons von 7 m von der Fahrbahnmitte und in einer Höhe von 1m (Messungen gemäß DMSB Handbuch oranger Teil Motocross 79.12 bis 79.16 und 80.01 bis 80.10).

Bei erstmaliger Überschreitung des Grenzwertes erfolgt eine schriftliche Verwarnung.

Bei wiederholtem Überschreiten in einem der folgenden Trainings oder Rennen dieser Veranstaltung erfolgt eine Rückversetzung um 5 Plätze in der Startaufstellung (Überschreitung während Training) bzw. Zeitstrafe von 1 Minute (Überschreitung während Rennen).

Davon unbenommen ist die Möglichkeit, den Teilnehmer aufgrund der Geräuschentwicklung sowie einer von der schadhafte Auspuffanlage ausgehenden Gefahr für andere Fahrer umgehend – mittels schwarzer Flagge in Verbindung mit angezeigter Startnummer – aus dem laufenden Training oder Rennen zu holen.

79.4

Sofern in den Prädikatsbestimmungen nicht anders geregelt, darf jeder Fahrer der Technischen Abnahme max. 2 Motorräder vorführen.

Ersatzmotorräder können auch auf den Bewerber abgenommen werden. Diese stehen dann im Training oder in den verschiedenen Rennen (Läufen) bzw. auch beim erneuten Start eines abgebrochenen Rennens allen unter den betreffenden Bewerber an den Start gehenden Fahrern, deren Namen und Start-Nummern im Abnahmeformular eingetragen sind, zur Verfügung.

79.6

Ein Fahrer darf während der einzelnen Trainings, zwischen den Läufen sowie nach Abbruch eines Laufes auf ein anderes abgenommenes Motorrad wechseln. Ein Wechsel des Motorrades ist allerdings nur zulässig bis zum Schließen des Vorstartbereiches. Danach ist ein Wechsel ausgeschlossen.

79.7

Ein über die vorstehend beschriebenen Möglichkeiten hinausgehender Austausch von Motorrädern ist verboten.

79.8

Das Einbringen eines zweiten Wettbewerbsfahrzeuges in die Boxengasse / Helferzone / Vorstartbereich vor bzw. während der Wertungsläufe / Rennen ist nicht gestattet

79.9

Mindestens die Motorräder der 3 Erstplatzierten sind nach dem Rennen im Parc Fermé abzustellen und verbleiben dort bis zum Ablauf der Protestfrist.

- a) Erfolgt die Durchführung einer Klasse in zwei Wertungsläufen, so sind die Motorräder/Quads der drei Erstplatzierten des zweiten Laufes nach dessen Ende, bei Durchführung einer Klasse (ggf. Vorläufen) Halbfinalläufen und Wertungslauf (Finale) nach dem Ende des Wertungslaufes (Finale) in den Parc Fermé zu verbringen.
- b) Nehmen Fahrer, deren Motorräder o.g. Parc Fermé-Pflicht unterliegen, nach dem letzten Lauf ihrer Klasse mit diesem Motorrad an einer Show-Einlage teil, so gilt die Pflicht zur Überbringung des Motorrades in den Parc Fermé als erfüllt, wenn es während der Show-Einlage ohne Unterbrechung von den offiziellen Sachrichtern beobachtet werden kann. Ist die Protestfrist nach dem Ende der Show-Einlage noch nicht abgelaufen, so muss das Motorrad unverzüglich für den Rest der Protestfrist in den Parc Fermé verbracht werden.
- c) Der Parc Fermé sollte sich in räumlicher Nähe des Zielraumes befinden.

01.83 Zusätzliche Technische Bestimmungen für Quads

Räder/Felgen/Reifen

83.1

Der Felgendurchmesser darf maximal 12 Zoll betragen.

83.2

Es dürfen keine Speichenräder verwendet werden.

83.3

Im DMSB-Bereich müssen keine Kotflügel / Radabdeckungen vorhanden sein.

83.4

Jedes Vorderrad muss über eine eigene Bremse verfügen, die durch einen gemeinsamen Handhebel am Lenker betätigt wird.

83.5

Jedes Hinterrad muss über eine eigene Bremse oder über eine an einer Starrachse befestigte Bremse verfügen, die über ein Fußpedal oder einen am Lenker befestigten Handhebel betätigt wird.

83.6

Die Gesamtbreite darf maximal 1350 mm betragen.

83.7

Hinter dem Sitz muss eine Stoßstange angebracht sein, diese muss in ihrer Länge und Breite über dem hinteren Teil des Kettenrades enden.

Vorne und hinten am Fahrzeug muss ein Stoßbügel (oder -stange) angebracht werden. Dieser Stoßbügel (oder -stange) muss so angebracht sein, dass er/sie mit der Außenkante der Reifen abschließt.

83.8

Auf jeder Seite des Fahrzeuges muss ein Schutzbügel (oder -stange) mit rundem Profil angebracht sein.

83.9

Zum Verschließen der Öffnung zwischen den Rädern und der Schutzvorrichtung müssen gekreuzte Gurte, ein Metallgitter oder ein Geflecht aus Draht bzw. ein starkes Netz angebracht sein, um zu verhindern, dass die Füße des Fahrers durch Zufall den Boden berühren.

83.10

Der Zündunterbrecher muss sich so nahe wie möglich an der Lenkermitte befinden und wird über ein nicht elastisches Verbindungskabel von angemessener Länge und Stärke ausgelöst, das über das rechte Handgelenk des Fahrers gestreift wird. Ein Spiralkabel von max. 1 m Länge ist gestattet.

83.11

Es müssen vier Startnummernfelder angebracht werden.

83.12

Die Startnummer muss für die Zeitnahme jederzeit sichtbar sein.

83.13

Der Fahrer muss bei schlechten Witterungsbedingungen seine Startnummer auf seinem Shirt oder einem BiB tragen.

Technische DMSB-Bestimmungen 2023 für Mini Moto

Stand: 19.12.2022 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

INHALTSVERZEICHNIS

1. Allgemeine Bestimmungen
2. Technische Bestimmungen für Pocketbikes
 - 2.1 Zugelassene Fahrzeuge
 - 2.2 Schutzvorrichtung für offenliegende Antriebsteile
 - 2.3 Zündunterbrecher
 - 2.4 Reifen
 - 2.5 Startnummernschilder
 - 2.6 Kraftstoff- und Öltanks
 - 2.7 Kraftstoff, Kraftstoff-Öl-Gemisch
 - 2.8 Ausrüstung und Schutzkleidung
 - 2.9 Folgende Teile dürfen geändert oder ausgetauscht werden
 - 2.10 Zusätzliche Bestimmungen für GRC MIDI RXM.P.5A (PB2-G40/14)
 - 2.11 Zusätzliche Bestimmungen für BLATA ULTIMA JUNIOR CONCEPT ADAC (PB3-B40/16)
 - 2.12 Zusätzliche Bestimmungen für BLATA ULTIMA JUNIOR CONCEPT ADAC (PB4-B40/19)
3. Technische Bestimmungen für Minibikes
 - 3.1 Zugelassene Fahrzeuge
 - 3.2 Schutzvorrichtung für offenliegende Antriebsteile
 - 3.3 Bedienungshebel
 - 3.4 Zündunterbrecher
 - 3.5 Reifen
 - 3.6 Startnummernschilder
 - 3.7 Kraftstoff und Öltanks
 - 3.8 Kraftstoff, Kraftstoff-Öl-Gemisch
 - 3.9 Ausrüstung und Schutzkleidung
 - 3.10 Folgende Teile dürfen geändert oder ausgetauscht werden
 - 3.11 Zusätzliche Bestimmungen für Honda NSF 100 (MB2-H100/11)
 - 3.12 Zusätzliche Bestimmungen für Ohvale GP-0 110 4S (MB3-O110/21)
 - 3.13 Zusätzliche Bestimmungen für Ohvale GP-0 160 4S (MB4-O160/22)

1. Allgemeine Bestimmungen

Bei Mini Moto Wettbewerben kommen Kleinmotorräder zum Einsatz, die den folgenden technischen Bestimmungen entsprechen.

Alles nicht ausdrücklich durch dieses Reglement Erlaubte ist verboten.

Erlaubte Änderungen dürfen keine unerlaubten Änderungen oder Reglementverstöße nach sich ziehen.

2. Technische Bestimmungen für Pocketbikes

2.1 Zugelassene Fahrzeuge

Es sind folgende Fahrzeuge zugelassen:

Fahrzeugmodell	Homologation
GRC MIDI RXM.P.5A	PB2-G40/14
BLATA ULTIMA JUNIOR CONCEPT ADAC	PB3-B40/16
BLATA ULTIMA JUNIOR CONCEPT ADAC	PB4-B40/19
<i>Polini 910 Carena</i>	<i>PB5-P40/22</i>

2.2 Schutzvorrichtung für offenliegende Antriebsteile

Es muss ein Kettenradschutz angebracht sein.

2.3 Zündunterbrecher

Die Fahrzeuge müssen mit einem links oder rechts am Lenker angebrachten, in Reichweite der an den Handgriffen liegenden Hand befindlichen Zündunterbrecherschalter oder -knopf ausgerüstet sein, der in der Lage ist, den laufenden Motor abzustellen.

2.4 Reifen

Es sind ausschließlich Reifen in der Größe 90/65 R 6.5 zulässig.

Die Mindestprofiltiefe der Reifen muss am Beginn jedes Trainings/Rennens über die gesamte Breite der Reifen-Laufläche 1,5 mm betragen, wobei das Nachschneiden der Reifen verboten ist.

Jegliche chemische und/oder thermische sowie mechanische Behandlung der Reifen ist untersagt. Reifenwärmer sind verboten.

2.5 Startnummernschilder

Alle Startnummern müssen an der Front und mindestens einmal auf jeder Seite am Motorrad deutlich lesbar angebracht sein. Es sind nur die Schriftarten Verdana fett und Futura Heavy zugelassen.

Farbe der Startnummernschilder und der Startnummern:
Weißer Grund (wie RAL 9010) und schwarze Zahlen (wie RAL 9005).

Höhe x Breite pro Ziffer inkl. Hintergrund:
90 mm x 50 mm / Strichstärke 15 mm

Die Startnummern müssen so angebracht und gestaltet werden, dass es der Zeitnahme möglich ist, eine einwandfreie Zuordnung zum Fahrer zu treffen. Ist diese Zuordnung nicht möglich, so kann der Technische Kommissar die Abnahme des entsprechenden Motorrades verweigern. Eventuelle Nachteile (z. B. fehlende Trainingszeiten aufgrund nicht lesbarer Startnummern) sind vom Teilnehmer selbst zu tragen.

2.6 Kraftstoff- und Öltanks

Alle Tanks aus nichtmetallischem Material, müssen vollständig mit Tankschaum gemäß der Spezifikation MIL B 83054 B gefüllt sein.

2.7 Kraftstoff, Kraftstoff-Öl-Gemisch

Es darf nur unverbleiter Kraftstoff verwendet werden. Es gelten die Kraftstoffbestimmungen der FIM/des DMSB (DMSB-Motorradsport-Handbuch, blauer Teil).

Es darf sich zu keiner Zeit ein anderer als der vorgeschriebene Kraftstoff im Kraftstoffbehälter und/oder Kraftstoffsystem befinden.

2.8 Ausrüstung und Schutzkleidung

Während Training und Rennen müssen folgende Schutzbekleidung und Protektoren (ggf. in Kombi integriert) getragen werden:

- Schutzhelm gemäß DMSB-Schutzhelmbestimmungen
- Rennkombi, Handschuhe und knöchelhohes festes Schuhwerk, jeweils aus Leder oder vergleichbarem strapazierfähigem und abriebfestem Material, welches einen kompletten Schutz

gewährleisten muss, d. h. zwischen Rennkombi und Schuhe bzw. Handschuhen darf keine Lücke klaffen.

Rücken- / Knie- / Ellbogen- / Schulterprotektoren und Protektoren an beiden Seiten des Rumpfes und der Hüften. Korrekter Sitz, richtige Größe und Passform der Schutzbekleidung müssen gewährleistet sein.

Außerdem muss zur Identifikation der Teilnehmer der Name des Fahrers bzw. FahrerIn in einer Größe von 2 cm Höhe auf der Innenseite des rechten unteren Ärmels aufgenäht sein.

2.9 Folgende Teile dürfen geändert oder ausgetauscht werden

Die Polsterung der Fahrersitzbank darf geändert werden.

Die Marke der Bremsbeläge ist freigestellt, sie müssen jedoch in den Abmessungen der Serie entsprechen.

Zündkerze und Zündkerzenstecker sind freigestellt.

Normteile (Schrauben, Muttern, Kugellager usw.) sind unter folgenden Bedingungen freigestellt. Der Austausch von Schrauben gegen Schrauben gleicher oder höherer Qualität ist zulässig. Die Verwendung von NE-Metallen (z.B. Alu, Titan) statt Stahl ist untersagt.

Der Austausch von Lagern ist freigestellt. Die größenbestimmende DIN-Nummer des Bauteils muss jedoch identisch sein.

Die Gabelrohre dürfen in den serienmäßigen Gabelbrücken nach oben oder nach unten verstellt werden.

Die Position der Lenkerhälften darf geändert werden.

Der originale Gasgriff darf gegen einen sogenannten "Kurzgasgriff" ausgetauscht werden.

Die Sekundärübersetzung ist freigestellt, ebenso die Marke der Kette, des Ritzels und des Kettenblattes. Das Material des Ritzels und des Kettenblattes ist ebenfalls freigestellt.

Ein Datenaufzeichnungsgerät darf verwendet werden. Der Anschluss jeglicher externen Sensoren ist verboten.

Die Fußrasten-Länge muss mindestens 42 mm betragen.

2.10 Zusätzliche Bestimmungen für GRC MIDI RXM.P.5A (PB2-G40/14)

Es muss eine Auslassreduzierung zwischen Zylinder und Auspuffkrümmer verbaut sein (Innendurchmesser 10 mm, Dicke 2 mm, Toleranz +/- 0,05 mm), durch die alle Abgase geleitet werden müssen.

Der Kolbenüberstand (Zylinderkopf/Kolben) darf zu jeder Zeit ohne Toleranz maximal 1,21 mm betragen.

Es darf eine "Nachbau-Verkleidung" (GRC Bestellnummer 112.460.00/12/16) montiert werden. Dazu zählt auch der Sitzbankhöcker (GRC Bestellnummer 112.459.32).

Ein Lenkungsämpfer (GRC Bestellnummer 112.207.21 oder 112.207.19) darf montiert werden.

Am Vergaser darf ein Luftfilter (GRC Bestellnummer 112.400.00 bzw. 112.401.00) angebracht werden. Ebenso darf zum Spritzwasserschutz der Stutzen (Bestellnummer 051120) in Verbindung mit dem Luftfilter (Bestnummer 050358) angebracht werden.

Die Fliehkraftkupplung muss original bleiben (GRC Bestellnummer 143.160.009) mit den Belägen (GRC Bestellnummer 143.705.008 oder 115.020.01).

Alternativ darf auch die Fliehkraftkupplung (GRC Bestellnummer 115.020.01) mit den Belägen (GRC Bestellnummer 150.020.11) verwendet werden.

Es darf nur die Kupplungsglocke mit den Innenmaßen 80mm (GRC Bestellnummer 143.145.002 oder 010.007) verwendet werden.

Die Hauptdüse des Vergasers darf in den Grenzen 90 bis 100 und die Teillastdüse in den Grenzen 50 bis 60 verändert werden. Es darf nur die Düsenadel Dellorto W23 und der Düsenstock mit der Größe 266 verwendet werden.

Es darf nur die Einlassmembrane mit der GRC Bestellnummer 143.400.001, Stärke 0,3 mm verwendet werden.

Alternativ darf der Endschalldämpfer (GRC Bestellnummer 112.316.70) verwendet werden.

2.11 Zusätzliche Bestimmungen für BLATA ULTIMA JUNIOR CONCEPT ADAC (PB3-B40/16)

Es muss eine Auslassreduzierung zwischen Zylinder und Auspuffkrümmer, verbaut sein (Innendurchmesser 12 mm, Toleranz +/- 0,05 mm / Dicke 3,0 mm, Toleranz +/- 0,2 mm), durch die alle Abgase geleitet werden müssen.

Der Kolbenüberstand (Zylinderkopf/Kolben) darf zu jeder Zeit ohne Toleranz maximal 0,8mm betragen.

Ein Lenkungsämpfer inkl. Halter (Blata Bestellnummer 349.042.00) darf montiert werden.

Am Vergaser darf ein Luftfilter (Blata Bestellnummer 330.083.00 oder 050358) angebracht werden.

Die Hauptdüse des Vergasers darf in den Grenzen 74 bis 84 verändert werden. Es darf nur die Schwimmergröße 35 verwendet werden.

2.12 Zusätzliche Bestimmungen für BLATA ULTIMA JUNIOR CONCEPT ADAC (PB4-B40/19)

Es muss eine Auslassreduzierung zwischen Zylinder und Auspuffkrümmer verbaut sein (Innendurchmesser 9 mm, Toleranz +/- 0,05 mm / Dicke 3,15 mm, Toleranz +/- 0,05 mm), durch die alle Abgase geleitet werden müssen.

Der Kolbenüberstand (Zylinderkopf/Kolben) darf zu jeder Zeit ohne Toleranz maximal 0,8mm betragen.

Ein Lenkungsämpfer inkl. Halter (Blata Bestellnummer 349.042.00) darf montiert werden.

Am Vergaser darf ein Luftfilter (Blata Bestellnummer 330.083.01 oder 050358 sowie der Adapter 050536) angebracht werden.

Die Hauptdüse des Vergasers darf in den Grenzen 60 bis 70 verändert werden. Es darf nur die Nadel A02 oder A8 verwendet werden.

Der einteilige Auspuff (Blata Bestellnummer 260.350.00) darf verwendet werden.

3. Technische Bestimmungen für Minibikes

3.1 Zugelassene Fahrzeuge

Es sind folgende Fahrzeuge zugelassen:

	Fahrzeugmodell	Homologation
Klasse 1	Honda NSF100	MB2-H100/11
Klasse 2	Ohvale GP-0 110 4S	MB3-O110/21
Klasse 3	Ohvale GP-0 160 4S	MB4-O160/22

3.2 Schutzvorrichtung für offenliegende Antriebsteile

Es muss ein Kettenradschutz angebracht sein.

3.3 Bedienungshebel

Ein Schutzbügel für den Bremshebel muss vorhanden sein.

3.4 Zündunterbrecher

Die Fahrzeuge müssen mit einem links oder rechts am Lenker angebrachten, in Reichweite der an den Handgriffen liegenden Hand befindlichen Zündunterbrecherschalter oder -knopf ausgerüstet sein, der in der Lage ist, den laufenden Motor abzustellen.

3.5 Reifen

Die Mindestprofiltiefe der Reifen muss am Beginn jedes Trainings/Rennens über die gesamte Breite der Reifen-Laufläche 2,5 mm betragen, wobei das Nachschneiden der Reifen verboten ist.

Jegliche chemische und/oder thermische sowie mechanische Behandlung der Reifen ist untersagt. Reifenwärmer sind verboten.

Klasse 1

Es sind ausschließlich Reifen in *den folgenden Größen zulässig:*

Vorderrad: 100/90-12 49J

Hinterrad: 120/80-12 55J

Klassen 2 und 3

Es sind ausschließlich Reifen in den folgenden Größen zulässig:

Vorderrad: 100/80-10

Hinterrad: 120/80-10

3.6 Startnummernschilder

Alle Startnummern müssen an der Front und mindestens einmal auf jeder Seite am Motorrad deutlich lesbar angebracht sein. Es sind nur die Schriftarten Verdana fett und Futura Heavy zugelassen.

Farbe der Startnummernschilder und der Startnummern:

Weißer Grund (wie RAL 9010) und schwarze Zahlen (wie RAL 9005).

Höhe x Breite pro Ziffer inkl. Hintergrund:

Honda: 100 mm x 50 mm / Strichstärke 20 mm / Verdana fett oder Futura Heavy

Ohvale: min. 80 mm hoch / Verdana fett

Die Startnummern müssen so angebracht und gestaltet werden, dass es der Zeitnahme möglich ist, eine einwandfreie Zuordnung zum Fahrer zu treffen. Ist diese Zuordnung nicht möglich, so kann der Technische Kommissar die Abnahme des entsprechenden Motorrades verweigern. Eventuelle Nachteile (z. B. fehlende Trainingszeiten aufgrund nicht lesbarer Startnummern) sind vom Teilnehmer selbst zu tragen.

3.7 Kraftstoff und Öltanks

Alle Tanks aus nichtmetallischem Material, müssen vollständig mit Tankschaum gemäß der Spezifikation MIL B 83054 B gefüllt sein.

Alle Einfüll- und Ablassschrauben müssen fest angezogen, durchbohrt und mit Draht gesichert sein.

3.8 Kraftstoff, Kraftstoff-Öl-Gemisch

Es darf nur unverbleiter Kraftstoff verwendet werden. Es gelten die Kraftstoffbestimmungen der FIM/des DMSB (DMSB-Motorradsport-Handbuch, blauer Teil).

Es darf sich zu keiner Zeit ein anderer als der vorgeschriebene Kraftstoff im Kraftstoffbehälter und/oder Kraftstoffsystem befinden.

3.9 Ausrüstung und Schutzkleidung

Die Fahrerausrüstung muss dem Artikel 01.65 der Technischen Bestimmungen für Straßensport entsprechen.

Außerdem muss zur Identifikation der Teilnehmer der Name des Fahrers bzw. FahrerIn in einer Größe von 2 cm Höhe auf der Innenseite des rechten unteren Ärmels aufgenäht sein.

Das Tragen eines Schutzhelms gemäß Artikel 01.70 der Technischen Bestimmungen für Straßensport ist vorgeschrieben.

3.10 Folgende Teile dürfen geändert oder ausgetauscht werden

Der Umbau der Schalthebelbedienung (1. Gang nach oben oder unten) ist zulässig.

Die Polsterung der Fahrersitzbank darf geändert werden.

Die Marke der Bremsbeläge ist freigestellt, sie müssen jedoch in den Abmessungen der Serie entsprechen.

Seitlich am Rahmen angebrachte Kunststoffgleiter als Rahmen- und Kraftstofftankschutz sind gestattet.

Die Befestigung der Verkleidungsteile mit Schnellverschlüssen ist freigestellt.

Normteile (Schrauben, Muttern, Kugellager usw.) sind freigestellt, jedoch ist der Austausch von Schrauben nur gegen Schrauben gleicher oder höherer Qualität zulässig. Die Verwendung von NE-Metallen (z.B. Alu, Titan) statt Stahl ist untersagt.

Die Gabelrohre dürfen in den serienmäßigen Gabelbrücken nach oben oder nach unten verstellt werden.

Die Position der Lenkerhälften darf geändert werden.

Die Sekundärübersetzung ist freigestellt, ebenso die Marke der Kette, des Ritzels und des Kettenblattes. Das Material des Ritzels und des Kettenblattes ist ebenfalls freigestellt.

Ein Datenaufzeichnungsgerät darf verwendet werden. Der Anschluss jeglicher externen Sensoren ist verboten.

3.11 Zusätzliche Bestimmungen für Honda NSF 100 (MB2-H100/11)

Es darf eine "Nachbau-Verkleidung" montiert werden. Dazu zählt auch der Sitzbankhöcker. Diese Teile dürfen nicht aus Carbon gefertigt sein. Es gilt diesbezüglich der Artikel 01.45 der Technischen Bestimmungen für Straßensport (Abrundung nach hinten zeigenden Rändern). Die Befestigungspunkte müssen jedoch dem Original entsprechen und dürfen nicht verändert werden. Es dürfen keine Modifikationen am Rahmen vorgenommen werden.

Der Höcker darf in Verlängerung der Sitzbank zur Anpassung der Sitzposition verändert werden.

Am Handbremshebel und am Kupplungshebel dürfen Vorrichtungen zur variablen Einstellung der Griffweite angebracht werden. Über Änderungen muss ein Herstellernachweis (Zeichnung und Bemaßung) erbracht werden.

Die Hauptdüse des Vergasers darf in den Grenzen 90 bis 105 und die Düsennadel in den Grenzen 2,495 bis 2,535 verändert werden.

Die Federn (Federvorspannhülsen) und Federkennung der Telegabel sowie Ölstand und Ölsorte dürfen verändert werden, jedoch dürfen nur original Honda-Federn verwendet werden.

Die Feder und Federkennung des Federbeins hinten sowie Ölstand und Ölsorte dürfen verändert werden, jedoch dürfen nur Original Honda-Federn verwendet werden.

Der Fußhebel des Kickstarters darf entfernt werden.

Die Fußrasten sowie die Fußrasten-Aufnahmen sind freigestellt, jedoch müssen die Befestigungspunkte der Fußrasten-Aufnahme beibehalten werden. Die Fußrasten-Länge muss mindestens 68 mm betragen.

Es darf eine andere Verkleidungsscheibe montiert werden.

Geänderte Fußrasten-Aufnahmen und Windschutzscheiben müssen ein Prüfzeichen oder einen Herstellernachweis haben.

Es darf ein Schutz für den Bremsflüssigkeitsbehälter angebracht werden.

Zündkerze und Kerzenstecker sind freigestellt.

Der Austausch von Lagern ist freigestellt. Die größtenbestimmende DIN-Nummer des Bauteils muss jedoch identisch sein.

Der originale Gasgriff darf gegen einen sogenannten "Kurzgasgriff" ausgetauscht werden.

Stahlummantelte Bremsschläuche (Stahlflex) dürfen montiert werden.

3.12 Zusätzliche Bestimmungen für Ohvale GP-0 110 4S (MB3-O110/21)

Die Federn (Federvorspannhülsen) und Federkennung der Telegabel sowie Ölstand und Ölsorte dürfen verändert werden, jedoch dürfen nur original Ohvale Federn verwendet werden.

Die Feder und Federkennung des Federbeins hinten sowie Ölstand und Ölsorte dürfen verändert werden, jedoch dürfen nur Original Ohvale-Federn verwendet werden.

Die Zündkerze ist freigestellt.

Die Hauptdüse des Vergasers darf in den Grenzen 92,5 bis 105 und die Leerlaufdüse in den Grenzen 12,5 bis 17,5 verändert werden.

3.13 Zusätzliche Bestimmungen für Ohvale GP-0 160 4S (MB4-O160/22)

Die Federn (Federvorspannhülsen) und Federkennung der Telegabel sowie Ölstand und Ölsorte dürfen verändert werden, jedoch dürfen nur original Ohvale-Federn verwendet werden.

Die Feder und Federkennung des Federbeins hinten sowie Ölstand und Ölsorte dürfen verändert werden, jedoch dürfen nur Original Ohvale-Federn verwendet werden.

Die Zündkerze ist freigestellt.

Die Hauptdüse des Vergasers darf in den Grenzen über 90 verändert werden.

Der originale dB-Absorber (Bestnummer. 01.SC.0042.L) muss im Endschalldämpfer verbaut sein.

Technische DMSB-Bestimmungen 2023 für Historische Renn- und Supersportmotorräder

Stand: 16.12.2022 Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

INHALTSVERZEICHNIS

- 0. Geltungsbereich
- 0.1 Allgemeines
- 0.2 Definition der Kategorien
- 0.3 Definition der Bauperioden

- 1. Allgemeine Bestimmungen
- 1.1 Definition der Motorräder
- 1.2 Einteilung der Motorräder in Klassen
- 1.3 Startnummernfolge, Farbe der Startnummernschilder / Startnummern
- 1.4 Einstufung der Motorräder
- 1.5 Startberechtigte Motorräder
- 1.6 Kontrolle der Startberechtigung
- 1.7 Erscheinungsbild
- 1.8 Sonderregelungen

- 2. Sicherheitstechnische Bestimmungen
- 2.1 Schutz vor offen laufenden Antriebsteilen
- 2.2 Auspuffanlage
- 2.3 Lenkerbefestigungen
- 2.4 Lenkeinschlag, Lenkerfreigang
- 2.5 Bedienungshebel
- 2.6 Seilzüge
- 2.7 Fußrasten
- 2.8 Radabdeckungskanten
- 2.9 Gemischzuführung
- 2.10 Zündunterbrecher und Kraftstoffpumpen
- 2.11 Neigungswinkel
- 2.12 Bremsen
- 2.13 Reifen
- 2.14 Reifenfreigang
- 2.15 Kühlflüssigkeit
- 2.16 Ölleitungen
- 2.17 Ölablassschrauben/Ölfilter
- 2.18 Kraftstoff- und Öltankverschlüsse
- 2.19 Ölaguffangvorrichtungen
- 2.20 Gefährliche Motorräder
- 2.21 Onboard-Kameras

- 3. Allgemeine Technische Bestimmungen
- 3.1 Geräuschlimit
- 3.2 Hubraum
- 3.3 Kraftstoffe
- 3.4 Unerlaubte Werkstoffe
- 3.5 Aufladung
- 3.6 Lenkerbreite
- 3.7 Radabdeckungen
- 3.8 Verkleidungen
- 3.9 Hauptabmessungen des Motors
- 3.10 Motor- und Getriebegehäuse
- 3.11 Wechselgetriebe
- 3.12 Steuerung des Gaswechsels

- 3.13 Vergaser
- 3.14 Airboxtechnik
- 3.15 Kennfeldzündungen
- 3.16 Zusätzliche allgemeine Bestimmungen für Gespanne
- 3.17 Startnummernschilder

- 4. Zusätzliche klassenbezogene Bestimmungen
- 4.1 Klasse Antik bis 1919
- 4.2 Klasse Vintage 1920 bis 1930
- 4.3 Klasse Post Vintage 1931 bis 1949
- 4.4 Klasse Gespanne Sitzler 1967
- 4.5 Klasse Classic 1950 bis 1967
- 4.6 Klasse Post Classic GP 1968 bis 1983
- 4.7 50/80 ccm bis zum historischen Ende dieser Klasse
- 4.8 Clubsport bis 1978
- 4.9 Clubsport 1979 – 1983
- 4.10 Gespanne Kneeler 750/2-Takt + 1000/4-Takt bis 1983
- 4.11 Clubsport Gespanne Sitzler 15 Zoll bis 1983
- 4.12 Youngtime/Youngtime GP 1984 – 1993
- 4.13 Youngtime GP Renngespanne Kneeler 1984 – 1993 (F1)

0. Geltungsbereich

0.1 Allgemeines

Die nachfolgenden Bestimmungen gelten für Gleichmäßigkeitsprüfungen mit historischen Renn- und Supersportmotorrädern der Kategorie I, Gruppe A1, B1/B2 und B3. Die im Text „Gespanne“ genannten Fahrzeuge sind Fahrzeuge der Gruppe B1 und B2. Fahrzeuge der Gruppe B3 benötigen für eine mögliche Einstufung stets ein Einzelgutachten der technischen und historischen Kommission.

0.2 Definition der Kategorien

Gruppe A1: Solomotorräder einspurig

Gruppe B1: Motorräder mit abnehmbarem Seitenwagen, zweispurig, bestehend aus einem einspurigen Motorrad mit einem zur Beförderung eines Beifahrers bestimmten Seitenwagen, der die zweite Spur zieht.

Gruppe B2: Motorräder mit fest angebautem Seitenwagen, die im Übrigen den Gespannen der Gruppe B1 entsprechen. Motorräder mit integriertem Seitenwagen sind nur dann zugelassen, wenn deren Grundkonstruktion und das Baujahr innerhalb des für die Klassen zulässigen Zeitraumes liegen.

Gruppe B3: Mehrspurfahrzeuge als Dreiradfahrzeuge ausgebildet, deren Vorderräder mit einer Achsschenkellenkung versehen sind. Der Antrieb kann sowohl über die gelenkten Vorderräder als auch über das einzeln in der Mitte des Fahrzeughecks angebrachte Hinterrad erfolgen.

0.3 Definition der Bauperioden

„Antik“	bis 1919
„Vintage“	1920 - 1930
„Post Vintage“	1931 - 1949
„Classic“	1950 - 1967
„Post Classic“	1968 - 1983
„Youngtimer“	1984 – 1993

1. Allgemeine Bestimmungen

1.1 Definition der Motorräder

Unter das vorliegende Reglement fallen historische Renn- und Supersportmotorräder, die vor der Baujahresgrenze Dezember 1993 (Bauperiode Youngtime) gefahren wurden und zum Sparteinsatz auf der Straße geeignet waren, detailgetreue Nachbauten (Repliken) solcher Motorräder, sowie mit damaliger Technik reglementgemäß neu aufgebaute Motorräder für die Clubsportklassen.

1.2 Einteilung der Motorräder in Klassen

1.2.0	Antik bis Bj. 1919 (bzw. 1928, siehe 4.1.1) Diese Klasse wird nur per Definition geführt, aber nicht in Wertung gefahren.
1.2.1	A: Youngtime/Youngtime GP (2-Takt) 1984 - 1993, 125 - 500 ccm
1.2.2	B: Youngtime Supersport (4-Takt) 1984 - 1993, 601 - 750 ccm (Vierzylinder), 751- 1000 ccm (Zweizylinder), bis 600 ccm (Wankelmotor)
1.2.3	C: Youngtime Renngepanne 350 ccm 2-Takt und 600 ccm 4-Takt 1984 - 1993
1.2.4	E: Vintage/Post Vintage 1920 - 1949
1.2.5	F: Youngtime Supersport (4-Takt) 1984 - 1993, bis 400ccm (Vierzylinder)
1.2.6	H: Classic bis 250 ccm 1950 - 1967
1.2.7	J: Classic bis 350 ccm 1950 - 1967
1.2.8	K: Classic bis 500 ccm 1950 - 1967
1.2.9	L: 50/80 ccm bis zum historischen Ende dieser Klasse
1.2.10	M: Clubsport 1979 - 1985 bis 650 ccm.
1.2.11	N: Vintage- und Post-Vintage-Gespanne bis 1949, Classic-Gespanne bis 600 ccm bis 1967 und Post-Classic-Gespanne GP bis 500 ccm Viertakt bis 1976
1.2.12	O: Clubsport 1979 - 1985 über 650 ccm
1.2.13	P: Youngtime Supersport (4-Takt) 1984-1993, 401-600ccm (Vierzylinder)
1.2.14	Q: Clubsport Gespanne Sitzler bis 1983
1.2.15	R: Post Classic GP 1968 bis 1983
1.2.16	S: Singles (Einzylinder, Viertakt) ab 450 ccm 1984 - 1993
1.2.17	T: Twins (Zweizylinder, Viertakt) ab 550 ccm 1984 - 1993
1.2.18	U: Clubsport 125 - 250 ccm/2-Takt + 125 - 350/4-Takt Ein- und Zweizylinder + 250 ccm Mehrzylinder bis 1978
1.2.19	V: Clubsport 500 ccm Ein- und Zweizylinder + 350 ccm Mehrzylinder bis 1978
1.2.20	W: Clubsport 750/2-Zylinder + 500/Mehrzylinder bis 1978
1.2.21	X: Clubsport 1000 ccm bis 1978
1.2.22	Y: Post Classic GP/Youngtime GP Gespanne bis 500 Zweitakt ccm 1968 - 1993
1.2.23	Z: Gespanne Kneeler 750/2-Takt + 1000/4-Takt bis 1983

1.3 Startnummernfolge, Farbe der Startnummernschilder / Startnummern

Für die einzelnen Klassen werden folgende Farben für die Startnummernschilder und die Startnummern empfohlen, können aber mit historischem Nachweis von der für die Klasse vorgesehenen Farbe abweichen:

1.3.1	A01	– A99:	blaues Schild, weiße Ziffern
1.3.2	B01	– B99:	weißes Schild, schwarze Ziffern
1.3.3	C01	– C99:	blaues Schild, weiße Ziffern
1.3.4	E01	– E99:	Vintage weißes Schild, schwarze Ziffern; Post Vintage schwarzes Schild, weiße Ziffern
1.3.5	F01	- F99:	weißes Schild, schwarze Ziffern
1.3.6	H01	– H99:	gelbes Schild, schwarze Ziffern
1.3.7	J01	– J99:	gelbes Schild, schwarze Ziffern
1.3.8	K01	– K99:	gelbes Schild, schwarze Ziffern
1.3.9	L01	– L99:	weißes Schild, schwarze Ziffern
1.3.10	M01	– M99:	rotes Schild, weiße Ziffern
1.3.11	N01	– N99:	Vintage und Post-Vintage: schwarzes Schild, weiße Ziffern Classic und Post-Classic Viertakt: gelbes Schild, schwarze Ziffern
1.3.12	O01	– O99	rotes Schild, weiße Ziffern
1.3.13	P01	– P99:	weißes Schild, schwarze Ziffern
1.3.14	Q01	– Q99	rotes Schild, weiße Ziffer
1.3.15	R01	– R99:	grünes Schild, weiße Ziffern
1.3.16	S01	- S99	rotes Schild, weiße Ziffern
1.3.17	T01	- T99	blaues Schild, weiße Ziffern
1.3.18	U01	– U99:	rotes Schild, weiße Ziffern
1.3.19	V01	– V99:	rotes Schild, weiße Ziffern
1.3.20	W01	– W99:	rotes Schild, weiße Ziffern

1.3.21	X01	– X99:	rotes Schild, weiße Ziffern
1.3.22	Y01	– Y99:	grünes Schild, weiße Ziffern
1.3.23	Z01	– Z99:	grünes Schild, weiße Ziffern

1.4 Einstufung der Motorräder

Die Einstufung der Motorräder in die unter 1.2 genannten Klassen und die Zuteilung des historisch angemessenen Baujahres erfolgt durch die historische Kommission des VFV.

1.5 Startberechtigte Motorräder

Es sind nur Motorräder startberechtigt, für welche ein VFV-Fahrzeugpass erstellt wurde, oder die von der Historischen Kommission des VFV eine Freigabe/Einstufung erhalten haben. Ausländische Starter ohne VFV-Pass haben ihrer Nennung ein Foto des Motorrades beizulegen oder ein dem VFV-Pass entsprechendes Dokument ihrer Föderation vorzulegen.

1.6 Kontrolle der Startberechtigung

Die entscheidende Kontrolle der Startberechtigung bei einer Veranstaltung erfolgt parallel zur Technischen Abnahme in Form einer Historischen Abnahme, bei welcher die unter Pkt. 1.5 geforderten Dokumente mit dem vorgestellten Motorrad verglichen werden.

1.7 Erscheinungsbild

Das Erscheinungsbild des Motorrades muss – abgesehen von der Erfüllung der Geräusch- und Sicherheitsvorschriften – der jeweiligen Epoche und dem damaligen Einsatzzweck entsprechen. Insbesondere sind auffällige, unzeitgemäße Lackierungen, Aufschriften und Aufkleber verboten. Das Erscheinungsbild des Fahrers sollte – abgesehen von der Erfüllung der Sicherheitsvorschriften – soweit als möglich Epoche und Einsatzzweck des Motorrades entsprechen.

1.8 Sonderregelungen

Werden historisch korrekte Motorräder durch die nachfolgenden Regelungen aus der ihnen zustehenden Klasse ausgeschlossen, kann die historische Kommission mit Einstimmigkeit die entsprechende Zuordnung schriftlich festlegen.

2. Sicherheitstechnische Bestimmungen

2.1 Schutz vor offen laufenden Antriebsteilen

Laufen Antriebsteile, von denen eine Gefährdung ausgehen kann, offen, müssen sie, soweit abgedeckt sein, dass es für Fahrer und Beifahrer während der Fahrt ausgeschlossen ist, damit in Berührung zu kommen. Insbesondere ist die auflaufende Kette eines Primärantriebes und des Sekundärantriebs abzudecken. Dies gilt sinngemäß auch für Hinterrad und Seitenwagenrad eines Gespannes. Darüber hinaus muss sichergestellt sein, dass Fahrer und Beifahrer vor einer direkten Einwirkung durch eine gerissene Primärkette geschützt sind.

2.2 Auspuffanlage

Sämtliche Befestigungs- und Verbindungsteile der Auspuffanlage sind gegen Vibrationsschäden zu sichern. Dazu sollten elastische Aufhängungsteile dienen. Darüber hinaus sind alle lösbaren Verbindungen der Auspuffanlage dauerhaft und sichtbar zu sichern.

2.3 Lenkerbefestigungen

Der Lenker und seine Halteelemente müssen so ausgeführt sein, dass ein Versagen durch Rissbildung und Bruch nicht zu erwarten ist. Ungeschützte Lenkerenden müssen mit einem festen Material verstopft oder mit Gummi überzogen sein. Lenker aus Carbon, Kevlar oder anderen Verbundwerkstoffen sind verboten.

2.4 Lenkeinschlag, Lenkerfreigang

Der Einschlagwinkel des Lenkers muss, bezogen auf die Geradeausstellung, nach jeder Seite beim Solomotorrad mindestens 15 Grad, beim Gespann mindestens 20 Grad betragen. Ein fester Endanschlag ist vorzusehen, wobei dann der Abstand zwischen Lenkergriff und Tank bzw. Verkleidung mindestens 20 mm betragen muss.

2.5 Bedienungshebel

Alle freistehenden Enden von Bedienungshebel von denen eine Verletzungsgefahr ausgehen kann, sind abzurunden. Der Mindestdurchmesser der kugeligen Enden von Kupplungs- und Handbremshebel beträgt 10 mm. Ausgenommen davon sind Regulierhebel von Fahrzeugen der Antik- und Vintage – Klasse. Alle Bedienungshebel sollten dem Originalzustand und der Fahrzeughistorie entsprechen.

2.6 Seilzüge

Seilzüge müssen scheuerfrei verlegt sein. Als Seilzugnippel dienen ausschließlich Lötnippel oder Klemmnippel. Keinesfalls dürfen Klemmschraubnippel Verwendung finden. Seilzüge dürfen bei vollem Lenkeinschlag nicht unter Spannung geraten.

2.7 Fußrasten

Fußrasten müssen mit Gummi überzogen oder durch eine Profilierung rutschfest gestaltet werden. Die Enden müssen in einem Mindestradius von 8 mm abgerundet sein. Sie sollten dem Originalzustand weitestgehend entsprechen. Fußrasten mit Klappmechanismus müssen selbstständig in ihre Normalstellung zurückklappen. Sind Fußrasten aus Stahl nicht umklappbar, müssen sie am Ende mit Stopfen versehen sein, die fest angebracht sind und aus Plastik, Teflon oder aus einem gleichwertigen Material bestehen (Mindestdurchmesser 16 mm).

2.8 Radabdeckungskanten

Freiliegende Radabdeckungskanten aus Metall, welche mehr als 15 mm vom Reifen entfernt sind, müssen mit einem Mindestradius von 2,5 mm gebördelt oder abgedeckt sein.

2.9 Gemischzuführung

Gasschieber oder Drosselklappen müssen automatisch schließen, wenn der Fahrer den Griff loslässt. Ausgenommen davon sind Fahrzeuge der Antik- und Vintage-Klasse mit Regulierhebeln.

2.10 Zündunterbrecher und Kraftstoffpumpen

Bei allen Solomotorrädern wird ein Zündunterbrecher empfohlen.

Bei allen Gespannen muss ein Zündunterbrecher angebracht sein, der in Funktion tritt, wenn der Fahrer sein Motorrad verlässt.

Dieses System muss den Primärstromkreis unterbrechen und so angeschlossen sein, dass sowohl die Stromzufuhr als auch eine erneute Schließung des Stromkreises ermöglicht wird. Der Zündunterbrecher muss sich so nahe wie möglich an der Lenkermittel befinden und wird über ein nichtelastisches Verbindungskabel von angemessener Länge und Stärke ausgelöst, das mit dem Körper des Fahrers

verbunden ist. Ein Spiralkabel (ähnlich einem Telefonkabel) von maximal 1 m Länge (in ausgezogenem Zustand) ist gestattet.

Elektrische Kraftstoffpumpen müssen ebenfalls an einen Stromkreisunterbrecher angeschlossen sein, der bei einem Unfall aktiviert wird. Eine Testvorrichtung für Überprüfung bei der Technischen Abnahme muss vorhanden sein.

Ein Benzinhahn ist in allen Fahrzeugen mit Fallbenzin bis einschließlich Bauperiode Post Classic erforderlich.

2.11 Neigungswinkel

Der mögliche Neigungswinkel des Motorrades muss der Epoche entsprechen. Es muss vermieden werden, dass ein Motorrad schon vor Erreichen dieses Bereichs hart aufsetzt und aushebelt. Für Fahrzeuge der Classic-Klassen gilt im Leerzustand ein freier Neigungswinkel von 45 Grad.

2.12 Bremsen

Die Motorräder müssen mit zwei voneinander unabhängigen Bremsen ausgerüstet sein, ausgenommen Motorräder der Antik-Klasse. Im Falle einer Verbundbremse muss beim Versagen einer Bremse die andere voll funktionstüchtig bleiben. Art und Ausführung der Bremsanlage sollten dem Originalzustand entsprechen.

2.13 Reifen

Es dürfen nur profilierte Reifen verwendet werden, wobei die Mindestprofiltiefe 1,6 mm (50 ccm: 1 mm) beträgt. Ausgenommen davon sind die Gespanne der Klassen Y und Z sowie Motorräder der Bauperiode Youngtime. Die Reifen müssen für die Montage auf den vorhandenen Felgen geeignet sein und ihre technischen Daten müssen für die Einsatzbedingungen ausreichen. Vom augenscheinlichen Zustand her muss ein Versagen ausgeschlossen sein. Übermäßig alte und stark ausgehärtete Reifen sind zum Wettbewerb nicht zugelassen.

Die Oberfläche eines Slick-Reifens muss mindestens drei Vertiefungen in Abständen von max. 120 Grad aufweisen, die die Abnutzungsgrenze der Lauffläche und der Reifenschulter anzeigen. Sobald zwei dieser Vertiefungen an verschiedenen Stellen des Reifens abgenutzt sind, darf der Reifen nicht mehr verwendet werden. Reifen dürfen bei Solomaschinen vor dem Einsatz auf der Strecke mittels Reifenwärmer auf Betriebstemperatur gebracht werden.

Die Ventile sind mit Staubkappen zu verschließen.

2.14 Reifenfreigang

Der seitliche Mindestabstand des Reifens zu starren Fahrwerksteilen muss mindestens 4 mm (Gespanne 8 mm) betragen. Der entsprechende Mindestabstand am Umfang muss mindestens 15 mm betragen.

2.15 Kühlflüssigkeit

Als flüssiges Kühlmittel ist, außer Öl, nur Wasser zulässig. Zur Verhinderung von Korrosion, Kavitation und Verschleiß ist eine Beimischung von Zusätzen nur erlaubt, wenn diese kein MEG (Monoethylenglykol) enthalten.

2.16 Ölleitungen

Ölleitungen müssen korrekt verlegt und befestigt sein und aus öl- und lösungsmittelresistentem sowie druckstabilem Material bestehen. Alle Verschraubungen im Bereich des Ölkreislaufs müssen gesichert sein. Längere Druckleitungen müssen aus flexiblem Material bestehen oder besonders sorgfältig gegen Vibrationsschäden abgestützt sein.

2.17 Ölablassschrauben/Ölfilter

Alle Ölablassschrauben und der Ölfilter müssen mit Draht gesichert sein.

2.18 Kraftstoff- und Öltankverschlüsse

Kraftstoff- und Öltankverschlüsse müssen so ausgeführt sein, dass auch im Falle eines Sturzes ein selbsttätiges Öffnen vermieden wird. Nötigenfalls ist eine Drahtsicherung erforderlich.

2.19 Ölauffangvorrichtungen

Sofern ein Ölentlüftungsschlauch vorhanden ist, muss dessen Ende in einem einfach kontrollierbaren Ölauffangbehälter enden. Dessen Volumen sollte bei Motorentlüftungen 500 ccm, bei Getriebeentlüftungen 250 ccm betragen.

Bei Motoren mit frei umlaufenden Kettentrieben, bei Verlustschmierung sowie bei als Kettenschmierung ausgebildeten Ölentlüftungen muss an der Unterseite eine Ölsammelvorrichtung angebracht sein. Diese Sammelvorrichtung sollte so ausgebildet sein, dass ein Abtropfen vermieden wird.

2.20 Gefährliche Motorräder

Wenn Ausführung oder Zustand des Motorrades über die Punkte 2.1 bis 2.19 hinaus ein technisches Versagen oder eine Gefährdung vermuten lässt, erfolgt keine Zulassung zur Veranstaltung. Wenn ein Technischer Kommissar im Verlauf des Trainings oder eines Wertungslaufs zu der Überzeugung

kommt, dass ein Motorrad defekt ist und dadurch eine Gefahr darstellen könnte, muss er den Fahrleiter sofort darüber schriftlich informieren.

2.21 Onboard-Kameras

Kameras dürfen innerhalb der Silhouette des Fahrzeugs montiert werden. Sie dürfen jedoch keinesfalls am Fahrer/Beifahrer befestigt sein. Die Befestigung der Kameras muss zu Beginn der Veranstaltung der Technischen Abnahme vorgeführt werden. Kameras müssen mit stabilen Teilen des Motorrads fest verschraubt und zusätzlich gesichert sein. Ob die Kameras ausreichend befestigt sind, obliegt der Beurteilung der Technischen Kommissare.

3. Allgemeine Technische Bestimmungen

3.1 Geräuschlimit

Statische Messung: (Messung erfolgt am stehenden Fahrzeug)

Alle Fahrzeuge: max. 105 dB(A).

Die Messung erfolgt gemäß den Vorschriften zur Geräuschkontrolle bei Gleichmäßigkeitsprüfungen.

Dynamische Messung: (Messung erfolgt auf der Strecke)

Zusätzlich werden Feldmessungen an Messpunkten vorgenommen, die vom Streckenbetreiber vorgegeben sind und durch fest installierte Messgeräte aufgezeichnet werden.

An diesen Messpunkten dürfen die Messwerte 98 dB(A) nicht überschreiten.

3.2 Hubraum

Grundsätzlich gelten die im Technischen Reglement festgelegten Hubraumobergrenzen. Der Hubraum darf vom historisch korrekten Wert bis zu maximal 10 Prozent nur dann abweichen, wenn für eine Reparatur aufgrund von Verschleiß oder eines Schadens entsprechende Ersatzteile nicht mehr zur Verfügung stehen und nicht mehr beschafft werden können. Jede andere Hubraumerhöhung oder eine wesentlich falsche Hubraumangabe führt zum Ausschluss von der Veranstaltung. Der Veranstalter behält sich stichprobenartige Hubraummessungen vor.

3.3 Kraftstoffe

Es sind nur Kraftstoffe gemäß den Kraftstoffbestimmungen der FIM für Straßenrennen zugelassen (unverbleiter Tankstellenkraftstoff). Sind Motorräder nachweislich und gemäß ihrem historischen Einsatz nur mit anderen Kraftstoffen zu betreiben, dann ist dies in der Nennung gesondert anzuführen. Der Veranstalter entscheidet dann über einen möglichen Start. Alkoholbetriebene Fahrzeuge müssen auf den Startnummernschildern mit einem roten Punkt in 50mm Durchmesser gekennzeichnet werden.

3.4 Unerlaubte Werkstoffe

Die Verwendung von Titan für Fahrwerksteile, insbesondere Radachsen, ist generell verboten. Ebenso sind Aluminiumachsen unzulässig. Kohlefaser-Anbauteile und -Verkleidungen sind zulässig, soweit der Nachweis erbracht werden kann, dass derartige Teile in der jeweiligen Epoche bereits verwendet worden sind.

3.5 Aufladung

Motorräder mit Aufladung sind nur dann zugelassen, wenn die Ausführung zweifelsfrei historisch belegt ist und das gesamte Fahrzeug in seinem Erscheinungsbild der Epoche entspricht.

3.6 Lenkerbreite

Die Mindestlenkerbreite für die Klasse bis 50/80 ccm beträgt 400 mm, für alle anderen Klassen 500 mm.

3.7 Radabdeckungen

Die Radabdeckung muss die Lauffläche des Reifens im geforderten Bereich abdecken. Die Abdeckung kann durch Radabdeckungen, durch Teile der Verkleidung oder durch Teile des Aufbaus erfolgen. Der Vorderreifen muss mindestens von der oberen Radmitte aus nach hinten abgedeckt sein, und zwar mindestens bis zu einem Winkelbereich, gemessen von der Radachse, 45 Grad nach hinten oben. Der Hinterreifen muss mindestens in einem Winkelbereich von 120 Grad abgedeckt sein.

3.8 Verkleidungen

Verkleidungen sind nur an solchen Motorrädern zulässig, die in ihrer Epoche damit ausgerüstet waren. Motorräder der Clubsportklassen dürfen mit einer Verkleidung ausgerüstet werden. Das Erscheinungsbild der Verkleidung muss der Epoche entsprechen. Fahrzeuge für Geschwindigkeitsrekorde mit Extremverkleidungen sind für Wertungsläufe nicht zugelassen.

Freistehende Kanten von Verkleidungsscheiben müssen eine Verrundung mit einem Radius von 1,5 mm aufweisen oder mit einem Kantenschutz versehen werden. Öffnungen für Scheinwerfer sind nicht zugelassen.

Ehemalige Langstreckenrennmotorräder und deren Nachbauten können in den Bauperioden Post Classic und Youngtime mit Lichtanlage starten. Auf die Verkleidung aufgesetzte Scheinwerfer mit Abdeckung oder Überklebung sind in Bauperiode Post Classic zugelassen. In Bauperiode Youngtime sind in die Verkleidung integrierte Scheinwerfer mit historischem Nachweis zulässig.

3.9 Hauptabmessungen des Motors

Die Abmessungen für Bohrung und Hub müssen – abgesehen von Pkt 3.2 – der Historie entsprechen.

3.10 Motor- und Getriebegehäuse

Motor- und Getriebegehäuse müssen im Wesentlichen original erhalten bleiben. Im Falle von Reparatur oder Ersatz müssen Dimensionierung und äußere Struktur dem Original entsprechen. Kickstarter müssen gegen Ausklappen gesichert sein.

3.11 Wechselgetriebe

Die Zahl der historisch nachgewiesenen Getriebestufen darf nicht erhöht werden. Ausgenommen hiervon sind die Clubsportklassen, dort darf die Zahl der Getriebestufen bis auf sechs erhöht werden.

3.12 Steuerung des Gaswechsels

Die historisch belegbare Art der Gaswechselsteuerung darf nicht verändert werden.

Dies bezieht sich in der Clubsportklasse auf den Basismotor. Von dieser Einschränkung ist sowohl die Art der Steuerung (bei 4-Takt: OHC, OHV, SV, Kette, Stoßstangen, Königswelle etc., bei 2-Takt: Kolben, Drehschieber, Membran etc.) als auch der Ventilwinkel und die Zahl der Ventile betroffen. Auslass-Steuerelemente an 2-Takt-Motoren sind nur erlaubt, wenn sie historisch nachgewiesen sind.

3.13 Vergaser

Flachschiebervergaser dürfen nur dann verwendet werden, wenn *der historische Nachweis für das Fahrzeug selbst oder für ein baugleiches Fahrzeug nachgewiesen werden kann*.

3.14 Airboxtechnik

Der Einsatz von Airboxtechnik in jeglicher Form ist untersagt, ausgenommen Fahrzeuge der Bauperiode Youngtime.

3.15 Kennfeldzündungen

Die Verwendung von verstellbaren Zündungen ist in allen Klassen bis einschließlich Bauperiode Classic untersagt, d. h. bei elektronisch gesteuerten Zündanlagen darf die Zündzeitpunktverstellung nur über die Drehzahl geregelt werden. Bei Zündungen mit verstellbaren Zündkurven (ab Bauperiode Post Classic) darf sich der Wählschalter nicht im sichtbaren und zugänglichen Bereich befinden.

3.16 Zusätzliche allgemeine Bestimmungen für Gespanne

Die Maximalmaße betragen: Breite 1700 mm, Länge 2400 mm (Ausnahme: Gespanne der Bauperiode Youngtime).

Die Mindestbodenfreiheit beträgt beladen 65 mm.

Der Antrieb darf nur über das Hinterrad auf die Straße übertragen werden.

Der Lenker muss über dem Niveau des niedrigsten Punktes der Fahrersitzfläche angebracht sein.

Kraftstofftanks die im Beiwagen integriert sind müssen gesondert vor Bodenberührung geschützt sein.

Der Deckel des Kraftstofftanks muss so ausgeführt sein, dass er nicht aus der Verkleidung herausragt und im Falle eines Unfalls nicht abgerissen werden kann.

Der Seitenwagen muss starr und an mindestens drei Punkten mit dem Motorrad verbunden sein oder er muss integraler Bestandteil des Fahrwerks sein.

Ist eine Batterie vorhanden, muss sie so platziert sein, dass weder Fahrer noch Beifahrer mit ihr oder ihrem Inhalt in Berührung kommen können.

Der senkrechte Federweg von Vorder- und Hinterradachse muss beim Einfedern mindestens 20 mm betragen. Die Verwendung von aktiven Federungen ist verboten.

Hinterrad und Seitenwagenrad müssen auf der Innenseite bis zum Niveau der Seitenwagenplattform vollständig abgedeckt sein.

Gespanne müssen mit einer funktionsfähigen roten Rückleuchte (Dauerlicht) versehen sein, die über LED verfügen. Das Einschalten ist ausschließlich bei Wettrace oder auf Anweisung der Fahrleitung verpflichtend.

Dieses muss an der Fahrzeugverkleidung hinten, mindestens 100 mm über dem Boden und im Bereich zwischen Hinterrad und Beifahrerplattform angebracht sein. Es muss sichergestellt sein, dass sie nicht von Teilen und/oder dem Beifahrer verdeckt wird und mit max. 5° Abweichung zur Fahrzeuglängsachse nach hinten leuchten.

Folgende Heck-Leuchten - FIM-genehmigt - sind wie u.a. nachstehend aufgeführt für die Gespanne zu verwenden:

ISA-EMS 90x90	ref. (6085-2)
ISA-EMS 90x92	ref. (6085-0)
SA-EMS 120x65	ref. (6085-4)
LIFELINE 90x90	Radial rain light
Beltenick Leo8172/600500006	
Schlüter Motorsport ref.600500006, 600500007	

3.17 Startnummernschilder

Startnummernschilder müssen an der Frontseite sowie an der linken und rechten Seite angebracht sein, wobei die seitlichen Startnummernschilder nicht vom Fahrer verdeckt werden dürfen. Die Startnummernschilder sind ellipsenförmig mit einer Höhe von 230 mm und einer Breite von 280 mm. Rechteckige Startnummernschilder sind mit den identischen Mindestgrößen mit historischem Nachweis (z.B. US-Superbike) ebenfalls zugelassen. Die Ziffernhöhe sollte mindestens 140 mm, die Strichstärke 25 mm und die maximale Zeichenbreite 80 mm betragen. Die Buchstabengröße muss mindestens die halben Werte der Ziffern haben (70/12,5/40mm).

Der Abstand zwischen den Zeichen muss mindestens 15 mm betragen. Die Kanten von Metallnummernschildern sind mit einem Mindestradius von 3 mm abzurunden bzw. einzubördeln. Bei Motorrädern mit Verkleidung ist die Startnummerngrundfläche gegebenenfalls ein Teil der Verkleidung. Bei den Farben muss es sich um matte Farben gem. der RAL-Farbskala handeln, d. h.

- Schwarz wie 9005,
- Blau wie 5010,
- Gelb wie 1003,
- Rot wie 3020,
- Grün wie 6002,
- Weiß wie 9010.

4. Zusätzliche klassenbezogene Bestimmungen

4.1 Klasse Antik bis 1919

4.1.1 Definition der Motorräder

- Motorräder der Klasse Antik bis 1919 sind folgende:
- Motorräder mit Ersteinsatzjahr bis 1919
- Motorräder mit Ersteinsatzjahr bis 1928, die mit Riemenantrieb gebaut wurden
- Motorräder mit Ersteinsatzjahr vor 1925, die ohne Kupplung und Getriebe gebaut wurden
- Motorräder mit Ersteinsatzjahr vor 1925, die mit Kupplung und höchstens zwei Gangstufen gebaut wurden.

4.1.2 Technische Eingrenzungen

- Die Motorräder müssen den Bestimmungen 1 bis 3 entsprechen. Darüber hinaus gilt:
- Die Motorräder dürfen in keinem sichtbaren Detail von der zeitgenössischen Technik abweichen.

- Zeitgemäße Simplexbremsen dürfen nachgerüstet werden.
- Elektronische Bauteile sind nicht erlaubt.
- Nur Drahtspeichenräder sind erlaubt.

4.2 Klasse Vintage 1920 bis 1930

4.2.1 Definition der Motorräder

Motorräder der Klasse Vintage 1920 bis 1930 sind folgende:

- Motorräder mit Ersteinsatzjahr 1920 bis 1930, ausgenommen Motorräder der Antik-Klasse.

4.2.2 Technische Eingrenzungen

Die Motorräder müssen den Bestimmungen 1 bis 3 entsprechen. Darüber hinaus gilt:

- Nur zeitgemäße außenliegende separate Schaltautomaten sind erlaubt
- Umrüsten auf Zahnriemenprimärtrieb ist nicht erlaubt
- Umrüsten auf Duplexbremsen ist nicht erlaubt
- Elektronische Bauteile sind nicht erlaubt
- Zentralschwimmervergaser aus der Zeit nach 1930 sind nicht erlaubt
- Nur Drahtspeichenräder sind erlaubt
- Umrüsten auf Alufelgen ist nicht erlaubt
- Der Mindestfelgendurchmesser beträgt 19 Zoll
- Die maximale Reifenbreite beträgt 108 mm (= 4 Zoll)
- Hydraulische Dämpferelemente für die Radfederung sind nicht erlaubt.

4.3 Klasse Post Vintage 1931 bis 1949

4.3.1 Definition der Motorräder

Motorräder der Klasse Post Vintage 1931 bis 1949 sind folgende:

- Motorräder mit Ersteinsatzjahr 1931 bis 1949

4.3.2 Technische Eingrenzungen

Die Motorräder müssen den Bestimmungen 1 bis 3 entsprechen. Darüber hinaus gilt:

- Umrüsten auf Zahnriemenprimärtrieb ist nicht erlaubt
- Umrüsten auf Duplexbremsen ist nur bei Telegabeln erlaubt
- Elektronische Bauteile sind nicht erlaubt
- Zentralschwimmervergaser aus der Zeit nach 1949 sind nicht erlaubt
- Umrüsten auf Federelemente sowie Bremsen aus der Zeit nach 1949 ist nicht erlaubt
- Nur Drahtspeichenräder sind erlaubt
- Der Mindestfelgendurchmesser beträgt 19 Zoll (Gespanne: 18 Zoll)
- Die maximale Felgenbreite beträgt 2.15 Zoll (= WM 3)
- Die maximale Reifenbreite beträgt 108 mm (= 4 Zoll)
- Hydraulische Dämpferelemente sind nur erlaubt, wenn sie historisch nachgewiesen sind.

4.4 Klasse Gespanne Sitzler 1967

4.4.1 Definition der Motorräder

In der Klasse Gespanne Sitzler bis 1967 sind die Gespanne der Klassen Vintage, Post Vintage und Classic, Sitzler mit Rädern größer/gleich 16 Zoll (ausgenommen Seitenwagenrad), zusammengefasst. *Abweichungen von der Reifengröße sind nur mit historischem Nachweis für das Originalfahrzeug oder einem baugleichen Fahrzeug zugelassen.* Es sind nur Fahrzeuge der Gruppe B1 erlaubt.

4.4.2 Technische Eingrenzen

Die Motorräder müssen den Bestimmungen 1 bis 3 entsprechend. Darüber hinaus gilt:

Die Gespanne müssen gemäß ihrer Baujahreszuordnung den Punkte 4.2.2, 4.3.2 oder 4.5.2 uneingeschränkt entsprechen.

4.5 Klasse Classic 1950 bis 1967

4.5.1 Definition der Motorräder

Motorräder der Klassen Classic 1950 bis 1967 sind folgende:

- Historische Werksrennmaschinen oder Produktionsrennmaschinen bis 500 ccm mit Ersteinsatzjahr 1950 bis 1967 auf damaligem technischem Stand, sowie deren exakte Repliken

- Historische Werksrennmaschinen oder Produktionsrennmaschinen mit Viertaktrennmotoren bis 500 ccm und Ersteinsatzjahr bis 1967 auf damaligem technischem Stand, sowie deren exakte Repliken
- Historisch zweifelsfrei nachgewiesene Eigenbaurennmaschinen bis 500 ccm und Ersteinsatzjahr 1950 bis 1967 und auf damaligem technischem Stand
- Zum Rennmotorrad umgebaute Serienmotorräder mit nicht mehr als 500 ccm und bis Baujahr 1967, auf damaligem technischem Stand.
- Gespanne, die diesem technischen Reglement entsprechen, auch wenn sie nach 1967 aufgebaut wurden

4.5.2 Technische Eingrenzungen

Die Motorräder müssen den Bestimmungen 1 bis 3 entsprechen. Darüber hinaus gilt:

- Ändern der historischen Rahmenbauart ist nicht erlaubt
- Umrüsten auf Aluminiumschwingen ist nicht erlaubt
- Umrüsten auf Hebelsysteme bei der Federung ist nicht erlaubt
- Federbeine mit separatem Ausgleichsbehälter sind nicht erlaubt
- Telegabelstandrohre über 35 mm Durchmesser sind nicht erlaubt (außer Rickman/ Betor)
- Scheibenbremsanlagen sind *nur mit historischem Nachweis für das Originalfahrzeug oder einem baugleichen Fahrzeug zugelassen*
- Nur Drahtspeichenräder sind erlaubt
- Der Mindestfelgendurchmesser beträgt 18 Zoll
- Die maximale Felgenbreite beträgt 2.15 Zoll (= WM 3)
- Die max. Reifenbreite beträgt
 - bis 175 ccm = 100 mm;
 - bis 250 ccm = 110 mm;
 - über 250 ccm = 120 mm

Weiterhin gilt für Gespanne:

- Der maximale Radstand beträgt 1500 mm
- Nur Rohrrahmen sind erlaubt
- Zweitakter sind mit historischem Nachweis zugelassen.
- Die Vergasertypen Dell'Orto PHM und VHB mit Zentralschwimmerkammer sind zugelassen.
- Der maximale Hubraum beträgt 600 ccm (bei englischen Twins 650 ccm)
- Motor und Antrieb müssen aus der Zeit vor 1968 stammen (keine BMW/5 etc.) und dürfen nur zeitgemäß modifiziert werden
- Der Mindestfelgendurchmesser beträgt 16 Zoll
- Die maximale Reifenbreite beträgt 110 mm
- *Abweichungen von der Reifengröße sind nur mit historischem Nachweis für das Originalfahrzeug oder einem baugleichen Fahrzeug zugelassen.*
- Die Verkleidung darf nicht als aerodynamische Einheit Motorrad und Boot umschließen
- Bei Kneelern beträgt die maximale Höhe 1000 mm

4.6 Klasse Post Classic GP 1968 bis 1983

4.6.1 Definition der Motorräder

Motorräder der Klasse Post Classic GP 1968 bis 1983 sind folgende:

- Werksrennmaschinen oder Produktionsrennmaschinen bis maximal 500 ccm mit Ersteinsatzjahr 1968 bis 1983 auf damaligem technischem Stand, oder deren exakte Repliken, ausgenommen Motorräder der Classic-Klasse.
- Historisch zweifelsfrei nachgewiesene Zweitakt-Eigenbaurennmaschinen bis maximal 500 ccm mit Ersteinsatzjahr 1968 bis 1983 und auf damaligem technischem Stand
- Zweitakt-Werksrennmaschinen oder Zweitakt-Produktionsrennmaschinen der Formel 750 auf damaligem technischem Stand oder deren exakte Repliken
- Historische Gespanne Kneeler bis 500 ccm mit Zweitaktmotor (bis 750 ccm wenn der 500er Basismotor für Auslandseinsätze mit vergrößerter Bohrung gefahren wurde) und Ersteinsatzjahr 1968 - 1983, auf damaligem technischen Stand, sowie solche die diesem technischen Stand entsprechen, auch wenn sie nach 1983 gebaut worden sind.
Darüber hinaus auch - im jeweils zu prüfenden Einzelfall - Gespanne bis 500 ccm mit Viertakt-Rennmotoren, welche technisch dieser Baujahresperiode zuzuordnen sind.

4.6.2 Technische Eingrenzungen

Die Motorräder müssen den Bestimmungen 1 bis 3 entsprechen. Darüber hinaus gilt:

- Rahmen aus Kohlefaser sind nicht erlaubt
- Telegabelstandrohre (außer Rickman/Betor) bis 41 mm Durchmesser sind erlaubt
- Nur *Bremszangen mit einem Kolben bei schwimmender Montage oder zwei Kolben in einer Achse bei starrer Montage der Bremszangen sind erlaubt*
- Vierkolbenzangen nur bei historischem Nachweis
- Der Mindestfelgendurchmesser beträgt 18 Zoll; 16 bzw. 17 Zoll nur bei historischem Nachweis
- Die maximale Reifenbreite bei Solomotorrädern beträgt 165 mm.

Darüber hinaus gilt für Gespanne:

- Der Maximale Radstand beträgt 1600 mm.
- Die maximale Höhe beträgt 1000 mm.
- Profillose Rennreifen (Slicks) sind erlaubt.

4.7 50/80 ccm bis zum historischen Ende dieser Klasse

4.7.1 Definition der Motorräder

In der Klasse 50/80 ccm sind die 50er und 80er Rennmaschinen der Bauperiode Classic, Post-Classic und Youngtime zusammengefasst. Es handelt sich um folgende Solomotorräder:

- Historische Werksrennmaschinen oder Produktionsrennmaschinen bis 50 ccm mit Ersteinsatzjahr bis 1983, auf damaligem technischem Stand sowie deren exakte Repliken.
- Historische Eigenbaurennmaschinen bis 50 ccm mit Ersatzeinsatzjahr bis 1983, auf damaligem technischem Stand sowie solche, die diesem technischen Stand entsprechen, auch wenn sie nach 1983 erstellt wurden.
- Historische Werksrennmaschinen, Produktionsrennmaschinen bis 80 ccm mit Ersteinsatzjahr 1984 bis 1989 auf damaligem technischem Stand, sowie deren exakte Repliken.
- Historische Eigenbaurennmaschinen mit 80 ccm mit Ersteinsatzjahr von 1984 bis 1989, auf damaligem technischem Stand, sowie solche, die diesem technischen Stand entsprechen, auch wenn sie nach 1989 erstellt wurden

4.7.2 Technische Eingrenzungen

Die Motorräder müssen den Bestimmungen 1 bis 3 entsprechen. Darüber hinaus gilt:

- Die Motorräder müssen vom Aufbau und Erscheinungsbild her klar einer Einsatzepoche im Straßenrennsport zugeordnet werden können.
- Es werden keine Motorräder zugelassen, deren Motorbasis nach 1989 entstanden ist.
- Es werden keine Serienumbauten zugelassen, welche in dieser Form in historischer Zeit nie am Start gewesen sind.

4.8 Clubsport bis 1978

4.8.1 Definition der Motorräder

Motorräder der Klasse Clubsport 1978 sind folgende Solomotorräder:

- Historisch nachgewiesene Rennmaschinen mit Hubraum über 500ccm mit Ersteinsatzjahr 1950 – 1978 und auf damaligem technischem Stand, ausgenommen Motorräder der Klassen Classic und Post Classic GP.
- Umgebaute Motorräder auf Großserienbasis bis 1978 mit Technik bis 1978, ausgenommen Motorräder der Klasse Classic
- Neu erstellte Eigenbaumotorräder mit Technik und Großserienmotorbasis bis 1978

4.8.2 Technische Eingrenzungen

Die Motorräder müssen den Bestimmungen 1 bis 3 entsprechen. Darüber hinaus gilt:

- Nur Stahlrohrrahmen
- Aluschwingen nur mit historischem Nachweis
- Hebelsysteme bei der Federung nur mit historischem Nachweis
- Zentralfederbeine nur mit historischem Nachweis
- Federbeine mit separatem Ausgleichsbehälter nur aus der Zeit vor 1978
- Nur *Bremszangen mit einem Kolben bei schwimmender Montage oder zwei Kolben in einer Achse bei starrer Montage der Bremszangen*
- Telegabelstandrohre nur bis 38 mm Durchmesser (außer Rickman/Betor)

- nur Stummellenker, Hochlenker nur mit historischem Nachweis
- Motorbauteile von GP-Motoren sind nicht erlaubt
- Die Kühlungsart des Basismotors muss erhalten bleiben
- Elektronräder nur bei historischem Nachweis.
- Mindestfelgendurchmesser 18 Zoll
- Maximale Reifenbreite 165 mm
- Die Motorräder müssen kompromisslos für Straßenrennbetrieb aufgebaut sein.

4.9 Clubsport 1979 – 1983

4.9.1 Definition der Motorräder

Motorräder der Klasse Clubsport 1979 – 1983 sind folgende Solomotorräder:

- Historisch nachgewiesene Werksrennmaschinen, Produktionsrennmaschinen und Eigenbaurennmaschinen mit Ersteinsatzjahr 1979 – 1983 und auf damaligem technischem Stand, ausgenommen Motorräder der Klasse Post Classic GP.
- Umgebaute Motorräder auf Großserienbasis bis 1983 mit Technik bis 1983, ausgenommen Motorräder der Klasse Clubsport bis 1978.
- Neu erstellte Eigenbaumotorräder mit Technik und Großserienmotorbasis bis 1983, ausgenommen Motorräder der Klasse Clubsport bis 1978.

4.9.2 Technische Eingrenzungen

Die Motorräder müssen den Bestimmungen 1 bis 3 entsprechen. Darüber hinaus gilt:

- Keine Motorbauteile von GP-Motoren
- Die Kühlungsart des Basismotors muss erhalten bleiben
- Mindestfelgengröße 18 Zoll
- Maximale Reifenbreite 165mm
- Bremsscheibendurchmesser maximal 300mm
- Nur zeitgemäße Ein- und Zweikolbenbremssättel
- nur Stummellenker, Hochlenker nur mit historischem Nachweis
- Die Motorräder müssen kompromisslos für Straßenrennbetrieb umgebaut sein

4.10 Gespanne Kneeler 750/2-Takt + 1000/4-Takt bis 1983

4.10.1 Definition der Motorräder

Motorräder der Klasse Gespanne Kneeler 750/2-Takt + 1000/4-Takt bis 1983 sind folgende:

- Historisch nachgewiesene Gespanne Kneeler mit 2-Taktmotoren bis 750ccm oder 4-Taktmotoren bis 1000ccm mit Ersteinsatzjahr bis 1983, ausgenommen Gespanne der Klassen Classic und Post Classic GP
- Gespanne Kneeler mit 2-Taktmotoren bis 750ccm oder 4-Taktmotoren bis 1000ccm, historisch nicht nachgewiesen, aber mit Technik bis 1983 aufgebaut, ausgenommen Gespanne der Klassen Classic und Post Classic GP.

4.10.2 Technische Eingrenzungen

Die Motorräder müssen den Bestimmungen 1 bis 3 entsprechen. Darüber hinaus gilt:

- Der maximale Radstand beträgt 1600mm
- Die maximale Höhe beträgt 1000 mm
- Heckmotoren sind nicht erlaubt
- Nur *Bremszangen mit einem Kolben bei schwimmender Montage oder zwei Kolben in einer Achse bei starrer Montage der Bremszangen*
- Schwimmende Bremsscheiben sind zugelassen
- Profillose Reifen (Slicks) sind erlaubt
- Die Motorräder müssen vom Aufbau und vom Erscheinungsbild her der Epoche entsprechen.

4.11 Clubsport Gespanne Sitzler bis 1983

4.11.1 Definition der Motorräder

Motorräder der Klasse Clubsport Gespanne Sitzler bis 1983 sind folgende

- Reglementgemäß neu aufgebaute Gespanne mit Technik bis 1983

4.11.2 Technische Eingrenzungen

Die Motorräder müssen den Bestimmungen 1 bis 3 entsprechen. Darüber hinaus gilt:

- Rahmen und Motor nur von Großserienstraßenmotorrad bis 1983
- Maximaler Hubraum 1000ccm
- Nur *Bremszangen mit einem Kolben bei schwimmender Montage oder zwei Kolben in einer Achse bei starrer Montage der Bremszangen* Schwimmende Bremsscheiben sind zugelassen
- Nur Straßenzugelassene 15 Zoll Reifen am Motorrad, maximale Breite 155mm
- Nur Plattform-Rennseitenwagen, angeschraubt

4.12 Youngtime/Youngtime GP 1984 – 1993

4.12.1 Definition der Motorräder

Motorräder der Klasse Youngtime GP (Zweitakt) 1984 – 1993 sind folgende Solomotorräder:

- Zweitakt-Werksrennmaschinen und Zweitakt-Produktionsrennmaschinen der Hubraumklassen 125ccm bis 500ccm und Ersteinsatzjahr 1984 – 1993, auf damaligem technischem Stand, sowie deren exakte Repliken.
- Historisch zweifelsfrei nachgewiesene Zweitakt-Eigenbaurennmaschinen der Hubraumklassen 125ccm bis 500ccm mit Ersteinsatzjahr 1984 – 1993 und auf damaligem technischem Stand.

Motorräder der Klasse Youngtime sind auf Rennsport umgebaute Zweitakt-Supersportmotorräder der Hubraumklassen 125ccm bis 500ccm und Baujahr 1984 bis 1993.

Motorräder der Klasse Youngtime Supersport (Viertakt) 1984 – 1993 sind folgende Maschinen:

- Viertakt Werksrennmaschinen und Produktionsrennmaschinen der Hubraumklassen 400 ccm bis 750ccm (Vierzylinder), 750ccm bis 1000ccm (Zweizylinder), bis 600ccm Kammervolumen (Wankelmotor) und Ersteinsatzjahr 1984 -1993, auf damaligen technischen Stand sowie deren auf Basis von Serienmotorrädern aufgebaute Repliken.
- Startberechtigt sind Motorräder, die in diesem Zeitraum in den Klassen Supersport, Superbike, Superstock 400/600/750 oder TT Formel 1 in der Weltmeisterschaft/Europameisterschaft oder nationalen Meisterschaften nachweislich eingesetzt wurden und vom Fahrzeughersteller homologiert wurden bzw. deren nicht homologierten Serienmodelle des gleichen Modeltyps. Ausnahme Motorräder der Klasse TT Formel 1 und Supersport/Superstock bis 400ccm.
- Gespanne der Klasse Youngtime GP sind historische GP-Gespanne Kneeler bis 500ccm und Ersteinsatzjahr 1984 – 1993 auf damaligem technischem Stand sowie solche die diesem technischen Stand entsprechen, auch wenn sie nach 1993 gebaut worden sind. Ausgenommen sind Gespanne der Klassen Post Classic und Youngtime Renngespanne.

Motorräder der Klasse Youngtime Singles (Viertakt) 1984 - 1993 sind folgende Solomotorräder:

- Produktionsrennmaschinen, Eigenbaurennmaschinen und umgebaute Serienmotorräder deren Antriebseinheit (Einzyylinder) bis 1993 produziert wurde ab 450ccm.

Motorräder der Klasse Youngtime Twins (Viertakt) 1984 - 1993 sind folgende Solomotorräder:

- Produktionsrennmaschinen, Eigenbaurennmaschinen und umgebaute Serienmotorräder deren Antriebseinheit (Zweizylinder) bis 1993 produziert wurde ab 550 ccm.

4.12.2 Technische Eingrenzungen:

Die Motorräder müssen den Bestimmungen 1 bis 3 entsprechen. Darüber hinaus gilt:

- Der Einsatz von profillosen Reifen (Slicks) ist erlaubt, wenn für das Motorrad ein zweiter Satz austauschbarer Räder bereitsteht, welcher mit Regenreifen bestückt ist und der bei der Technischen Abnahme vorzuführen ist.
- Für alle umgebauten Serienmotorräder gilt die „Silhouettenformel“, d.h. die Motorräder müssen optisch weitestgehend dem Serienmodell bzw. einer nachgebauten Werksrennmaschine oder Produktionsrennmaschine entsprechen (ausgenommen sind die Klassen Youngtime Singles und Youngtime Twins).

Zusatz für umgebaute Zweitakt-Supersportmotorräder:

- Bei umgebauten Serienmotorrädern ist der Felgendurchmesser freigestellt, die Felgenbreite darf um ein Zoll vom Basismotorrad abweichen.
- Die Federelemente sind freigestellt, müssen jedoch in der Bauart der jeweiligen Einsatzperiode entsprechen.

Zusatz für nach Superbike- und TT-Formel1-Regeln aufgebaute Motorräder sowie deren Repliken:

- Der Hubraum darf die Hubraumgrenze der ursprünglichen Klasse nicht überschreiten, kann aber vom Homologationsmodell abweichen. Die 10-Prozentregel (siehe 3.2) entfällt.
- Einspritzanlagen bzw. Flachschiebervergaser sind zulässig, wenn das Homologationsmodell mit diesen ausgestattet ist.
- Die Größe des Durchlasses der Gemischaufbereitung ist freigestellt.
- Die Federelemente sind freigestellt, müssen jedoch in Bauart der jeweiligen Einsatzperiode entsprechen.
- Der Felgendurchmesser ist freigestellt.
- Bremsscheiben und Bremszangen sind freigestellt, müssen aber in dieser Bauart dem Einsatzzeitraum des homologierten Fahrzeugs entsprechen.
- Magnesium-Räder sind zugelassen.
- Handbremszylinder in Radialbauweise aus dem Produktionszeitraum des Fahrzeugs sind zugelassen.
- Motorsteckachsen und Schrauben aus Titan sind zugelassen.
- Angeschraubte Heckrahmen müssen nicht der Serie entsprechen.
- Verkleidungsteile aus Kohlefaser/Kevlar sind zugelassen.

Zusatz für nach Supersport- und Superstock-Regeln aufgebaute Motorräder und deren Repliken:

- Das Federbein ist freigestellt. Es dürfen nur überarbeitete Seriengabeln des Homologationsmodells verwendet werden.
- Felgen sind nur in der originalen Radgröße zugelassen.
- Nur Serienbremszangen des Homologationsmodells sind zugelassen.
- Bremsscheibendurchmesser nur in der Größe des Homologationsmodells.
- Handbremszylinder in Radialbauweise sind nicht zugelassen.
- Verkleidungsteile aus Kohlefaser/Kevlar sind nicht zugelassen.
- nur Einmannhöcker und Verkleidungen ohne Lampenausschnitt sind zugelassen.
- Bremsscheibendurchmesser maximal 320mm.
- klappbare Brems- und Kupplungshebel sind nicht zugelassen.
- Die maximale Reifenbreite beträgt 190mm.

Zusatz für Motorräder der Klasse Youngtime Singles:

- Das Baujahr des Fahrzeugs wird über den Produktionsbeginn des eingebauten Motorentyps definiert.
- Einspritzanlagen und Flachschiebervergaser sind zulässig, müssen aber der Bauperiode entsprechen.
- Die Größe des Durchlasses der Gemischaufbereitung ist freigestellt.
- Der Durchmesser und die Breite der verwendeten Räder sind freigestellt.
- Magnesiumräder sind zugelassen.
- Alle verwendeten Fahrwerksteile, Federungs- und Bremskomponenten müssen in ihrer Form der Bauperiode entsprechen.

Zusatz für Motorräder der Klasse Youngtime Twins:

- Das Baujahr des Fahrzeugs wird über den Produktionsbeginn des eingebauten Motorentyps definiert.
- Einspritzanlagen und Flachschiebervergaser sind zulässig, müssen aber der Bauperiode entsprechen.
- Die Größe des Durchlasses der Gemischaufbereitung ist freigestellt.
- Der Durchmesser und die Breite der verwendeten Räder sind freigestellt.
- Magnesiumräder sind zugelassen.
- Alternative Aufhängungs- und Lenksysteme (z.B. Hossack-Gabel) sind zulässig.
- Alle verwendeten Fahrwerksteile, Federungs- und Bremskomponenten müssen in ihrer Form der Bauperiode entsprechen.
- Als Superbike homologierte Motorräder (Ducati 851/888) sind in Klasse T mit den homologierten Antriebseinheiten nicht startberechtigt.

Zusatz für Gespanne Youngtime (F2):

- Die Motorräder müssen den Bestimmungen 1 bis 3 entsprechen. Darüber hinaus gilt:
- Motorrad und Beiwagen müssen eine vollständig integrale Einheit bilden.
- Nur Rohrrahmen aus Stahl sind zugelassen.

- Schwenk- und Pendelseitenwagen sind nicht erlaubt.
- Die Reifenbreite des Vorderrades darf 229 mm, die des Hinterreifens 254 mm nicht überschreiten. Der Durchmesser des aufgepumpten Rades muss mindestens 400mm betragen.
- Es sind nur konventionelle Lenkung und Radaufhängungen erlaubt.
- Einarmschwinge hinten ist erlaubt.
- Zweitaktmotoren bis 350 ccm (Rennmotoren, Serien- oder modifizierte Serientriebwerke) oder Viertaktmotoren bis 600 ccm (Serien oder modifizierte Serientriebwerke) auf damaligen technischen Stand. Nur Vergasermotoren.
- Zwischen Fahrer und Motor muss eine wirksame Schutzvorrichtung angebracht sein, die den Fahrer wirksam vor Hitze, austretendem Öl und Kraftstoff schützen muss.
- Die Ölauffangwanne (bei Viertaktmotoren) muss die untere Hälfte des Motors umschließen und den kompletten Ölinhalt des Motors aufnehmen können.
- Die Maximalabmessungen sind:
 - Gesamtbreite: 1600mm
 - Gesamthöhe: 800mm
 - Gesamtlänge: 2700mm
- Bodenfreiheit mindestens 65mm (beladen)
- Profillose Reifen (Slicks) sind erlaubt

4.13 Youngtime GP Renngespanne Kneeler 1984 – 1993 (F1)

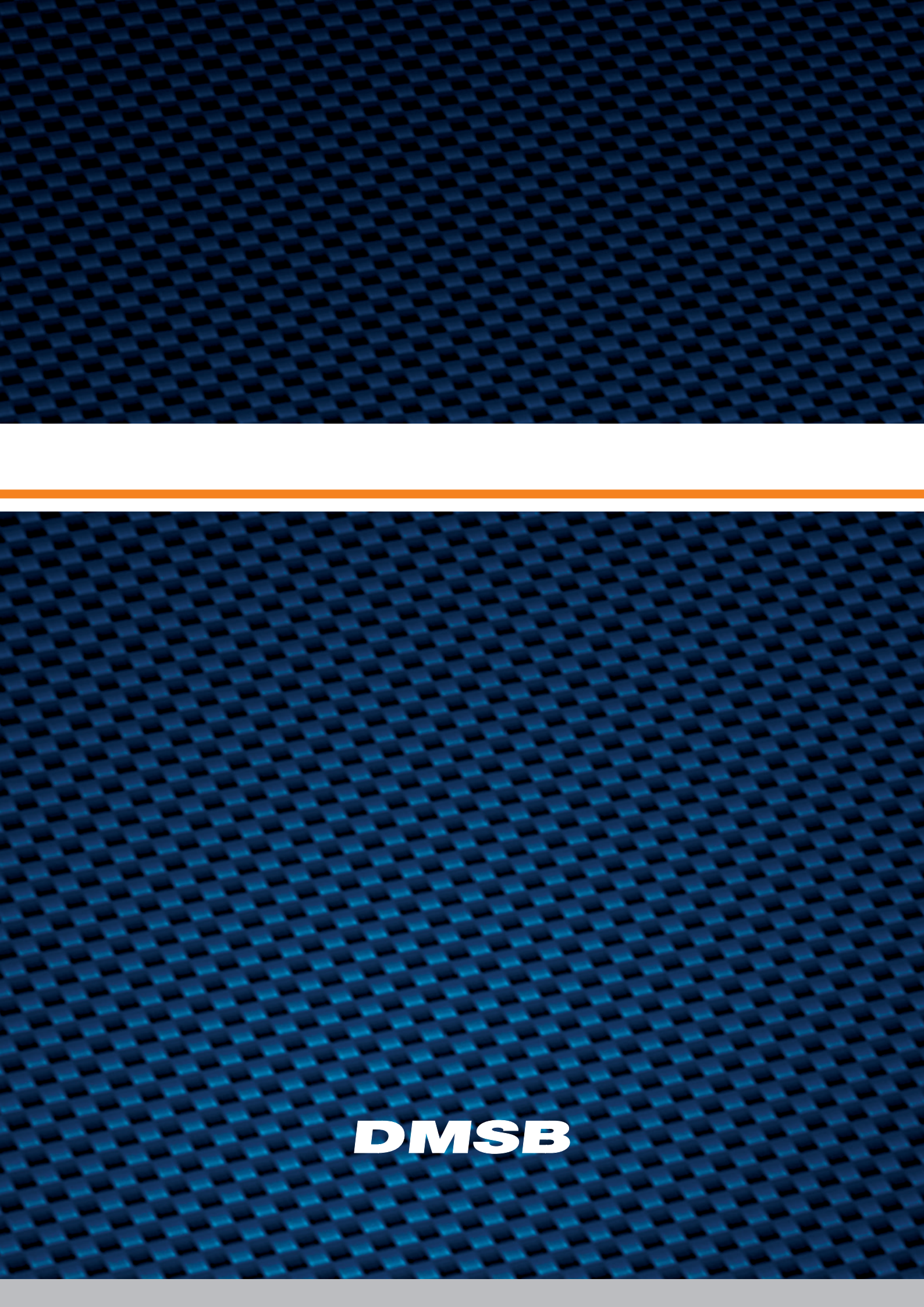
Motorräder der Klasse Youngtime Renngespanne Kneeler Baujahr 1984-1993 sind folgende Gespanne:

- Zweitakt-Rennmaschinen bis 500ccm, auf damaligem technischem Stand, sowie solche, die diesem technischen Stand entsprechen, auch wenn sie nach 1993 gebaut worden sind. Ausgenommen sind Motorräder der Klassen Classic, Post Classic und Youngtime.

4.13.1 Technische Eingrenzungen

Die Motorräder müssen den Bestimmungen 1 bis 3 entsprechen. Darüber hinaus gilt:

- Motorrad und Beiwagen müssen eine vollständig integrale Einheit bilden.
- Schwenk- und Pendelseitenwagen sind nicht erlaubt.
- Es dürfen nur Vergasermotoren bis Baujahr 1993 verwendet werden.
- Einspritzanlagen sind nicht erlaubt.
- Die Reifenbreite des Vorderrades darf 229 mm, die des Hinterreifens 254 mm nicht überschreiten. Der Durchmesser des aufgepumpten Rades muss mindestens 400mm betragen.
- Motor: Zweitakt mit maximal 500 ccm bis Baujahr 1993
- Zwischen Fahrer und Motor muss eine wirksame Schutzvorrichtung angebracht sein, die den Fahrer wirksam vor Hitze, austretendem Öl und Kraftstoff schützen muss.
- Die Maximalabmessungen sind:
 - Gesamtbreite: 1700mm
 - Gesamthöhe: 800mm
 - Gesamtlänge: 3300mm
- Bodenfreiheit mindestens 65mm (beladen)
- Profillose Reifen (Slicks) sind erlaubt
- F1 Gespanne nach damaligem Reglement:
- Die Bauart der Gemischaufbereitung und die Größe des Durchlasses sind freigestellt, müssen jedoch der Bauperiode entsprechen.
- Die Motorräder müssen vom Aufbau und vom Erscheinungsbild her der Epoche entsprechen.



DMSB